

CIDADE, PORTO E PLANEJAMENTO:
GARUVA, CIDADE PASSAGEM.

DIONE ROMANZINI

Orientador
Prof. Dr. Arq-Urb. AYRTON PORTILHO BUENO

Florianópolis
2009



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO, HISTÓRIA E
ARQUITETURA DA CIDADE PGAU-CIDADE

CIDADE, PORTO E PLANEJAMENTO:
GARUVA, CIDADE PASSAGEM.

DIONE ROMANZINI

Dissertação de mestrado submetida ao programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, da Universidade Federal de Santa Catarina, como parte dos requisitos para a obtenção do grau de mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. Área de pesquisa: **Lp2**. Configurações Regionais, Planejamento Urbano e Meio Ambiente, sob orientação do Prof. Dr. Arq-Urb. Ayrton Portilho Bueno.

Orientador
Prof. Dr. Arq-Urb. AYRTON PORTILHO BUENO

Florianópolis, Dezembro de 2009.

Catálogo na fonte pela Biblioteca Universitária
da
Universidade Federal de Santa Catarina

R761c Romanzini, Dione

Cidade, porto e planejamento: Garuva, cidade passagem.
[dissertação] / Dione Romanzini ; orientador, Ayrton
Portilho Bueno. - Florianópolis, SC, 2009.
220 p.: il., grafs., tabs., mapas.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-graduação
em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Inclui referências

1. Arquitetura. 2. Cidades. 3. Portos. 4. Planejamento.
5. Globalização. 6. Plano Diretor. 7. Fluxos. 8. Fixos. I.
Bueno, Ayrton Portilho. II. Universidade Federal de Santa
Catarina. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História
e Arquitetura da Cidade.. III. Título.

CDU 72

“A dissertação, intitulada; **CIDADE, PORTO E PLANEJAMENTO: GARUVA, CIDADE PASSAGEM.**, de autoria de **DIONE ROMANZINI**, foi submetida a processo de avaliação conduzido pela Banca Examinadora instituída pela Portaria No. 028/PGAUCidade/09, para a obtenção do título de Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, tendo sido aprovada sua versão final em 15 de Dezembro de 2009, em cumprimento às normas da Universidade Federal de Santa Catarina e do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, PGAU-Cidade”.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Arq-Urb. Ayrton Portilho Bueno (UFSC)

Orientador

Prof. Dr. Arq-Urb. Nelson Saraiva da Silva (UFSC)

Co-orientador

Prof. Dr. Arq-Urb. Nelson Popini Vaz (UFSC)

Membro

Prof^ª. Dr^a. Arq^a-Urb^a. Gilcéia Pesce do Amaral (UFSC)

Membro

Prof. Dr. Arq-Urb. Clóvis Ultramari (PUCPR)

Membro Externo

Prof. Dr. Arq-Urb. Almir Francisco Reis (UFSC)

Coordenador do PGAU – Cidade

*Dedico este trabalho ao meu pai,
David Avanci Romanzini (in memoriam)
meu herói para sempre.*

AGRADECIMENTOS

Este trabalho só foi possível graças ao carinho e a dedicação da minha mãezinha, Edit Valcanaia Carniel Romanzini, que com incentivo, apoio e grande exemplo de força e coragem, ajudou a superar e enfrentar os desafios do dia-a-dia.

Ao meu filho primogênito João Gabriel que me ensinou a maior de todas as lições “a perseverar no amor que é uni presente, onipotente, onisciente”.

Ainda a ele João ao David e a Maria Clara, meus filhos amados, razão da minha vida e pela qual somei forças para continuar e nunca desistir.

Ao meu orientador Ayrton, co-orientador Saraiva, e membros da banca: Gilcéia, Popini e Clóvis que muito contribuíram na finalização desta pesquisa.

Aqueles que colaboraram, direta ou indiretamente, disponibilizando o acesso a diversas fontes documentais, em especial ao Paulo Afonso Pereira da Rocha (Setor de Planejamento) e Christine Z. Teixeira – (Desenvolvimento Econômico e Turismo) da P.M.Garuva e ainda à Capitania dos Portos de São Francisco do Sul, IBAMA, FATMA, DEINFRA, P.M.Itapoá, Arquivo Histórico De Joinville e Biblioteca Pública De Joinville,

Por fim e mais importante, gostaria de agradecer especialmente ao meu querido Deus que me salvou nos momentos em que minha fé se fragilizava.

"Quero viver como se o meu tempo fosse ilimitado. Quero me recolher, me retirar das ocupações efêmeras. Mas ouço vozes, vozes benevolentes, passos que se aproximam e minhas portas se abrem..."

Rainer Maria Rilke¹

¹ **RILKE**, Rainer Maria. *Stundenbuch* (O Livro das Horas), 1905.

RESUMO

Considerando as alterações do território decorrentes da globalização, esta pesquisa procura mostrar principalmente questões que envolvem cidades e portos. Tem como objeto de estudo as relações urbanas entre duas cidades, Garuva e a vizinha balneária Itapoá, com as possíveis e previsíveis transformações proporcionadas e impulsionadas pela futura implantação de um grande porto e o acelerado crescimento da atividade turística que se estabelece na região. O objetivo desta pesquisa foi identificar, analisar e questionar as condicionantes e determinantes da organização do espaço físico do processo da evolução urbana de Garuva, município historicamente caracterizado como um “nó” de passagem na estrutura regional. Com as aceleradas transformações dos lugares e das cidades, plasmadas no estudo realizado, nos deparamos com grandes desafios, sobre o que ocupar, transformar e que espaços manter buscando a consciência e satisfação das necessidades humanas com o desenvolvimento sustentável. A pesquisa levou a autora a um interagir com as questões locais e regionais, reverificando efeitos positivos e negativos de novos empreendimentos neste processo. Relata uma abordagem das mudanças impulsionadas pela globalização, e que estas mudanças não se restringem apenas ao mundo econômico, mas afetam principalmente a produção do espaço urbano, atingindo diretamente a formulação e legitimação de paradigmas nas políticas urbanas traduzidas no Plano Diretor Participativo. A abordagem proposta enfatiza a articulação entre os interesses globais e a formatação de outros tipos de cidades que tem fluxos (transportes intermodais) que aparecem com maior peso e relevância que os fixos, caracterizado como elementos da paisagem natural e construída local.

Assunto: Cidade Passagem.

Palavras Chaves: Cidades, Portos, Planejamento, Globalização, Plano Diretor, Fluxos, Fixos.

ABSTRACT

This research, taking care of the territory changes coming from globalization, tries to show mainly questions involving towns and ports. Its study object is the urbane relations between two towns, Garuva and the near Itapoá which is a town of beaches used for tourism, and the possible transformations which will probably happen when the big port will be implanted, what will certainly bring changes and the intensive growing of touristic activity in the region. The objective of this research is identify, analyses and to put questions about the conditions which determines the organization of physical space during the process of urbane evolution of Garuva, a municipal area historically characterized as a passage “knot” in the structure of the region. With the accelerate transformations of the places and the cities detected by this study, we are in front of great challenges about what to occupation, to transform and which spaces to keep if we want to maintain consciousness and satisfy human needs with a sustained development. The research bring the author to act with the local and the regional questions, verifying positive and negative effects of new enterprises at this process. It mentions an approach to deal with the changes impulse by globalization, and that those changes are not restrict to economic world, but affects mainly the urbane space, attaining directly the formulation and the legitimating of some paradigms on urbane politics, which are translated on Participative Director Plan. The proposed approach emphasizes the articulation between global interests. And the formatting of other towns which have fluxes (intermodal transportation) that shows a heavier weight and relevance than the “fixed”, characterize as elements of the natural and the build local view.

Subject: Passage Town

Index terms: Towns, Ports, Planning, Globalization, Director Plan, Fluxes, Fixed.

LISTA DE IMAGENS

Imagem 01: Bloco Diagrama do Município de Garuva.....	24
Imagem 02: Bloco de Serras.....	41
Imagem 03: Rio São João.....	41
Imagem 04: Garuva, Vista da Serra Geral (Pico Garuva)...	42
Imagem 05: Serra/Planície/Baia de Ingressão e Mar.....	86
Imagem 06: Planície Costeira – Campos de Arroz.....	88
Imagem 07: Planície Costeira – Agricultura e Indústria....	88
Imagem 08: Corte Esquemático Clima.....	88
Imagem 09: Planície Costeira – Baía da Babitonga.....	95
Imagem 10: Serra do Quiriri.....	96
Imagem 11: Vista Serra do Monte Crista.....	96
Imagem 12: Planalto Serrano - Campos de Altitude.....	103
Imagem 13: Espécie de Mapa em pedra –Caminho Monte Crista.....	107
Imagem 14: Escadaria do Monte Crista.....	111
Imagem 15: Jornal de Ciências Sociais Charles Fourier....	113
Imagem 16: Turismo Lazer – Baía da Babitonga.....	120
Imagem 17: Turismo Pesqueiro – Rio Palmital.....	120
Imagem 18: Centro de Garuva – SC 415 – Interligação BR 101.....	124
Imagem 19: Centro de Garuva – SC 415 – Interligação Av. Celso Ramos - Principal Av. da Cidade.....	124
Imagem 20: Igrejinha do Sol Nascente.....	126
Imagem 21: Centro de Garuva – SC 415 e Av. Celso Ramos.....	129
Imagem 22: Indústrias Recém Implantadas no Município.	132
Imagem 23: Vista aérea – Área no Pontal da Figueira em Itapoá	150
Imagem 24: Estrada da Serrinha.....	151
Imagem 25: Vista Aérea – Localidade do Pontal da Figueira	152

Imagem 26: 3D Porto de Itapoá.....	154
Imagem 27: Construção do Porto Fase I.....	154
Imagem 28: Construção do Porto Fase I.....	155
Imagem 29: Construção do Porto Fase I.....	155
Imagem 30: Construção do Porto Fase I.....	155
Imagem 31: Construção do Porto Fase I.....	155
Imagem 32: Layout Terminal do Porto Santa Catarina (vista 1) – Itapoá	156
Imagem 33: Layout Terminal do Porto Santa Catarina (vista 2) – Itapoá	156
Imagem 34: Vista do Aeroporto de Joinville	157
Imagem 35: Acesso até a prainha da Vigorelli em Joinville	157
Imagem 36: Acesso ao Porto de Itapoá via prainha da Vigorelli.....	158
Imagem 37: Braço Baía da Babitonga	158

LISTA DE MAPAS

Mapa 01: Localização da Área de Estudo.....	23
Mapa 02: Região Nordeste de SC.....	25
Mapa 03: Corredor de Acesso Rodoviário a Localidade de Itapoá por Garuva.....	27
Mapa 04: Recorte da Localização Municípios Região Nordeste.....	85
Mapa 05: APPs Municipal e Federal.....	93
Mapa 06: Uso e Ocupação do Solo.....	97
Mapa 07: Densidade Demográfica.....	100
Mapa 08: Península do Saí.....	101
Mapa 09: Delta do Rio Três Barras e Cavalinhos.....	109
Mapa 10: Formação da Cidade de Garuva e a Chegada dos Franceses.....	114
Mapa 11: Loteamento de Turismo Pesqueiro.....	121
Mapa 12: Trama Urbana de Garuva.....	122
Mapa 13: Área Destinada para o 1º Porto Seco de Garuva.....	127
Mapa 14: Garuva e o Nó Viário BR 101 e SC 415 acesso ao Porto de Itapoá.....	128
Mapa 15: Garuva como ponto de conexão regional.....	131
Mapa 16: Rota dos Impactos SC 415 – Síntese dos Impactos Positivos e Negativos.....	141
Mapa 17: Região da Retro-área do Porto de Itapoá e o acesso pela SC 415.....	149
Mapa 18: Acesso ao Porto de Itapoá por Joinville.....	158
Mapa 19: Acesso ao Porto de Itapoá por Joinville.....	158
Mapa 20: Localização e distâncias entre os Portos de Itapoá e S.Francisco.....	159

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: A construção dos Portos no Brasil.....	60
Quadro 02: Os Bairros de Garuva e os Possíveis Impactos gerados pela passagem da SC 415.....	137
Quadro 03: Ações e Deficiências nas Regiões Brasileiras.....	147

GLOSÁRIO DE SIGLAS

ABCD/Paulista	Referência a Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano e Diadema
ABCR	Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias
ADA	Naturais Amigos das Águas
ADIN	Ação Direta de Inconstitucionalidade
AIA	Avaliação de Impacto Ambiental
APP	Área de Preservação Permanente
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento.
BR	Brasil
CAP	Conselho de Autoridade Portuária
CAF	Corporação Andina de Fomento
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CONCIGA	Conselho da Cidade de Garuva
CONDEMA	Conselho Municipal De Defesa Do Meio Ambiente
CONSEMA	Conselho Estadual do Meio Ambiente
SNUC	Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza
DNIT	Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes.
DEINFRA	Departamento de Infra-Estrutura do Estado de Santa Catarina.
EIA/RIMA	Estudo Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental.
EIV	Estudo de Impacto de Vizinhaça
EMPASC	Empresa Catarinense de Pesquisa Agropecuária (Extinta em 1990)
FATMA	Fundação do Meio Ambiente
FIESC	Sistema Federação das Indústrias de Santa Catarina
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
FUNDEMA	Fundação de Meio Ambiente
GI - GERCO	Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro
GM	General Motor's
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
LDO	Lei de Diretrizes Orçamentárias
LOA	Lei de Orçamento Anual

MARPOL 73/38	Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios.
MPF	Ministério Público
MST	Movimento dos Sem Terra
ONG	Organização Não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
PAC	Plano de Aceleração do Crescimento
PDP	Plano Diretor Participativo
PDZ	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto
PIB	Produto Interno Bruto
PMG	Prefeitura Municipal de Garuva
PMI	Prefeitura Municipal de Itapoá
PNGC	Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro
PNLT	Plano Nacional de Logística & Transportes
PNMA	Política Nacional do Meio Ambiente
PORTOBRÁS	Empresa de Portos do Brasil
PPA	Plano Pluri Anual
PR	Paraná
PUCPR	Pontifícia Universidade Católica do Paraná
RAP	Roteiro De Relatório Ambiental Prévio
REVAP	Programa de Revitalização das Áreas Portuárias
RIMA	Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente
RIV	Relatório de Impacto de Vizinhança
SC	Santa Catarina
SDR-SC	Secretaria de Desenvolvimento Regional de Santa Catarina
SISNAMA	Sistema Nacional do Meio Ambiente
STF	Supremo Tribunal Federal
TECON	Terminal de Contêineres
TELEPAR	Telecomunicações do Paraná
TESC	Terminal de Santa Catarina
TEU's	Twenty Feet or Equivalent Unit - unidade de vinte pés ou equivalente, e são considerados o padrão para a definição de tamanho de navios porta-containers.
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UDESC	Universidade do Estado de Santa Catarina
UNIVILLE	Universidade de Joinville
ZEIS	Zonas Especiais de Interesse Social

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS	7
RESUMO	11
ABSTRACT	13
LISTA DE IMAGENS	15
LISTA DE MAPAS	17
LISTA DE QUADROS	18
GLOSSÁRIO	19
1 INTRODUÇÃO	23
1.1 Objetivos	31
1.1.1 Geral	
1.1.2 Específicos	
1.2 Metodologia	33
1.2.1 Revisão	
1.2.2 Análise da Temática	
1.2.3 Análise de Conteúdo	
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	37
2.1 Paisagem	37
2.2 Cidades	43
2.3 Globalização, Cidades e Portos	50
2.4 Relações Cidade, Porto e Meio Ambiente	56
2.4.1 Cidades e Portos na História do Brasil	56
2.4.2 Modernização dos Portos e os Impactos sobre as Cidades Portuárias	62
2.4.3 Porto X Cidade X Meio Ambiente	65
2.4.4 Os Impactos Sócio-Econômicos e Ambientais nas Áreas Urbano-Portuárias	73
2.4.5 Planejamento Urbano e as Cidades Sustentáveis	77
2.4.6 O Plano Diretor e o Desenvolvimento de Cidades Portuárias	81

3 GARUVA	85
3.1 Caracterização Físico Ambiental	85
3.2 A História da Cidade	104
3.3 A Cidade Passagem	117
3.4 Os Projetos de Desenvolvimento Santa Catarina/Regional Norte	138
3.5 O Porto de Itapoá	148
4. OS AVANÇOS E CONFLITOS DO PDP DE GARUVA	163
4.1 O Plano Diretor Participativo de Garuva. (P.D.P)	163
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	171
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	177
ANEXOS	185
Anexo 1 - Reportagens Porto Itapoá/Cidade Garuva e Região	187

1. INTRODUÇÃO

Esta pesquisa se refere a uma Cidade chamada Garuva, analisada, como Paisagem Local e Regional, como Cidade de Passagem, como futuro suporte de Região Globalizada e propensa Cidade Estratégica considerando sua importância na localização geográfica.

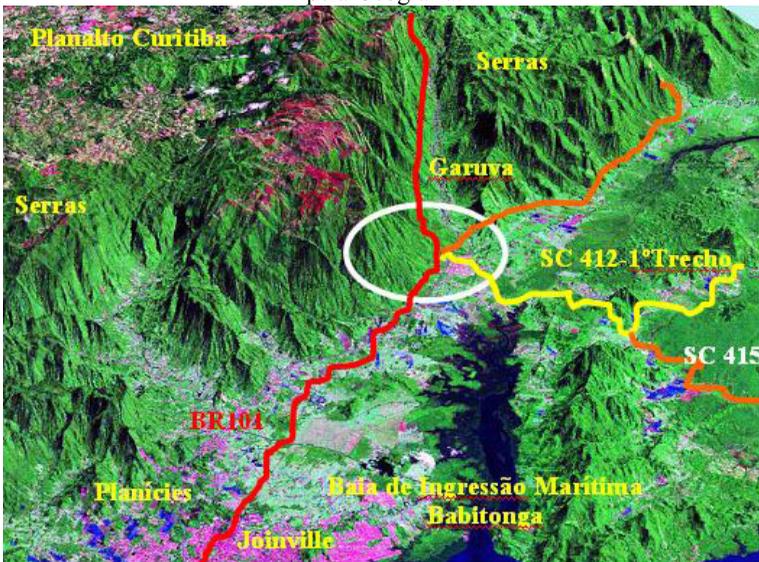
Mapa 01 - Localização da Área de Estudo, América do Sul, Brasil, Santa Catarina, Região Norte, Itapoá e Garuva



Fonte: http://www.teconsc.com.br/imagens/foto_localizacao.jpg - Ilustração Dione Romanzini

O tema – Garuva como uma cidade de passagem – surgiu, por um lado, das inquietações frente ao papel e responsabilidade social do arquiteto (sua atribuição) quanto à organização e à qualificação das cidades, e por outro lado, quanto às questões exemplificadas por Garuva, cidade situada na divisa do Estado de Santa Catarina com o Paraná e início da rota litorânea norte, que, neste momento, passa a compor um importante elo regional. Os fluxos da região norte do turismo e do futuro porto em construção na baía da Babitonga complementam os elementos integradores do contexto da cidade passagem, configurando um potencial nó regional e um potencial problema urbano que se evidencia. A BR 101, importante porta de entrada rodoviária do Estado de Santa Catarina com a SC 412, que no km 11 passa a ser SC 415, terá relevante importância para todo um processo de ligação intermodal eminente.

Imagem 01 - Bloco-Diagrama do Município de Garuva, Nó Regional ditado pela Geografia.



Fonte: Centro de Cartografia Digital e sistemas de Informações Geográficas. Depto. De Geografia Unville – Joinville SC – Ilustração da Autora

A abordagem da problemática revela preocupações quanto às transformações regionais que repercutem sobre o que vem ocorrendo na cidade de Garuva objeto de estudo da pesquisa.

Garuva através dos tempos assumiu a configuração de ser um lugar de passagem; por aí passaram índios e desbravadores, colonizadores e mascates, e há quem diga que até representantes de antigas civilizações. Atualmente, com o complexo portuário em construção na baía da Babitonga, estão se caracterizando novas passagens e novas relações que confirmam sua condição de cidade passagem.

Limitando-se a leste com o município de Itapoá, a oeste com Campo Alegre, a sul com Joinville, a sudeste com São Francisco do Sul e a norte com Guaratuba (PR) a cidade estabelece divisa com o Estado vizinho e a proximidade com o litoral. Essas características, somadas aos atrativos físico-naturais do município conferem a Garuva elevado potencial para o desenvolvimento do setor turístico, devido ao grande fluxo de pessoas que cruzam a cidade, especialmente nos meses de verão.

Mapa 02 – Região Nordeste de Santa Catarina.



Fonte: mapainterativo.ciasc.gov.br, ilustração Dione Romanzini.

Neste contexto buscou-se compreender, além da estrutura urbana da cidade, os sistemas intra-urbano e regional de circulação de pessoas e produtos, entre eles, o viário, o hidroviário e o ferroviário e suas relações com o porto.

A idéia de que as transformações sociais e econômicas ocorridas em uma região podem interferir na região vizinha tem se consolidado na economia. Para analisar essa afirmação em relação a região nordeste de Santa Catarina, observou-se a interdependência territorial destes municípios. A prática de se observar uma determinada unidade geográfica como sendo independente das localidades vizinhas, ignorando a questão espacial e sua importância na determinação dos resultados, parece ter sido uma prática relativamente comum em algumas linhas de pesquisa, como, por exemplo, em crescimento econômico.

Contudo, relegar a questão espacial a um segundo plano é não se levar em conta que as transformações sociais e econômicas ocorridas em uma região podem interferir na região vizinha, independente do critério de vizinhança que se adote. Em relação ao crescimento econômico, a possibilidade de as transformações ocorridas em certa região afetarem outras remete-nos à seguinte pergunta: as taxas de crescimento observadas em uma área estão imunes ao que acontece nas áreas vizinhas?

Com o objetivo de verificar as interdependências espaciais entre os municípios envolvidos no processo, Garuva, Itapoá, São Francisco do Sul, Joinville e Araquari, foram feitas algumas considerações, principalmente no que tange aos acessos de conexão modal aos Portos de São Francisco e Itapoá.

A cidade passagem, apesar da distância até o porto ser de 27,7 km, será citada aqui como Cidade Portuária, pois detém por enquanto o principal acesso terrestre para Pontal, localidade da instalação do novo empreendimento portuário do Estado de Santa Catarina. (*Ver Mapa 3*).

Garuva permaneceu durante décadas apenas como ponto de passagem sem fixar novas possibilidades de crescimento, estagnada na agricultura de subsistência, esquecida do seu rico potencial turístico. A vinda do porto possibilitou uma nova visão de cidade estrategicamente posicionada, levantando nova tese quanto à “cidade estratégica” até então focada apenas em grandes centros e megacidades.

Mapa 03 - Corredor de Acesso Rodoviário a localidade de Itapoá por Garuva. Obs: Nomeada Estrada Geral da Serrinha e em 1957 transformada em SC 415. A denominação da estrada de entrada é SC 412 muda para PR 412 na divisa do Estado SC e PR.



Fonte: Google Earth - Ilustração Dione Romanzini.

Questões nas relações entre cidades e portos são complexas, uma vez que portos têm sido geradores de impactos negativos ao meio ambiente urbano e natural, sendo, ao mesmo tempo, importantes agentes de desenvolvimento econômico regional e nacional.

Essa premissa também esclarece que a discussão não se restringirá apenas a Garuva como cidade passagem, já que o tema maior se ampara em um sentido mais amplo em cidades, portos e planejamento, título principal desta dissertação. Destaca ainda que, se o caminho do porto foi definido por aqueles sítios, deverão ser considerados os impactos de todo este fluxo de cargas passantes pela pequena Garuva, conexão com grandes pólos distribuidores – como veremos no decorrer da pesquisa. Como garantir que todo este fluxo não

interfira e prejudique a dinâmica da cidade? O PDP dita as diretrizes básicas, mas resta saber se ele atende todas as prerrogativas da cidade passagem.

Feitas as considerações iniciais, apresentaremos agora o conteúdo do material pesquisado, que se divide em cinco capítulos, sendo:

O **primeiro capítulo** fase introdutória do tema, apresenta os objetivos geral e específico e a metodologia empregada na pesquisa.

O **segundo capítulo** fundamenta a pesquisa, iniciando com definições sobre paisagens naturais e paisagens modificadas pelo homem formando cidades. As cidades, por sua vez, lançando suas redes e constantemente ampliando seus espaços, não só pelos fixos, mas principalmente por seus fluxos. A pesquisa aborda estruturas de escoamento de riquezas e de pessoas, cumprindo papel estratégico na configuração do sistema econômico mundial aval da Globalização, contextualizada em um grande e renovado interesse em torno das questões portuárias. Estuda-se, então, a relação porto, cidade e cenário do lugar, partindo de um contexto histórico, em que a integração porto-cidade sofre grandes alterações, em função das políticas e geográfico (cenário do lugar) econômicas e da importância do porto no contexto nacional. Além dos fatores políticos, verificam-se nesse capítulo questões relacionados ao processo de urbanização do litoral, o desenvolvimento industrial e os novos impactos ambientais causados pela modernização tecnológica das atividades portuárias, que também contribuíram significativamente para o afastamento entre o porto e a cidade. Assim sendo, para o entendimento geral de todos estes fatores que regem e amparam as cidades, portos e meio ambiente, rever e entender leis específicas foi fundamental para melhor compreensão do todo pesquisado.

O **Terceiro capítulo** identifica a “cidade de passagem”, reforçando a importância do processo de circulação como determinante na configuração do espaço urbano e regional. A limitação do seu potencial como função de passagem que poderá resultar em perdas ou ganhos para a cidade. Contempla também uma necessária abordagem histórica que explicará a configuração da morfologia urbana de hoje. Considerando as transformações urbanas decorrentes do turismo e dos

movimentos pendulares sobre o novo porto, tendo eixo principal de ligação Garuva que fica entre Joinville e Curitiba.

O **quarto capítulo** retrata a cidade (Garuva), a região (Norte) do Estado de Santa Catarina pela inserção do porto Santa Catarina no Pontal, discute os grandes eixos, ligando Garuva/Itapoá ao Mundo, (que tem por função o escoamento de transportes de grandes volumes de produtos padronizados e já valorizados, entre unidades que produzem em larga escala e mercados que consomem em massa esses produtos, finalizando a inter-relação entre o ciclo do capital local e o do capital global). Garuva como **cidade estratégica** decorrente de sua localização e as possibilidades de aproveitamento das condições ditadas pelo capital para alavancar transformações sócio-ambientais na percepção comunitária, detentora da articulação entre os processos de produção, distribuição, circulação e troca, responsável por todo um sistema econômico, impulsionando um crescimento em várias esferas.

No **capítulo quinto e último**, apresenta-se em considerações finais, resultantes de pontos positivos e negativos dos impactos que o futuro porto possivelmente causará na cidade de Garuva, problemas econômicos, sociais e políticos que envolvem o tema, no sentido de responder uma pergunta fundamental para este trabalho: Como evitar que a cidade fique apenas com o ônus deste processo que se inicia? As considerações finais discutem os prós e os contras considerando as ameaças e oportunidades relacionando-as ao PDP, sugerindo critérios de incorporação dos novos empreendimentos no processo de evolução urbana do município de Garuva.

1.1 Objetivos

Geral

Investigar a cidade de Garuva, em franco processo de transformação e evolução, em alguns de seus processos sócio-espaciais, que se desenvolvem nas esferas que extrapolam os limites da cidade e o conhecimento de seus moradores, tendo em vista a implantação de complexo portuário de grande porte no município vizinho de Itapoá. Sendo assim analisar todo um contexto maior que envolve Cidades, Portos e Planejamento.

Específicos

- Caracterizar a cidade e a região vistas como manifestações do espaço natural e construído, indicador das alterações sobre o território;
- Identificar a cidade passagem, a partir a importância do processo de circulação como determinante na produção do espaço urbano.
- Abordar historicamente a configuração da morfologia urbana, e as transformações decorrentes do turismo e da indústria, Joinville e Curitiba, tendo Garuva como foco.
- Compreender as cidades que têm como importantes funções o escoamento e as intervenções da globalização e os grandes eixos que tem por função o escoamento de transportes de grandes volumes padronizados e as inter-relações entre o ciclo do capital local e o do capital global.
- Identificar os prós e os contras considerando as ameaças e oportunidades geradas pela implantação de portos, relacionando-as ao Plano Diretor Participativo e ao processo de evolução urbana do município de Garuva.

1.2 Metodologia

As técnicas de pesquisas para o desenvolvimento do presente trabalho envolveram a delimitação do tema através das seguintes etapas: **revisão da bibliografia, levantamento de dados, análises de conteúdo e potencialidades.**

1.2.1 Revisão: Antes de tudo a busca da literatura referencial, considerada aqui fonte secundária, estará ancorada nos autores e títulos que ao entendimento da pesquisadora denotaram objetividade nos assuntos pesquisados. Um melhor entendimento do ambiente foi propiciado resultando condições de organizar os assuntos-chave desenvolvidos na pesquisa. Nas áreas de paisagem, cidades e globalização. Adotou-se uma concepção de território local, regional e global que permitiu abordar as recentes e profundas mudanças impostas por vários agentes nas alterações do território.

1.2.2 Análise da Temática: A coleta da base de dados fundamentou-se principalmente na colaboração da pesquisadora no desenvolvimento do PDP de Garuva. Atuação como membro atuante do CONCIGA possibilitou a linha de pesquisa, com participação em reuniões e entrevistas semi-estruturadas com base na percepção de: dirigentes, população local e turística, importantes fontes de conhecimento, já que o tema da pesquisa é atual e se movimenta constantemente acompanhando o ritmo das obras do novo porto e da ligação a SC 415. As entrevistas tiveram temática específica, principalmente nos assuntos relativos ao processo em andamento na cidade de Garuva com a construção da SC 415 e do Porto Santa Catarina em Itapoá. Definido o recorte físico, temático, considerou-se o levantamento de dados em

quatro partes básicas: Formulação do Problema; Levantar informações sobre o problema; Analisar as informações e fazer algumas considerações em ações futuras. Muitas vezes é difícil separar causa e consequência, portanto descobrir o real problema demandou um olhar mais atento no conjunto das alterações do território. A formulação do problema baseou-se na observação e verificação da importância de se antever os impactos que o Porto de Itapoá poderá causar em Garuva.. Estando definido o problema, as prerrogativas que orientaram o presente projeto de pesquisa, objetivou analisar e fazer algumas considerações quanto ao processo que se inicia, quanto a:

a. A cidade de Garuva: O reconhecimento do território se revelou adequado ao objetivo de identificar os acessos atuais e futuros. Sendo a utilização de mapas e imagens (ainda que em alguns casos, parcialmente realizada) e a utilização de escalas diversas e complementares para a análise;

b. A cidade passagem: Buscou-se a compreensão do processo de alteração manifestado no fenômeno local e regional, na previsão do atendimento das necessidades técnicas e sociais e na interdependência dos fatos de vida urbana (ou planejamento) os mecanismos suporte de discussão.

c. Os Projetos de Desenvolvimento Santa Catarina/Regional Norte: As questões comparativas e inter-relacionadas com estudos exploratórios de projetos regionais contribuíram na coleta de dados determinados por sistemas de circulação, novos empreendimentos, impactos e conflitos.

d. Os Avanços e Conflitos do PDP de Garuva: Analisar, questionar e fazer algumas considerações quanto a organização do espaço físico como contribuição ao PDP da Cidade de Garuva, , ferramenta possível capaz de impedir ou bloquear ações que poderão ir contra aos interesses da cidade e de seus cidadãos, de modo a conciliar e superar os transtornos quanto à implantação do novo porto. Conhecer o PDP de Garuva e de como ele deverá se relacionar com outros planos em outras esferas foi necessário, assim como as relações de integração

econômicas que determinaram e elegeram a região de Garuva/Itapoá como estratégicas para a implantação de um porto exportador.

1.2.3 Análise de Conteúdo: A verificação dos dados obtidos. Dos estudos aplicados em áreas urbanas, que produziram instrumentos de planejamento, tais como: leituras comunitárias e técnicas desenvolvidas na elaboração do Plano Diretor Participativo aprovado em 2006, também avaliado e pesquisado, mapas do assentamento urbano e zoneamento urbano.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 Paisagem

Não será possível discorrer sobre a região pesquisada sem antes considerar a paisagem ao qual ela está inserida. A paisagem neste lugar é elemento definidor do nó modal que se configura. Procurando traduzir a paisagem em que Garuva está contida foi necessário compreender a dinâmica do tempo e espaço, do local e do regional envolvidos.

Academicamente, no sentido que figura em primeiro lugar nos dicionários, paisagem é uma extensão de terras ou uma porção de território, que se pode apreender por um golpe de vista. Mas o conceito pode ser mais amplo, incluindo, além dos aspectos visíveis, cheiros e sons. No campo visual o que melhor traduz o local é a geografia diferenciada pelo poder de grandes compartimentos topográficos que, em conjunto com a hidrografia, caracterizam o lugar como único.

A introdução do termo "paisagem" foi feita pelo geo-botânico alemão Alexander Von Humboldt, no início do século 19, no sentido de, "característica total de uma região terrestre". Para a geografia, a paisagem é um conceito-chave, ou seja, um conceito capaz de fornecer unidade e identidade a um lugar.

São muitas e diferentes definições para o termo, mas existe entre elas um consenso, que é a necessidade de se fazer uso do sentido da visão, isto é, à capacidade humana de enxergar determinada extensão de território ao nosso redor, constituído por um conjunto de elementos criados pela natureza e pelo homem.

Conforme Santos², a paisagem é uma experiência pessoal determinada pela história de cada indivíduo. Sendo assim ela envolve

² SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec, 1997, p. 62

não só características físicas, mas também sociais e econômicas, o que permite perceber relações em vários níveis distintos, porém interligados.

Ainda, Macedo³, aprofundando o conceito, define a paisagem como “a expressão morfológica de um determinado tempo, do processo constante de ação dos seres vivos sobre os diversos pontos do planeta associado ao movimento contínuo das diferentes estruturas geológicas e águas.” A paisagem enquanto “expressão morfológica” como define o autor, está associada à dimensão visual, sendo percebida e codificada pelo ser, como uma realidade palpável e concreta.

O método analítico empregado para o entendimento da paisagem inserida no contexto de “Garuva Cidade Passagem” pareceu ser conflitante com o tema já que explicar a cidade (formação do urbano) só foi possível considerando antes a geografia, ocupando aí o mesmo lugar de destaque, juntamente com a região, o meio e o espaço. Entretanto, por um lado, mesmo sendo objeto central da geografia desde os anos vinte do século passado, a utilização do conceito de paisagem como direcionamento de pesquisas, continuamente tem enfrentado críticas por algumas correntes do pensamento geográfico, baseadas na carga de subjetividade que o conceito traduz. Por outro lado, a busca de uma metodologia que reflita as reais necessidades de se conhecer e explicar a complexidade do espaço geográfico e o funcionamento da natureza mostra que a (observação da) paisagem é para o pesquisador, o ponto de partida; a porta de entrada. É a paisagem que, segundo Passos⁴, “responde à orientação da Geografia para o concreto, o visível, a observação do terreno, enfim, para a percepção direta da realidade geográfica”. Além disso, é na noção de paisagem que o geógrafo e outros cientistas da paisagem têm encontrado os subsídios necessários à compreensão global da natureza e suas alterações.

A paisagem tanto pode ser natural, onde predominam os aspectos originais da natureza, tais como vegetação, recursos hídricos, relevo, clima e fauna e paisagem humanizada que é aquela em que são visíveis os resultados e transformações da intervenção humana na paisagem. “É

³ MACEDO, Sílvio Soares. Paisagismo e paisagem introduzindo questões. In: *Paisagem e ambiente*. São Paulo: FAUUSP, 1994, pp. 49-57. (Ensaio V).

⁴ PASSOS, Messias Modesto dos. *Biogeografia e paisagem*. Presidente Prudente: Edição do autor, 1996, p. 42.

a ação do homem que, no decorrer do tempo, transforma a paisagem natural em paisagem humanizada, deixando ali registrado a sua história, traduzida em aldeias, povoados, vilas e cidades⁵”. Quando aborda a construção da imagem da cidade, na qual a paisagem é um dos elementos fundamentais à sua realização, Lynch menciona que: “as imagens ambientais são o resultado de um processo bilateral entre o observador e seu ambiente. Este último sugere especificidades e relações, e o observador – com grande capacidade de adaptação e à luz de seus próprios objetivos – seleciona, organiza e confere significado ao que vê⁶, referindo-se às particularidades de diferentes apreensões de um espaço.

Os componentes da paisagem: espaço físico natural e construído, movimentos e relações humanas e fenômenos naturais estão sujeitos à percepção de cada indivíduo. Também para Santos⁷, “a percepção é sempre um processo seletivo de informações”. A apreensão da paisagem vai variar de acordo com disponibilidade perceptiva de cada indivíduo, que está sujeita à sua história pessoal. Pessoas diferentes terão interpretações distintas para uma mesma paisagem, variando segundo seus sentidos. “Para o passante, os elementos compositivos da paisagem tornam-se traços significativos e pertinentes, que marcam sua consciência. Podem provir do trabalho da memória bem como dos movimentos de seu corpo⁸”.

Já Barcellos⁹ entende que “a solução de limitar a paisagem como algo limitado ao percebido é insatisfatória, por significar um reducionismo da problemática da paisagem.” A paisagem não é um cenário, é uma representação imagética do conjunto formado, pelo ambiente físico e os movimentos e relações que este comporta, sejam estes originários das atividades humanas ou dos fenômenos naturais.

Sendo assim, a abordagem da Paisagem não se limitou à geografia e, para um melhor entendimento em áreas que extrapolam os

⁵ LEENHARDT, Jacques (org). *Nos jardins de Burle Marx*. São Paulo: Perspectiva, 1996, p. 36.

⁶ LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997, p. 7.

⁷ SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec, 1997, p. 62.

⁸ SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec, 1997, p. 81.

⁹ BARCELLOS, Vicente Quintella. *Os parques como espaços livres públicos de lazer; o caso de Brasília*. Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo 1999, p. 30.

limites visuais, será necessário alcançar outras definições. Confirmando e completando os autores anteriores encontrou-se a mais apropriada e simplificada em Ab'Saber¹⁰ que descreveu ser a paisagem uma experiência pessoal, determinada pela história de cada indivíduo que nos transmite muito mais do que características físicas, possui também relações sociais e econômicas, nos permite perceber relações complexas em vários níveis. “Sendo assim é indispensável levar em conta a história do lugar, do relevo e os seres vivos que o povoam”.

A afirmação de Ab'Saber resume como a cidade de Garuva foi escrevendo sua história obedecendo a dinâmica do território”. Serra, planície e mar formam um conjunto absoluto que determinaram a história daqueles que passavam pelo local onde hoje está a cidade de Garuva. A paisagem aos pés da Serra Geral, do cruzamento de vários caminhos percorridos inicialmente por índios e outros exploradores. A ligação entre o mar e a serra definiu rotas que permaneceram através dos tempos, caracterizando Garuva como cidade passagem.

A paisagem que observamos naquele lugar, espaço e tempo é o resultado de uma combinação dinâmica, em movimento, em transformação, de elementos físicos, biológicos e humanos que, reagindo uns com os outros, fazem da paisagem um conjunto único e inseparável, em constante evolução.

A observação e a interpretação da paisagem são o ponto de partida para o entendimento das relações entre sociedade e natureza, o que nos ajuda a compreender melhor o mundo em que vivemos. Afinal, os processos sociais moldam as diferentes paisagens na superfície da Terra, numa relação de intensa interdependência. A análise da paisagem que se vê é reveladora do social; por isso podemos afirmar que a observação da paisagem permite-nos interpretar os processos físicos, biológicos e humanos que nela estão impressos, constituindo-se um método para a compreensão das condições naturais e sociais vigentes num determinado lugar.

¹⁰ AB'SÁBER, Aziz Nacib. *Litoral do Brasil*. São Paulo: Metalivros, 2001, p. 26.

Imagem 02 - Bloco de Serras**Fonte:** Foto Dione Romanzini 2006**Imagem 03** - Rio São João**Fonte:** Foto Dione Romanzini 2006

Em breve análise evolutiva do território de Garuva nota-se que a paisagem constituída por de grandes compartimentos de serras, planícies e baía de ingressão marítima, não apresenta visualmente alterações significativas quando observada na totalidade. A perda do território de Itapoá não subtraiu da paisagem o mar, ele continua lá no mesmo horizonte, participando do conjunto. Através dos tempos a pequena trama urbana de Garuva foi aparecendo aos poucos, quase que imperceptível em sua horizontalidade, pouco impactante em comparação à monumentalidade do restante da paisagem. Do pico Garuva na Serra Geral visualiza-se a tímida trama urbana solta na larga planície costeira.

Revisar sobre paisagem mostrou-se imprescindível para um melhor entendimento da região pesquisada, principalmente quando o tema se refere à cidade de Garuva. Não se pode definir o lugar sem antes entender sua paisagem intimamente ligada a imagens únicas, monumentais, traduzidas nos grandes compartimentos geográficos com majestosas serras verdejantes, sendo as chuvas abundantes que inundam os muitos rios de águas transparentes, estes deságuando na grande baía da Babitonga. Uma pequena cidade amparada ali entre a serra e o mar, limitadores do espaço em que ela está contida. Não se pode, portanto desprezar as definições de paisagem no âmbito da geografia, que ali deverão ter maior peso e relevância. A cidade, o urbano e a arquitetura, são atores coadjuvantes no vasto cenário geográfico da paisagem que se descortina ao vencer os blocos de serras deixando o Paraná para entrar em Santa Catarina.

Imagem 04 - Garuva, vista do Alto da Serra Geral
(Pico Garuva)



Fonte: Foto David F.Romanzini 2007.

2.2 Cidades

A cidade está inserida na paisagem, sendo ela elemento integrador do conjunto disposto a atender as necessidades humanas. A cidade e suas interligações com a paisagem, com a indústria e com os portos, mostraram-se importante para a construção efetiva da pesquisa.

As cidades se diferenciam dependendo da função que exercem sobre o território. Cada uma tem a sua própria especificidade.

*Apenas cabe dizer que as cidades representam, quase sempre, tipos mistos e que, portanto, não podem ser classificadas em cada caso senão tendo-se em conta seus componentes predominantes*¹¹.

Ao tentar “decifrar” a cidade, deparamo-nos com um enorme problema: como decifrá-la através das práticas espaciais dos indivíduos. Nesse caso, ficamos a imaginar que poderia ser via contacto “com o outro e com o mundo, através do discurso, das representações, desejos e receios, que a imagem é criada”¹².

O tema da pesquisa reporta a um nó modal como forma de ligação entre cidades e porto, um lugar de passagem, sendo assim, a fundamentação teórica não se restringirá ao estudo do urbano ou apenas limitado a fatores geográficos ou espaciais. Cabe lembrar que a visão do arquiteto, formação da pesquisadora, irá restringir respostas quanto às interrogações de outras disciplinas. Tentar atravessar as barreiras das ciências sociais será necessário, porém de forma limitada, mas ainda assim importante para um melhor entendimento do conjunto analisado.

De acordo com diferentes circunstâncias e forças históricas, cidades de tipos diferentes (portos, santuários, mercantis, etc.) desempenham funções ligadas às áreas nas quais estão inseridas. Entre

¹¹ MUMFORD, Lewis. *A cultura das cidades*. Belo Horizonte, Itatiaia, 1961, p. 73.

¹² ARRAIS, Teden P. A. As imagens da cidade e a produção do urbano. In: CAVALCANTI, Lana S. *Geografia da cidade: a produção do espaço urbano de Goiânia*. Goiânia: Editora Alternativa, 2001. p. 177-178.

os autores que fundamentam esta perspectiva, parece importante citar Karl Marx e Max Weber¹³, por sua valiosa contribuição para as ciências sociais. Apesar de suas divergências teóricas serem profundas e fundamentais, ambos caracterizam a cidade ocidental como um lugar de mercado.

Mesmo que mais de um século tenha se passado, suas obras não envelhecem, continua atual quanto observamos [...] “a cidade industrial capitalista que representa o encontro de indivíduos que compartilham uma situação de libertação” [...] ¹⁴, hoje não mais do sistema feudal, mas da dura vida do campo, semelhantes em sua essência. Em contrapartida, quando este mesmo homem deixa o campo em busca das comodidades da vida urbana, aliena-se dentro de um sistema consumista opressor e homogeneizador. Então cidade+trabalho+vida pessoal começam a conflitar-se a ponto de absorver a mente humana, desfocando todo o restante.

Cada cidade tem a sua própria forma e deveria servir principalmente para oferecer comodidade aos habitantes, ou seja, a cidade é construída pelo homem e para o homem. Deve assumir características práticas do habitar, se locomover e trabalhar, seu desenho tem que responder as necessidades humanas sem prejudicar seu direito de ir e vir.

As cidades têm um contorno singular que age sobre a mente humana. A mente toma forma na cidade; e as formas urbanas, por sua vez, condicionam a mente. Porque o espaço, não menos que o tempo, é engenhosamente reorganizado nas cidades.

A problemática do espaço, a qual subsume os problemas da esfera urbana (a cidade e suas extensões) e da vida cotidiana (consumo dirigido) deslocou a problemática da industrialização¹⁵

¹³ MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *A ideologia alemã*. [s.l.], Portugal: Presença, 1974.

¹⁴ WEBER, Max. *Conceito e categorias de cidade*. In: VELHO, Otávio G. (org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987. Capítulo II, p.52.

¹⁵ LEFEBVRE, H. *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo: Editora da Ática, 1991, p. 89. (A.J.d. Barros, Trans Vol. Sociologia e Política, volume 24).

A *cidade industrial* foi assim marcada pela entrada da produção no seio do espaço do poder, trazendo com ela a classe trabalhadora, o proletariado. A cidade passou a não mais apenas controlar e comercializar a produção do campo, mas também a transformá-la e a ela agregar valor em formas e quantidades jamais vistas anteriormente. O campo, até então predominantemente isolado e autosuficiente, passou a depender da cidade para sua própria produção, das ferramentas e implementos aos bens de consumo de vários tipos, chegando hoje a depender da produção urbano industrial até para alimentos e bens de consumo básico. Para Lefêbvre¹⁶, essa inflexão significa a subordinação total do campo à cidade.

Sendo assim cidade e campo, elementos sócio-espaciais opostos e complementares, constitui a centralidade e a periferia do poder na organização social.

Nas complexas relações entre cidade e campo cada vez mais as fronteiras entre o espaço urbano e o espaço rural estão difusas e de difícil identificação. Pode-se supor que isto acontece porque hoje urbano e rural carecem da sua referência substantiva original (identidade perdida), na medida em que tanto a cidade como o campo não são mais conceitos puros, de fácil identificação ou delimitação.

Como identificar as fronteiras da cidade e do campo? Ou onde começa uma cidade e acaba a outra? O que são, hoje, as cidades de Curitiba, Joinville, Garuva ou qualquer outra cidade grande, média, ou mesmo pequena, no Brasil contemporâneo ou no mundo? Podemos exemplificar o grande “ABCD Paulista”, Santo André, São Bernardo, São Caetano e Diadema já fundidos com São Paulo, formando densa massa de tecido urbano sem divisas definidas. De outra parte, o que é hoje o campo? Povoados e distritos distantes ocupados com soja, arroz, cana-de-açúcar ou a periferia das cidades, chamada “área rural”? Ou as grandes fazendas, as agroindústrias, os acampamentos do MST; no nordeste, no cerrado ou na Amazônia? Em qualquer caso, a definição dos limites e da natureza, tanto do campo como da cidade é cada vez mais difusa e difícil.

¹⁶ LEFEBVRE, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999. (S. Martins, Trans).

“O espaço urbanizado passa então a se constituir em função das demandas colocadas ao Estado tanto no sentido de atender à produção industrial quanto, e particularmente, às necessidade da reprodução coletiva da força de trabalho. As grandes cidades industriais se estendem então sobre suas periferias de modo a acomodar as indústrias, seus provedores e trabalhadores, gerando amplas regiões urbanizadas no seu entorno: regiões metropolitanas”¹⁷.

O tecido urbano prolifera, estende-se, corrói os resíduos de vida agrária. Estas palavras, ‘o tecido urbano’, não designam, de maneira restrita, o domínio edificado nas cidades, mas o conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo. Nessa acepção, uma segunda residência, uma rodovia, um supermercado em pleno campo, fazem parte do tecido urbano.¹⁸

Cabe ressaltar também a sinergia da vida urbana na cidade mercantil, lugar central de inovação e provimento dos bens e serviços para produção no campo e também espaço privilegiado da vida em comunidade onde a divisão do trabalho se aprofunda através das especialidades e complementaridades que ali se desenvolvem.

As cidades, de um modo geral, obedecem à uma lógica espacial e um padrão de evolução. Uma vez reconhecido que as cidades devem ser compreendidas historicamente como partes integrantes de sociedades mais abrangentes, fica possível discutir a importância da vida urbana para os diferentes fenômenos sociais.

Conceitos centrais fenomênicos de política, civilização, cidadania derivam da forma e organização da cidade. A cidade expressa a divisão sócio-espacial do trabalho, e Henri Lefebvre propõe pensar sua

¹⁷ SINGER, P.I. *Economia política da urbanização*; ensaios. (São Paulo); Editora Brasiliense, 1973.

¹⁸ LEFEBVRE, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999, p. 17. (S. Martins, Trans).

transformação a partir de um *continuum* que se estende da cidade política ao *urbano*, onde se completa a dominação sobre o campo.

Mumford descreve que a primeira passagem é marcada pela entrada da praça de mercado no interior das muralhas das cidades controladas pelos mosteiros ou castelos. Incentivadas pelas feiras locais e regionais (em múltiplas escalas, mesmo “internacionais”) de artigos de luxo, as elites gradativamente permitiram a entrada da burguesia nascente no espaço do poder, logo deslocando a centralidade do poder dos palácios e mosteiros para a praça de mercado, consolidando a economia de mercado que teve nas cidades seu espaço privilegiado¹⁹.

É neste sentido amplo que se pode falar da urbanização que se impõe no espaço brasileiro para muito além das cidades, integrando espaços rurais e regionais ao espaço urbanoindustrial através da expansão da base material requerida pela sociedade e economia contemporâneas e das relações de produção que são (ou devem ser) reproduzidas pela própria produção do espaço.

Na atualidade, pela primeira vez na história, o mundo é urbano, e este crescimento provocou nas cidades, que não estavam preparadas para isto, o acúmulo de infinidades de problemas. A expansão demográfica desenfreada unida à ausência de planejamento para receber esta expansão, refletiu-se em conseqüente ampliação do perímetro urbano das cidades. Estas, na maioria das vezes, não possuíam legislações específicas para absorver este crescimento e não estavam preparadas para o aumento da densidade populacional e de ocupação do solo, vindo a enfrentar profundas modificações sociais e estruturais no espaço urbano.

As cidades ocupam 2% da superfície da Terra e consomem 75% de seus recursos; o rápido crescimento populacional urbano nas últimas décadas tem sido a problemática de maior relevância dentro do contexto da questão ambiental²⁰. Nesse sentido, a cidade, resultado maior da capacidade social de transformar o espaço natural, não deixa, em função disso, de ser parte desse espaço e de estar submetida às dinâmicas e processos da natureza. E os problemas urbanos como erosão, assoreamentos de rios e córregos, falta de áreas verdes, lixões, esgotos lançados em cursos d’água, estão intimamente ligados ao descompasso

¹⁹ MUMFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. 3. ed São Paulo: Martins Fontes, 1991 pp. 166 - 176.

²⁰ Dados IBGE. Fonte: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm>

entre o tempo da natureza e o tempo da sociedade e, sobretudo ao modo como a sociedade se organiza no contexto econômico, social, político e cultural.

No caso específico da cidade em questão, observamos que: a organização da sociedade no âmbito econômico, social, político e cultural ficou prejudicada, na ausência de informações que não estão circulando como deveria. Talvez pela falta da percepção real referente às alterações do território que ficam ofuscadas pela grandiosidade da paisagem em que a cidade está contida. As alterações na dinâmica cidadina estão acontecendo com uma velocidade jamais vivida por seus moradores, então simplesmente são ignoradas ou não percebidas como ameaça.

O novo porto em construção na baía da Babitonga está transformando indiretamente a cidade de Garuva, alterando o cenário quando recebe diariamente uma invasão de fluxos do turismo e de cargas que compromete a liberdade da população local. São poucos os comerciantes na entrada da cidade que usufruem de algum benefício de todo este processo, porém em contrapartida a cidade como um todo fica prejudicada colhendo o ônus de toda esta atividade alheia a ela.

Na fase atual de construção do porto a mão-obra empregada tem o forte do seu recrutamento nos grandes centros, como Curitiba e Joinville. Garuva não recebeu nenhum programa do porto para qualificação ou recrutamento, são poucos os trabalhadores que procuram por iniciativa própria uma colocação. Já em Itapoá também não há um recrutamento constante, pois a cidade não possui mão de obra qualificada, a TECON tem programas de qualificação, mas direcionada para as atividades do porto e não da construção. Portanto sabe-se que o futuro porto Santa Catarina com toda a alta tecnologia empregada em suas operações não utilizará mão-de-obra em quantidade, o porto será todo informatizado, a mão-de-obra obra empregada será em número reduzido, mas altamente qualificada.

Os fluxos do turismo não chegam a ser um total infortúnio para a cidade, já que são inconstantes, só intensificados em picos sazonais. Sua interferência apesar de incômoda tem o sabor da descontração de quem passa, com dinheiro para gastar, já os fluxos do porto que se precipita traz problemas de toda ordem e exige muito mais da cidade passante do que apenas algum suporte comercial.

Particularmente, quando o assunto é comunicação e transporte, automaticamente pensamos num interagir de fluxos constantes de mercadorias, num emaranhado de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos que se apresentam como equipamentos ou estruturas de interligações e conexões urbanas. No caso dos portos e cidades, explica Monié²¹, originou-se da necessidade de ganhos de produtividade na movimentação das mercadorias, e as mudanças nem sempre foram imunes aos conflitos. Assim, a relação porto-cidade somente é compreendida quando refletida nas seqüências das transformações globais (sociais, políticas e econômicas), bem como quando considera as interfaces necessárias para um porto global: sistemas de trocas mundiais, sistemas econômicos, dinâmicas econômicas locais e dinâmicas urbanas específicas.

Com a globalização, novas demandas foram colocadas sobre os portos, o que resultou em mudanças no sistema portuário mundial e nas cidades com portos. Em relação ao porto, destaca-se que o mesmo não pode ser pensado apenas do ponto de vista técnico e operacional. “Ele não é apenas um corredor, ele é mais: um instrumento a serviço de um projeto de desenvolvimento.”²²

*Segundo Monié, é neste sentido amplo que se pode falar de uma urbanização extensiva que se impõe no espaço brasileiro atual para muito além das cidades, integrando espaços rurais e regionais ao espaço urbano-industrial através da expansão da base material requerida pela sociedade e economia contemporâneas e das relações de produção que são (ou devem ser) reproduzidas pela própria produção do espaço.*²³

Neste contexto, multiplicam-se as fronteiras (urbanas), tanto internamente e nas franjas das aglomerações quanto nos espaços regionais e rurais incorporados à lógica urbano-industrial dominante. A

²¹ MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S.C. *Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva*. Rio de Janeiro: Territórios/Artigos. 2006.p.977

²² Idem, *ibidem*; p. 977

²³ Idem, *ibidem*; p. 978

urbanização extensiva caminha assim ao longo dos eixos viários e redes de comunicação e de serviços em regiões "novas" como o corredor em formação passando pelo território de Garuva ligando ao porto de Itapoá ou ainda mexendo significativamente com a dinâmica da cidade que formata nós viários. Em toda parte, a lógica urbano-industrial se impõe ao espaço social contemporâneo, no *urbano* dos nossos dias.

Na cidade, os bens da civilização encontram-se multiplicados e diversificados; é aí que a experiência humana toma a forma de sinais exequíveis, de símbolos, de padrões de conduta, de sistema de ordem. “É aí que se encontram os produtos da civilização; também aí, o ritual acaba por transformar-se no drama ativo de uma sociedade plenamente diferenciada e consciente de si mesmo.”²⁴

2.3 Globalização, Cidades e Portos

Desde as caravelas, o mundo deixou de ser local e passou a ser global. Respeitando os avanços tecnológicos, o homem conheceu outras terras, outros povos, trocou mercadorias e buscou incansavelmente encurtar distâncias. Na descrição de Ianni²⁵ a história moderna e contemporânea pode ser vista como uma história de sistemas coloniais, sistemas imperialistas, geoeconomias e geopolíticas. Cenário da formação e expansão dos mercados, da industrialização, da urbanização e da ocidentalização, envolvendo nações e nacionalidades, culturas e civilizações.

Globalização e mundialização são as novas designações no complexo de variáveis socioeconômicas que atingem as cidades. Portanto, se analisarmos sistematicamente que qualquer ponto do globo é conectável em rede, então qualquer lugar ou cidade é globalizado! Mas não é bem assim que tudo funciona em se tratando do global para o local, há outras considerações a serem feitas.

²⁴ LEFEBVRE, H. (1969). O Direito à Cidade. São Paulo: Editora dos Documentos. pp. 37- 65.

²⁵ IANNI, Octavio. *Teorias da Globalização*, 1995, p. 25.

Teorias afirmam que tão somente a simplicidade do ato de conexão em rede não transforma um lugar e Cocco²⁶ esclarece que nem todas as cidades podem ambicionar colocar-se na corrida para desempenhar um papel neste novo espaço mundializado de fluxos materiais e imateriais. Só algumas delas teriam condições de se tornarem “cidades globais” ou “cidades mundiais”. Giuseppe Cocco complementa que essas poucas cidades capazes de se afirmarem no marco de espaços produtivos e sociais cada vez mais interligados seriam aquelas que participariam na produção e na aceleração dos fluxos. Ou seja, só as cidades dotadas de um setor terciário avançado e de infra-estruturas adequadas conseguiriam se tornar “mundiais”, no sentido de ocupar posições de comando sobre elos produtivos “desterritorializados” nos fluxos globais.

A globalização intensifica múltiplas conexões entre governos e sociedades, entre público e privado, entre mercado e cultura, conformando o sistema mundial. Aumenta o grau de interdependência da produção, das finanças e dos serviços, na veloz propagação das redes de comunicação, dos ricos e das ameaças ambientais, constituindo a dimensão planetária da vida. É bom lembrar que, se no império da globalização tudo parece representar a união de todos num só mundo, isso não significa que vivemos todos harmonicamente integrados, com respeito e entendimento humano, como se a felicidade tivesse batido a nossa porta.

Santos demonstra em seus estudos a dinâmica dos fixos e fluxos do espaço, embora, essa nomeação corresponda a um conceito já estudado por Castells²⁷. Milton Santos o completa e o utiliza com grande eficiência a análise e interpretação fenomênica da cidade. “A dinâmica dos fluxos impregna os fixos redefinindo-os, modificando-os, renovando-os até criar os lugares da cidade”²⁸.

Se por um lado, a inserção do globalismo em cada região do planeta tem suas peculiaridades, por outro, as exigências de uma região

²⁶ COCCO, Giuseppe. *A cidade estratégica*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001, pp. 17-18

²⁷ CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. Ed. rev., acompanhada de um posfácio (1975). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983. p. 205.

²⁸ SANTOS, Milton. *Técnica, espaço e tempo*. Globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994, pp. 227-229.

têm também muito em comum com outras regiões, para além de suas especificidades.²⁹

Entre fixos e fluxos, entre produção e sentidos, entre técnicas e ações, o lugar apresenta-se como responsável pela possibilidade de ver-a-cidade que, por sua vez, permite distinguir o local e o lugar: o primeiro atua como referência da paisagem, o segundo é o pólo cognitivo onde se podem apreender usos e sentidos, através dos quais é possível construir uma arqueologia da cidade e migrar da constatação sociológica para a dimensão comunicativa que assinala sua história. “Sem considerar os usos habituais das palavras “local” e “lugar”, considerados como sinônimos ou dando margem a neologismos como “não lugar.”³⁰

Nesse sentido, a cidade como já foi mencionado anteriormente por Mumford, pode ser vista como uma celebração regulada pelo poder dos homens, em suas transações socioculturais e de consumo. Mas ela significa também o território das identidades globais, que se materializam alicerçadas nas forças que constroem e (re) constroem a organização do espaço na cidade.

Entende-se, então, que o conceito de cidade global refere-se ao desempenho econômico, logístico, estrutural e o grau de influência em nível global. Quando o discurso é sobre cidades globais imagina-se que seja uma cidade de grande aglomeração urbana (metrópole ou megalópole), mas essa idéia fica em segundo plano. Desse modo, existem cidades consideradas médias que são globais, em contrapartida outras são megacidades com mais de 10 milhões de habitantes e nem por isso ocupa essa condição.

Aqui se faz necessária, portanto, verificar os espaços da globalização que estruturam, por exemplo, uma “cidade portuária como um novo espaço produtivo de uma circulação que exige, não somente a criação dos cais, mas também, retro-áreas, acessos, e, sobretudo, de cérebros”³¹. Thierry Baudouin, ao estudar as cidades portuárias no processo da globalização, explica que a “mundialização efetivamente

²⁹ SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização*, do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2000., p. 9.

³⁰ AUGÉ, Marc. *Não Lugar* Introdução a uma antropologia da supermodernidade. São Paulo: Papirus, 1994 p. 71

³¹ BAUDOUIN, Thierry. A cidade portuária na mundialização. In: COCCO, G.; SILVA, G. (Orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p. 27.

aparece de início como uma reintegração do espaço produtivo na economia da cidade”³². Ora, nessa ótica, a “globalização” / “mundialização” da cidade-portuária envereda pela seguinte afirmação:

*[...] o porto – e o tratamento das mercadorias que ele permite – penetra cada vez mais profundamente não apenas na cidade, mas em toda a economia regional. Isso exige das cidades marítimas ou vizinhas verdadeiras estratégias para mobilizar seus diversos recursos humanos e especiais*³³.

Então o clichê da globalização só se exprime por meio das conexões da cidade. Daí a reflexão sobre o que caracteriza os espaços globais. Segundo Milton Santos, as principais características são:

*[...] a transformação dos territórios nacionais em espaços nacionais da economia internacional [...] e a aceleração de todas as formas de circulação e seu papel crescente na regulação das atividades localizadas, com o fortalecimento da divisão territorial e da divisão social do trabalho e a dependência deste em relação às formas espaciais e às normas sociais (jurídicas e outras) em todos os escalões*³⁴.

Estas diferentes dimensões da globalização econômica mostram que a globalização não é uma realidade predefinida, um lado inelutável, mas uma construção social e política que emerge, em relações de forças e conflitos, a partir da diversidade de situações e de economias locais,

³² BAUDOUIN, Thierry. A cidade portuária na mundialização. In: COCCO, G.; SILVA, G. (Orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p. 27;

³³ Idem. *Ibidem*, p. 28.

³⁴ SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 3 ed. S.P.: Hucitec, 1999, p. 17.

marcada pela diversidade e até pela concorrência entre várias vias possíveis³⁵.

Em relação ao crescimento econômico, a possibilidade de transformações ocorridas em uma certa região afetar outras nos remete à seguinte pergunta: as taxas de crescimento observadas em uma área estão imunes ao que acontece nas áreas vizinhas? Algumas evidências sugerem que a resposta seja não, isso porque as economias interagem uma com as outras, sendo que, no caso de economias regionais, as relações são assumidas como mais fortes do que aquelas entre países heterogêneos. Segundo os autores LOPEZ-BAZO, VAYÁ E ARTIS³⁶, como os agentes seriam limitados pela distância e pelo tempo, as externalidades no processo de produção teriam uma dimensão espacial. Neste sentido, não existiria, *a priori*, uma razão para restringir a “gestão do conhecimento” apenas à localidade na qual o processo de crescimento ou retração econômica esteja ocorrendo.

Reportamo-nos, então, as primeiras teorias do capitalismo ditadas por Marx, considerando que seja preciso ver a cidade globalizada através do processo de reorganização da divisão internacional do trabalho sem esquecer que aí devemos acrescentar a parte integrante do território, acionado pelas diferenças de produtividade e de custo de produção. Então, a globalização permite conceituar que a cidade global adquire características de muitos lugares, de culturas diferentes e de condições econômicas também diferenciadas, o que lhe dá um espectro mutável. Decifrando o simbolismo da cidade, queremos experimentar nas suas imagens – avançadas, ricas, pobres, o laboratório da tolerância, da diversidade, do preconceito, mas, enfim, do estranhamento e da logística da globalização.

Apesar de a globalização ser capaz de homogeneizar o que vemos, simultaneamente, é uma permanente reconstrução da diferença e da fragmentação via novas desigualdades e recriação da diferença em todos os cantos do planeta. Deste modo, a questão regional dos

³⁵ PRETECEILLE, E. *Mutations urbains et politiques locales*. Paris: CSU, 1993, p. 66 apud QUEIROZ RIBEIRO, L.C. e O. Santos Junior. *Globalização, fragmentação e reforma urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise*. Rio de Janeiro, ed. Civilização Brasileira, 1994, pp.65-92.

³⁶ LOPEZ-BAZO, E.; VAYÁ, E.; ARTÍS, M. Regional Externalities and Growth: evidence from European Regions. *Journal of Regional Science*, V.44, N.1, pp. 43-73, January, 2004.

chamados processos de globalização são, na verdade, sempre, processos concomitantes de globalização e fragmentação³⁷.

A relevância da questão regional não está ligada apenas à realidade concreta que mostra uma nova força das singularidades, um revigorar dos localismos/regionalismos e das desigualdades espaciais, o regional aí sendo interpretado como uma revalorização do singular, da diferença. “A nova regionalização seria um contraponto à globalização, via criação de grandes uniões comerciais - como se os mercados comuns não estivessem inseridos numa articulação crescente aos circuitos globais da economia capitalista.”³⁸

Desse modo, o capitalismo, neste mundo globalizado, para sobreviver, precisa de ajustes espaciais, que se explicitam através da “reorganização geográfica”³⁹. Assim posto, o capitalismo “constrói e reconstrói uma geografia à sua própria imagem e semelhança”⁴⁰. Constrói uma paisagem geográfica distinta, “um espaço produzido de transporte e comunicações, de infra-estrutura e de organizações territoriais que facilitam a acumulação do capital numa fase de sua história, apenas para ter de ser desconstruído e reconfigurado a fim de abrir caminho para uma maior acumulação num estágio anterior”⁴¹. Harvey ainda deixa explícito que, nesse processo, “a globalização significa alguma coisa relativa à nossa geografia histórica recente, é bem provável que designe uma nova fase de exatamente esse [...] processo intrínseco da produção capitalista de espaço”⁴². A idéia é que o “mundo transforma-se em território de todo mundo. Segundo Ianni⁴³ tudo se desterritorializa e reterritorializa”. “Santos complementa que o espaço se globaliza, mas não é mundial como um todo, senão como metáfora. Todos os lugares são mundiais, mas não há um espaço mundial. Quem se globaliza, mesmo, são as pessoas e os lugares”⁴⁴.

³⁷ HAESBAERT, R. Globalização e fragmentação no mundo contemporâneo. In: Haesbaert, R. (org.) *Globalização e fragmentação no mundo contemporâneo*. Niterói: EdUFF, 1999. p.25

³⁸ Idem, *ibidem*; p. 35.

³⁹ HARVEY, David. *Espaços de esperança*. São Paulo: Edições Loyola, 2004, p. 80.

⁴⁰ HAESBAERT, R. Globalização e fragmentação no mundo contemporâneo. In: Haesbaert, R. (org.) *Globalização e fragmentação no mundo contemporâneo*. Niterói: EdUFF, 1999, p. 45.

⁴¹ Idem. *Ibidem*; p. 81.

⁴² Idem. *Ibidem*; p. 81.

⁴³ IANNI, Octavio. *Teorias da globalização*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1995, p. 169.

⁴⁴ SANTOS, Milton. *Técnica, espaço e tempo*. Globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994, p. 31

2.4 As Relações Cidade, Porto E Meio Ambiente

2.4.1 Cidades e Portos na História Do Brasil

No início do século XV na Europa, caravelas ganharam o mar em busca de novas terras e riquezas; inicia-se a fase do intercâmbio comercial, cresce a importância dos portos e das cidades portuárias como veículos de desenvolvimento econômico e geradores de transformações urbanas. Assim, com a expansão da navegação além-mar, fez-se necessária a construção de portos marítimos⁴⁵ para dar apoio às novas rotas de navegação, bem como servir de base para o acesso à exploração das novas colônias.

A extensa costa litorânea da nova terra, as condições portuárias locais impulsionaram decisivamente o processo de ocupação e foram determinantes para o desenvolvimento das regiões.

Quando os portugueses estabeleceram-se aqui, procuraram pontos estratégicos do território brasileiro e consolidaram a exploração das matérias-primas e riquezas minerais da hinterlândia. Houve a necessidade de construções apropriadas nas precárias áreas portuárias – que basicamente se resumiam a fornecer condições ao armazenamento dos produtos destinados à coroa portuguesa -, com a construção dos primeiros prédios para habitação e comércio, criando-se, dessa forma, os primeiros núcleos urbano-portuários do Brasil, base para o desenvolvimento de outros assentamentos – vilas e povoados interioranos – em sua área de influência, onde o porto se firma como um pólo de convergência regional.

O povoamento no Brasil se deu primeiramente nas zonas litorâneas⁴⁶, que, impulsionados pela instalação dos primeiros portos, tornam-se centros difusores de assentamento humano e base para

⁴⁵ Cabe ressaltar que, nessa época, a infra-estrutura portuária nas colônias era bem precária, dependendo fundamentalmente das condições geomorfológicas para ser estabelecida, ou seja, águas protegidas e profundidades adequadas.

⁴⁶ PRADO JÚNIOR, Caio. Formação do Brasil contemporâneo: Colônia. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000 – Grandes nomes do pensamento brasileiro. P.245

exploração colonial, articulando sua área de influência com as rotas oceânicas européias, criando-se uma formação territorial classificada pela geografia como bacia de drenagem, como ressalta Moraes⁴⁷:

Todos os fluxos de colonização do Novo Mundo partiram de centros de difusão assentados na costa, que articulavam a hinterlândia explorada com as rotas oceânicas que alavancavam tal exploração. Esse padrão recorrente de formação territorial é denominado de bacia de drenagem, pois reproduz em desenho na estruturação da rede de circulação no qual todos os caminhos demandam um eixo principal, e este finaliza seu percurso num porto marítimo (geralmente situado numa baía ou num estuário).

Os problemas de infra-estrutura urbano-portuária, nesse período eram muitos e a relação porto-cidade intensa⁴⁸, haja vista que a cidade portuária crescera em função da atividade porto e de sua hinterlândia, dependendo também – para uma qualidade de vida urbana civilizada – dos produtos trazidos do continente europeu nas embarcações. No caso do porto, esse também dependia fundamentalmente do apoio em terra para realizar o transporte de cargas, bem como precisava do suporte urbano para fazer os serviços de manutenção das naus e o fornecimento de suprimentos para as longas viagens marítimas.

Considerando a grande distância entre os dois continentes e falta de recursos materiais no Novo Mundo, a comunhão cidade-porto-navegação se torna fundamental para todo o sistema de exploração colonial que, com o passar do tempo, consolida as principais cidades portuárias e regiões metropolitanas do País⁴⁹. Segundo o autor:

- a) Olinda e Recife: zona produtora de açúcar (1570 – 1670);

⁴⁷ MORAES, Antônio Carlos Robert. *Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil*: elementos para uma geografia do litoral brasileiro. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1999, p.31.

⁴⁸ Inicia-se assim uma relação íntima entre o porto, a futura cidade portuária e sua área de influência (hinterlândia), consolidando a importância do porto marítimo como *célula-mater* da ocupação territorial no Brasil.

⁴⁹ MORAES, Antônio Carlos Robert. *Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil*: elementos para uma geografia do litoral brasileiro. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1999, p.32-38.

- b) Salvador: sede do governo geral até 1763 e articuladora dos circuitos internos referentes à pecuária e à mineração no período colonial;
- c) Rio de Janeiro: abrigou a corte portuguesa no início do século XIX e se transformou em zona de escoamento das áreas mineradoras;
- d) Santos e São Vicente: articula-se com o sistema paulistano no planalto.

Entre outros fatores que mais afetam a atividade portuária, deve-se destacar a questão político-econômica. Tal fato pode ser observado em dois momentos importantes para a atividade portuária: a vinda da família real portuguesa ao Brasil, que possibilitou a abertura dos portos para as nações amigas em 1808 e o início da construção dos primeiros portos modernos com a exploração concedida à iniciativa privada a partir de 1869.

Reavaliando a evolução portuária no Brasil, observa-se que até o final do período imperial a infra-estrutura portuária pouco havia evoluído desde os primórdios da colonização. Gitahy⁵⁰, em sua obra *Ventos do Mar*, relata as condições precárias dos portos e da atividade portuária nessa época:

As embarcações de alto-mar ficavam a mais de cem metros dos velhos trapiches, ligadas a eles por simples pontes de madeira onde transitavam escravos e outros trabalhadores do porto, transportando virtualmente nas costas todas as mercadorias inclusive as milhares sacas de café que por ali eram exportadas todos os anos. As vistas do Porto do Consulado ou do Bispo na década de 1880 mostram a clássica “floresta de mastros” dos veleiros, encostada junto às pontes, as praias cheias de mercadorias e pequenas embarcações de todos os formatos e tipos.

⁵⁰ GITAHY, Maria Lucia Caira. *Ventos do mar*: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista / Prisma, 1992, p. 24.

Considerando a vocação econômica exportadora do Brasil, consolidada desde o período imperial, as condições precárias dos portos passam a prejudicar o desenvolvimento nacional, requerendo uma modernização que possibilite a intensificação do comércio com a Europa, como apontado por Santos e Silveira⁵¹.

As primeiras linhas regulares de navegação entre o Brasil e o Velho Mundo, a partir de 1850, convidam à construção de cais nos portos do Rio de Janeiro, Bahia, São Luiz do Maranhão, Recife, Cabedelo e as docas de Belém do Pará, que até então operavam como pontos de um precário desembarque. No Rio de Janeiro, as novas infra-estruturas portuárias nascem em solidariedade com as primeiras estradas de ferro, como a Pedro II.

Em 1869, por meio de decretos imperiais, são concedidas a empresas estrangeiras as construções dos portos do Rio Grande e Maceió. Em 1888, fim do período imperial no Brasil, é concedida a José Pinto de Oliveira, Candido Gaffrée e Eduardo Palacin Guinle/Gaffrée, Guinle & Cia., a construção do porto de Santos. Proclamada a República em 1889, esse processo de concessão se estende a outros portos brasileiros, visto que o empreendimento portuário é totalmente dependente de capital e tecnologia, recursos esses que faltavam para o novo governo republicano recém-proclamado. Assim, por meio das concessões são construídos cais, armazéns, silos, pátios e outros elementos necessários ao embarque e desembarque de cargas.

Como apontado por Santos e Silveira⁵², começa também nessa época a construção das primeiras linhas férreas – também por meio do instituto da concessão – criando-se os primeiros sistemas de transporte multimodal do Brasil. No caso da província de São Paulo, essa questão foi percebida bem antes da construção do porto moderno, concluído somente em 1909, devido, principalmente, à expansão da

⁵¹ SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001, p. 33.

⁵² Idem, *ibidem*, p. 45.

cultura de café no interior do planalto paulista, conforme apontado por Gonçalves⁵³.

A importância dessa ferrovia era percebida desde a década de 1850. Em 1855, o Conselheiro José Antônio Saraiva, presidente da província de São Paulo, apontava números relevantes: 2,5 milhões de arrobas de café, para exportação; 1 milhão de arrobas de gêneros importados, somando 3,5 milhões de arrobas de produtos transportados por via férrea.

Abaixo, quadro demonstrativo dos primeiros portos construídos no século XX pela iniciativa privada por meio do instituto da concessão:

Quadro 01 - Portos brasileiros e data de sua construção	
PORTO	CONSTRUTORA E/OU CONCESSIONÁRIA
Rio Grande (1869)	Compagnie Française Du Port de Rio Grande/Governo do Estado do Rio Grande.
Maceió (1869)	The National Brazilian Harbour Company Ltda.
Santos (1888)	José Pinto de Oliveira, Candido Gaffrée e Eduardo Palacin Guinle/Gaffrée, Guinle & Cia.
Rio de Janeiro (1890)	Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil e The Rio de Janeiro Harbour and Docks
Salvador (1891)	Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia
Manaus (1899)	B. Rymkiewics & Co./Companhia Manaus Harbour Limited
Belém (1906)	Port of Pará Co.
Recife (1909)	Société de Construcion di Port de Pernambuco
Fonte: PORTO, 2007, p.61, organizado cronologicamente	

⁵³ “Em 6 de novembro de 1909, um dia antes do término do prazo estabelecido, ocorreu a solenidade de inauguração de todo o cais, enquanto o aterro ficou para dois anos depois. Em cerca de vinte anos, 4.720 metros de cais, com armazéns e infra-estrutura (como por exemplo, linhas férreas e sistema próprio de geração de energia elétrica) haviam sido implantadas. O moderno porto era realidade.” GONÇALVES, Alcindo. *Desenvolvimento econômico da Baixada Santista*. Santos: Editora Universitária Leopoldianum, 2006, p.69.

A definição do traçado da ferrovia Santos-Jundiáí, cujos trabalhos foram concluídos em 1867 pela empresa São Paulo Railway Co., deu-se em 1859. Esse fato impulsionou grandemente o processo de produção agrícola no planalto paulista, tornando a capacidade de movimentação de cargas do porto de Santos muito inferior ao volume produzido e transportado, tornando a precária infra-estrutura portuária de Santos um gargalo de todo o processo⁵⁴. Assim, no caso paulista, a ferrovia impulsiona a construção do porto moderno. Nos mesmos moldes como ocorreu em Santos, o desenvolvimento portuário iniciado com as concessões teve várias conseqüências para as cidades portuárias brasileiras, o que alterou significativamente sua relação com o porto. Grosso modo, segundo GITAHY, destacam-se as seguintes questões:

- a) A modernização do porto aumenta a produtividade dos processos de embarque e desembarque de cargas, o que reflete nas atividades comerciais do município, propiciando a instalação de novas empresas ligadas aos produtos exportados, bancos, bolsas de mercadoria, enfim, foi necessário criar uma estrutura comercial próxima ao porto para as transações comerciais⁵⁵.
- b) O aumento da produtividade portuária gera a migração de mão-de-obra para atender a quantidade de trabalho no porto, o que proporciona o desenvolvimento urbano das cidades portuárias e, por conseqüência, a construção civil.
- c) O desenvolvimento da cultura e lazer na cidade, conseqüência da ascensão da elite ligada aos negócios portuários.
- d) A mobilização operária⁵⁶, haja vista que a atividade portuária daquela época era basicamente dependente do trabalho braçal

⁵⁴ “Com o aumento de sua movimentação a partir de 1867, produziram-se sérios problemas devido as condições precárias em que se encontrava o porto. (GITAHY, 1992, p.24)

⁵⁵ Essa questão muda significativamente com o desenvolvimento tecnológico das comunicações e da informática, quando não se faz mais necessária a proximidade física do porto com os locais de tomada de decisões. O ambiente virtual passa a fornecer informações comerciais e de rastreamento de cargas, que podem ser acompanhadas de qualquer lugar do mundo.

⁵⁶ O livro *Ventos do mar*: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana, 1889-1914, de Maria Lucia Caira Gitahy, trata da questão operária no município de Santos, que teve impactos significativos na relação porto-cidade, com várias greves deflagradas, com o objetivo de obter melhorias nas condições de trabalho portuários.

para fazer a carga e descarga dos navios, bem como a armazenagem de produtos, trabalhos esses muitas vezes insalubres.

- e) Os contratos de concessão geridos pelo governo federal e explorados pela iniciativa privada geram o afastamento do município das decisões portuárias.

Ainda que o município se beneficie indiretamente dos negócios portuários e o porto passe a ser o principal veículo de desenvolvimento municipal, a inexpressiva, ou mesmo inócua, participação do município nas decisões portuárias acaba por iniciar um processo de distanciamento porto-cidade, tornando o município um elemento passivo em relação aos avanços territoriais do porto e da política portuária⁵⁷.

2.4.2 Modernização dos Portos e os Impactos sobre as Cidades Portuárias

A influência dos portos sobre as cidades transforma a paisagem, redefine vocações e dita o desenvolvimento local e regional. As relações porto e cidade são traduzidas em tom quase poético por Santos, Nacke e Reis⁵⁸:

Portos são nós que “amarram” redes de transportes e comunicações com dimensões variáveis, costumando servir de pilares, sobretudo quando marítimos, para malhas

⁵⁷ Nesse Período, a importância do mercado externo para a economia nacional é muito grande, o que leva a rápida expansão das áreas portuárias, ignorando-se impactos ambientais e urbanos. Nesse sentido, as concessões e os incentivos fiscais patrocinadas pelo Governo Federal possibilitam a construção de novos cais, consolidando o monopólio privado das atividades portuárias.

⁵⁸SANTOS, Sílvio Coelho dos; NACKE, Anelise; REIS, Maria José. *São Francisco do Sul: muito além da viagem de Gonneville*. Florianópolis: UFSC; 2004, p. 166.

bastante amplas, não raramente com alcance global.

A seleção de um local para construção de um porto envolve vários fatores, tais como questões econômicas, geopolíticas, rotas marítimo-comercial, hinterlândia a ser atendida, condições geomorfológicas favoráveis de comunicação entre a terra e o meio aquático – águas calmas e profundas – relevo que possibilite a segurança das embarcações – mirantes naturais, sítios estuarinos, áreas abrigadas – assim como locais que possibilitem o desenvolvimento humano, ou seja, disponha de água potável e alimentos. Importante ressaltar que a alteração de qualquer um desses fatores pode comprometer a sustentabilidade e o desenvolvimento portuário.

Portos sempre tiveram uma relação íntima com a história das cidades, visto que ao se buscar as condições geográficas favoráveis à construção do porto, águas calmas e profundas, também se levava em consideração as condições territoriais adequadas à urbanização, mananciais de água potável e uma posição estratégica que possibilitasse o desenvolvimento do comércio⁵⁹. Assim, pode-se dizer que a construção do porto e o nascimento da cidade portuária praticamente se confundem e, ao tratarmos hoje da integração porto-cidade, simplesmente estamos resgatando um elo que se perdeu em razão de políticas governamentais que, por questões estratégicas e políticas, houveram por bem separar a gestão administrativa do porto e o Governo Municipal.

No Brasil, o isolamento *administrativo-gerencial* dos portos em relação à cidade é histórico, visto que, na maioria das cidades portuárias brasileiras, a construção do porto moderno foi delegada a empresas privadas, fortemente ligadas ao Governo Federal que, por essa razão, exploraram e vem explorando a atividade portuária por décadas.

No início de 1800 até 1933 as atividades portuárias privadas definiram este afastamento, pois o caráter de desenvolvimento econômico envolvia interesses alheios ao lugar, utilizando a estrutura da cidade de forma irresponsável e predadora.

⁵⁹ GITAHY, Maria Lucia Caira. *Ventos do mar*: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana. São Paulo: Editora da Universidade Paulista, 1992.

Nesses portos, o trabalho era basicamente braçal e apoiado na mão-de-obra escrava (encontrada em abundância nas cidades litorâneas) pode ter despertado o interesse do setor pela exploração das atividades portuárias. No Império a modernização portuária conseqüente restringiu-se à construção de meros atracadouros de madeira com pequenos trapiches, nestas águas abrigadas (em baías ou canais), estes portos surgiram amparados então não apenas pela geografia satisfatória, mas também e principalmente pelo suporte de cidade que ali se encontrava.

Assim, apesar de a economia dos municípios portuários ser reflexo direto do porto e dos ciclos econômicos nacionais e internacionais, o distanciamento administrativo e a fragilidade dessa relação de dependência levou, paulatinamente, os municípios a “lançarem mão” de uma conseqüente identidade marítimo-portuária, a fim de promover outras atividades econômicas que dessem maior estabilidade e sustento à arrecadação do município. Dessa maneira, com o tempo, o porto e a cidade se tornaram cada vez mais entidades autônomas, complexas, dinâmicas, que se inter-relacionavam apenas territorialmente, apesar de uma parcela significativa da população ainda depender das atividades portuárias para sua subsistência.

Nas últimas décadas do século XX, para que fosse atendida uma nova demanda logística globalizada, foi necessário um processo de modernização dos portos no Brasil, sendo que esse fato, em princípio, teve por conseqüência um impacto sócio-econômico negativo para as cidades, como uma redução significativa da mão-de-obra empregada nas atividades portuárias.

Um dos fatos principais dessa mudança foi o advento da intermodalidade⁶⁰ que, para se tornar viável, depende da padronização dos meios de transporte de carga marítimo-terrestre, por meio da unitização⁶¹ de cargas em contêineres.

⁶⁰ “A intermodalidade é um atributo da capacidade de transferência de uma carga de um modal para outro. Por exemplo, o contêiner é facilmente transferido para outro veículo de transporte, podendo ser manuseado agilmente, a custos adequados e com segurança para outro meio de transporte, sem que haja necessidade de que seu conteúdo tenha que ser desconsolidado novamente e consolidados na formação de nova remessa.” (PORTO, 2007, p.80, 84 e 86)

⁶¹ Entenda-se por unitização de cargas, o desenvolvimento de modernos sistemas para sua movimentação, que consiste em acondicionar volumes uniformes em unidades de carga, visando reduzir os custos de viagem e o tempo de permanência dos veículos transportadores nos portos de embarque e desembarque, além de conceder maior segurança à carga, eliminando seu manuseio direto.

Em decorrência desse novo perfil logístico, ocorreram também várias mudanças na ocupação do solo e no zoneamento das áreas do porto, visando a otimização dos espaços e novas áreas para construção de terminais de carga, tornando a atividade portuária intensiva em capital e excludente de mão-de-obra.

Apesar de o novo ordenamento trazer vários benefícios para a atividade portuária, como, por exemplo, maciços investimentos privados no setor, o mesmo não se refletiu na integração porto-cidade, visto que as transformações portuárias ocorreram de forma paulatina e reativa, conforme demanda, faltando ao processo maiores investimentos governamentais em infra-estrutura, planejamento, visão estratégica e integrada à realidade local.

2.4.3 Porto x Cidade x Meio Ambiente.

Um problema que salta aos olhos é o fenômeno do crescimento desordenado das cidades, que afeta de maneira significativa os outros atores do estudo. Pode-se afirmar que hoje a poluição gerada pela falta de saneamento básico em todos os níveis assola os sítios estuarinos é um dos principais fatores de degradação ambiental. Prejudica a balneabilidade das praias, a pesca e também a atividade portuária.

A lacuna administrativa entre o porto e a cidade perdura por várias décadas, passando ambos por transformações administrativas e territoriais significativas que, pela falta de planejamento e gestão ambiental, gera uma série de conflitos urbano-portuários, como veremos a seguir.

Na década de 1950, inicia-se um sensível processo de mudança na ocupação do litoral brasileiro, onde os setores industriais ligados ao transporte marítimo – seja pela importação de insumos ou exportação de

produtos – passam a se instalar próximos aos portos⁶². Nas palavras de Santana⁶³ esse fato contribuiu para divisão entre a cidade e o porto:

Uma diversidade progressista de fatores, especialmente o desenvolvimento industrial dos portos, produziu uma divisão entre a cidade e as atividades portuárias. O porto tornou-se inacessível. Sua presença, uma barreira física entre a cidade e o mar, um ponto de conexão isolada entre os modos de transporte, sem compromisso com a movimentação de cargas fora de suas instalações. Da mesma forma comportavam-se os municípios, cada qual com seu território.

Assim o desenvolvimento industrial das áreas próximas ao porto acelera um complexo processo social de urbanização das cidades portuárias e região⁶⁴, haja vista a procura por moradia da população migrante, que passa a trabalhar nessas novas indústrias. No entanto, devido ao longo período sem grandes alterações na ocupação litorânea, muitos municípios não estavam preparados⁶⁵ nem tampouco equipados para receber essa população. Portanto, a falta de estrutura urbana nas cidades litorâneas leva à ocupação do solo sem o devido planejamento, onde as famílias com menor poder aquisitivo passam a se estabelecer em

⁶² Pode-se citar dois exemplos significativos dessa tendência de expansão industrial no Brasil: os parques industriais de Cubatão (São Paulo) e o de Camaçari/Aratu (Bahia).

⁶³ SANTANA, Lídia. Revitalização de áreas portuárias: referências para Salvador. *Bahia Análise & Dados*, Salvador, v.13, n2, set. 2003, p. 255.

⁶⁴ “A partir dos anos 1940-1950, é essa lógica da industrialização que prevalece: o termo industrialização não pode ser tomado, aqui, em seu sentido escrito, isto é, como criação de atividades industriais nos lugares, mas em sua mais ampla significação, como um processo social complexo, que tanto inclui a formação de mercado nacional, quanto os esforços de equipamento do território para torná-lo integrado, como expansão de consumo em formas diversas, o que impulsiona a vida de relações (leia-se tercerização) e ativa o próprio processo de urbanização.” SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1994. (Estudos Urbanos; 5), p.27.

⁶⁵ Analisando o cenário nacional, podemos observar que muitos municípios ainda continuam sem condições de absorver a demanda de habitações necessárias para atender o processo de urbanização litorânea.

áreas inadequadas à habitação e cada vez mais distantes dos locais de trabalho, formando as periferias urbanas.

Conjuntamente ao processo e expansão da industrialização, outra questão afeta significativamente a ocupação do litoral brasileiro, o fenômeno da “segunda residência”, como assinalado por Moraes⁶⁶:

Trata-se do fenômeno da “segunda residência”, altamente disseminado em longos espaços dos entornos das capitais estaduais e das grandes aglomerações do litoral brasileiro. Tais residências de veraneio podem ser apontadas como o fator numericamente mais expressivo da urbanização litorânea, pois ocorrem ao longo de toda a costa, revelando um dinamismo que se mantém (obviamente em ritmo menor) mesmo em períodos de crise acentuada do setor da construção civil no país.

Devemos também observar que esse novo processo de ocupação do litoral, gerado pela instalação das indústrias de base próximas ao porto e pelo fenômeno da “segunda residência”, traz também uma população de menor poder aquisitivo, que passa a trabalhar nos serviços menos qualificados da indústria e na construção civil.

A modernização da indústria e a crise econômica que afetou o Brasil nos anos 80 e 90 afetaram diretamente a empregabilidade dessa população, o que desencadeou a formação de várias favelas no litoral, inclusive próximas aos centros portuários. Logicamente, esse fato somado ao processo natural de urbanização cria uma realidade litorânea de desigualdades, que exerce forte pressão sócio-ambiental, como a apontada por Moraes⁶⁷:

⁶⁶ MORAES, Antônio Carlos Robert. *Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma geografia do litoral brasileiro*. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1999, p. 38.

⁶⁷ MORAES, Antônio Carlos Robert. *Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma geografia do litoral brasileiro*. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1999, pp. 39-40.

Em todas as escalas, tais populações chegadas não são assimiladas pela economia formal local, constituindo segmento marginal que exerce forte pressão social ao aumentarem a demanda de serviços urbanos, num quadro marcado por carências estruturais históricas neste setor. [...] Tais populações sobranes vão alojar-se no espaço urbano litorâneo exatamente nas áreas deixadas sem uso pelas outras atividades, geralmente áreas de grande vulnerabilidade e /ou proteção ambiental. [...] Trata-se do processo de favelização, que ao lado (nos dois sentidos) da segunda residência, vai compor a paisagem das periferias das grandes aglomerações e capitais litorâneas. Geralmente, as casas de veraneio ocupando os melhores sítios, e as favelas predominando nas áreas impróprias à ocupação.

Com o objetivo de reverter esse cenário de acelerado processo de degradação da costa brasileira, bem como consolidar o planejamento ambiental como um instrumento básico para o desenvolvimento sustentável desse ecossistema tão frágil e ao mesmo tempo tão disputado, na década de 80 foram promulgadas duas importantes leis no Brasil. A primeira, que estabelece de maneira geral a política ambiental em todo o território nacional, e a segunda, que trata especificamente da zona costeira. São elas:

- a) Lei 6.938/1981 – que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente – PNMA, incluindo como recursos ambientais protegidos pela lei os estuários e o mar territorial;
- b) Lei 7.661/1988 – que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro – PNGC.

Ambas estabelecem um instrumento fundamental para reverter o processo de urbanização sem controle, preservar os recursos naturais e

garantir o desenvolvimento sustentável. Trata-se do zoneamento ambiental⁶⁸, como definida por Silva⁶⁹.

O zoneamento que abrange a integração sistemática e interdisciplinar da análise ambiental ao planejamento dos usos do solo, com objetivo de definir a melhor gestão dos recursos ambientais identificados, controle da poluição, preservação dos recursos naturais e a restauração dos elementos destruídos ou degradados pelo homem ou pelos próprios fenômenos da natureza.

Tendo em vista a complexidade inerente à recuperação e proteção do meio ambiente, onde vários poderes e interesses se inter-relacionam, a Constituição Federal de 1988 já estabelecia em seu texto uma série de regramentos que induzem à integração de esforços para atingir o meio ambiente equilibrado. Nesse sentido, não há como não citar o art. 255:

Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

⁶⁸ Posteriormente, em 2001, o zoneamento ambiental foi também estabelecido como instrumento de planejamento municipal. Lei 10.257/2001 – O Estatuto da Cidade, art 4º., inc III, alínea “c”.

⁶⁹ SILVA, Américo Luís da. *Direito do meio ambiente e dos recursos naturais*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004, p. 653.

Nesse contexto de integração de esforços, observa-se que a questão ambiental atinge também a legislação portuária, abrindo novas possibilidades de integração porto-cidade para garantir a sustentabilidade porto, cidade e meio ambiente. Cabe destacar os seguintes artigos da Lei 8.630/93, denominada Lei dos Portos:⁷⁰

- *Passa-se a exigir o Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente – RIMA, pra todos os contratos de arrendamento e autorização, sendo que o mesmo deve ser precedido de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal (Art. 4º § 1º).*
- *É estabelecido oficialmente o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto PDZ (Art.30, §1º inc.X).*
- *Cria-se o Conselho de Autoridade portuária – CAP, com representantes dos poderes públicos federal, estadual e municipal (art.31, inc. I).*
- *Estabelece-se o dever de promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programa federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades. (Art. 30, § 1º inc. XI).*
- *Estabelece-se o dever do CAP em assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente. (Art. 30, § 1º inc. XII).*
- *Abre a possibilidade de arrendamento das áreas não operacionais do porto para os usos culturais, sociais, recreativos e comerciais⁷¹.*

⁷⁰ Lei Nº 8.630/93 - Lei dos Portos – Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

⁷¹ Dec. Nº. 4.391, de 26 de setembro de 2002 – art. 2º., § 3º. Na elaboração do programa de arrendamento, a autoridade portuária observará as seguintes diretrizes: [...] V – revitalização de áreas portuárias não operacionais, para usos culturais, sociais, recreativos e comerciais.

Por outro lado, a legislação municipal sofre grandes mudanças com a regulamentação dos arts. 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, que estabeleceu o Estatuto da Cidade, com a promulgação da lei 10.257/2001, que traça as diretrizes gerais da política urbana. Dentro ainda do planejamento municipal, o Estatuto da Cidade estabelece uma série de instrumentos que visam a reduzir os males da urbanização, ao meio ambiente natural e ao porto que compete em muitos casos, com as cidades em termos de expansão territorial e uso das vias de acesso – principalmente rodovias, visto que a malha ferroviária ainda depende de uma série de investimentos para sua eficiência e atualização tecnológica.⁷²

Assim, ainda que em paralelo, o porto e a cidade passam a adotar, com base no ordenamento jurídico, uma série de ações e de planejamento de uso e ocupação do solo e de saneamento ambiental. Apesar de a legislação ambiental ser em alguns pontos genérica com relação às ações a serem adotadas, as diretrizes são claras, cabendo ao executivo, porto privado e cidade, implementá-las por meio de investimento, ações e incentivos.

Cabe observar que, além dos passivos ambientais a serem saneados nesse processo de integração, outras questões surgem, visto que o processo de urbanização é ainda acelerado. Com o aquecimento econômico nacional e internacional, intensificado principalmente nos últimos anos, a questão portuária passa a ser foco de investimento, haja vista a histórica propensão exportadora de *commodities* do País.

Dessa forma, os conflitos sócio-ambientais tendem a aumentar caso não haja um planejamento integrado porto-cidade, em que se respeite o meio ambiente, os espaços territoriais e, principalmente, entendam-se cientificamente os vetores de desenvolvimento e degradação ambiental, vetores esses que afetam, hoje e futuramente, os espaços urbanos e portuários. A partir desse entendimento, devem-se adotar medidas corretivas e preventivas que conciliem o impasse entre porto, cidade e meio ambiente.

Dentro do contexto urbano-portuário, pode-se observar ainda a falta de gestão integrada e conflitos entre o porto e a cidade,

⁷² Lei Nº 10.257/2001 - Estatuto da Cidade – Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal estabelece as diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

principalmente nos limites entre esses dois entes que ocupam o solo urbano. Em muitos casos, a planta urbana praticamente não se relaciona com a planta portuária, ou melhor, as duas praticamente se evitam, por meio de avenidas perimetrais. Sabe-se que esses corredores são fundamentais para evitar o conflito urbano-portuário, no entanto, nem sempre eles existem e, se existem, em algum ponto ocorrerá o conflito, haja vista que a cidade e o porto competem nas vias de acesso rodoviárias.

Nessa questão também entra a participação do órgão ambiental estadual e, em alguns casos, o órgão responsável pela gestão da área metropolitana, haja vista que o fenômeno da conurbação é bastante comum em regiões portuárias e a solução de alguns problemas ambientais dependerá da ação integrada porto-região, como apontado por Santana⁷³:

A nova dinâmica portuária, ao mobilizar grandes superfícies para a construção de modernos terminais e centros de distribuição, acessos terrestres eficientes e conexões entre infra-estrutura põe grande pressão sobre a estrutura urbana, implicando a necessidade de um complexo planejamento ao nível urbano-regional que extrapole o território delimitado pela área do porto organizado.

Portanto, pode-se afirmar que os problemas que envolvem porto, cidade e meio ambiente são desafiadores. No entanto, os avanços legislativos que tivemos a partir dos anos oitenta nos levam a uma única conclusão: a sustentabilidade econômica porto-cidade depende do meio ambiente e nesse sentido somente com a integração de esforços se atingirá o equilíbrio necessário à sadia qualidade de vida urbana e viabilidade portuária.

⁷³ SANTANA, Lídia. Revitalização de áreas portuárias: referências para Salvador. *Bahia Análise & Dados*, Salvador, v.13, n. 2, set. 2003, pp. 226-227.

2.4.4 Os Impactos Sócio-Econômicos, Espaciais e Ambientais nas Áreas Urbano-Portuárias.

Além dos impactos urbanos abordados no item anterior, a atividade portuária é também, senão principalmente, geradora de impactos no meio ambiente natural. Dentre esses impactos, a poluição é o principal foco de controle jurídico, nacional e internacional. Conforme a lei 6.938/81, que estabelece a Política Nacional do Meio Ambiente, entende-se por poluição a degradação da qualidade ambiental, resultante de atividades que direta ou indiretamente:

- ✓ prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população;
- ✓ criem condições adversas às atividades sociais e econômicas;
- ✓ afetem desfavoravelmente a biota⁷⁴;
- ✓ afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente; e
- ✓ lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos.

Analisando-se essa definição, observa-se que, na atividade portuária, o potencial de risco ambiental é significativo, sendo que o mesmo está diretamente relacionado com o material transportado e com a operação realizada. Segundo Porto e Teixeira⁷⁵, “as operações portuárias se inserem tanto nos aspectos de risco como nos de tendência de danos efetivos”, sendo os danos possíveis:

- ✓ por perda de carga, por acidente ou má operação;

⁷⁴ “Biota: Corresponde ao conjunto de seres vivos, de origem animal ou vegetal, que vivem na superfície do planeta Terra.” ROSS, Jurandyr L. Sanches (Org.) *Geografia do Brasil*. São Paulo: Edusp, 2005, p. 536.

⁷⁵ PORTO, Marcos Maia; TEIXEIRA, Sérgio Grein. *Portos e meio ambiente*. São Paulo: Aduaneiras, 2002, p. 80.

- ✓ dejetos produzidos pela atividade portuária proveniente das embarcações, das instalações portuárias, das indústrias;
- ✓ naufrágios, abalroamentos, choques e outras colisões na zona portuária;
- ✓ explosões e outros acidentes de grandes proporções;
- ✓ derrames ou despejos acidentais ou propositais;
- ✓ poluição ou contaminação acumulativa.

Tendo em vista que portos próximos ou não das cidades portuária, são as maiores prejudicadas caso ocorra um acidente marítimo-portuário, em que seus reflexos afetarão as outras atividades econômicas desenvolvidas no município, como a pesca e o turismo.

Para o gerenciamento de riscos de poluição, bem como a gestão da movimentação e armazenamento de óleo, faz-se necessária, conforme a lei, a elaboração de:

- a) manual de procedimento interno;
- b) planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas e perigosas.

Os planos de emergência deverão ser aprovados e consolidados pelo órgão ambiental competente, na forma de planos de contingência locais ou regionais, em articulação com os órgãos da defesa civil (Conf. Lei 9.966/2000, art.8º). Assim, os planos de emergência deverão integrar ações porto-cidade, dada a gravidade envolvida na poluição do mar e seus reflexos na população do município portuário⁷⁶.

O Transporte de óleo e substâncias nocivas ou perigosas deverá respeitar as determinações da MARPOL 73/78, no que tange aos livros de registro de óleo e carga, sua localização no navio, bem como

⁷⁶ Os sistemas de gestão sofrerão auditorias ambientais bienais (Conf. Lei 9.966/2000, art.9º.) e os portos organizados têm prazos para regularizar os manuais e planos (Conf. Lei 9.966/2000, art. 31).

os critérios para descarga de óleo, substâncias nocivas ou perigosas, e lixo.⁷⁷

Por fim, a lei 9.966/2000⁷⁸ estabelece as infrações e sanções, com multas entre R\$ 7.000 (sete mil reais) e R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) e a competência da autoridade marítima, órgão federal de meio ambiente, órgão estadual de meio ambiente, órgão regulador da indústria do petróleo e, o que merece destaque, órgão municipal de meio ambiente, com as seguintes competências: a) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nas marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares, e elaborar relatório circunstanciado, encaminhado-o ao órgão estadual de meio ambiente; b) dar início, na alçada municipal, aos procedimentos judiciais cabíveis a cada caso; c) autuar os infratores na esfera de sua competência;

Além da poluição causada pelo lançamento de óleo e outras substâncias no mar, Porto e Teixeira⁷⁹ apontam ainda várias outras externalidades da atividade portuária, que afetam diretamente o meio ambiente e necessitam de controle:

- ✓ poeira: como, por exemplo, as geradas no manuseio de cargas granelizadas;
- ✓ ruído: gerado no tráfego de caminhões;
- ✓ contaminação do solo: causada em acidentes ou manuseio inadequado de cargas e na lavagem de contêineres;
- ✓ contaminação ou poluição do ar: essa poluição pode advir da operação de carga e descarga de materiais industriais e agrícolas, tais como soja em farelo, fertilizante, bauxita e outros;

⁷⁷ MARPOL 73/78 - A Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios estabelece regras para a prevenção da poluição por óleo, por substâncias nocivas transportadas em fardos, contêineres, tanques portáteis ou vagões-tanque rodoviários e ferroviário

⁷⁸ Lei Nº 9.966/00 - Estabelece as sanções penais para os delitos ambientais de preservação e combate à poluição, como o Tratamento dos Resíduos, Planos de Emergências Individuais, Manual de Procedimentos de Riscos à Poluição e Autorias Ambientais.

⁷⁹ PORTO, Marcos Maia; TEIXEIRA, Sérgio Grein. *Portos e meio ambiente*. São Paulo: Aduaneiras, 2002, pp. 84-86.

- ✓ dragagem e o descarte do material dragado.

Assim, como podemos observar, os impactos ambientais da atividade portuária vão muito além da poluição do mar, necessitando de um sistema eficiente de gestão ambiental, que integre a participação dos municípios portuários nos planos corretivo, preventivo e emergencial.

Outra questão também bastante discutida é o licenciamento ambiental do porto, que apesar de ser exigida pela legislação ambiental, ainda é pouco adotada de modo integrado nos portos brasileiros. Normalmente, os licenciamentos ambientais são fragmentados entre as várias empresas arrendatárias dos serviços portuários, no entanto a integração dos mesmos é fundamental para uma ação eficiente e eficaz de proteção do meio ambiente, evitando que o mesmo seja banalizado, como apontado por Rios e Araújo⁸⁰:

[...] revela uma tendência preocupante de desconstituir, passo a passo, um dos mais importantes instrumentos de controle de poluição e degradação ambiental que é o licenciamento, reduzindo-o a uma mera formalidade, em que o que verdadeiramente importa não são os estudos técnicos e as recomendações que os embasam, mas o carimbo final como autorização para o empreendimento continuar a operar sem nenhuma restrição ambiental. Sem dúvida, a eliminação do processo ou de fases essenciais do processo de licenciamento, na prática, implicaria um notável retrocesso nas políticas públicas ambientais.

⁸⁰ RIOS, Aurélio Virgílio Veiga; ARAÚJO, Ubiracy. Política nacional do meio ambiente. In RIOS, Aurélio Virgílio Veiga; IRIGARAY, Carlos Teodoro Hugueneu (Orgs) *O direito e o desenvolvimento sustentável*: curso de direito ambiental. São Paulo: Peirópolis; Brasília, DF: IEB – Instituto Internacional de Educação do Brasil, 2005, p. 161.

O licenciamento ambiental⁸¹ é, portanto, um instrumento fundamental para garantir a sustentabilidade das atividades portuárias, sendo equivocada qualquer interpretação no sentido de burlar o que estabelece a legislação. Cabendo destacar que um trabalho ambiental bem executado beneficiará a imagem do porto perante a sociedade, bem como evitará gastos inesperados e expressivos para recuperação ambiental no caso de acidente.

2.4.5 Planejamento Urbano e as Cidades Sustentáveis

Nas últimas décadas as preocupações com relação à qualidade de vida nas cidades têm se intensificado, concomitante ao adensamento populacional que, sem o devido planejamento ou má aplicação dos planos, tem gerado uma série de conseqüências negativas à vida urbana, tais como ocupação em áreas sujeitas à enchentes, tráfego intenso de veículos, sobrecarga do transporte urbano e todo o tipo de poluição (do ar, da água e visual). De acordo com o Relatório da Situação Mundial das Cidades 2006/07, do Programa da Organização das Nações Unidas, no ano de 2008, pela primeira vez na história, a população das cidades ultrapassará a de áreas rurais⁸². “Assim, conforme dados da ONU, mantendo-se os índices de crescimento e de urbanização, o Brasil, em 2020, possuirá 55 milhões de pessoas vivendo em favelas”.

Além da pobreza e da exclusão social geradas pela expansão horizontal das cidades em periferias despidas de equipamentos urbanos e comunitários, observa-se também a super-valorização de áreas

⁸¹ Os principais instrumentos de análise para efeito do licenciamento ambiental são: plano de controle ambiental (PCA), plano de manejo, plano de recuperação de área degradada e análise de risco. (Ver PORTO; TEIXEIRA, 2002, p.132 – 178)

⁸² Programa das Nações Unidas, para Assentamos Humanos (UM-Habitat), relatório apresentado na abertura do Fórum Mundial Urbano – Vancouver/Canadá. Fonte: Agência Estado – 17/06/06.

nobres e a especulação imobiliária, que promove a verticalização das edificações, o parcelamento do solo e, por consequência, a sobrecarga das estruturas urbanas já estabelecidas. Milaré⁸³ expressa sua preocupação ao apontar que:

Os elevados índices de urbanização e, inversamente, os baixos níveis de urbanismo vêm criando situações insustentáveis para o Poder Público e a coletividade. O inchaço doentio dos centros urbanos (aumento desregrado da população) não tem encontrado o contrapeso das estruturas urbanas necessárias (moradia, trabalho, transporte e lazer), gerando-se daí formas endêmicas de males urbanos. E – o que é pior – o fascínio das cidades e a concentração populacional crescem sem o necessário controle quantitativo e qualitativo desse crescimento.

Com o objetivo de promover o planejamento urbano nas cidades brasileiras, bem como controlar e eliminar os problemas causados pelo fenômeno da urbanização, a Constituição Federal de 1988 privilegiou esse tema no Título VII – Da Ordem Econômica e Financeira, Capítulo II, Artigos 182 e 183, estabelecendo a necessária regulamentação das diretrizes gerais da política de desenvolvimento urbano e implantação do Plano Diretor, instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana, obrigatório para as cidades com mais de vinte mil habitantes.

Ao se analisar o enunciado da lei e as diretrizes gerais estabelecidas no Estatuto da Cidade, observa-se uma clara preocupação do legislador em harmonizar os fatores econômicos⁸⁴, ambientais e

⁸³ MILARÉ, Edis. Direito do Ambiente: doutrina, jurisprudência, glossário. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2005, p. 717.

⁸⁴ Apesar de a Constituição Federal de 1988 estabelecer a Política urbana no Título VII – Da Ordem Econômica e Financeira, os aspectos sociais e ambientais também fazem parte desse conceito e sua análise e aplicação deve ser integrada com os vários outros temas.

sociais urbanos, onde exatamente essa integração caracterizará a garantia do direito a cidades sustentáveis⁸⁵.

Assim, a Política Urbana estabelecida no Estatuto da Cidade dedica-se à aplicação de instrumentos que reduzam os males da urbanização, promovendo o urbanismo⁸⁶ necessário a qualidade de vida nas cidades.

Há de se levar em conta que a política de desenvolvimento urbano sistematizada no Estatuto da Cidade deve ser um processo de melhoria contínua, adequando-se às mudanças (econômicas, sociais e ambientais) geradas pelo adensamento populacional. Nesse sentido, tal missão torna-se comprometida caso não disponha dos recursos humanos e materiais necessários para que as Prefeituras apliquem o que estabelece à lei, lembrando que o Estatuto da Cidade apenas define as diretrizes gerais, cabendo aos municípios a regulamentação dos vários artigos da lei, com os dispositivos necessários para aplicação dos instrumentos de controle e planejamento urbano.

*A Política Nacional Urbana, além de ser instrumento eficiente, é ainda um processo contínuo voltado para a melhoria constante da qualidade de vida das nossas cidades. Todavia, a sua eficácia será alcançada apenas se os Municípios estiverem aparelhados para o desempenho das responsabilidades e dos encargos que a Constituição Federal e o Estatuto da Cidade lhes cometem.*⁸⁷

Com base nas palavras de Milaré, fica clara a necessidade de investimento nos municípios para que a legislação seja devidamente aplicada, ressaltando que, no caso do planejamento urbano, deverá haver

⁸⁵ Art. 2º., I. da lei 10.257/01: “garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações.”

⁸⁶ (...) urbanismo objetiva a organização dos espaços habitáveis visando à realização da qualidade de vida humana. (SILVA, 2006, p.31)

⁸⁷ MILARÉ, Edis. Direito do Ambiente: doutrina, jurisprudência, glossário. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2005, p. 707.

também mudança na cultura política dos gabinetes municipais, visto que a maioria das prefeituras costuma adotar uma postura corretiva com relação aos problemas urbanos, e que a nova legislação vai muito além dessa postura passiva, impondo ações preventivas que controlem e restrinjam o uso da propriedade em prol do bem coletivo e do meio ambiente urbano equilibrado, essencial à sadia qualidade de vida (art. 224, CF/88). Outra questão que reforça a necessidade da atuação proativa em nossas cidades é que as ações corretivas promovidas pelas Prefeituras geram o “estresse urbano” e prejuízos de toda a monta para os governos e principalmente para a vida cidadina.

Quanto à aplicação do Estatuto da Cidade, cabe ainda realçar a complexidade que envolve as ações de preservação, recuperação e revitalização das áreas urbanas, cuja dinâmica em muito difere do meio ambiente natural. Assim, o processo de melhorias urbanas requer do poder público ações integradas multidisciplinares que ao mesmo tempo propiciem restrições à ocupação do solo, organizem a circulação e estabeleçam medidas legislativas de respeito à convivência nas cidades, tendo por objetivo básico desenvolver, da melhor maneira possível, o que estabelece a Carta de Atenas, ou seja, dar aos cidadãos condições favoráveis de habitação, trabalho e lazer⁸⁸.

Feitas estas considerações, pode-se afirmar que depois da Constituição Federal de 1988 e do Estatuto da Cidade, não há mais como o poder municipal ignorar o direito do cidadão a uma vida digna e ao meio ambiente equilibrado, bem como esse mesmo meio ambiente passou a ser o patrimônio necessário à garantia da vida no planeta, como nos ensina Silva⁸⁹:

[...] a qualidade do meio ambiente se transforma num bem, num patrimônio, num valor mesmo, cuja preservação, recuperação e revitalização se tornaram

⁸⁸ As três funções fundamentais para cuja realização deve velar o urbanismo são: 1º) habitar; 2º) trabalhar; 3º) recrear-se. Seus objetivos são: a) a ocupação do solo; b) a organização da circulação; c) a legislação” Cf. Le Corbusier, Princípios de urbanismo (La Carta de Atenas), pp.145-146. In SILVA, José Afonso da. *Direito urbanístico brasileiro*. São Paulo: Malheiros, 2006.p.31.

⁸⁹ SILVA, José Afonso da. *Direito urbanístico brasileiro*. São Paulo: Malheiros Editores, 2006, p.818

num imperativo do Poder Público, para assegurar a saúde, o bem-estar do homem e as condições de seu desenvolvimento. Em verdade, para assegurar o direito fundamental à vida.

2.4.6 O Plano Diretor e o Desenvolvimento de Cidades Portuárias

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 225 *caput*, define que é dever do Poder Público e da coletividade defender e preservar o meio ambiente para as presentes e futuras gerações. Assim, para que esse dever seja cumprido de forma eficaz e harmônica, as ações de defesa do meio ambiente urbano devem ocorrer de maneira integrada entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade, bem como planejada com base em princípios e diretrizes bem definidas, para que não ocorram conflitos que prejudiquem o direito da população às cidades sustentáveis⁹⁰.

“O Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento territorial do Município e integra o processo de planejamento municipal, devendo o P.P.A., a L.D.O. e a L.O.A., incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas”. (*Art 182, cap.III – Lei n° 10.257 – Estatuto da Cidade*).

Como são em número de 16 (dezesesseis) as diretrizes gerais indicadas pelo art. 2º da Lei iremos aqui destacar apenas as que julgamos as mais importantes para o desenvolvimento urbano.

Assim, (I) a garantia do direito a cidades sustentáveis, direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços urbanos, ao trabalho e ao lazer; (II) gestão democrática da cidade; (III) cooperação entre os governos, a

⁹⁰ Art. 2º., I. da lei 10.257/01: “garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações.”

iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização; (IV) planejamento do desenvolvimento da cidade; (VI) ordenação e controle do uso do solo; (VII) integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, (IX) justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização; (X) adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano; (XII) proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico; (XV) simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e das normas edilícias, com vistas a permitir a redução dos custos e o aumento da oferta dos lotes e unidades habitacionais.

Apesar de o Estatuto da Cidade convocar todos os setores da sociedade a participar do processo de planejamento urbano do município, Medauar⁹¹, ao analisar as diretrizes do art. 2º do Estatuto da Cidade, reafirma a competência precípua da administração pública no exercício da atividade urbanística, coordenando a atuação direta e indireta na propriedade urbana, a fim de direcionar a mesma à sua função social:

O teor dessas diretrizes denota percepções contemporâneas e adequadas do urbanismo e do direito urbanístico associadas a modos renovados de atuação da administração pública, a qual compete precipuamente o exercício da atividade urbanística, seja realizando-a diretamente, seja normatizando a atuação de particulares, seja coordenando a cooperação setor público – setor privado⁹².

⁹¹ MEDAUAR, Odete. Diretrizes Gerais. In: _____; ALMEIDA, Fernando Dias Menezes de. *Estatuto da cidade: lei 10.257, de 10.07.2001: comentários*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2004. p.25

⁹² Idem. *Ibidem*, p. 26.

Portanto, é dever do Poder Público Municipal adotar as medidas cabíveis que garantam o planejamento das ações e a aplicação dos instrumentos políticos e jurídicos contidos no Estatuto da Cidade, efetivando uma administração participativa sob a tríade da função social da propriedade, do desenvolvimento urbano e da gestão democrática.

Dentre as diretrizes estabelecidas no Estatuto da Cidade, o plano diretor é hoje o principal instrumento de planejamento urbanístico e sua obrigatoriedade para as cidades com mais de vinte mil habitantes, conforme art. 182, § 1º. Da Constituição Federal de 1988, pretende desenvolver nos municípios uma administração pública voltada para o planejamento de metas que garantam o desenvolvimento urbano sustentável necessário ao bem-estar de seus habitantes. O Estatuto das Cidades determina que nesse sentido, o plano diretor deve ser acolhido como instrumento dos direitos estabelecidos na constituição federal, tais como a cidadania, a dignidade da pessoa humana, a função social da propriedade e o direito ao meio ambiente equilibrado.

Tendo por diretriz garantir o direito a cidades sustentáveis, ao elaborar o plano diretor, deve o município portuário levantar o cenário real das suas diversas áreas geográficas, no que tange à ocupação e uso do solo, equipamentos urbanos e comuns existentes, perfil econômico e cultural da população, bem como as possibilidades de desenvolvimento econômico, onde o porto, muitas vezes, é o principal indutor da economia local. Com base nesse estudo preliminar, cabe ao plano diretor redesenhar as áreas geográficas do município, definindo a melhor forma de utilizar cada espaço, corrigindo assim as questões que comprometam a função social da propriedade, por meio dos instrumentos da política urbana, estabelecidos no capítulo II do Estatuto da Cidade.

3. GARUVA

3.4 Caracterização Físico Ambiental

Compõem a região nordeste de Santa Catarina 5 cidades; 3 são banhadas pelo mar aberto: Itapoá, Araquari e São Francisco do Sul; e duas pela baía da Babitonga; Joinville e Garuva.

Mapa 04 - Recorte da localização dos Municípios Região Nordeste – Garuva e o movimento pendular entre grandes centros e o porto. Os municípios de São F. do Sul, Itapoá e Garuva eram um só até 1963.



Fonte: Mapasc- <http://www.mapainterativo.ciasc.gov.br/pontoaponto.phtml>.
Ilustração Dione Romanzini

O Território de Garuva integra um conjunto paisagístico que se estende por aproximadamente 501 km² quilômetros quadrados, na vasta

planície litorânea entre o Atlântico e a última ponta da Serra do Mar. O diferencial do lugar se dá pela grande cadeia de serras formando um cinturão muito próximo ao mar.

Imagem 05 - Serra/Planície/Baía de Ingressão e Mar



Fonte: Foto David F. Romanzini, 2007.

“A costa sul brasileira se inicia quando terminam as escarpas florestadas da Serra do Mar na fronteira do Paraná com Santa Catarina”⁹³ bem junto às grandes “baías de ingressão marinha (...) remanescentes dos afogamentos costeiros de sopés tectônicos da Serra do Mar”⁹⁴ típicas do litoral paranaense (Paranaguá e Guaratuba) e norte catarinense (Babitonga).

⁹³ AB’SÁBER, Aziz Nacib. *Litoral do Brasil*. São Paulo: Metalivros, 2001, p. 252.

⁹⁴ Idem, *ibidem*, p.248

Seus sonoros nomes indígenas evocam e marcam este invulgar compartimento paisagístico que lembra, visto em imagens de satélites, pelo serpentear das gamboas e canais naturais, o desganhado perfil da cabeleira das medusas, a contrastar com o sol, segundo famoso desenho de Corbusier⁹⁵.

Esta mesma paisagem se subdivide em **Paisagem Natural**: Delimitada por elementos na forma de baías de ingressão marinhas, serras, planícies e mangues; e **Paisagem Construída**: Na forma de Cidades Industriais, Portos e um importante nó viário de conexões modais.

As regiões costeiras apresentam uma dinâmica muito particular devido à interação de vários agentes marinhos e continentais.

O recorte espacial da pesquisa também tem sua maior porção inserida nesta faixa da planície e para compreensão da **paisagem local e regional** do nordeste de Santa Catarina será necessário observar a predominância dos quatro grandes compartimentos geomorfológicos que a compõem, sendo eles: baía de ingressão marítima, planície costeira, serras e planalto serrano. (*Ver Imagem 01*)

O relevo regional varia de plano para forte ondulado, predominando o ondulado e forte ondulado. As declividades oscilam conforme as altitudes. Assim sendo a paisagem pode ser diferenciada, basicamente, de acordo com as mudanças do relevo, que está representada pelos compartimentos acima mencionados⁹⁶.

⁹⁵ SILVA, Nelson Saraiva da. *Arquitetura da maior à menor escala*: vivências, projetos, e reflexões sobre os lugares marinhos catarinenses. São Paulo, 2005. 406 p. Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.p.192

⁹⁶ Dados do Centro de Cartografia Digital e sistemas de Informações Geográficas. Depto. De Geografia Unville – Joinville SC.

Imagem 06 - Planície Costeira –
Campos de Arroz



Fonte: Foto Dione Romanzini 2006

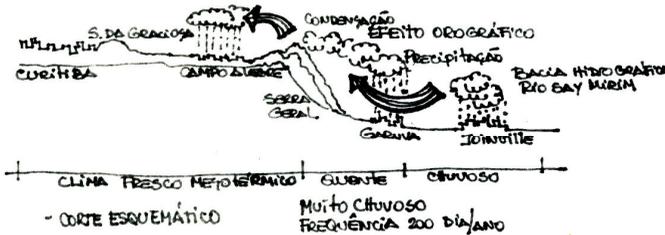
Imagem 07 - Planície Costeira –
Agricultura e Indústrias.



Fonte: Foto Dione Romanzini 2006

Do ponto de vista pluviométrico, o planalto serrano, serras ao Sul e ao Oeste, acarreta redução da pluviosidade nessa área, a sotaventos das cadeias de montanhas, enquanto as serras e a planície, livre invasão de massas de ar marítimas, proporcionam chuvas bastante copiosas a Leste e Nordeste, intensificadas na região pela influência orográfica⁹⁷.

Imagem 08 - Corte Esquemático Clima.



Fonte: SOTEPA – Sociedade Técnica de Estudos, Projetos e Assessoria Ltda – Florianópolis/SC – Brasil. Estação Meteorológica de São Francisco do Sul.

⁹⁷ A chuva orográfica, ou chuva de relevo. A chuva orográfica é uma das causas da seca do sertão nordestino e da grande pluviosidade na Serra do Mar. Fonte: Depto. De Geografia Unville – Joinville SC

A posição geográfica, a conformação do território e a proximidade do mar são fatores que têm influência decisiva nas condições meteorológicas da região. O vale do rio Saí-Mirim tem sua configuração caracterizada pela existência de serra a Oeste e ao Sul, e de planície e elevações pequenas à Leste, nas proximidades do litoral.

A vegetação dessa extensa região é variada, formando tipos diferentes de paisagens. Desde os manguezais, ao redor da baía, às densas matas sub-tropicais das encostas da Serra do Mar.

A mata atlântica catarinense está preservada por lei ⁹⁸. Dos seus 9,5 milhões de hectares, o Estado de Santa Catarina mantém uma pequena parcela de sua cobertura florística original.

*Estas matas estão, predominantemente, em locais de difícil acesso e com topografia acidentada que garantiram a sua proteção. É nestes locais que estão os mais ricos remanescentes da Floresta Ambrófila Densa (Floresta Atlântica)*⁹⁹

Garuva por conta desta peculiaridade possui uma significativa parcela de mata preservada, sendo que as condicionantes físico-naturais do município são ainda determinantes no que diz respeito à necessidade de manutenção de áreas de preservação permanente (APP) conforme estabelece a Lei Federal nº 4.771 e a Resolução do CONAMA 303/2002. “Segundo parâmetros por esta legislação estabelecidos, mais de 56%¹⁰⁰ da área total do município encontram-se nesta classe de uso do solo”. Nos leituras técnicas foi possível fazer algumas considerações quanto às áreas preservadas.

⁹⁸ Art. 1^º A conservação, a proteção, a regeneração e a utilização do Bioma Mata Atlântica, patrimônio nacional, observarão o que estabelece esta Lei, bem como a legislação ambiental vigente, em especial a LEI Nº 4.771, DE 15 DE SETEMBRO DE 1965 e LEI Nº 9.985, DE 18 DE JULHO DE 2000. Regulamenta o art. 225, § 1^º, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências.

⁹⁹ RIZZINI, C. T. Nota prévia sobre a divisão fitogeográfica do Brasil. In: *Revista Brasileira de Geografia*, n. 25, v. 1, Rio de Janeiro: IBGE, 1963.

¹⁰⁰ Leituras Técnicas para a construção do PDP de Garuva.

Contudo, os levantamentos nas APPs municipais devem ser analisados de modo reticente, pois, em função da inexistência de uma base cartográfica detalhada, o mesmo foi elaborado tendo como parâmetro apenas as informações cartográficas em escala 1:50.000. Nesta escala não são passíveis de visualização inúmeros cursos d'água, cujas margens também se enquadram como APPs, já que por efeito legal todos os cursos d'água, sejam intermitentes ou perenes devem ser considerados, necessitando portanto a comprovação de existência dos mesmos in loco.¹⁰¹

A legislação federal vigente tem sido agente de inúmeros embates que se estabelecem tanto no uso e ocupação da área urbana, quanto nas áreas rurais. Embora a legislação municipal seja, em algumas circunstâncias, mais restritiva que a federal, exigindo a preservação de 59,08%¹⁰² da área municipal, há casos em que a mesma se torna ilegalmente menos restritiva esboçando a necessidade de revisão de seus parâmetros. No (*Mapa 05*) é possível ver o comparativo entre as APPs exigidas pela Resolução do CONAMA nº 30/2002 e a legislação municipal.

A maior restrição da lei municipal, especialmente no que diz respeito às encostas da Serra do Mar, localmente conhecidas como Morro do Quiriri, é um fator bastante positivo, mormente por garantir uma ampliada proteção aos mananciais de abastecimento. É, portanto, cabível ao município que a legislação municipal se funda com a federal e incorpore às atuais determinações as demais restrições exigidas.

Outro fator relevante no entendimento da ocupação do solo local e regional e a formação da paisagem é a questão das declividades, cujas classes encontram-se subdivididas segundo padrões técnicos¹⁰³ é possível observar que as declividades superiores a 30% predominam nas encostas das serras e em morro e montanhas isoladas. A existência de vasta área com declividade branda favorece o processo de uso e

¹⁰¹ Leituras Técnicas para a construção do PDP de Garuva.

¹⁰² Idem, *ibidem*.

¹⁰³ Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 1999

ocupação do solo urbano e rural. Com efeito, é nestas áreas que se localizam as porções mais densamente ocupadas. (*Ver Mapas n^{os} 06 e 07*)

As serras e a vasta planície são drenadas pela **Baía da Babitonga** que configura um dos grandes elementos da paisagem, seus rios ou rias¹⁰⁴ formam ruas navegáveis proporcionando acesso ao interior do território, este grande labirinto de águas abrigadas serviu de caminho para franceses, portugueses e alemães que chegaram para desbravar a região, que hoje configura São Francisco do Sul, Garuva e Joinville.

Um magnífico braço de mar penetra aqui, terra adentro, entre o continente e a Ilha de São Francisco, com uma situação portuária realmente rara e que pode emparelhar--se com as do Rio de Janeiro e da Bahia¹⁰⁵.

A natureza nestes sítios se encarregou de produzir um mosaico florestal característico próprio para o clima predominante. A grande e rica bacia hidrográfica que irriga toda a planície, combinada com a existência de vegetação diversificada, acabou produzindo um solo argiloso, em decorrência da erosão natural da serra, fortemente ácido e de pouca matéria orgânica.

Com área aproximada de 130 km², a Baía da Babitonga banha os municípios de Araquari, Barra do Sul, Itapoá, São Francisco do Sul, Garuva e Joinville, onde encontramos uma grande extensão de manguezais que abrange 75% de todo o mangue do estado de Santa Catarina¹⁰⁶.

O ecossistema de manguezal, que predomina nas margens da Baía da Babitonga, é caracterizado por uma vegetação espessa, arbórea e arbustiva, com muitas raízes aéreas, é um ecossistema extremamente

¹⁰⁴ Ria: Definições. QUANDT, Olavo Raul. *Peabiru: o caminho velho*. Joinville: Letradágua, 2003, p. 23

¹⁰⁵ AVÉ-LALLEMANT. *Viagem pelo Sul do Brasil*. 1953, p. 205.

¹⁰⁶ KLEIN, R. *Mapa fitogeográfico do Estado de Santa Catarina*. Florianópolis: FATMA/UFSC, Herbário Barbosa Rodrigues. 1978. p. 65

sensível às alterações do ambiente: com águas pouco profundas e flutuações de salinidade é elo entre os ambientes marinhos e fluviais. A queda das folhas, aliada ao lodo e aos excrementos de animais, em um ambiente onde já uma mistura de água doce dos rios com água marinha, dá origem a um meio rico em nutrientes é vital para a vida marinha, sendo conhecido como seu berçário, habitat de caranguejos, aves, peixes, mamíferos e répteis que do manguezal se servem para abrigo, alimentação e reprodução.

A vegetação é característica da região, influenciada pelo oceano compoendo a diversificada planície costeira, do mangue ao sopé da serra, encontra-se o ecossistema de restinga que possui vegetação herbácea¹⁰⁷ ou arbustiva¹⁰⁸. Afastando-se do mar, apresenta-se como uma vegetação mais espessa, porém ainda arbustiva com a presença de árvores baixas; há nessas matas muitas epífitas¹⁰⁹, principalmente bromélias.

Compõe ainda a planície costeira, o conjunto de montanhas onde se encontra o Morro do Cantagalo e o Morro da Pedra que constituem parte da Península da Saí, que drena as elevações para a bacia hidrográfica do Rio Saí-Mirim. Cabe ressaltar que as rochas que compõem esta península são diferentes em sua origem daquelas que ocorrem na Serra do Mar. Estes promontórios que circundam a baía estão estrategicamente posicionados abrigoando a entrada da baía dos ventos fortes beneficiando a instalação de portos.

A **Serra do Mar** se sobrepõem a paisagem configurando extenso cinturão montanhoso e um dos mais fantásticos cenários paisagísticos naturais do País, estendendo-se paralelamente à linha da costa atlântica, desde o Estado do Espírito Santo, até o Nordeste de Santa Catarina no município de Joinville, separando o litoral do interior do Brasil¹¹⁰.

É caracterizada entre a planície costeira e o planalto, desníveis muitas vezes superiores a mil metros. Suas encostas voltadas para leste possuem inclinações elevadas, geralmente superiores a 30°, sendo

¹⁰⁷ Herbáceas: Vegetação do tipo das gramíneas. Botânica Para Quem Gosta de Plantas, Tarciso S. Filgueiras, ilustrações de Simone Carolina Sousa e Silva. 2008, p.11.

¹⁰⁸ Arbustiva: Vegetação composta por arbustos. Idem, *ibidem*, p.11

¹⁰⁹ Epífitas: Vegetais que vivem sobre outro sem retirar nutrientes. Idem, *ibidem*, p.11

¹¹⁰ GONÇALVES, Mônica Lopes; CARVALHO, Reginaldo José de; GIRARDI, Fabíola; FERRETI, Orlando; ROCHA, Samir Alexandre. *Caminhos e trilhas*. Editora Letradágua, Joinville, 2004.

(Mapa 05 – APPs MUNICIPAL E FEDERAL)
Mapa tam. A3 colorido

entremeadas por vales profundos e encachoeirados, guardando os remanescentes mais preservados de floresta atlântica, protegidos pela topografia acidentada que dificultou a sua exploração.

Imagem 09 - Planície Costeira - Baía da Babitonga e Cinturão Granitóide Costeiro proteção natural da boca da barra – Rio Palmital



Fonte: Foto Dione Romanzini 2007

A serraria costeira é constituída pelos grandes maciços montanhosos e escarpados elaborados sobre as rochas graníticas e granitóides da serra do mar. As superfícies de aplainamento reduzido, preservadas em espaços intermontanos, possuem aptidão a alguns tipos de ocupação e uso do solo, principalmente no cultivo de bananas pois funciona como proteção natural contra os ventos que ocorrem em determinados meses do ano¹¹¹.

A Serra do Mar possui na região diversas denominações de acordo com a localidade: Serra do Quiriri, Serra Queimada, Serra Dona

¹¹¹ Dados do IBGE, referentes a 1992.

Francisca, Serra da Tromba, Serra da Prata, Serra do Pirai e Tiririca. Esta barreira montanhosa também é considerada um grande divisor de águas, possuindo rios que deságuam diretamente para o oceano. Os rios que nascem e drenam as encostas da Serra do Mar, diretamente para o oceano, são caracterizados por vales encaixados, seguindo as estruturas geológicas da região e em geral, possuem grandes velocidades de suas águas, permitindo o transporte de grande quantidade de sedimentos (fragmentos de rochas e minerais) conhecidos como seixos rolados e areias.

Imagem 10 - Serra do Quiriri,
Pico da Jurema à esquerda e Pico
Garuva à direita

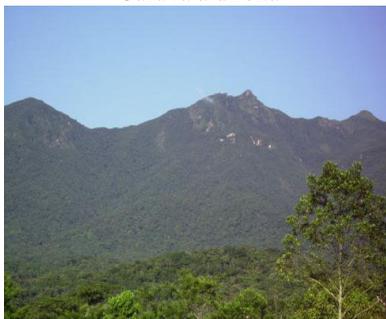


Imagem 11 – Serra do Monte
Crista



Fonte: Foto Dione Romanzini 2006

Os picos da Jurema e Garuva formam o conjunto da Serra do Mar que é considerado um dos mais belos da região. O trecho conhecido como Serra do Quiriri, fica em frente ao núcleo urbano de Garuva. O Pico da Jurema tem topo rochoso de 1.229 m. À direita está o Pico Garuva, com formato agudo e 1.292m de altitude. Do pico Garuva o mais alto, vislumbra-se ao norte todo litoral sul paranaense, comportando suas baías de Paranaguá e Guaratuba, e as praias de Caiobá, Matinhos e Guaratuba.

(Mapa 06 - Uso e Ocupação do Solo)
Mapa tam. A3 colorido

Acolhendo a área urbana de Garuva, está à planície costeira, o Canal do Palmital com a Península do Saí. (*Ver mapa 08*)

A paisagem, muito verde graças às chuvas constantes revela um cenário único. A vegetação pertence a grupos de diferentes estratos da floresta atlântica, desde a capoeirinha, capoeira, capoeirão em estágio avançado de regeneração e, por fim, os campos de altitude. Conforme a altitude aumenta a floresta secundária da base cede espaço a uma floresta mais preservada com árvores de porte maior.

A fauna é diversificada e ainda é possível encontrar jaguatiricas, macacos e cervos, além de inúmeros espécimes de aves, como tucanos, saracuras, macucos, etc..

O último compartimento que merece destaque pertence ao ecossistema denominado de campos de altitude (*Ver Imagem 12*), que ocorre geralmente acima de 900 m no alto das serras e sobre o planalto, determinando a transição da floresta ombrófila densa (atlântica) para a floresta ombrófila mista (floresta de araucária), apresentando uma vegetação de campo limpos onde predominam as espécies herbáceas de gramíneas, e os campos sujos e as matas ciliares (nas margens dos rios)¹¹².

O último compartimento que merece destaque pertence ao ecossistema denominado de campos de altitude (*Ver Imagem 12*), que ocorre geralmente acima de 900 m no alto das serras e sobre o planalto, determinando a transição da floresta ombrófila densa (atlântica) para a floresta ombrófila mista (floresta de araucária), apresentando uma vegetação de campo limpos onde predominam as espécies herbáceas de gramíneas, e os campos sujos e as matas ciliares (nas margens dos rios)¹¹³.

¹¹² KLEIN, R. *Mapa fitogeográfico do Estado de Santa Catarina*. Florianópolis: FATMA/UFSC, Herbário Barbosa Rodrigues. 1978. p.85

¹¹³ Idem, *ibidem*, p. 86.

Mapa 07 - Península do Sai.



Fonte: Google Earth – Destaque ilustração Dione Romanzini.

(Mapa 08 – Densidade Demográfica)
Mapa tam. A3 colorido

A vegetação original que cobriu o planalto era floresta ombrófila mista, mais conhecida como floresta de araucária, sendo que atualmente foi reduzida a pequenos refúgios, normalmente protegida por unidades de conservação.

Imagem 12 – Planalto Serrano -Campos de Altitude



Fonte: Foto Dione Romanzini 2006.

Em breve definição Klein ainda traduz **o planalto**, caracterizado por um relevo suavemente ondulado, com pequenas elevações (colinas), apresentando clima temperado, ou seja, com temperatura média anual de 16,5° C. O relevo reflete a estrutura geológica que é formada por bacias vulcano-sedimentares¹¹⁴ de Joinville e de Campo Alegre, originadas há 600 Ma. Em Garuva apenas 5% da porção territorial do município pertence ao planalto que tem sua linha de divisa contornando o pico das serras o restante está em áreas de planície, aonde se estabelece a trama urbana.

¹¹⁴ Processos Tectônicos: Movimentação das placas tectônicas, que podem se agastar, colidir ou deslizar horizontalmente na superfície do planeta, uma em relação às outras, gerando estruturas do tipo dobras, falhas e zonas de cisalhamento (GONÇALVES; KAUL, 2003).

3.2 A História da Cidade

O Nordeste de Santa Catarina foi sendo desbravado por caminhos estabelecidos por mãos de diversas etnias, homens desembarcados na baía da Babitonga que iniciaram a colonização adentrando o território.

As margens desta baía, nasceu São Francisco do Sul, cidade onde Binot Paulmier de Gonneville¹¹⁵ aportou em 1504, quatro anos somente após a data oficial do descobrimento do Brasil.

O domínio do território então pertencia a São Francisco do Sul que com Garuva e Itapoá formavam com um único município.

Garuva inicialmente chamada de São João do Palmital, teve o nome substituído por Garuva pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística quando em 1940, por intermédio da sua

Comissão em Santa Catarina cuidou de regulamentar as denominações das cidades e vilas do Estado, que tinham designações semelhantes ou iguais¹¹⁶, em outras localidades do território nacional.

O nome Garuva não tem tradução, sabe-se somente que é um nome indígena com raiz no *Tupy-Guarany* proveniente de uma árvore com madeira de cor amarelada conhecida como canela-ferrugem, canela-amarela ou canela-*garuva*¹¹⁷. No início da colonização do norte do Estado era encontrada em abundância na região da Serra do Quiriri; esta madeira de cor e aroma agradáveis foi amplamente utilizada para construção de casas e móveis fato que quase a fez desaparecer da paisagem local.

Para um melhor entendimento do lugar, será necessário utilizar

¹¹⁵ Binot Paulmier de Gonneville: Mercador francês. Capitão de Gonneville, ao tentar repetir o caminho português para as Índias, acabou por alcançar, em 1504, a costa meridional do Brasil, possivelmente em Santa Catarina.

¹¹⁶ VIEIRA, Gleison. Porto Barrancos Berço De Garuva, Joinville, Editora Letra D'Água, 2007. p. 108.

¹¹⁷ Canela-**Garuva** Nome Científico *Nectandra rigida* da família das *Lauraceae*. Fonte: EPAGRI. Manual ILWIS 2.23 for Windows. Florianópolis: Ciram/Geo – Geoprocessamento, 1999.

a narrativa explicativa do francês Avé-Lallemant que adentrou a baía da Babitonga em 1858 e seguiu para o Paraná serra acima passando por Garuva; seu esmerado relato já determinou o lugar como passagem¹¹⁸:

Do lado setentrional do braço de mar e do Rio São Francisco estende-se uma espécie de estrada pela íngreme Serra das Três Barras, da qual aquêlê passo recebeu o nome. Por ela pode-se alcançar em quatro dias o planalto do Paraná. Mas essa chamada estrada é na realidade vereda de gado e por ela dificilmente se pode passar com animais de carga.

A origem da pequena cidade de Garuva é incerto, poucos são os estudos sobre esta parte de território que é a porta de entrada do norte do Estado de Santa Catarina. Lendas e contos separados por linha tênue confundem-se nas especulações da verdadeira história do lugar, a suposição de teses nem sempre conseguiram ser esclarecedoras.

Conforme pesquisas realizadas entre 3.000 e 2.000 anos atrás grupos humanos chamados de paleoíndios¹¹⁹ já perambulavam por ali.

Toda região era coberta por restingas e manguezais facilitadores do surgimento dos sambaquis, vestígios destes índios que resistem ao tempo, encontrados no Palmital, Barrancos, Minas Velhas e São João Abaixo, bairros de Garuva que ficam mais próximos aos rios ou “rias”¹²⁰ da baía da Babitonga.

Muitos vestígios, porém, comprobatórios de índios, jesuítas, espanhóis e franceses, foram destruídos por aventureiros que passaram ali, em busca do ouro que supostamente foram escondidos em cavernas e ruínas das poucas edificações deixadas por eles.

¹¹⁸ AVÉ-LALLEMANT, Robert. Viagens pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo (1858). Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1980. (p. 195 e 201)

¹¹⁹ Paleoíndios: Paleoíndio é o nome dado por Neves aos esqueletos antigos (de mais de 8.000 anos de idade) que, como Luzia, se parecem mais com populações atuais da África subsaariana e da Austrália do que com os mongolóides (asiáticos típicos), como os índios atuais. (Sanders, William. T.; Marino, Joseph. p. 13 – 18)

¹²⁰ Rias: Mesmo significado que Rios, porém com ressalvas. Confusão de interpretação conforme idioma de alguns cartógrafos, escritores e botânicos da época. Fonte: (QUANDT, 2003, pp. 23- 24).

Este vai e vem de índios e jesuítas caracterizaram o lugar não como fixo, mas sim como lugar de passagem. Alguns destes vestígios, gravados desde a pré-história, foram comprovados e certificados em Oficinas Líticas¹²¹ as margens do rio São João e os Sambaquis¹²² encontrados em vários pontos do território garuvense.

O homem primitivo esteve então por lá, fase composta por ocupação de grupos pré-ceramistas caçadores e coletores os chamados construtores dos sambaquis¹²³.

*A tarefa da história, (...) quando o mundo da verdade se apagou, é estabelecer a verdade desse mundo.*¹²⁴

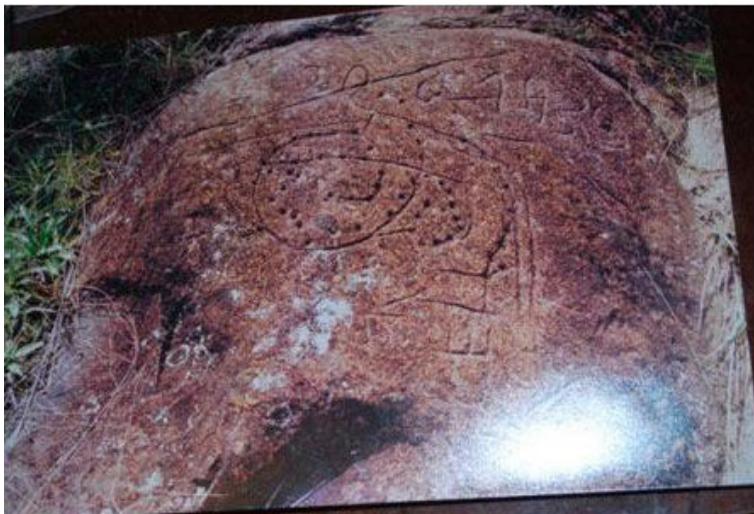
¹²¹ As oficinas líticas, também chamadas de estações líticas ou brunidores, são vestígios deixados pelos indivíduos pré-históricos que se utilizavam do diabásio (rocha basáltica) e mais raramente do granito para afiarem e polirem seus instrumentos de pedra. Podemos classificar em duas espécies de vestígios: Os polidores: depressões circulares em forma de pratos, decorrente do polimento de instrumentos. Após adquirido o formato, acredita-se que poderiam ser utilizadas como moenda de grãos e outros. **Os afiadores:** marcas em forma de frisos deixadas pelo homem pré-histórico que se utilizava das pedras também para dar fio aos seus machados e lâminas. Fonte: www.geocities.com/oficialiticas.htm

¹²² A palavra tem origem guarani: *Tambá* - conchas e *Qui* - monte. Os Sambaquis são montes cônicos de conchas, resultantes da ocupação humana pré-histórica. Nos extratos arqueológicos de um sambaqui encontramos vários vestígios desta ocupação humana, como sepultamentos, instrumentos líticos, fogueiras, restos de cozinha (como ossos de peixes, aves e mamíferos consumidos) e diversos tipos de adornos, como colares e enfeites labiais. Fonte: <http://www.geocities.com>

¹²³ Informações coletadas no Museu do Sambaqui em Joinville

¹²⁴ Marx, Karl. *Manuscritos Econômicos-Filosóficos. Terceiro Manuscrito*. Escrito: entre abril e agosto de 1844 Primeira Edição: 1932

Imagem 13 - Espécie de Mapa Demarcando na pedra o caminho para a Serra do Monte Crista.



Fonte: Foto Ricardo G. Moreira, 2009.

Enquanto os índios usufruíam da natureza generosa nesta parte do mundo, na Europa se discutia como o mundo seria dividido. Era chegada a época das grandes descobertas e exploradores náuticos ganhavam os oceanos. Em 1492, Cristóvão Colombo chega às Antilhas, e se estabelece o Tratado de Tordesilhas, a 370 léguas a Oeste de Cabo Verde. Esta linha imaginária, de pólo a pólo, cortava o Brasil desde a Ilha de Marajó até a cidade de Laguna, em Santa Catarina. A linha separava Garuva, cortando as localidades de Baraharas e Barrancos.¹²⁵

O domínio do novo continente inicialmente atribuiu parte aos espanhóis e parte aos portugueses, onde contempla o início do trecho dentro do Estado de Santa Catarina do **Caminho do Peabiru**¹²⁶, um de

¹²⁵ QUANDT, Olavo Raul. Peabiru: O Caminho Velho. Joinville. Letradágua, 2003, p. 31.

¹²⁶ Os Peabirus (na língua tupi, "pe" – caminho; "abiru" - gramado amassado) são antigos caminhos, utilizados pelos indígenas sul-americanos desde muito antes do descobrimento pelos europeus, ligando o litoral ao interior do continente. A designação Caminho do Peabiru foi empregada pela primeira vez pelo jesuíta Pedro Lozano em sua obra "História da Conquista do Paraguai, Rio da Prata e Tucumán", no início do século XVIII. http://pt.wikipedia.org/wiki/Caminho_do_Peabiru.

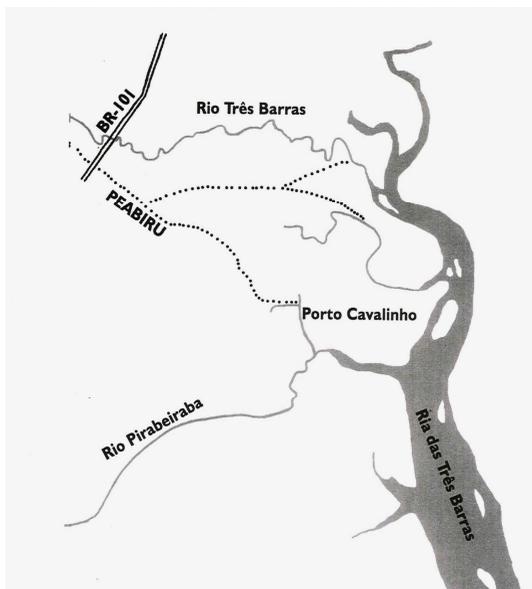
seus “troços” ou ramais chamado Trilha dos Tupiniquins. Os jesuítas batizaram esse caminho de *Caminho de São Tomé*, tendo-o utilizado nas suas atividades de evangelização e aldeamento de indígenas, na região do rio Paraná, ainda em meados do século XVI. Tal caminho terrestre conduzia às regiões das Missões também conhecido como Caminho do Monte Crista que foi o mesmo usado pelo navegador *Cabeza de Vaca*¹²⁷. A presença dos Jesuítas Espanhóis na região garuvense de Três Barras confirma que eles tinham mapas de caminhos já traçados, e estiveram ali para demarcar território o maior indício são as ruínas da Capela de Santo Ignácio, situada entre os deltas dos rios Três Barras e Cavalinhos no território de Garuva. (*Ver Mapa 09*)

O território garuvense esteve muito ligado ao tropeirismo o que o caracterizou, desde os tempos coloniais, como “lugar de passagem”. Além de assentamentos desorganizados e individuais de poucos colonos de origem predominantemente ibérica, o município só foi conhecer um movimento colonizador importante e definitivo, no início do século XIX

*O caminho das Três Barras foi escolhido para iniciar a Linha da Defesa devido a sua importância: a comunicação com a Vila de Curitiba, por onde descia o gado até São Francisco. As obras de construção da Estrada da Serra, pelo caminho da Dona Francisca, iniciaram-se em 1856, ofuscando as Três Barras.*¹²⁸

¹²⁷ Álvaro Núñez Cabeza de Vaca. Conquistador espanhol de família nobre, era neto de Pedro de Vera conquistador da Gran Canária. Em 1541-1542 ele teria realizado a caminhada do litoral norte de Santa Catarina até Assunção, no Paraguai. Aparentemente conforme alguns historiadores tanto Aleixo Garcia como a de Cabeza de Vaca, foram feitas pelo caminho de Três Barras. (QUANDT, 2003. pg.09)

¹²⁸ FICKER, Carlos. *História de Joinville*. Joinville: Ipiranga. 1965, p. 140.

Mapa 09 – Delta do Rio Três Barras e Cavalinhos.

Fonte: QUANDT, Cabeza de Vaca e o Peabiru. p. 93.

A Geografia foi determinante no traçado destes vários caminhos: A baía da Babitonga, porta segura de entrada, depois larga planície, possui grande obstáculo que se opunha para ganhar o Planalto, o paredão de serras muito íngreme, com altitude média que vai de 25 m até elevações de até 1.400.

Nesta região encontra-se na localidade de Três Barras uma escadaria. A escada de granito, com 3 km de extensão (aproximadamente 3 mil degraus), foi o cenário da atividade mercantil de tropeiros e da ação religiosa dos jesuítas durante os séculos XVIII e XVI. Ainda estudos científicos sobre esta escadaria do Monte Crista, não são conclusivos, mas ao que tudo indica sua localização, foi a melhor solução para chegar ao planalto em menor tempo, segundo Ficker¹²⁹ aparece na história como acesso anterior a Estrada Dona

¹²⁹ FICKER, Carlos. *História de Joinville*. Joinville: Ipiranga. 1965, pg. 134

Francisca que parte do centro de Joinville e foi aberta pelo Império para facilitar e transportar a troca do couro da planície com a erva mate do planalto.

INSTRUÇÕES PARA A ABERTURA DA ESTRADA A CORITIBA. (§) A Estrada da Coritiba deve principiar-se alegrando a picada que já existe e principia na margem direita do Rio das Três Barras, e se dirige dahi á Serra Geral ao Sul do morro chamado – Crista de Gallo (...). O administrador desta estrada terá a seu cargo, não só a direção immediata constante do trabalho, mas o sustento de todos os trabalhadores, tirando dos seus salários, huma parte razoável para Ella lhe fazer hum rancho farto em que possão comer três vezes ao dia; esta quantia será regulada de commum accordo com o Senho Commandante Militar do Distrito”¹³⁰.

O Monte Crista, nome dado por sua semelhança a uma crista de galo, tem acesso em meio à densa floresta, depois está a escadaria de granito que foi supostamente construída por padres jesuítas no século XVIII. Porém, há documentos comprovando que ela foi construída antes por homens livres, contratados pelo Império. Outros estudos já identificam que houve sim a contratação para a construção, porém ela já estava lá, construída por índios que iam do Pacífico ao Atlântico em busca da “Terra Sem Mal”¹³¹.

¹³⁰ Discurso do presidente da Província de Santa Catarina, Francisco José de Souza Soares d’ Andréa, 1840; p.67 (Arquivo Nacional do Rio de Janeiro). Op.cit. Vieira, Gleison. Porto Barrancos berço de Garuva. Joinville, 2007; pg. 41

¹³¹ Terra sem Mal: Lugar do paraíso dos Índios. A Terra sem Mal era o lugar que os índios Tupi e Guarani acreditavam ser a morada dos ancestrais e também acessível aos vivos, sendo possível atingi-la de corpo e alma. <http://www.terrasemmal.com.br>

Imagem 14- Escadaria do Monte Crista

Fonte: www.altamontanha.com

Por volta de 1771 o território da Vila de São Francisco configurava além da ilha uma porção de terras no continente denominada Península do Sahy pertencentes à Província de Santa Catarina, a península localiza-se defronte a ilha de São Francisco, no delta formado pelo Rio São Francisco e o Rio do Palmital (Garuva); a fronteira da Província banhada pelo Rio Say e o Mar Grosso¹³². (*Ver Mapa 04*)

A Primeira Colonização de Garuva, no período de 1841 a 1847, reporta à colonização que ocorreu em São Francisco do Sul, no Saí e no Palmital, por ser esta parte da região que formam o atual município de Garuva. Percebe-se todo um processo de tentativas de povoamento provavelmente vislumbrando a posição estratégica destas terras. A baía da Babitonga sempre como ponto de chegada e partida um canal de acesso e via de escoamento para as riquezas ali produzidas.

¹³² Mar Grosso: Expressão utilizada por navegadores quando se referem a um “Mar revoltoso”. Fonte: BARICCO, Alessandro. *Oceano mar*. São Paulo: Iluminuras, 1996, p. 124. Dito popular para “Mar Aberto”.

Aquele pedaço de mundo ganhou notoriedade quando em 1841 houve insólita tentativa de implantar uma comunidade baseada no socialismo utópico, pelo médico homeopata francês Benoit Jules de Mure. Sua proposta se inspirava nas idéias do filósofo francês Charles Fourier, que pregava o sistema cooperativista de trabalho e o amor livre. As dificuldades e divergências entre os habitantes fizeram a tentativa fracassar.

A tentativa de trazer o céu para a terra invariavelmente produz o inferno, dizia Popper¹³³.

A relação de Garuva com as Utopias¹³⁴ nasceu do outro lado do oceano, com Fourier que responsabilizava o sistema capitalista pela miséria e fome na sociedade, já em 1832. Sua filosofia consistia “no livre desenvolvimento das paixões de um sonho. Um sonho de dois homens, Dr. Mure e Sr. Derrion por uma sociedade mais justa. Parte da história de Garuva esquecida que poucos conhecem. O lugar então foi palco de relações internacionais capitalistas ou totalmente contrárias ao capital quando sediando o embrião de uma das primeiras experiências anarquistas do mundo.

Em 1842 o Dr. Benoit Jules Mure, inspirado então em tais teorias de Charles Fourier, instalou o Falanstério do Sahy¹³⁵ ou Colônia

¹³³ POPPER, R. Karl. *A lógica da pesquisa científica*. São Paulo: Cultrix, 2001.

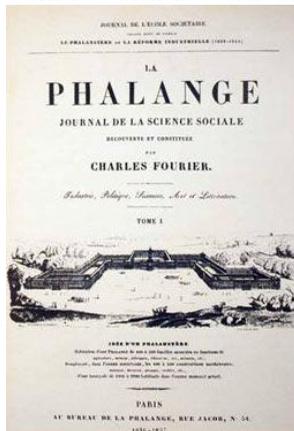
¹³⁴ “Utopia” é derivado do grego e que significa à letra “não-lugar”, mas que pode simultaneamente ser entendido no sentido de eu-topia (“bom-lugar”) – para designar uma cidade perfeita, surgiu com a publicação da obra de Tomás Morus “A Utopia” (1516), que descreve o modo de vida das pessoas, caracteriza instituições político-sociais e idealiza um espaço de vida específico numa ilha imaginária.

¹³⁵ Falanstério do Sahy: Idealizada pelo farmacêutico Benoit Jules Mure que inspirado pela proposta do filósofo francês Francois Marie Charles Fourier trabalhou arduamente para a constituição da então *Colônia Industrial do Saí*. Mure conseguiu o apoio de um coronel local de nome Oliveira Camacho e do então presidente da Província de Santa Catarina, Antero Ferreira de Brito. Este apoio foi-lhe fundamental para posteriormente conseguir a ajuda financeira do Governo Imperial do Brasil para seu projeto. Em pouco tempo no entanto,

Industrial do Saí, com os colonos chegados da França ao Rio de Janeiro em 1841. Houve dissidências, e um grupo, à frente do qual estava Michel Derrion, constituiu outra colônia a algumas léguas do Saí, num lugar chamado Palmital: a Colônia do Palmital (*Falanstério do Palmital*). (Ver Mapa 10).

*Caminhei sozinho para o objetivo, sem ter meios, sem caminhos preparados. Eu, sozinho, teria convencido vinte séculos de imbecilidade política, e é em mim apenas que as gerações presentes e futuras terão a iniciativa de sua imensa felicidade. Antes de mim, a humanidade perdeu vários milhares de anos, lutando loucamente contra a natureza”.*¹³⁶

Imagem 15 - Jornal de Ciência Social. Charles Fourier



Fonte: Revista do Instituto e Geografia de Santa Catarina de 1994, vol XII.

surgiram dissidências entre os colonos chegados da França, e um grupo, à frente do qual estava Michel Derrion, constituiu outra colônia a algumas léguas do Saí, num lugar chamado Palmital: a *Colônia do Palmital*, hoje Garuva. No mesmo ano chegava uma nova leva de 117 pessoas resultando em maiores divergências e conflitos. Dos recém-chegados, uns reembarcaram e outros dispersaram-se e só ficaram 4 no Palmital e 28 no Saí, destes, 14 indecisos. Continuaram as desavenças, de modo que em 1843 só existiam no Saí 9 dos antigos colonos, sem estabelecimento fixo. Em 1864 só existia uma família com 6 pessoas, podendo considerar-se a colônia extinta. THIAGO, Raquel S. p. 47

¹³⁶ Charles Fourier, *op.cit* THIAGO, Raquel S. p. 5

imobiliária. Uma Colônia batizada de Hercílio Luz foi fundada no Palmital na mesma época, necessária, pois indústrias necessitam de mão de obra para funcionamento e o chão era desabitado, o acerto territorial financeiro com o Estado foi assinado em 10 de junho de 1920.

A vinda dos franceses ligou o pontinho perdido no mapa ao mundo real, um mundo fervilhante da era industrial. As exportações levaram na época o nome de Garuva para além mar, colocando nas mesas européias iguarias como frutas nativas e o palmito-Jussara¹³⁷, abundante naquela época na mata atlântica. A extração sem manejo sustentável de sapé, madeiras nativa, palmito e outras iguarias foram excessivas e tornaram-se escassas paralisando as exportações e as atividades na indústria implantada para este fim. Os franceses foram aos poucos abandonando o lugar. Com a debandada o lugarejo voltou ao seu marasmo costumeiro e assim permaneceu por muitas décadas.

Tempos mais tarde na década de 40 passou por ali, um pouco mais de progresso, com a abertura da antiga rodovia interestadual (terra batida) que ligava Curitiba a Joinville. Depois de muito tempo em 1963 a emancipação efetiva da cidade veio, com o início da construção da BR 101¹³⁸, facilitando o acesso e trazendo mais divisas para Santa Catarina

¹³⁷ Nome científico *Euterpe edulis* Martius da família das Arecaceae (Palmae) Botânica Para Quem Gosta de Plantas, Tarciso S. Filgueiras, ilustrações de Simone Carolina Sousa e Silva. 2008.

¹³⁸ Distrito criado com a denominação de Palmital, por lei municipal nº 222, de 22-10-1921, subordinado ao município de São Francisco. Em divisão administrativa referente ao ano de 1933, o distrito de Palmital figura no município de São Francisco. Pelo decreto-lei estadual nº 86, de 31-03-1938, o município de São Francisco passou a denominar-se São Francisco do Sul. Pelo decreto-lei estadual nº 238, de 01-12-1938, o município de São Francisco do Sul voltou a denominar-se São Francisco. No quadro fixado para vigorar no período de 1939-1943, o distrito de Palmital figura no município de São Francisco. Pelo decreto-lei estadual nº 941, de 31-12-1943, o distrito de Palmital passou a denominar-se Garuva e o município de São Francisco a denominar-se São Francisco do Sul. No quadro fixado para vigorar no período de 1944-1948, o distrito de Garuva figura no município de São Francisco do Sul. Em divisão territorial datada de 1-VII-1960, o distrito de Garuva permanece no município de São Francisco do Sul. Elevado à categoria de município com a denominação de Garuva, pela lei estadual nº 953, de 20-12-1963, desmembrado de São Francisco do Sul. Sede no antigo distrito de Garuva. Constituído do distrito sede. Instalado em 29-02-1964. Pela lei estadual nº 1066, de 12-05-1967, é criado o distrito de Itapoá e anexado ao município de Garuva. Em divisão territorial datada de 1-I-1979, o município é constituído de 2 distritos: Garuva e Itapoá. Pela lei estadual nº 7586, de 26-04-1989, desmembra do município de Garuva o distrito de Itapoá. Elevado à categoria de município. Em divisão territorial datada de 1-VI-1995, o município é constituído do distrito sede. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 14-V-2001. Palmital para Garuva alterado, pelo decreto-lei estadual nº 941, de 31-12-1943. Fonte: <http://www.citybrazil.com.br/sc/garuva/historia-da-cidade>

inserindo Garuva no mapa do Estado. A abertura da primeira via de acesso importante ligando o sul ao restante do país trouxe à cidade para aportar mais próxima da civilização e seu desenvolvimento tomou outro rumo.

No início da colonização, Garuva foi mudando de lugar e isto salpicou o território com pequenas localidades estabelecidas estrategicamente, sendo anteriores à configuração do centro e dos bairros, sempre acompanhando o desenvolvimento que seguia atrás das conexões de acesso, por mar ou rio. (*Ver Mapa 10*) A população basicamente sobrevivia das riquezas da mata e do manguê, da lavoura e pecuária de subsistência. Os primeiros habitantes foram se instalando às margens da baía da Babitonga no lugar intitulado Península do Saí, distante uns 15 km do centro urbano atualmente configurado, os acessos então eram por mar.

A trajetória de Garuva nos mostra muitos contrastes históricos, períodos de intenso desenvolvimento alternaram-se com épocas de retrocesso, sendo que estes refrearam todo um processo de desenvolvimento que apontou com os franceses. Outra parte da população estava então instalada a beira mar sobrevivendo da pesca e do turismo na localidade de Itapema do Norte atual município de Itapoá, território desmembrado de Garuva na década de 1980.

O Paraná faz divisa com Garuva e houve época que até mesmo os serviços como a luz elétrica e telefone vinham do Estado vizinho. Obviamente que a distância e a tecnologia da época definiam serviços precários, as chuvas interrompiam acessos e os serviços básicos ficavam prejudicados.

O município de Itapoá teve o seu decreto de emancipação assinado em 26 de abril de 1989.

As futuras administrações públicas de Garuva, sem os 35 km de praia, se empenharam na captação e atração de várias indústrias, que, de olho na localização estratégica e novas oportunidades geradas pelo Porto de Itapoá, estão configurando um promissor eixo industrial, mudando a fisionomia urbana de Garuva.

3.3 A Cidade Passagem

Os municípios vizinhos Garuva e Itapoá ligados obrigatoriamente pela passagem da SC 415, que outrora eram um, devem voltar a somar forças pelos interesses envolvidos com a construção do porto. Um extenso corredor de acesso se formará rapidamente às margens da SC 415, obrigatoriamente passando por Garuva, área rural na sua grande maioria sem documentação oficial. Para organizar o parcelamento do solo para fins urbanos, agravado com a especulação imobiliária, a ordenação fundiária agora aparece como urgente, a iniciativa privada vem em busca do espaço nas proximidades de grandes pólos consumidores e agilidade no escoamento da produção, Garuva está próxima a tudo no caminho de ligação.

Já se antecipando aos problemas que surgirão com a falta de documentação das terras que deverão se transformar em corredores de serviços, indústrias e depósitos de contêineres, a SDR, sediada em Joinville, desenvolve processos de regularização fundiária na região, o primeiro lote com 600 terrenos deverão estar liberados antes da conclusão da SC 415 prevista para meados de 2010.¹³⁹

A especulação imobiliária e a corrida pela aquisição de áreas particulares nos corredores que levam ao porto forçaram o aumento da área industrial, por força de lei, recém aprovada em (2006) no PDP de Garuva. Tudo começa a se precipitar com as possibilidades comerciais do novo porto e o real impacto deste mega empreendimento referente às transformações regionais ainda é uma incógnita tanto para a população que não está sendo qualificada, como para seus administradores nos trabalhos de planejamento que ainda não tem rumo certo.

Sendo assim, o porto aparece como forte agente integrador regional e potencial desagregador local da cidade de Garuva forçando questionamentos na qualificação e planejamento do território.

¹³⁹ Informações SDR. Sr. Manoel José Mendonça. Secretário de Estado de Desenvolvimento Regional – Joinville. Reunião do Conselho Regional de Desenvolvimento em 20/03/2009 na pousada Oliveira em Garuva.

O processo acelerado de ocupação da região norte do estado de Santa Catarina marcado por vias, rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, levantam opções de investimentos, projetos e políticas de ação, ainda confusas, nas interligações entre os poderes federal, estadual e municipal. A confusão fica então por conta principalmente da falta de informações que um poder parece não disponibilizar para o outro e principalmente pelo não atendimento às leis específicas, onde envolve o Estatuto da Cidade e as licenças concedidas pelo IBAMA (EIA/RIMA).

O porto de Itapoá é o primeiro porto 100% privado do país¹⁴⁰, ou seja, sua construção não depende diretamente dos governos e como é um grande empreendimento as informações circulam apenas em altas esferas federais. Como já fundamentado nesta pesquisa o afastamento entre cidades e portos ainda persiste, acontecia quando o porto era colado a cidade e agora fisicamente afastado o problema tende a se agravar, apesar de todo o arcabouço jurídico disponibilizado para amparar estas inter-relações.

Garuva abrange a região costeira mesmo não tendo frente para mar aberto, uma vez que possui grande parte do território envolvido por mangues provenientes da Baía da Babitonga. Em decorrência de sua grande extensão e da complexidade dos diferentes ecossistemas, a região costeira nordeste catarinense é muito sensível aos efeitos das atividades humanas. No caso da região nordeste da costa catarinense, os problemas são maiores do que a costa sul catarinense pela maior ocupação e presença de instalações industriais e portuárias de porte.

A região nordeste é historicamente industrial, dotada de um porto em atividade desde 1912, pólos químicos, plásticos e um dos mais expressivos parques metal-mecânico do país.

Ali tem início a rota litorânea e traduz um importante elo regional. Os fluxos do turismo e do futuro porto em construção na Baía da Babitonga complementam os elementos integradores do cenário.

Como nas demais cidades costeiras, as atividades turísticas são consideradas como um setor de importante contribuição ao desenvolvimento local. Entretanto, o crescimento urbano próximo aos manguezais que ocupa grande área em torno dos canais da baía da Babitonga, sofre com aumento considerável de edificações, “Evento da

¹⁴⁰ Informações concedidas pela TECON.

segunda residência”, assinalada por Moraes¹⁴¹, construídas sem nenhum tipo de fiscalização ou critério expondo a delicada paisagem à destruição. Muitas dessas residências permanecem vazias durante parte do ano sendo utilizadas somente nos finais de semanas ou nos períodos de férias. Observa-se ainda que a maioria das construções não segue os planos de uso e ocupação do solo da região, não atendendo à legislação local ou o Plano de Gerenciamento Costeiro. (GERCO)¹⁴².

Garuva com a condição de **Cidade Passagem** despertou o interesse daqueles que apenas passavam e um olhar mais atento vislumbrou na paisagem um promissor pólo turístico entre aqueles que procuravam tranquilidade e boa pescaria. Segundo informações da Secretaria de Turismo do Município nos últimos cinco anos houve um significativo aumento na procura por terras no porto Palmital (portinho) em torno dos canais da baía da Babitonga. O propósito é o lazer nos finais de semana facilitada pela proximidade da região Metropolitana de Curitiba.

¹⁴¹ MORAES, Antônio Carlos Robert. *Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil*: elementos para uma geografia do litoral brasileiro. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1999, p. 38.

¹⁴² O GERCO: (Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro) foi editado pela lei 7.661/88, baseado na Política Nacional do Meio Ambiente e na Política Nacional para os Recursos do Mar, esta última com a finalidade explícita de integrar a gestão do uso racional dos recursos do mar. O GERCO define a zona costeira como sendo o espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos ambientais e abrangendo a faixa marítima (faixa que dista 12 milhas marítimas das linhas de base estabelecidas de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, compreendendo a totalidade do mar territorial), e a faixa terrestre (faixa do continente formada pelos Municípios que sofre influencia direta dos fenômenos decorrentes na zona costeira). Fonte: <http://www.mma.gov.br/sitio/>

Imagem 16: Turismo Lazer –
Baía da Babitonga



Imagem 17: Turismo Pesqueiro –
Rio Palmital



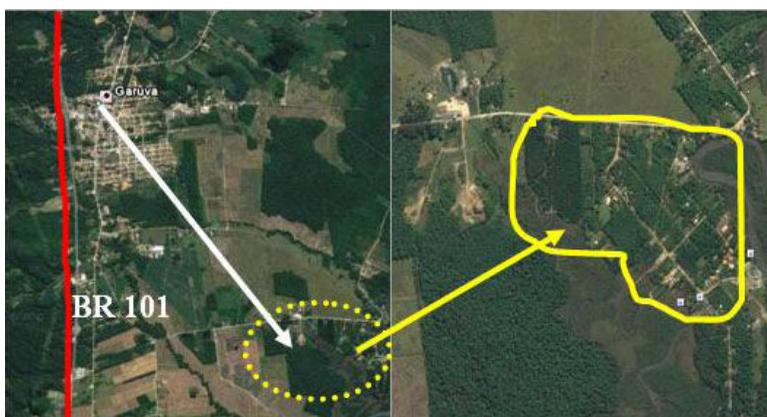
Fonte: Foto Dione Romanzini 2006

O entorno da baía da Babitonga está cedendo lugar para grandes loteamentos pesqueiros. Comparando a área destinada ao loteamento pesqueiro com a da trama urbana de Garuva é possível constatar a importância deste tipo de prática para a cidade. A pesca ao robalo em águas da Babitonga é responsável pela vinda de pescadores de todo o Brasil. (*Ver Mapa 11*)

A colonização de Garuva como já foi mencionado teve início pela região banhada pela baía do Palmital, mas foi no entorno do cruzamento da antiga estrada interestadual – via anterior à construção da BR-101 que se constituiu a via principal de ligação entre Joinville e Curitiba - e a estrada Dona Margarida - atual SC-415 - que, a partir da década de 70 teve início o processo de concentração urbana.

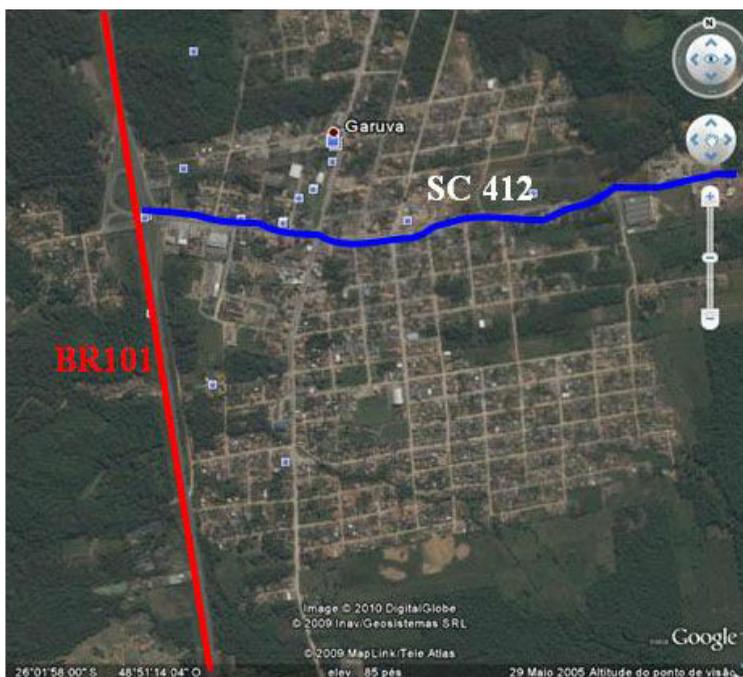
A antiga estrada é hoje denominada Av. Celso Ramos e em parte constitui a estrada colonial Otto Röeder, antiga Estrada Interestadual, projeto de turismo rural hoje parcialmente abandonada pela atual administração, que desconsidera o potencial turístico da cidade reforçando apenas a tendência atual para a industrialização.

Mapa 11 - Loteamento de Turismo Pesqueiro.
 Observação: Encontra-se ali várias pousadas.



Fonte: Google Earth – Ilustração Dione Romanzini

O tecido urbano público linear conta com poucas ruas pavimentadas, o trânsito é precário pela falta de conservação da malha viária, pavimentadas com paralelepípedos, outras com lajotas e a grande maioria em torno de 95% não têm pavimento algum, sendo que nas épocas de chuva se tornam intransitáveis. Já o espaço público não linear apresenta um quadro atípico em comparação com outras pequenas cidades, a cidade possui apenas uma praça quase sempre mal conservada. O mobiliário urbano é quase inexistente, contando apenas com alguns bancos e lixeiras na praça pública. Alguns poucos telefones públicos e pouca sinalização com identificação de ruas.

Mapa 12 - Trama Urbana de Garuva

Fonte: Google Earth – Ilustração Dione Romanzini - 2006

As edificações da cidade em uma primeira leitura são recentes, salvo poucos exemplares que datam do início do século passado, fato explicado pela pouca idade do município. A arquitetura de modo geral não obedeceu a nenhuma linha ou estilo, segue um padrão de casas econômicas, sendo que grande parte ainda são de madeira. Os lotes têm mínimo de 12 m x 30 m, mas é comum encontrar lotes de tamanhos diversos, portanto, a malha apesar de axadrezada, não é padronizada, variando muito conforme o loteamento. Não existe na cidade um departamento de patrimônio histórico e artístico, portanto não se tem notícias de sítios ou edificações tombados ou catalogados, componentes da história do lugar.

A malha viária pouco organizada configura ruas sem calçada e sem ciclovias. A cidade tem topografia quase que totalmente plana, mas mesmo assim a grande frota de bicicletas é desconsiderada, a escala do

carro prevalece como principal nos grandes centros. Não há um esforço para separar os espaços de circulação de pedestres e veículos. Há falta de definição na relação entre rua, passeio público e edificações, desfavorecendo uma melhor relação entre os habitantes e a cidade, prejudicando o (re) conhecimento do espaço urbano. As artérias principais como BR 101 e SC 415 determinam a configuração da malha no restante da cidade e servem como passarela de observação para os passantes que cruzam a cidade diariamente.

Garuva atualmente é formada pelo centro, sete bairros e dez localidades distantes e dispersas em grandes espaços vazios. Soltas na generosa porção de terra a que pertencem, grande porção de terras basicamente composta de área rural (fazendas, sítios e chácaras), o restante quase 60% são A.P.Ps. municipal e federal. (*Ver Mapa 05 A.P.Ps*)

A cidade consiste em um pequeno centro comercial, apenas duas ruas, eixos de maior fluxo de veículos e pedestres; ainda assim serve às localidades afastadas, até mesmo à população advinda de Itapoá que funciona com dinâmica diferente, movimentando-se apenas no verão. No comércio e prestação de serviços encontram-se profissionais liberais, oficinas, bancos, consultórios, borracharias, eletricitistas, enfim o mínimo necessário para servir a população; juntos, representam cerca de 20% dos empregos gerados no município com concentração de serviços na área central, que se estrutura prioritariamente em torno de dois eixos: a Avenida Governador Celso Ramos, mais voltada ao comércio vicinal (aos moradores da cidade) e a SC 415, conhecida como Avenida Paraná ou Rodovia Máximo Jamur, que, além de atender aos moradores, serve ao fluxo de turistas que se destinam ao litoral. Também ao longo da BR 101 o comércio volta-se ao fluxo de passagem do turismo que segue para as praias de Itapoá (SC) e Guaratuba (PR). (*Ver Mapa 03*)

Imagem 18 - Centro de Garuva - SC 415 interligação BR 101



Fonte: Foto e ilustração Dione Romanzini 2006.

Imagem 19 - Centro de Garuva - SC 415 interligação BR 101



Fonte: Foto e ilustração Dione Romanzini 2006.

As localidades foram surgindo em decorrência de parcelamentos aleatórios, grandes áreas que pertenciam a poucos, e os desmembramentos foram ocorrendo conforme a necessidade financeira dos proprietários e da necessidade da expansão urbana.

A morfologia dos bairros na maioria malha axadrezada, foi sendo traçado seguindo as vias principais no sentido norte, sul e leste, oeste sempre nas margens da BR 101 e SC 415, sendo ao norte Vila Dona Margarida, Jardim Garuva, Garuva Acima, São João Abaixo, Vila Trevo, ao sul o Centro, Giórgia Paula, Palmital, Urubuquara. Sul e Norte aqui referenciado pela divisão da cidade que se dá em decorrência da SC 415 que corta ao meio o município. (*Ver Mapa 12*).

Uma breve descrição dos bairros identifica a vocação de cada localidade. Pode-se iniciar a descrição pelo Quiriri separado do restante do município pela Serra do Mar, denominada regionalmente por Serra do Quiriri, Serra Feia e Serra do Inquererim (no original indígena) onde estão as nascentes dos rios Palmital e Quiriri. É a localidade mais afastada do centro também conhecida como Alto Quiriri, é necessário passar pela localidade de Rio Bonito e pelo Distrito de Pirabeiraba em Joinville, via BR 101; e Estrada Dona Francisca para alcançá-la. Nesta região de Garuva vem aumentando o número de empresas que investem na compra de grandes glebas como forma de garantir a “*reserva legal de compensação ambiental*”¹⁴³, aumentando a especulação imobiliária e expropriando da área os pequenos proprietários. Ali se encontra ainda mata atlântica preservada, flora e fauna em abundância. Os acessos são precários e como as áreas de terras não possuem documentação legal, seus proprietários não pagam impostos, prejudicando ações de melhorias na localidade. O Quiriri está metade dentro de Garuva e outra metade dentro do território da vizinha Joinville que travam por lá uma disputa de domínios e eleitores. Então há um abandono de ambas, porque para chegar até o Quiriri de Garuva é necessário passar por dentro de Joinville; a falta de definições de domínios entre os dois municípios geram problemas e prejuízos para toda localidade.

¹⁴³ A Compensação Ambiental é um mecanismo financeiro de compensação pelos efeitos de impactos não mitigáveis ocorridos quando da implantação de empreendimentos, e identificados no processo de licenciamento ambiental. Estes recursos são destinados as Unidades de Conservação para a consolidação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC. O instrumento da Compensação está contido no Art. 36 da Lei Nº 9985 de 18 Julho de 2000 que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação e regulamentado pelo Decreto nº 4340, de 22 de agosto 2002, alterado pelo Decreto nº 5.566/05. Fonte: SNUC.

Algumas localidades sofrerão mais diretamente os impactos da reestruturação da SC 415. São elas: Minas Velhas que é a entrada da ligação com o porto, localidade onde a SC 415 no km 11 fará o desvio. Hoje a região está sendo preparada para receber um complexo retro-portuário (Porto Seco) empreendimento contará inicialmente com 1 milhão de metros quadrados. (*Ver mapa 13*) Sol Nascente e Bom Futuro.

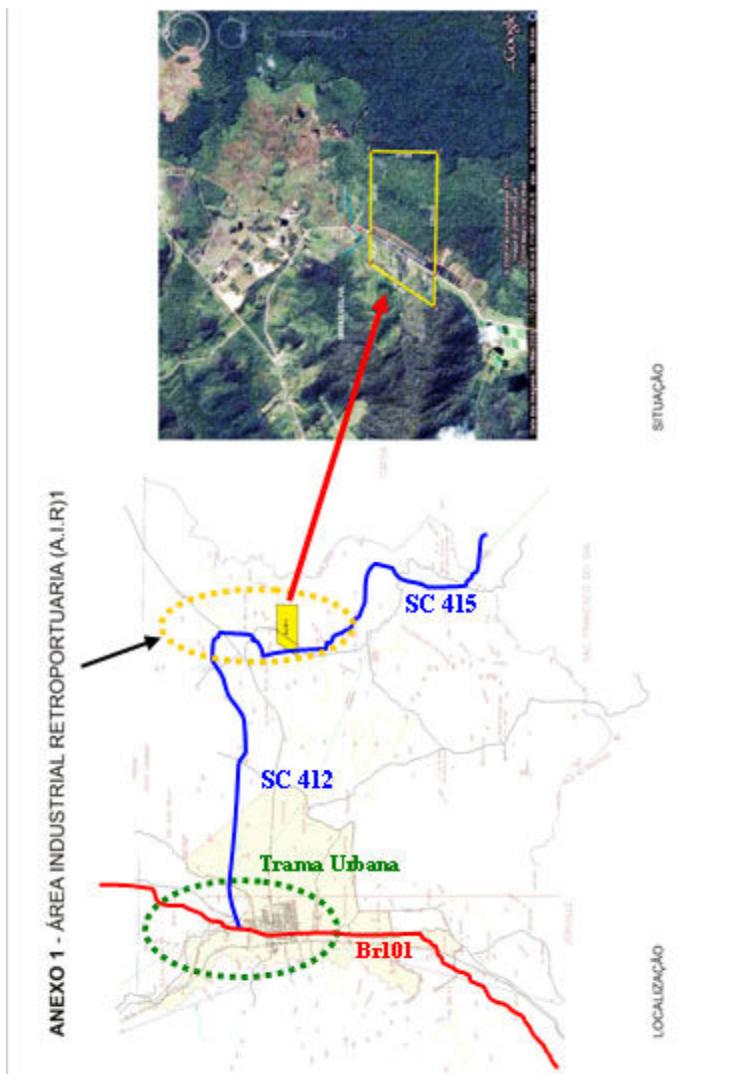
A cidade se define para o lado sul imposição frente aos paredões de serras ao norte iniciando subida íngreme, em direção ao Paraná.

Imagem 20 - Igrejinha do Sol Nascente. A SC 415 está em frente.



Fonte: Foto e ilustração Dione Romanzini 2006.

Mapa 13 - Área destinada para o 1º Porto Seco em Garuva



Fonte: Google Earth - Destaque Desenho Paulo Afonso Pereira da Rocha e Dione Romanzini

Os bairros centrais já têm histórico de impactos gerados pela SC 415, atualmente escoo o transito do turismo que divide a cidade ao meio. Nos períodos de férias escolares, feriados e datas comemorativas os congestionamentos alcançam vários quilômetros que se estendem sobre a BR 101 encontrando a divisa do Estado com o Paraná.

Mapa 14 - Garuva e o Nó Viário BR 101 e SC 415 acesso ao Porto de Itapoá.



Fonte: Google Earth - Destaque Desenho Dione Romanzini

Esses bairros centrais são basicamente ocupados por trabalhadores da indústria e do comércio. Muitas dessas são micro-empresas familiares que estão por toda parte na confecção do artesanato: cipó, vime, rattan e taboa. São expressivas manifestações culturais de tecelagem artesanal executadas em ambiente familiar que, além da

família, agregam por vezes vizinhos e parentes. São pequenas cooperativas informais, exercendo forte impacto sobre a economia local.

Imagem 21 - Centro Cidade de Garuva Cruzamento entre SC 415, Antiga Estrada Dona Margarida e Av. Gov. Celso Ramos, Antiga Estrada Interestadual.



Fonte: Foto Dione Romanzini 2007

As relações no Brasil entre cidade-campo-indústria tiveram mudanças radicais na segunda metade do século passado. Mas não foram mudanças que reduziram o contraste entre ambas, como imaginaram grandes economistas do século passado. A análise das relações cidade-campo-indústria hoje se dá no todo, a composição e a interligação entre eles fazem parte do Plano Diretor que por bem ou por mal deverá ser cumprido; anteriormente o campo ficava de fora e as análises se restringiam a composição do espaço urbano citadino.

A proximidade com Joinville a existência de grandes indústrias, já nos anos 80 promoveu alterações no uso e ocupação do solo municipal de Garuva, sendo que partes dos pequenos produtores rurais foram absorvidos pela atividade industrial. Mais do que êxodo rural, o município sofreu o êxodo agrícola, onde em função da dupla jornada de trabalho houve a regressão da área cultivada embora não alterando a ocupação das áreas residenciais centrais. Na última década, Garuva vêm sofrendo fortes alterações no padrão de uso e ocupação do solo desencadeado pela atração de indústrias, visto que a industrialização é

um fator indutor da produção do espaço urbano gerando a atração e aglutinação de pessoas. A evolução no número de indústrias instaladas no município entre 2005 e 2009 teve incremento de 50% no número de empresas abertas, em relação ao período de 2000 a 2004. E, apenas neste último ano 2009, o número de solicitações para a implantação para novos empreendimentos já ultrapassa a casa das 30 empresas em processo de análise na Prefeitura. A cidade acolheu nos últimos cinco anos pequenas e médias empresas onde se inclui a multinacional italiana Marcegaglia que emprega aproximadamente 500 funcionários e atualmente está em obras dobrando sua área fabril.

A recente industrialização do município constitui a gênese do processo de adensamento populacional, ativado pela atração de mão-de-obra que se deslocando de outras áreas, principalmente do Paraná, na busca de empregos, constituiu-se em população flutuante que por via das vezes não fixa residência na cidade.

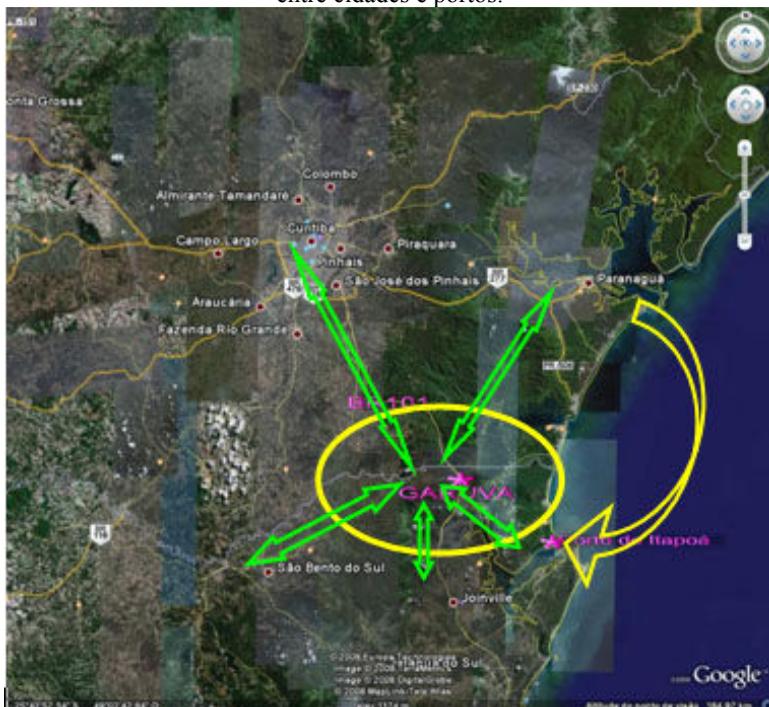
Várias foram as investidas para a retomada do crescimento da cidade de Garuva, sem sucesso. Agora com a chegada do porto parece que a industrialização é definitiva e irreversível.

Analisando a dinâmica da cidade percebe-se claramente o porquê da cidade ter permanecido por longas décadas estagnada sem desenvolvimento. Em 1º lugar, a população que não tem propriedade na localidade vem e vai, fixada apenas pelas possibilidades de trabalho, os aluguéis são caros e os imóveis de péssima qualidade, justamente pela falta de mão de obra especializada na construção civil. Em 2º lugar, a proximidade a grandes centros com melhor infra-estrutura e muitas opções de compras e lazer enfraquecendo o comércio local, pois os moradores com melhor poder aquisitivo se abastecem nas vizinhas Joinville e Curitiba pela facilidade de acesso e da pouca distância. Em 3º e último lugar, a cidade não dispõem cursos profissionalizantes, curso universitário ou técnico; quem tem condições financeiras vai para as cidades vizinhas, sendo que a Univille e a Udesc (na zona norte de Joinville) estão a apenas 20 minutos de Garuva. Isto prejudica o grosso da população que não se qualifica para ocupar as vagas disponibilizadas pelas indústrias que se estabelecem na cidade.

Esta mesma proximidade a grandes centros produtores, cortada pela BR-101 e pela SC-415, que se por um lado pode ser prejudicial, por outro é facilitadora no que diz respeito ao escoamento da produção advinda de grandes centros produtores. Tal fato confere à Garuva um

grande potencial de atração industrial, condição ampliada exponencialmente pela a construção do porto de Itapoá.

Mapa 15 - Garuva como ponto de conexão Regional, ponto de passagem entre cidades e portos.



Fonte: Google Earth – destaque ilustração da autora. Comentários: A Ilustração demonstra a importância da cidade de Garuva como ponto de passagem nas conexões modais e interligações entre grandes centros produtores. Curitiba/Porto de Paranaguá/Garuva/São Bento/Joinville/São Francisco/Itapoá.

Imagens 22 : Indústrias recém implantadas no Município.

Fonte: Fotos Christine Zwettler Teixeira – Secretária de desenvolvimento Econômico e Turístico do Município de Garuva, 2009.

Sendo assim justamente nesta expectativa de desenvolvimento, visivelmente a solução para a cidade em se tratando de divisas que reside um grande problema que é a ligação com Porto, a SC 415.

Os impactos da construção, recuperação ou duplicação de uma rodovia podem ser positivos ou negativos para a região onde a obra será realizada. Tudo depende do planejamento e de projetos para amenizar o impacto da obra no meio ambiente. Os impactos ambientais de obras de infra-estrutura rodoviária normalmente são muitos e como fazer para diminuir esses efeitos é a principal questão.

Sabe-se, portanto que os impactos ambientais provocados por uma obra de infra-estrutura rodoviária ocorrem de maneira diferenciada nas distintas fases de planejamento, projeto, construção e operação da rodovia. As fases de planejamento e projeto não são geradoras de impactos ambientais significativos. Já nas etapas de construção e operação o meio ambiente é impactado em maior ou menor grau, em função do tipo e do porte do empreendimento, bem como em função das características ambientais da região. Estes impactos são avaliados através do AIA- Avaliação de Impacto Ambiental, que é o instrumento usado na maioria dos países para se fazer a avaliação ambiental de projetos potencialmente geradores de impactos.

Como exemplo de impactos positivos podemos citar a geração de empregos, escoamento da produção, desenvolvimento regional. Para estes impactos devem ser adotadas medidas para potencializá-los, como priorizar a contratação de mão-de-obra regional, planejamento urbano dos municípios cortados pela rodovia, incentivo ao turismo regional etc.

Quanto aos impactos negativos existem inúmeras medidas a serem adotadas para mitigá-los como, por exemplo, reposição vegetal, estruturas para contenção de produtos perigosos, passagens de fauna e implantação de áreas de proteção ambiental.

Tomando-se por base os aspectos e procedimentos ambientais considerados relevantes e constantes dos Editais de Licitação, acrescidos de aspectos ambientais significativos das etapas de licenciamento; implantação, duplicação e melhoria dos sistemas de transporte e; operação dos referidos sistemas, foram selecionados indicadores ambientais para uma avaliação do desempenho ambiental da Concessionária¹⁴⁴. Estes indicadores são:

¹⁴⁴ Empresa licitada que garantirá atendimento, manutenção e conservação da Rodovia em questão.

- ✓ Inexistência de auto de infração;
- ✓ Licenciamento Ambiental;
- ✓ Elaboração e Implantação de Planos, Programas, Projetos e/ou Ações de Controle Ambiental para mitigação dos impactos ambientais na etapa de implantação de novas obras;
- ✓ Elaboração e implantação de Planos, Programas, Projetos e/ou Ações para Monitoramento e Proteção Ambiental na etapa de conservação dos sistemas de transporte;
- ✓ Planos e Programas para Atendimento a Emergências e/ou Gerenciamento de Riscos, exigidos pelos órgãos de licenciamento e/ou necessários à mitigação de impactos gerados pelo sistema em operação;
- ✓ Recuperação do Passivo Ambiental existente;
- ✓ Ocorrência e correção de não conformidades ambientais;
- ✓ Atropelamentos de animais domésticos e silvestres e focos de incêndio;
- ✓ Destinação adequada do lixo, resíduos de poda, resíduos da construção civil e fresa de pavimento, óleos e graxas, aplicação de herbicidas, oriundos das etapas de implantação e conservação dos sistemas rodoviários.
- ✓ Implantação de planos, programas, projetos, treinamentos de empregados, usuários, prestadores de serviço, etc. visando à proteção do meio ambiente (ex: Sistema de Gestão Ambiental, Educação Ambiental, Desenvolvimento Regional etc.).

(Mapa 16 – Garuva)

(Mapa síntese com os possíveis impactos na passagem pelas localidades)

Mapa tam. A3 colorido.

QUADRO 2 –Garuva								
Possíveis Impactos gerados pela passagem da SC 415.								
Bairros Afetados Diretamente	Centro		Minas Velhas		Sol Nascente		Bom Futuro	
	Urbano hab		Rural hab		Rural hab		Rural hab	
Uso do Solo	10.200		+/-550		+/-360		+/-480	
População	+	-	+	-	+	-	+	-
Impacto								
Trânsito Cargas		X	X		X		X	
Escoamento da Produção		X	X		X		X	
Trânsito Turismo	X			X		X		X
Geração de renda	X		X		X		X	
Poluição visual		X		X		X		X
Poluição sonora		X		X		X		X
Poluição água		X		X		X		X
Poluição ar		X		X		X		X
Poluição Solo		X		X		X		X
Especulação Imobiliária		X		X		X		X
Depósito TEU's	Impedido		X		X		X	
Geração de Empregos	X		X		X		X	
Desenvolvimento local		X	X		X		X	
Desenv. Regional		X	X		X		X	
Acessos		X	X		X		X	
Saneamento Básico	X		X		X		X	
Fonte: Análise de Dados, SDR Joinville, EIA – IBAMA e Depto. De Planejamento Urbano de P.M.G.								

3.4 Os Projetos de Desenvolvimento S.C./Região Norte.

Garantir agilidade, encurtar distâncias, remover gargalos, reduzir custos, substituir modelos saturados e estabelecer vetores estruturantes são algumas das variáveis logísticas indispensáveis para o desenvolvimento do País.

Tanto nas esferas nacional quanto na estadual – sem contar as iniciativas de cada município das principais regiões do Brasil – o momento parece propício para a discussão e apontamentos para o setor de logística e garantir estas variáveis para isto podemos citar desenvolvimento de vários planos: O Plano Nacional de Logística & Transportes (PNLT); Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)¹⁴⁵; e o Planejamento Integrado de Ações Descentralizadas do Departamento Estadual de Infra-Estrutura do Estado de Santa Catarina. (DEINFRA).

O PNLT foi elaborado e “fundamentado nos conceitos de territorialidade, de segurança e ocupação do território nacional, e de desenvolvimento sustentável do País, com equidade e justiça social”¹⁴⁶. Acompanhando as diretrizes do Plano Nacional o Planejamento Integrado de Santa Catarina visa especificamente resolver o impasse entre os problemas de infra-estrutura: transportes x desenvolvimento sócio-econômico.

O desafio de evoluir tecnologicamente – com racionalização energética e outras medidas que visa à diminuição dos impactos causados ao meio ambiente – forma o conjunto de idéias-força do PNLT. O planejamento busca atender a outras reivindicações da sociedade como o desenvolvimento com redução das desigualdades

¹⁴⁵ PAC: *Plano de Aceleração do Crescimento* - O Governo Lula lançou na segunda quinzena de janeiro aquilo que denominou Programa de Aceleração do Crescimento 2007/10, um conjunto de regras, compromissos de ação e diretrizes de governo, que objetivam um crescimento econômico de 5% ao ano no período.

¹⁴⁶ Fonte: PNLT/FIPE.

sociais e uma ocupação ordenada do território. É o que se espera do poder público e dos profissionais, pesquisadores e instituições envolvidas no planejamento de transporte e logística no Brasil.

Outra meta do PNLT é a de enquadrar e validar os projetos de transporte em “vetores logísticos”¹⁴⁷ estruturantes do desenvolvimento social e econômico do país.

Sendo assim diante da amplitude dos problemas e da importância estratégica do setor de transportes para a economia do país, o desenvolvimento do PNLT se mostrou ferramenta de suma importância para vencer os desafios impostos pela urgência do caos modal Nacional integrando as ações Estaduais e Municipais.

Atualmente o debate referente a opção modal erroneamente escolhida nas décadas passadas, já encontra espaço e a opção ferrovia e hidrovia volta com força, não há mais como impedir seu avanço neste grande país.

As ferrovias brasileiras transportam 25% do produto Interno Bruto Brasileiro (PIB). Meio considerado ideal para grandes distâncias, o transporte ferroviário contabilizou investimentos de aproximadamente R\$ 12 bilhões desde 1996, após um grande período de abandono. As expectativas futuras são atraentes se efetivamente realizadas. Estão previstos mais R\$ 12,5 bilhões até 2010, o que aumentaria a malha ferroviária brasileira dos atuais 28,5 mil quilômetros para 31 mil quilômetros, de acordo com relatórios do PAC.

A saturação do modelo rodoviário no Brasil é uma realidade e é divulgado todos os dias nos noticiários da TV, estradas esburacadas, inseguras, sem sinalização adequada e com toda a sorte de problemas a incompatibilidade ao utilizar, primordialmente, o transporte rodoviário e fazer circular a maior parte de cargas pesadas em um país de dimensões continentais.

Traduzindo esta preocupante situação em números é possível compreender o tamanho do problema: de 1,7 milhões de Km de estradas, apenas 196 mil Km são pavimentadas. Esse índice de aproximadamente 11,5% de rodovias pavimentadas coloca o Brasil atrás

¹⁴⁷ Por vetor logístico, entenda-se como todo espaço territorial brasileiro onde haja uma dinâmica socioeconômica mais homogênea sob os pontos de vista de produções, deslocamentos preponderantes nos acessos a mercados e a exportações; interesses comuns da sociedade; patamares de capacidade tecnológicas e gerenciais, e problemas e restrições comuns, que podem convergir para a construção de um esforço conjunto de superação de entraves e desafios. Fonte: PNLT

do Uruguai, Suriname, Argentina e Venezuela. “As estradas brasileiras estão entre as piores da América do Sul. A malha nacional atende a uma frota de 45 milhões de veículos”¹⁴⁸.

Enfrentar os custos decorrentes de uma infra-estrutura precária é um dos problemas da produção brasileira em geral é fator relevante de perda de competitividade e de aumento de risco. Ampliar investimentos em infra-estrutura é condição básica para superação de gargalos e aceleração do crescimento econômico. Sendo assim o crescimento equilibrado da indústria depende não apenas da iniciativa e do esforço das suas próprias empresas, mas igualmente da eficiência global do país.

O diagnóstico nacional retrata que com exceção dos setores do petróleo e de telecomunicações, a área de infra-estrutura vive um período de progressiva deterioração e insuficiente expansão. Existem sérios problemas na oferta dos serviços de gás natural, energia elétrica, portos, transporte de cabotagem e nos sistemas rodoviário, hidroviário, ferroviário, aéreo e de saneamento básico¹⁴⁹.

Mais do que em qualquer outro setor de infra-estrutura, existe uma forte percepção que o País enfrenta uma profunda crise no setor de transporte de cargas. A situação é crítica e vem se agravando progressivamente. Os problemas são antigos e bem conhecidos, são eles:

- a. Elevada e crescente deterioração da rede viária terrestre;
- b. Ausência de planejamento e de políticas de integração modal (obs – há tentativa de mudança desse quadro com o PNLT);
- c. Dificuldades de acesso aos portos, tanto terrestres quanto marítimos;
- d. Marcos regulatório defasados e inadequado à evolução recente do transporte no mundo;
- e. Dificuldades de acesso aos portos, tanto terrestre quanto marítimo;
- f. Malha ferroviária insuficiente para as dimensões do País e com gargalos em diversos trechos (os investimentos em ferrovias caíram, entre 1980 e 1990, de 0,37% PIB para 0,02%);
- g. Modalidades aquaviárias subutilizadas (hidrovias e cabotagem);

¹⁴⁸ Dados da Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias (ABCR).

¹⁴⁹ Informativo FIESC. Disponível em: www.fiesc.com.br.

- h. Modelo de gestão da máquina pública no setor de transportes ultrapassado e não profissionalizado. Há carência de estudos, projetos e gestores.

Ocorre que todo este processo não é pontual. A maioria dos Estados tem graves problemas logísticos, gerando um efeito dominó por todo o território nacional.

Em Santa Catarina até 2010 há urgência nos projetos para ampliação da infra-estrutura logística existente, que promoverá a integração do Estado com o Mercosul aumentando a competitividade no escoamento da produção agrícola e industrial do consumo interno e exportação. A duplicação das BRs 101, 282, 280, 470 e 116 e os portos de São Francisco do Sul e de Itajaí deverão ser modernizados.

A verificação entre as várias esferas do poder aqui se fazem necessárias, pois a infra-estrutura de transportes do Estado deve estar associada à do Brasil e a deste à da América do Sul. Todo um emaranhado de ligações modais deve ser compreendido para Santa Catarina que não pode pensar na sua infra-estrutura de forma isolada, mesmo porque o Governo Federal não deve pensar, a seu encargo, no desenvolvimento da infra-estrutura de transportes, de forma independente. Devemos, portanto analisar as Infra-Estruturas de transportes adequadas como condição essencial para o desenvolvimento social e econômico que deve atender às diversidades, fomentar a integração e ensejar o crescimento equilibrado devendo ser planejada de forma abrangente, contemplando a multi-modalidade e pensada em termos logísticos.

Um amplo olhar na América do Sul que faz parte da Estratégia central de desenvolvimento, integrando Estado x Brasil x América do Sul se faz necessária no que tange as infra-estruturas de transportes dentro de um planejamento integrado. Ações da União e dos Estados em uma política participativa aplicada a investimentos alinhados com o planejamento integrado, infra-estrutura de transportes – integração regional e multimodal obedecendo aos planos de longo e médio prazo.

Em Setembro de 2000, Presidentes Sul Americanos decidiram impulsionar o processo de integração regional como elemento central da estratégia de desenvolvimento o objetivo foi de desenvolver a infra-estrutura de transportes, energia e telecomunicações sob uma visão

regional, buscando crescimento social e econômico sustentável. Grandes eixos de conexão e desenvolvimento foram definidos:¹⁵⁰

Ações e planejamento territorial orientado para o desenvolvimento sustentável. “Logística de Transportes” analisando características do transporte multimodal no Estado, no contexto nacional e internacional, frente aos cenários do contexto globalizado, resultando em ações sugeridas para recuperar a competitividade catarinense.

A questão regional retoma hoje sua força, em função dos vários planos de interligação, como também pela proliferação de regionalismos, identidades regionais e de novas-velhas desigualdades tanto a nível global como internacional. As novas formas de manifestação da diversidade territorial à qual está ligada a regionalização, assim como as novas escalas em que se dá a manifestação dessa diversidade, pela relevância da questão regional que não está ligada apenas à realidade concreta que mostra uma nova força das singularidades, mas sim um revigorar dos localismos/regionalismos e das desigualdades espaciais. A mídia também alimenta uma revalorização do “regional”, ainda que ele seja entendido de maneiras as mais diversas. Para alguns, uma nova valorização do regional aparece no próprio bojo da globalização dos mercados e das comunicações, o regional aí sendo interpretado como uma revalorização do que é, da diferença; para outros, a nova “regionalização” seria um contraponto à globalização, via criação de grandes uniões comerciais - como se os mercados comuns não estivessem inseridos numa articulação crescente aos circuitos globais da economia capitalista.

Santa Catarina pertence aos dois grandes eixos de globalização, participando de importante conexão entre outros Estados e outros países. Assim como Santa Catarina é o nó modal do sul a região norte do Estado funciona da mesma forma conectando internamente os corredores no estudo dos mercados, fluxos e contra fluxos e a constante transformação ditada pela necessidade cada vez mais ágil da circulação do capital.

¹⁵⁰ Dados da Palestra realizada pelo Eng. Romualdo Theophanes de França Júnior - Presidente do DEINFRA-SC – sobre INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES do Estado de Santa Catarina 02 e 03/10/2009 – 2º SEINSP – Seminário Estadual de Inspectores Regionais do CREA – Florianópolis/SC.

No estudo dos mercados, fluxos e contra fluxos e a constante transformação ditada pela necessidade cada vez mais ágil da circulação do capital, três corredores de transportes se consolidaram no Estado de Santa Catarina, são eles: corredor litoral, corredor planalto serrano e corredor oeste¹⁵¹.

O corredor litoral apresenta-se como o mais importante, sendo responsável por conexões modais de interligação, terra, mar e ar. A sobreposição destes corredores na região nordeste do Estado de Santa Catarina e as facilidades da localização e a passagem obrigatória tendenciam a cidade de Garuva para Porto Seco fato incontestável. A retro-área do porto de Itapoá deverá se estender até lá por questões imobiliárias de valorização óbvias.

Cadeias logísticas multimodais integradas, corredores de exportação de alta capacidade e eficiência estão sendo planejados, “eixos de integração e desenvolvimento”, com coordenação macroeconômica da infra-estrutura. Estes projetos chamados de estruturantes para o Estado de Santa Catarina são:

- a. Adequação da malha rodoviária do Estado (Plano Diretor Rodoviário)
- b. Eixo Logístico São Francisco do Sul/Baía Babilonga (adequação de acessos rodoviário e ferroviário e duplicação da BR-280)
- c. Eixo Logístico Itajaí – Navegantes (adequação de acessos rodoviário e ferroviário e duplicação da BR-470)
- d. Eixo Logístico do sul do Estado – Imbituba (adequação de acessos rodoviário e ferroviário, duplicação da BR-101, conclusão da pavimentação da BR-282 e implantação/pavimentação da BR-475)
- e. Construção de plataformas logísticas (Araquari e Lages)
- f. Eixo de transporte bi-ocênico

Como citado acima a região nordeste do Estado de Santa Catarina está recebendo projetos principalmente em infra-estrutura, são alguns investimentos provenientes do PAC destinados pelo Governo

¹⁵¹ Estudo de Viabilidade do Sistema Rodoviário e Ferroviário da Secretaria de Transportes e Obras do Estado de Santa Catarina. **Fonte:** DEINFRA-SC.

Federal, os projetos e políticas devem partir do Governo Estadual e Municipal que ainda não estão aparentemente sincronizados em absorver especificamente os impactos que irão atingir as cidades da região¹⁵².

O cenário de crescimento do País e os impactos gerados por todo este processo são conflitantes. O debate que envolve os impactos e sustentabilidade reflete-se diretamente na implantação dos novos projetos em todos os níveis.

Os confrontos judiciais relativos a projetos de grande porte assim como no norte catarinense e como no restante do país parecem estar longe do fim e são várias as ações que tramitam no judiciário. Os projetos específicos para região norte são¹⁵³:

1. Terminal Marítimo Mar Azul - O porto de barcaças da Norsul e da Mar Azul atenderá a Vega do Sul em São Francisco do Sul. A Justiça Federal suspendeu as licenças concedidas pela FATMA. A ação partiu do Ministério Público (Federal e de Santa Catarina), que aponta o IBAMA como responsável pelo licenciamento. Neste momento, os envolvidos estão sendo intimados. As empresas ainda não recorreram. O investimento é de R\$ 42 milhões. **2. Costa Do Encanto** – Teve como referência Projeto Meu Lugar¹⁵⁴. O projeto do governo do Estado previa a construção de uma rodovia cenográfica contornando o litoral até a divisa do Estado do Paraná (além da adoção de programas turísticos) está praticamente paralisado após a Justiça Federal determinar que a ação do Ministério Público contra o empreendimento fosse remetida ao Supremo Tribunal Federal. O MP pediu a suspensão das licenças concedidas pela FATMA. A Justiça Federal quer que o STF decida se o MPF pode participar da ação, pois a União nem outro órgão federal é

¹⁵² Dados da Palestra realizada pelo Eng. Romualdo Theophanes de França Júnior - Presidente do DEINFRA-SC – sobre INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES do Estado de Santa Catarina 02 e 03/10/2009 – 2º SEINSP – Seminário Estadual de Inspectores Regionais do CREA – Florianópolis/SC.

¹⁵³ Informações cedidas pela Secretaria de Desenvolvimento Regional (SDR), Regional Joinville e *A Notícia*, 11/05/08, Editoria: AN Portal, p. 2. (CLIPAGEM).

¹⁵⁴ Projeto Meu Lugar: desenvolvido pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e pelo Governo do Estado. Ao todo, são 30 planos para o desenvolvimento regional - um para cada Secretaria Regional. Fortalecer as identidades locais, destacando uma estratégia de desenvolvimento que valoriza pessoas, e capacidade de produzir riquezas gerando bons resultados para as comunidades.

rêu no processo. Os investimentos são de R\$ 54 milhões - valor de financiamento a ser obtido com a Corporação Andina de Fomento (CAF).

3. Flotflux – Trata-se de um sistema de despoluição do Rio Cachoeira em Joinville. Uma ação do Ministério Público conseguiu da Justiça Federal a suspensão das licenças concedidas pela FATMA: para reiniciar a instalação das estações de tratamento do rio, são necessários relatórios de impacto ambiental e licenciamento pelo IBAMA. Decisão liminar de 2006 que havia paralisado a instalação destas estações. A estação existente seguiu operando e foi desativada em 2007. Pelo menos R\$ 5 milhões foram gastos com o sistema. A Prefeitura promete fazer os estudos ambientais, mas o Flotflux a princípio não volta a funcionar na cidade. O custo do Flotflux é de R\$ 15 milhões.

4. Contorno Ferroviário - A retirada dos trilhos de Joinville era para ter iniciado ainda no ano passado, quando foi escolhida a empresa para a obra orçada em R\$ 54 milhões. Licenças ambientais atrasaram e o DNIT só quer começar a obra após a Justiça Federal se manifestar sobre ação apresentada pelo Ministério Público. O MP é contra a retirada os trilhos porque considera a ferrovia como patrimônio cultural e histórico.

5. Porto De São Francisco Do Sul – As ampliações e modernizações a ser construídas pelo Terminal Santa Catarina (TESC) também foram interrompidas pela Justiça Federal, a pedido do Ministério Público, as obras do berço 302 (ou 301-A, segundo o porto) foram suspensas. Em 1999, houve um acordo com o MP para que dragagens no porto fossem licenciadas pela FATMA com anuência do IBAMA. Ampliações, como a pretendida pela TESC, teriam de passar pelo IBAMA. Neste momento, o IBAMA está analisando o licenciamento. As obras da TESC estão estimadas em R\$ 75 milhões.

5. Porto De Itapoá O porto de Itapoá e o acesso pela SC 415 não fazem parte dos pacotes do PAC, pois se trata de um porto privado financiado pelo BID, mas todo o entorno está sendo reordenado diante da amplitude dos problemas e da importância do setor de transportes para a economia do país. O novo porto catarinense será o portal do sul do Brasil para o mundo encurtando distâncias e economizando tempo nas operações portuárias. Porém o maior investimento portuário da região Norte - R\$ 320 milhões, equivalente ao custo da instalação da GM em Araquari – é alvo de duas ações na Justiça Federal. Em uma delas, o Ministério Público Federal quer a suspensão das licenças concedidas pelo Ibama para a construção do Terminal de Contêineres (TECON Santa Catarina). Mas a obra mediante liminares está em andamento, e deve acelerar assim que o acesso a ele

estiver concluído. **7. Lei de Uso e Ocupação do Solo de São Francisco do Sul** - A lei 587, que ampliou a zona portuária do município, é alvo de ação direta de inconstitucionalidade (ADIN) apresentada pelo Ministério Público em janeiro. O Tribunal de Justiça ainda não se manifestou. O MP alega que a mudança na lei permite a construção de portos em áreas de preservação permanente. O Porto Laranjeiras - ainda sem autorização ambiental - se encaixa nessa nova lei. Outra área em Praia de Paulas, onde o MP acredita que pode ser construído um porto, também foi atingida pela legislação aprovada na Câmara a pedido da Prefeitura no final do ano passado. O investimento no porto de Laranjeiras é de R\$ 100 milhões. Trazer para o plano real estas obras sem condução ordenada continuará resultando em batalhas judiciais intermináveis, à favor e contrárias, estes inúmeros mandados de segurança e denúncias ao MP denunciam problemas no desenvolvimento, andamento e controle dos projetos que acabam travados sem continuidade entre os poderes públicos e o privados. Toda esta teia de interdependências acaba dificultando o andamento emergencial das obras e no final todos perdem. Portanto a confecção dos Planos isoladamente não garante que obras saiam do papel para isto é necessário principalmente manter os níveis de investimentos e dar continuidade nas políticas públicas formuladas.

Quadro 3 - Ações e Deficiências nas Regiões Brasileiras

Infra-Estrutura Portuária do Brasil		
Deficiências e Ações Necessárias		
Deficiências	Investimentos necessários aos Terminais de Contêineres	Interesse da Iniciativa privada em investir
a. Falta de um plano de ocupação racional das áreas portuárias e fluxo eficiente dos diversos tipos de carga.	Foco nos principais problemas das áreas críticas de contêineres, a fim de lidar com o crescimento projetado para 2008:	Setor privado investiu US\$ 615 milhões em áreas de contêineres desde a privatização. O projeto Itapoá é um exemplo das novas iniciativas
b. Investimento Público não suficiente	Santos Requer no mínimo 2000m adicionais de berço e 1 milhão de m2 de retroárea.	
c. Pouca atenção à operação de contêineres, mesmo representando 60% do valor FOB das exportações marítimas	Santa Catarina Requer 1000m adicionais de berço e 700 mil m2 de retroárea.	
d. Questões ambientais: Atraso na aprovação de projetos/melhorias	Manaus Novo porto público fora da zona urbana	
Fonte: Terminais de contêineres no Brasil: situação presente e desenvolvimento 2.007 - 2.010 Aliança - Hamburg Süd - Palestra realizada no Porto de Itapoá em 2007		

3.5 O Porto De Itapoá

Itapoá é uma cidade balneária com vocação predominantemente turística. Seu território anteriormente pertencente ao município de Garuva foi desmembrado e transformado em politicamente independente no final da década de 1980. O acesso à Itapoá era feito pela Estrada da Serrinha aberta em 1957. Estrada esta com a extensão de 27,7 km ligando Garuva a Itapoá posteriormente transformada na SC 415. Itapoá, na divisa de Santa Catarina com o Paraná e a 133 km de Curitiba, 20 km de Joinville e 160 km de Itajaí, terá um dos portos mais modernos do mundo. A idéia do porto, no litoral norte de Santa Catarina, teve início há quase 20 anos lançada por um grupo da iniciativa privada que, acreditando na vocação do lugar, se empenhou em transformá-la em realidade, vencendo a burocracia oficial.

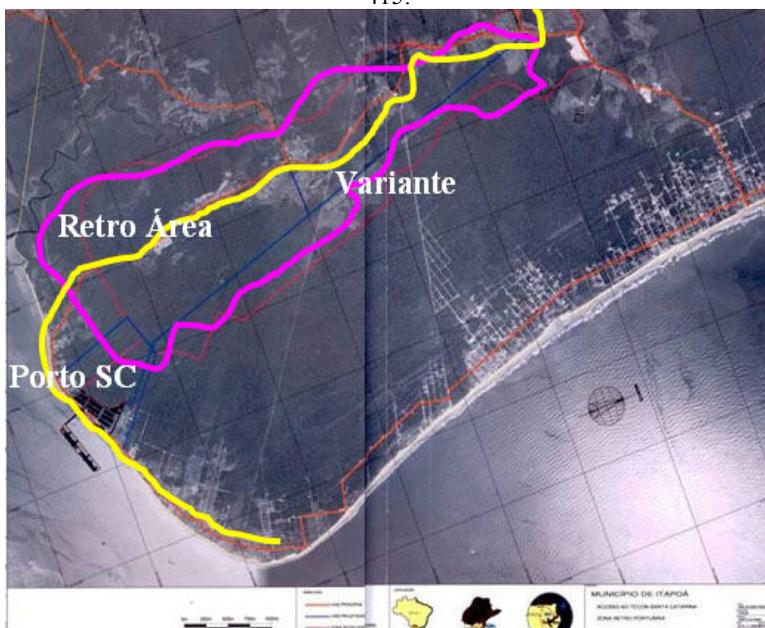
Na década de 90 a empresa Madereira Battistella¹⁵⁵ com sede em São Bento do Sul, adquiriu por três milhões de dólares quarenta e oito hectares na localidade do Pontal em Itapoá. Pretendiam instalar ali um picador para processar cavacos de pinus agregado a um pequeno porto para transportar o material ali processado. A idéia do picador não vingou e foi abandonada depois que a empresa amargou crise financeira com a morte do presidente e fundador. Os filhos que assumiram as empresas preferiram diversificar a produção e todos os pinheirais foram vendidos, fazendo assim com que as intenções para as terras do Pontal

¹⁵⁵ Battistella Emilio Fiorentino Battistella fundou o grupo de empresas Battistella em 9 de março de 1949 com a implantação de uma serraria, na cidade de Lages (SC). Nos anos 70 abriu em Garuva uma das filiais que se espalharam pelo estado de Santa Catarina, nos anos 90 transferiu sua sede para São Bento do Sul.

mudassem seu curso. Surgiu o projeto do Porto Privado que percorreu um longo caminho até sua aprovação, sempre questionado pela população local. Trazer para o plano real esta obra resultou em muitas batalhas, a favor e contrárias, inúmeros mandados de segurança e denúncias ao ministério público foram realizadas, mas por fim, já iniciada a obra deve estar pronta em meados de 2010.

Porém a construção do novo Porto está enfrentando sérios problemas de implantação já que seu acesso por terra, que corta a cidade de Garuva, está sendo realizada pela *Estrada da Serrinha*, atual SC 415 que foi alocada em muitos trechos com mecânica de solo insatisfatória. (*Ver Imagem 23*) O maior investimento portuário da região, na casa de R\$ 350 milhões, é alvo de duas ações na Justiça Federal.

Mapa 17 - Região da Retro área do Porto de Itapoá e o acesso pela SC 415.



Fonte: Google Earth - Destaque Desenho Dione Romanzini

O acesso ao Porto será a princípio pela SC 415 (Rodovia Máximo Jamur) que tem início em Garuva no entroncamento com a BR-101 até a divisa com o Paraná. Na altura do Km 11 na localidade de Minas Velhas onde deixa a SC 412 (Rodovia Máximo Jamur) ligando com SC 415, adentrando e se sobrepondo a antiga estrada da serrinha estendida até Itapoá. (*Ver Mapa 03*) Portanto o acesso sofrerá um desvio de 8 km, aqui denominado variante que não passará pela cidade de Itapoá, desembocando direto dentro da retro área do Porto que contará inicialmente com 350 mil metros quadrados.

Imagem 23 - Vista área - Área do porto no Pontal da Figueira em Itapoá.



Fonte: TECON (Aliança Itapoá.)

Imagem 24 – Estrada da Serrinha – Mata Atlântica



Fonte: Rede brasileira para conservação dos recursos hídricos e naturais Amigos das Águas – ADA

O Porto Santa Catarina como consta do projeto receberá cargueiros com capacidade inicial de até 8.000 TEU's ou maiores ainda, navios que estão em fase de projeto.

Imagem 25 - Vista área - Área do porto no Pontal da Figueira em Itapoá



Fonte: TECON (Aliança Itapoá.)

O novo porto batizado de Santa Catarina será um “*Hub Port*”¹⁵⁶. O “*Hub Port*” de Itapoá está sendo construído em uma vasta área de terras, onde há um século a Marinha Brasileira tencionava construir uma base naval para a proteção da costa. Fica na baía da Babitonga, próximo do antigo Porto de São Francisco do Sul. (*Ver Imagens 24 e 25*)

¹⁵⁶ “*Hub port*”: ou porto de transbordo é um porto concentrador de cargas e de linhas de navegação. O termo decorre das estratégias de aumentar o tamanho dos navios, concentrarem rotas e reduzir o número de escalas adotadas pelas principais companhias marítimas, notadamente a partir dos anos noventa. “*hubs*” não necessitam das cidades como apoio para seu funcionamento. <http://www.guiadelogistica.com.br/ARTIGO278.htm> .

A profundidade perto da costa chega a 28 metros. Portanto a escolha do local não foi por acaso. Os três berços de atracação serão ligados por duas pontes, ficando a uma profundidade de 16 metros, podendo receber navios de grande porte com carga superior a seis mil contêineres. Nenhum porto do sudeste e sul brasileiro tem essa capacidade conforme mostra a carta náutica da Capitania dos Portos de São Francisco do Sul.

O porto de Itapoá movimentará apenas cargas em contêineres para as embarcações pelo sistema “*offshore*”,¹⁵⁷ através de uma ponte, que avançará até a água onde os navios atracarão. (*Ver projetos do porto nas imagens 32 e 33*)

O sistema “*Offshore*”, não necessita de terra firme como base para atracação, ou seja, ele não é desta ou daquela cidade, deste ou daquele país, sua pátria é o capital puro e simplesmente. Ele depende muito da sua constituição e dos seus objetivos legais, podendo executar todas as atividades de carga, descarga e operacionais, sempre que os produtos resultantes das operações não sejam disseminados dentro das fronteiras do país. Os lucros de qualquer operação, que obedecerem a essas disposições, não são necessariamente tributados em favor da cidade ou país que abriga o porto “*Offshore*”.

A característica que determinou como “*Offshore*” o porto de Itapoá é justamente seu afastamento da terra firme. Terá pontes que sairão do pátio de contêineres suspensas sobre a praia, modelo escolhido pelo menor impacto ambiental (já que não há construções junto à praia nem barreiras à corrente marítima) e pelo menor custo de manutenção. Não há interferência na praia cuidado para não se alterar a corrente

¹⁵⁷ **Offshore**”: É uma entidade portuária ou não, situada no exterior, sujeita a um regime legal diferente, “extraterritorial” em relação ao país de domicílio de seus associados. Mas a expressão é aplicada mais especificamente a sociedades constituídas em “paraísos fiscais”, onde gozam de privilégios tributários (impostos reduzidos ou até mesmo isenção de impostos). E isso só se tornou possível quando alguns países adotaram a política da isenção fiscal, para atrair investimentos e capitais estrangeiros. **Fonte:** <http://www.portogente.com.br>

marítima, que causa assoreamentos eliminando o custo com dragagens constantes como ocorre no vizinho porto de São Francisco do Sul¹⁵⁸.

A capacidade do novo porto terá Movimentação de 500 mil contêineres a partir do primeiro ano e 1.000 mil unidades em cinco anos contra os 700 mil contêineres que movimentam São Francisco, Itajaí e Imbituba juntos.

Em se tratando do escoamento de mercadorias pelos portos de Santa Catarina percebe-se que o novo porto em Itapoá virá, em nível regional, em boa hora, pois poderá absorver de imediato as deficiências do velho porto de São Francisco do Sul, já muito comprometido em sua operacionalidade. Percebe-se comparativamente que o Porto de São Francisco do Sul foi gradativamente perdendo sua capacidade de carga, reflexo dos problemas referente ao processo de modernização, que se arrasta por décadas, e a necessidade de dragagens não realizadas por impedimento de órgãos ambientais é uma das agravantes no travamento do sistema.

IMAGEM 26 – 3D Porto Itapoá



Fonte: www.revistaportuaria.com.br

IMAGEM 27 - Construção do Porto – Fase I



Fonte: www.newslog.com.br

¹⁵⁸ Informações Técnicas da empresa Battistela e Tecon na pessoa do Sr. Hildo Battistela (Presidente do Grupo TECON).

IMAGEM 28 - Construção do Porto
- Fase I



Fonte: www.codesa.gov.br

IMAGEM 29 - Construção do Porto
- - Fase I



Fonte: newscomex.com.br

IMAGEM 30 - Construção do Porto
- Fase I



Fonte: www.vedacit.com.br

IMAGEM 31 - Construção do Porto
- Fase I



Fonte: www.bemparana.com.br

IMAGEM 32 - Layout Terminal do Porto S.C. (vista 1) - Itapoá



IMAGEM 33 - Layout Terminal do Porto S.C. (vista 2) – Itapoá



Fonte: Aliança Itapoá.

O caos portuário que o país atravessa, com a extinção da PORTOBRÁS e o jogo de empurra/empurra nas atribuições e obrigações das competências leva a crer que o setor ainda está longe de se tornar eficiente. Hoje o país conta com portos federalizados, municipalizados, estadualizados, arrendados e explorados pela iniciativa privada coroadando este processo o de Itapoá que será totalmente privado.

As operações deste terminal dependerão da rapidez do Estado na pavimentação asfáltica do trecho de Garuva a Itapoá. As opções de acesso ao Porto Santa Catarina são dois, sendo que um passa por Garuva (em construção) e o outro por Joinville pelo bairro espinheiros. Este último fica prejudicado pela ligação sobre o canal por balsa e o acesso que passará pelo meio do tecido urbano já bem mais populoso que de Garuva. A ligação por Joinville foi temporariamente afastada, cogita-se uma ponte, porém a proposta necessita de um estudo mais aprofundado, levando-se em conta, viabilidades, vantagens e desvantagens, impactos e impedimentos ambientais.

Imagem 34 -Vista do Aeroporto de Joinville.



Imagem 35 -Acesso a praiha da Vigorelli em Joinville



Fonte: SDR – Joinville

Imagem 36 - Acesso ao Porto de Itapoá via Prainha da Vigorelli até a Vila da Glória via Ferry-Boat.



Imagem 37 - (Braço Baía da Babitonga) Lado esquerdo prainha da Vigorelli, Ille, lado direito Vila da Glória ao fundo



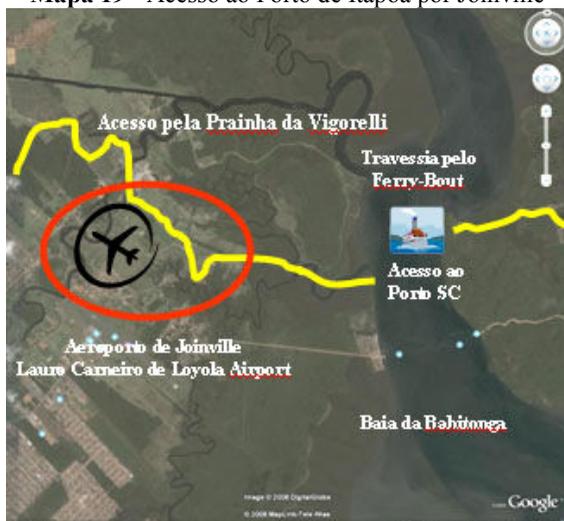
Fonte: Fotoiagem

Mapa 18 - Acesso ao Porto de Itapoá por Joinville



Fonte: Google Earth – Ilustração Dione Romanzini

Mapa 19 - Acesso ao Porto de Itapoá por Joinville



Fonte: Google Earth –Ilustração da autora

Mapa 20 – Localização e distância entre os Portos de Itapoá e São Francisco do Sul.



Fonte: Google Earth - Destaque Desenho Dione Romanzini.

A passagem por Garuva então é a única possível, mas ao que tudo indica a escolha do local para o traçado de correção da SC 415 não foi o mais acertado. A empresa que venceu a licitação, (Fortunato Ltda) não está conseguindo cumprir os prazos estabelecidos em cronograma, fato explicado pela grande quantidade de chuvas e a precariedade do solo (mangue) encontrado no trajeto, problemas que poderiam ter sido evitados. A falta de comunicação entre comunidade e órgãos executivos se mostrou prejudicial para o processo. A população local é profunda conhecedora das mecânicas de solo do sítio e isto não foi considerado.

Para um melhor entendimento quanto às condições operacionais do novo porto em Santa Catarina comparativamente apenas no norte e nordeste do Brasil encontramos portos com calados mais profundos, porém a profundidade do cais acostável sozinho não capacita o porto para receber os maiores cargueiros que chegam a medir 12,5 m de profundidade de casco, outros itens como canal de acesso e da bacia de evolução são determinantes para a qualificação dos portos. Informes da TECON/Batistela sobre a situação geográfica privilegiada, o porto de Itapoá, não exigirá de início investimentos em dragagens. Será um porto natural, o primeiro privado do Brasil, sem nenhuma interferência estadual ou federal na sua administração, fato também que dependendo dos contratos firmados poderá causar também muitas divergências.

Se Itapoá terá um portal marítimo desta magnitude para o mundo, Garuva se tornará o portal regional terrestre para o novo porto ditado pela geografia como único acesso economicamente viável no momento. Será um importante elo de conexão entre a BR 101 e o Porto, tendo papel imprescindível neste processo.

Calcula-se que passarão pelo coração da cidade de Garuva, no 1º ano de atividade, pela SC 415 em torno de 800 (oitocentas) a 1.000 (mil) carretas contêineiras dia. O que não seria problema para uma auto-estrada planejada para este fim, mas em se tratando de uma avenida urbana de mão única e estreita significaria uma fila constante e interminável de carretas e muitos acidentes. (*Ver Imagem 21*)

Atualmente o CONCIGA discute com a câmara de vereadores a municipalização do trecho da SC 415 que corta a cidade ao meio. A municipalização daria a cidade o poder de aceitar ou não o tráfego pesado no centro, mas interesses do Estado e do Município são conflitantes quando o assunto se refere aos domínios de um e de outro.

A falta de um planejamento estratégico regional que atenda a realidade da cidade objeto deste estudo e se integre ao plano diretor participativo de Garuva, parece ser no momento o problema de maior relevância para a cidade.

Em se tratando de governos o sistema parece não fluir como deveria. Já a iniciativa privada tem todo um planejamento pronto das atividades em todos os níveis uma pequena amostra está explicitada no (*Quadro 03*) onde as ações em Santa Catarina aparecem em destaque.

4. OS AVANÇOS E CONFLITOS DO PDP DE GARUVA

4.1 O Plano Diretor Participativo de Garuva. (P.D.P.)

A lei complementar nº 31/2006, cap I, Art 3º, descreve os princípios do Plano Diretor Participativo do Município de Garuva, onde define as funções sociais da cidade; a função social da propriedade, igualdade e justiça social e gestão democrática e participativa.

Diferente dos Planos Diretores elaborados no passado, a nova proposta surge então da construção de um planejamento participativo no que deveria englobar a totalidade do município, formatando praticamente um manual do “*bem viver das cidades*” que em um primeiro momento parecia ser perfeito.

“ler a cidade” é primeira etapa de elaboração de um Plano Diretor. Nesta etapa, trata-se de identificar e entender a situação do município – a área urbana e a área rural, seus problemas, seus conflitos e suas potencialidades. [...] E diferente do processo tradicional de construir diagnósticos, a atividade de “ler a cidade” não é leitura exclusiva de especialistas, e pressupõe olhares diversos sobre uma mesma realidade¹⁵⁹

A população, antes à margem do processo, busca acesso aos serviços públicos e faz do espaço urbano e rural o cenário das histórias vividas. As leituras comunitárias podem ser um eficiente instrumento na busca, identificação e reunião dos registros da memória das pessoas,

¹⁵⁹ BRASIL. Ministério das Cidades. Livro Plano Diretor - Anexo H Ações Municipais: "Critérios de Elegibilidade e Roteiro Básico para Elaboração e Revisão de Planos Diretores Municipais Participativos" P. 08.

apontando elementos da cultura e da vivência, o que permitiria a construção de releituras de discussões coletivas dos conflitos, problemas e potencialidades do município.

A cidade de Garuva, cumprindo as exigências do Estatuto das Cidades, realizou todas as reuniões nas comunidades, mas a sociedade cansada de não ter voz preferiu se conformar se mantendo a margem da discussão, considerando a importância do evento, a participação efetiva foi modesta não atingindo 4% (quatro por cento) da população.

É fato que o PDP de Garuva, aprovado pela Lei Complementar Nº 31/2006¹⁶⁰, do qual a pesquisadora acompanhou as fases de elaboração, atuando posteriormente como presidente do Conselho da Cidade de Garuva (CONSIGA)¹⁶¹, foi condição que permitiu visualizar a tradução das leituras técnicas e comunitárias do processo de ordenação ainda que o PDP não esteja sendo aplicado de modo a atender as expectativas da população. O empenho e dedicação em tornar o sonho de cidade economicamente promissora e na incessante busca de colocar na prática a teoria, nos muitos desafios a cerca de fazer valer as novas determinações impostas pelo PDP de Garuva, considerando a rápida transformação do cenário da cidade, resultou em subsídios importantes para atingir os objetivos desta pesquisa.

¹⁶⁰ LEI COMPLEMENTAR Nº 31/2006 “Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo do Município de Garuva e dá outras providências”. JOÃO ROMÃO, Prefeito Municipal de Garuva, estado de Santa Catarina, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei, faz saber a todos os habitantes deste município que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona a seguinte Lei Complementar; Art. 1º - Em atendimento às disposições constantes do art. 182 da Constituição Federal, do Capítulo III da Lei nº. 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade, fica aprovado, nos termos da presente Lei, o Plano Diretor Participativo do Município de Garuva, devendo suas regras serem observadas pelos agentes públicos e privados, que atuam no Município de Garuva, na construção e gestão da cidade. Art. 2º - O Plano Diretor Participativo do Município de Garuva, abrangendo a totalidade do território, é o instrumento básico da política de desenvolvimento territorial do Município e integra o processo de planejamento municipal, devendo o Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e o Orçamento Anual, incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas.

¹⁶¹ DECRETO Nº 92/2007 “Dispõe sobre o Regimento Interno do Conselho da Cidade de Garuva e dá outras providências.” João Romão, Prefeito Municipal de Garuva, estado de Santa Catarina, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei, em conformidade com a Lei nº 31/2006 artº 154 do Plano Diretor Participativo, referendando a decisão do Conselho da Cidade em reunião realizada no dia 17/10/2007.

Analisar a cidade sob a ótica da população parecia ser o caminho necessário para o entendimento da dinâmica das transformações da paisagem do município remetendo ao reconhecimento dos conflitos resultantes das distintas maneiras de ver a paisagem, pois os grupos sociais se baseiam em crenças, valores e interesses diferenciados.

O objetivo da realização das leituras comunitárias foi, portanto, visualizar a cidade que se tem, a partir de questões presentes na escala da comunidade e do bairro, aonde não deveria ser esquecido de integrá-las com a escala maior. Na condução das leituras ateu-se a população ao que se tem, ignorando em muitas vezes a expressão dos anseios que seria a cidade que se quer.

Este manual do bem viver nas cidades revela o maravilhoso paraíso onde todos vivem bem, tudo é controlado e aplicado conforme as necessidades dos cidadãos descritas ali de forma simples. Tudo parecia obvio com funcionamento lógico na teoria, porque quando a prática se fez necessária iniciou-se um processo de bloqueios, em um grande emaranhado de entraves políticos.

Notadamente, surgem questões relativas às relações (global e local) e sua dimensão espaço/temporal, (tanto no que diz respeito à implantação do empreendimento portuário, quanto às expectativas empresariais de resultados imediatos) que geralmente a participação popular não supera sozinha.

Em se tratando de “escala maior” a confecção do novo plano diretor articulou de forma tradicional os domínios do território municipal, mas não considerou futuras alterações decorrentes da influência do conjunto regional que atualmente se integra, procedente de agentes externos, como o novo porto na baía da Babitonga principal fator externo de alteração urbana em construção na vizinha cidade balneária de Itapoá.

O Plano tentou captar a cidade descrita mais que uma forma física, sobretudo, integrando ainda uma imagem fragmentada de uma ordem sempre questionada, que deveria ser mais que uma paisagem ou de um conceito. Como paisagem, a imagem da cidade é um cenário, um descortinar de signos e sentidos. Como conceito, é um mar de saber com muitas redes lançadas na busca do poder, pois saber é poder.

*A temática saber/poder baseada particularmente na contribuição de Michel Foucault, denota que o poder não é algo que se toma ou se dá, se ganha ou se perde. É uma relação de forças. Circula em rede e perpassa por todos os indivíduos*¹⁶².

Sendo assim, oficializar e implementar o PDP, que antes mesmo de ser colocado em prática já necessita de alterações (principalmente nas questões de ocupação e uso do solo urbano) não está sendo tarefa fácil. Conforme Decreto nº 5.031, de 2 de abril de 2004 e Decreto nº. 60, de 16 de julho de 2007, o “Conselho da Cidade” foi criado, eleito e empossado e hoje se depara com a dolorosa tarefa de fazer valer suas atribuições. Os dirigentes municipais acostumados a resolver tudo em gabinete, sem fiscalização, hoje relutam em transferir o que é de direito da população, participar das decisões e resoluções da cidade, efetivamente através do “Conselho da Cidade”. Os prazos dos Planos complementares estão vencidos e a situação complicada, pois sem planos não há como fazer previsões de futuro, muito menos como planejar a cidade de forma ordenada.

*Em primeiro lugar, a definição de um projeto de futuro só é eficaz se mobilizar, desde o seu momento inicial, os atores públicos e privados e concretizar-se em ações e medidas que possam começar a implementar-se de imediato. Somente assim verificar-se-á a viabilidade do plano, gerar-se-á confiança entre os agentes que o promovem e poder-se-á construir um consenso público que derive numa cultura cívica e num patriotismo de cidade. Esta será a principal força de um plano estratégico.*¹⁶³

¹⁶² FOUCAULT, Michael. *Estratégia, poder-saber*. Rio de Janeiro: Forence, 2003.

¹⁶³ BORJA, J.; CASTELLS, M. *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*. Madri: Taurus/Pensamiento, 1997, p. 126.

Os órgãos públicos descumpriram a própria lei aprovada e regulamentada, perdendo todos os prazos para confecção dos planos complementares. O que são, então, os Planos Complementares? Nada mais do que a parte prática do Plano Diretor. Os planos complementares trazem o PDP para a realidade do dia a dia da cidade, incorporando os desejos da população local traduzidos das leituras da Cidade.

Foram abordados doze temas principais no desenvolvimento e debate do plano, portanto abaixo serão demonstradas as questões debatidas, porém não tendo andamento pela falta dos planos complementares, que foram eles:

Questões do perímetro urbano, que abordaria a adequação da delimitação atual da área da cidade. Os Planos Complementares que atenderiam estas questões são: **Zoneamento da Macrozona Rural e Revisão dos Códigos de Obras, de Postura e Tributário**. (Ver cronograma do plano diretor nos anexos). Nas discussões a população se ateve ao problema das áreas agrícolas enquadradas como urbanas. O questionamento se manteve em o porquê de grandes áreas afastadas do centro, ocupadas apenas por agricultores, foram enquadradas como urbanas, o poder público por sua vez não explicou a decisão e também não fez a revisão tributária que teve seu prazo vencido em 2007, os impostos cobrados nestas áreas tem o mesmo coeficiente aplicado para o centro da cidade, obrigando os proprietários a entrar com recurso de revisão todos os anos. Outros assuntos importantes como as regiões do Quiriri assumida por Joinville foram debatidas. O acesso ao bairro é feito pelo município vizinho, o bairro está abandonado pelo poder público que alega não ter condições de mantê-lo pela distância. O questionamento e discussão têm urgência, pois Joinville está assumindo o território colocando em risco a propriedade legal de Garuva. Também as regiões de fronteira com Itapoá não foram debatidas. No que diz respeito ao caminho para o Porto, estas áreas também deveriam ser reavaliadas e definidas com usos diferenciados, pela eminente chegada de empresas de estocagem de contêineres. Tem urgência também a revisão fundiária da área, pois a maioria destas áreas não possui documentação de propriedade.

Questões do social: deveriam abranger aspectos relativos à cidadania, aos valores culturais dos diferentes grupos, à organização social, ao acesso à vida urbana, à segurança, ao convívio e integração

entre os moradores e aos espaços destinados ao uso público. Os Planos Complementares que atenderiam estas questões são: **Plano Municipal de Assistência Social, Plano Municipal de Habitação e Regularização Fundiária e Definição das ZEIS**. A abordagem se ateu à formação de favelas em áreas de preservação, não sendo citada, por exemplo, segurança, o que seria importante, considerando o fato que Garuva é rota do tráfego, que se utiliza do nó viário e marítimo para disseminação das drogas. Algumas ações estão sendo realizadas, mas sem apoio do plano específico, bolsa família e o CRAS – Criação do Conselho de Alimentação e Saúde, ações isoladas cumprindo exigências federais no repasse de verbas, que não deveriam acontecer sem o cumprimento da lei e execução do plano que complementa o PDP da cidade.

Questões do desenvolvimento econômico – turismo: a discussão teve enfoque na obtenção de emprego e renda pela atividade turística, abarcando temas como, a promoção de infra-estrutura necessária, a apoio à atividade e as áreas de interesse turístico que deveria ser documentado e aprovado no **Plano Municipal de Desenvolvimento do Turismo**.

Agricultura: correlaciono-se à obtenção de emprego e renda através do plantio e comercialização de produtos agrícolas, e temas análogos que deveria ser documentado e aprovado no **Plano Municipal Agropecuário**.

Pesca: referiu-se à obtenção de emprego e renda e temas relacionados aos setores secundários e terciários da economia que deveria ser documentado e aprovado em continuidade ao **Plano Municipal Agropecuário** abrangendo também o “**Código Municipal de Meio Ambiente**”.

Indústria/Comércio/Prestação de Serviços: apontou para obtenção de emprego e renda e temas relacionados aos setores secundários e terciários da economia. Com a chegada das indústrias e dos serviços rebocadas pelo porto foi determinando uma cidade que está em processo acelerado de transformações. A limitação do debate do PDP permaneceu apenas enquanto áreas pré-estabelecidas em um macro-zoneamento genérico. Deveria ser documentado e aprovado em conformidade ao Plano da **Indústria, Do Comércio e Da Prestação de Serviços**

Questões de saneamento básico: foi direcionado às questões de salubridade dos distintos locais, evocando assuntos como, coleta de lixo, tratamento de efluentes, abastecimento de água tratada, drenagem das águas pluviais, higienização das áreas públicas e privadas e controle de zoonoses. Deveria ser documentado e aprovado em conformidade ao **Plano Municipal de Saneamento Básico** com abrangência no “**Código Municipal de Meio Ambiente**”.

Questões Ambientais: referiu-se ao meio-físico natural, aos aspectos da paisagem natural e à legislação pertinente. Deveria estar especificado no Plano que trata o “**Código Municipal de Meio Ambiente**” abrangendo **Plano Municipal de Mineração, Elaboração Estudo sobre as áreas de Risco, Estudo Área de Ocupação Restrita, Estudo Área de Ocupação Restrita 2, Regularização do direito de superfície, Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e do Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV)**.

Questões de Infra-estrutura: relacionaram-se às obras para organização e funcionamento do município, tais quais: pavimentação; manutenção e abertura de vias, iluminação pública, implantação de rede telefônica, construção e manutenção de pontes, entre outros. Neste item a SC 415 não foi debatida, principal assunto atual, portanto principal problema da cidade onde se refere aos acessos, ou seja, os fluxos passantes. Na época dos trabalhos para realização do PDP de Garuva não foi contemplado nas discussões das leituras técnicas e comunitárias a questão da instalação do futuro porto, ele nem ao menos é citado. As discussões limitaram-se ao território de Garuva, obviamente por ser um plano municipal e não regional, mas o fato do PDP se mostrar ultrapassado está justamente não no porto em si que estará em Itapoá, mas nos acessos a ele, que terão passagem obrigatória por Garuva. Abordagens de estratégias na qualificação dos recursos e das infra-estruturas nos diferentes sistemas urbanos a que Garuva venha a pertencer, a competitividade e a capacidade de proteção suficiente para atrair novos fluxos e/ou aumentar a sua capacidade de organização e as políticas de desenvolvimento sustentável não foram avaliados no processo. Deveria ser documentado e aprovado no **Plano Municipal de Transporte, tráfego e Sistema Viário** em conformidade com a **Política Municipal de Promoção da Infra-Estrutura Básica**.

Questões de educação: direcionaram-se aos aspectos qualitativos e quantitativos relacionados ao ensino, com infra-estrutura necessária à atividade, qualificação dos professores e promoção de

capacitação profissional. Deveria ser documentado e aprovado no **Plano Municipal de Educação**.

Questões de saúde: refletiram-se feições do sistema público de saúde no que diz respeito ao atendimento e à infra-estrutura. Deveria ser documentado e aprovado no **Plano Municipal de Saúde**.

Questões históricas: arrolaram-se aspectos do uso e ocupação do município ao longo do tempo, com ênfase a elementos de valor histórico/cultural. Estas questões foram amplamente discutidas nos trabalhos do PDP, mas infelizmente ficaram arquivadas. Deveria ser documentado e aprovado no **Plano Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Cultural e Arquitetônico**.

Portanto apesar dos temas amplamente discutidos o PDP novamente se estabeleceu como impraticável, e a voz do povo abafada. Aonde a Cidade, antes de qualquer coisa, deveria cumprir sua função social atribuindo o direito à cidade para todos, promovendo justiça social, redução da pobreza, erradicação da exclusão social, redução das desigualdades sociais e da segregação sócio-espacial, não está funcionando com tal. A falta de continuidade e desenvolvimento dos Planos Complementares muitas vezes pela falta de recursos dos órgãos públicos ou por desinteresse da população paralisa todo o processo impedindo o planejamento da cidade como um todo. Percebe-se então que questões ligadas a fluxos, infra-estruturas e relações regionais não foram tratadas adequadamente ou simplesmente ignoradas.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Identificar e planejar fluxos e contra fluxos, antecipando o diagnóstico do futuro sufocamento ao ambiente urbano com o vai e vem de carretas contêineiras passando pelo coração do município de Garuva se mostrou urgente. Cidade Passagem nó viário obrigatório, a mercê de todos os problemas típicos de uma cidade portuária, porém sem mar, considerando os impactos a que ela estará exposta desde já com a construção do Porto de Itapoá, demonstra que tudo deverá ser reavaliado tanto, no que se refere a questões ambientais, desenho urbano, bem como, a própria dinâmica da cidade.

Itapoá sedia a instalação do novo porto dando seqüência ao projeto do complexo portuário da Baía da Babitonga, porto que promete ser o maior do sul e sudeste do Brasil com equipamentos de alta tecnologia ancorando os futuros gigantes do mar, e isto já é fato irreversível.

A localização isolada do Pontal em relação a cidade de Itapoá portanto não impedirá o funcionamento do porto. Qualquer cidade no percurso até ele poderá suprir a demanda dos serviços necessários como oficinas, postos de combustível, restaurantes, hotéis, e toda gama de serviços destinados a caminhões e motoristas.

Analisando a localização das cidades envolvidas e os acessos, fica claro que o funcionamento do porto não irá interferir na dinâmica da cidade de Itapoá tanto quanto interferirá na cidade de Garuva traduzidas pelos fluxos passantes. Garuva não é propriamente uma cidade portuária, mas detém neste caso a passagem principal de ligação até o porto, e será tratada como tal, independente do grau de importância da atividade portuária para as economias municipais.

Sendo assim independente de sua área de domínio portos exercem impactos de vizinhança significativos no meio ambiente urbano e natural atingindo todo seu entorno e isto deverá ser considerado em 1º

plano. As facilidades da localização e a passagem obrigatória por terras garuvenses tendenciam a cidade para Porto Seco fato incontestável, comprovada pela grande procura de áreas para instalação dos mesmos.

Na atualidade a vocação de Garuva como passagem se confirma quando milhões de pessoas atravessam a cidade anualmente sem ao menos saber seu nome. O município continua como passagem para aqueles que seguem com destino às cidades litorâneas, ao sul de Santa Catarina e às terras gaúchas. Em sentido leste/oeste, é também via de acesso às praias de Guaratuba e Itapoá. Hoje, esta pequena localidade do nordeste do estado receberá também todo o fluxo de cargas que abastecerá o novo porto na vizinha Itapoá.

Conforme as projeções estatísticas do IBGE, Garuva em 10 anos, contará com a 3ª (terceira) posição das cidades com maior índice de crescimento no Estado de SC, perdendo apenas para Joinville e Araquari. A projeção prevê um salto dos atuais aproximados 14 mil para 40 mil habitantes em 2020.

Uma cidade que cresce sem ter sequer um garuvense de nascimento há 12 anos. A última criança a ter registro de nascimento em Garuva foi de 1996¹⁶⁴. O único hospital da cidade fechou naquele ano. Tempos depois, uma criança nasceu quase na divisa com Joinville. Conduzida ao hospital em Pirabeiraba (Sub-Distrito de Joinville), a criança foi registrada como joinvilense. Oficialmente, Garuva permanece sem novos gentílicos garuvenses desde então.

A pequena cidade não tem hospital, mas tem eleições. Não tem cinema, nem museu, mas tem eleições. Não tem faculdade, e elege prefeitos. Um taxista reclama: “A cidade não tem mais praça, está abandonada, pois virou *bôca de fumo*. Até a igreja tem grades. Garuva já não é a mesma”.

Reflexos do processo portuário que se inicia. A cidade cresce independente de ter novos garuvenses nascendo todos os dias, pois eles estão nascendo em Joinville e lá mesmo sendo registrados.

As muitas ofertas de emprego trazem gente de todo canto do país, significativa quantidade de indústrias se instalaram no município nos últimos 10 anos, porém a administração pública não produziu

¹⁶⁴ Dados fornecidos pela P.M.G., secretaria de Saúde.

moradias, escolas, saneamento entre outras coisas com a mesma velocidade. A cidade se deteriora rapidamente.

Desta feita, o futuro indica um eminente caos urbano caso nada seja feito para amenizar os efeitos do futuro porto na pequena cidade passagem, a reflexão sobre estas ameaças coloca-se como fundamental para a compreensão e construção de alternativas ao processo que se configura. A harmonia entre o desenvolvimento econômico portuário e a proteção ao meio ambiente será determinante para garantir uma cidade ordenada, inclusive e principalmente porque está na rota de acesso ao porto. Planejar uma cidade sustentável em conjunto com as atividades portuárias está intimamente refletido na qualidade de vida da comunidade que estão próximas ou em seu entorno. Questões fundamentais na busca de entendimentos sobre a produção do espaço urbano como forma de organização caracterizando o saber e poder local, articulando o local, regional e global.

A participação do Porto e da Cidade portuária no processo de implantação e manutenção dos Planos de Gerenciamento Costeiro é fundamental por dois motivos básicos: 1) a eficácia dos planos dependerá da ação local, tanto para o monitoramento das condições ambientais na zona costeira, como nas ações corretivas e preventivas preservação ambiental; 2) os planos podem criar restrições ao desenvolvimento econômico local, havendo, portanto, a necessidade de serem examinados e implantados com cautela pelos envolvidos, uma vez que poderão afetar a relação porto-cidade e a expansão urbano-portuária.

Assim, com base nessas informações e na necessária gestão democrática de todo o processo¹⁶⁵, os coordenadores do plano diretor do município de Garuva deverão criar a cidade desejada, sem ignorar a existência do porto no município vizinho de Itapoá e as questões de desenvolvimento regional, ordenando assim o pleno desenvolvimento das diversas áreas do município, a fim de reduzir, ou mesmo eliminar, os conflitos ambientais, sociais e econômicos. Uma visão recíproca

¹⁶⁵ Art.43 da Lei 10.257/2001 – “Para se garantir a gestão democrática da cidade, deverão ser utilizados, entre outros, os seguintes instrumentos: I – órgãos, colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal; II – debates, audiências públicas e consultas públicas; III – conferências sobre os assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal; IV – iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.”

também deve ser adotada pelo porto ao elaborar o Plano de Desenvolvimento do Porto – PDZ.

Somando à criação de um plano diretor que seja viável, cabe ainda criar instrumentos de controle público que promovam fiscalização, autorizações e licenças de obras dentro das regras estabelecidas. Assim, em parceria com o plano diretor, devemos desenvolver códigos de edificações e de posturas que garantam a eficácia das diretrizes de desenvolvimento do município, além dos consórcios previamente estabelecidos com os municípios vizinhos, Itapoá e Joinville.

Por fim, cabe esclarecer que o plano diretor, mais que um instrumento, é um processo contínuo de planejamento, visto que a dinâmica urbana se renova a cada dia. Assim, é necessário que o plano diretor seja atualizado, sempre que o contexto regional assim o exigir, para que as decisões do poder público reflitam em benefícios de uma cidade mais humana e segura.

Com base neste estudo, pode-se concluir que a construção de um plano diretor eficiente e eficaz é sustentada pelo conhecimento apurado da realidade urbana e portuária, bem como comprometida com soluções integradas, num projeto porto-cidade que respeite os direitos e garantias dos cidadãos, equilibrando questões sociais, meio-ambiente e desenvolvimento econômico.

O Desenvolvimento local, apoiado nos pontos positivos, caso seja planejado e ordenado, prevê a geração de empregos, a melhoria da qualidade de vida para todos e a criação de condições para o crescimento econômico dessa determinada região. Os portos se articulam com outros territórios e têm deixado de ser somente um ponto de conexão água-terra-água, devido às mudanças tecnológicas dos transportes e às rápidas mudanças dos processos produtivos, que refletem uma divisão internacional do trabalho. Mas, a grande questão que se coloca é se o porto deve ser uma extensão da lógica de produção de empresas ou se deve entendê-lo como potencializador do desenvolvimento da própria economia local e/ou regional.

O cuidado está em ordenar regras de convivência urbanas não conflitantes e evitar problemáticas relações entre porto-cidade descritas que poderá se estabelecer muito rapidamente.

A integração porto-cidade é um dos veículos fundamentais para garantir a sustentabilidade das cidades portuárias. O porto, ao contribuir para solucionar os problemas urbanos, resolverá também alguns

problemas portuários como, por exemplo, a poluição, o desenvolvimento de serviços voltados à atividade portuária, novas áreas para expansão das atividades portuárias, a revitalização das áreas não-operacionais, apoio aos programas de prevenção de riscos ambientais, questões essas fundamentais para a manutenção das relações entre ambos.

O atendimento aos principais desafios que se apresentam como a globalização, novas formas de organização produtiva, sustentabilidade global, inclusão social e as novas formas de desenho urbano como atributo para uma democracia mais participativa, estão entre os desafios à compreender na situação específica da pequena cidade pesquisada antevendo seu verdadeiro papel no desenvolvimento regional e local.

Os impactos tendem, portanto, a extrapolar o local, abrangendo áreas muito mais amplas, a partir dos territórios configurados pelos sistemas de transporte e comunicação e pelas grandes operações industriais.

Com estas considerações finalizo voltando ao início desta dissertação entendendo que a Cidade de Garuva aqui representada diverge bastante do referencial teórico abordado. A mancha urbana de aproximados 14.000 mil habitantes não é compatível com todo o processo analisado. Percebemos agora que a cidade de Garuva não é mais aquela inicialmente analisada, ela é de fato muito mais que uma cidade de passagem, uma cidade extrapolando todos os limites e divisas visíveis. Seus espaços na realidade estão sendo projetados em escritórios fora de seu território. Empresas multinacionais e de navegação resolvendo o futuro do lugar, definitivamente alheios a cidade.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AB'SÁBER, Aziz Nacib. *Litoral do Brasil*. São Paulo: Metalivros, 2001.

ARRAIS, Teden P. A. *As imagens da cidade e a produção do urbano*. In: CAVALCANTI, Lana S. *Geografia da cidade: a produção do espaço urbano de Goiânia*. Goiânia: Editora Alternativa, 2001.

AUGÉ, Marc. *Não-Lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. São Paulo: Papirus, 1994, 111 páginas.

AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagens pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo (1858)*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1980.

AVÉ-LALLEMANT. *Viagem pelo Sul do Brasil NO ANO DE 1858*. Título Original REISE DURCH SÜD-BRASILIEN (ERSTER THEIL) - MIN. EDUC. E CULT./INL – RJ, 1953. 850 páginas.

BARCELLOS, Vicente Quintella. *Os parques como espaços livres públicos de lazer; o caso de Brasília*. Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo 1999.

BARICCO, Alessandro. *Oceano mar*. São Paulo: Iluminuras, 1996.

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

BORJA, J.; CASTELLS, M. *Local y global; la gestión de las ciudades en la era de la información*. Madri: Taurus; Pensamiento, 1997.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE: Carta Topográfica Digitalizada, Folha Garuva SG-22-Z-BII-1, MI-2870/1. Rio de Janeiro, 1981. Escala 1:50.000.

BRASIL. Ministério das Cidades. Livro Plano Diretor - Anexo H Ações Municipais: "Critérios de Elegibilidade e Roteiro Básico para Elaboração e Revisão de Planos Diretores Municipais Participativos" p. 08. Papirus, 1994.

CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. 2. ed. rev., acompanhada de um posfácio de 1975. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

COCCO, Giuseppe. *A cidade estratégica*. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2001.

FICKER, Carlos. *História de Joinville*. Joinville: Ipiranga. 1965.

FILGUEIRAS, Tarciso S. *Botânica para quem gosta de plantas*. Ilustrações de Simone Carolina Sousa e SILVA. Brasília: Livro Pronto, 2008.

FOUCAULT, Michael. *Estratégia, poder-saber*. Rio de Janeiro: Forence, 2003.

GITAHY, Maria Lucia Caira. *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana*. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista; Prisma, 1992.

GONÇALVES, Alcindo. *Desenvolvimento econômico da Baixada Santista*. Santos: Editora Universitária Leopoldianum, 2006.

GONÇALVES, Mônica Lopes; CARVALHO, Reginaldo José de; GIRARDI, Fabíola; FERRETI, Orlando; ROCHA, Samir Alexandre. *Caminhos e trilhas*. Editora Letradágua, Joinville, 2004.

GONÇALVES, M. L., KAUL, P.F.T. *Evolução Geológica In: Atlas Ambiental da Região de Joinville: Complexo Hídrico da Baía da Babitonga*; ed. Florianópolis: FATMA/GTZ, 2003.

HAESBAERT, R. *Globalização e fragmentação no mundo contemporâneo*. In: Haesbaert, R. (org.). Niterói: EdUFF, 1998.

HARVEY, David. *Espaços de esperança*. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

IANNI, Octavio. *Teorias da globalização*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1995.

KLEIN, R. *Mapa fitogeográfico do Estado de Santa Catarina*. Florianópolis: FATMA/UFSC, Herbário Barbosa Rodrigues. 1978.

LEENHARDT, Jacques (org). *Nos jardins de Burle Marx*. São Paulo: Perspectiva, 1996.

LEFEBVRE, Henri. *Introdução a Modernidade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969.

LEFEBVRE, Henri. *A Vida Cotidiana no mundo moderno*. (A.J.d.Barros, Trans Vol. Sociologia e Política, vol. 24) São Paulo: editora da Ática. 1991.

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Editora da Documentos.

LOPEZ-BAZO, E.; VAYÁ, E.; ARTÍS, M. *Regional Externalities and Growth: evidence from European Regions*. Journal of Regional Science, V.44, N.1, pp. 43-73, January, 2004.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MACEDO, Sílvio Soares. Paisagismo e paisagem introduzindo questões. In: _____. *Paisagem e ambiente*. São Paulo: FAUUSP, 1994. (Ensaio V).

MARX, Karl Heinrich; ENGELS, Friedrich. *A Ideologia alemã*. São Paulo: Martin Claret. 2005.

MARX, Karl Heinrich; ENGELS, Friedrich. *Manifesto do Partido Comunista*. 6ª ed. São Paulo: Global Editora. 1986.

MARX, Karl. *Manuscritos Econômicos – Filosóficos*. Terceiro Manuscrito. Escrito: entre abril e agosto de 1844. 1ª Ed. 1932.

MEDAUAR, Odete. Diretrizes Gerais. In: _____; ALMEIDA, Fernando Dias Menezes de. *Estatuto da cidade: lei 10.257, de 10.07.2001: comentários*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2004. p.25

MILARÉ, Edis. *Direito do ambiente: doutrina, jurisprudência, glossário*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2005.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S.C. *Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva*. Rio de Janeiro: Territórios/Artigos. 2006.

MORAES, Antônio Carlos Robert. *Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma geografia do litoral brasileiro*. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1999.

MORUS, Tomás. *A utopia*. [Londres], 1516

MUMFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. 3. ed São Paulo: Martins Fontes, 1991.

MUMFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. 3. ed São Paulo: Martins Fontes, 1991.

MUMFORD, Lewis. *A Cultura das Cidades*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1961.

PASSOS, Messias Modesto dos. *Biogeografia e paisagem*. Presidente Prudente: Edição do autor, 1996.

POPPER, R. Karl. *A lógica da pesquisa científica*. São Paulo: Cultrix, 2001. 568 páginas

PORTO, Marcos Maia; TEIXEIRA, Sérgio Grein. *Portos e meio ambiente*. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000. (Grandes Nomes do Pensamento Brasileiro.)

PRETECEILLE, E. Cidades globais e segmentação social. In: RIBEIRO, L.C. Queiroz; SANTOS JÚNIOR, O. *Globalização, fragmentação e reforma urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994.

QUANDT, Olavo Raul. *Peabiru: o caminho velho*. Joinville: Letradágua, 2003.

RILKE, Rainer Maria. *O livro das horas*. [s.l.], USA: Routledge, 1986. (Selected Poem).

RIOS, Aurélio Virgílio Veiga; ARAÚJO, Ubiracy. Política nacional do meio ambiente. In RIOS, Aurélio Virgílio Veiga; IRIGARAY, Carlos Teodoro Hugueney (Orgs) *O direito e o desenvolvimento sustentável*.

RIZZINI, C. T. Nota prévia sobre a divisão fitogeográfica do Brasil. In: *Revista Brasileira de Geografia*, n. 25, v. 1, Rio de Janeiro: IBGE, 1963.

ROSS, Jurandyr L. Sanches (Org.) *Geografia do Brasil*. São Paulo: Edusp, 2005.

SANDERS, William T.; MARINO, Joseph. *Pré-História do Novo Mundo; arqueologia do índio americano*. Tradução Álvaro Cabral; Revisão Técnica Francisca Isabel Vieira. Rio de Janeiro; Zahar, 1971.

SANTANA, Lídia. Revitalização de áreas portuárias: referências para Salvador. *Bahia Análise & Dados*, Salvador, v.13, n2, set. 2003, p. 255.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo-SP: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1994. (Estudos Urbanos; 5).

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. Editora Hucitec; São Paulo, 1997.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. São Paulo: Record, 2000.

SANTOS, Milton. *Técnica espaço tempo*. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Sílvio Coelho dos; NACKE, Aneliese; REIS, Maria José. *São Francisco do Sul; muito além da viagem de Gonneville*. Florianópolis: UFSC, 2004.

SILVA, Américo Luís da. *Direito do meio ambiente e dos recursos naturais*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

SILVA, José Afonso da. *Direito urbanístico brasileiro*. São Paulo: Malheiros Editores, 2006.

SILVA, Nelson Saraiva da. *Arquitetura da maior à menor escala: vivências, projetos, e reflexões sobre os lugares marinhos catarinenses*. São Paulo, 2005. 406 p. Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.

SINGER, P.I. *Economia política da urbanização; ensaios*. (São Paulo); Editora Brasiliense, 1973.

TERNES, Apolinário. *Joinville, a construção da cidade*. Joinville, editora Letra d'água, 1993.

THIAGO, Raquel S., *Fourier: Utopia e Esperança na Pensínsula do Saí*. Editora Furb, Blumenau – Florianópolis, 1995.

VIEIRA, Gleison. *Porto Barrancos, berço de Garuva*. Joinville: Editora Letra D'Água, 2007.

WEBER, Max. *Conceito e categorias de cidade*. In: VELHO, Otávio G. (org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.

Pesquisa na Internet:

PLANO NACIONAL DE GERENCIAMENTO COSTEIRO. Disponível em <http://www.mma.gov.br/pot/sqa/projeto/gerco/capa/index.htm> acessado em 27/11/2007.

Imagem localização Área de Estudo disponível em http://www.teconsc.com.br/imagens/foto_localizacao.jpg acessado em 27/09/2009.

Imagem Região Nordeste de Santa Catarina disponível em <http://www.mapainterativo.ciasc.gov.br> acessado em 25/03/2009.

Unitização de Cargas, Offhore, disponível em <http://www.portogente.com.br/portopedia/texto.php?cod=164> acessado em 20/09/2007

Informações sobre leis, decretos e história da cidade de Garuva, Santa Catarina disponível em <http://www.citybrazil.com.br/sc/garuva/historia-da-cidade> acessado em 15/07/2009

Informações sobre o PAC. disponível em <http://www.brasil.gov.br/pac/> acessado em 10/05/2008

GATE (Global Analysis of Trades and Exports) Este perfil de mercado tem como objetivo a realização de estudos que buscam levantar informações sobre diversos aspectos, como: Dados socioeconômicos do país estudado; Principais vantagens e barreiras no acesso ao mercado; Estatísticas do intercâmbio comercial entre o país estudado e Santa Catarina – Brasil; Análise da concorrência externa; Relação produto/mercado (posição e desempenho do produto no mercado); Potenciais importadores. Disponível em

<http://www.fiesc.com.br>. Acessado em 15/08/2008

<http://www.abcnovicias.com.br> . Acessado em 9/02/2007

http://www.brasil.gov.br/pac/infra_estrutura/

Acessado em 30/08/2008

<http://www.correiodolitoral.com> Acessado em 18/08/2008

<http://www.geocities.com> Acessado em 12/06/2008

<http://www.ibama.org.br> Acessado em 12/06/2008

<http://www.ibge.gov.br> Acessado em 12/06/2008

<http://www.itapoa.sc.gov.br> Acessado em 21/05/2007

http://www.onu-brasil.org.br/conheca_onu.php

Acessado em 12/06/2008

<http://www.organismo.art.br> Acessado em 18/06/2007

<http://www.pt.wikipedia.org> Acessado em 18/06/2007

<http://www.terrasemmal.com.br> Acessado em 25/11/2007

<http://www.revistaportuaria.com.br> Acessado em 16/06/2008

<http://www.newlogl.com.br> Acessado em 12/08/2009

<http://www.codesa.gov.br> Acessado em 12/08/2009

<http://www.newscomex.com.br> Acessado em 12/08/2009

<http://www.vedacit.com.br> Acessado em 12/08/2009

<http://www.bemparana.com.br> Acessado em 12/08/2009

ANEXOS

Anexo 1.

Reportagens Porto Itapoá/Cidade Garuva e Região

Porto de Itapoá - 09/10/2005 21:09:23

Agora vai, garantem Autoridades do Estado e do Município, empresários e BID oficializam a construção do terminal já falando de etapas vencidas para iniciar a obra. Será instalado no município o primeiro Terminal de Contêineres (Tecon) privado do país, investimento de US\$ 100 milhões: 44% dos grupos empresariais sócios do empreendimento (Conglomerado Battistella e Aliança Navegação Logística) e 56% do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Ao Governo do Estado caberá injetar recursos na infra-estrutura da região portuária, tendo como prioridades o asfalto da SC 415, que liga o terminal à BR 101, fornecimento de água e energia, capacitação da mão-de-obra e apoio ao aperfeiçoamento do Plano Diretor de Itapoá, neste caso, em parceria com o município. A questão polêmica 'Porto de Itapoá' surgiu dez anos atrás. Leia esta reportagem especial. O crescimento de 15% ao ano na demanda das operações portuárias faz Santa Catarina enfrentar sérias dificuldades no escoamento das exportações das indústrias da região. Vem daí o incentivo do Estado oficialmente registrado no dia 26 de agosto em Joinville, às 10 horas, na assinatura do convênio pelo governador Luiz Henrique da Silveira, o diretor do Tecon Santa Catarina, Hildo Battistella, e o diretor superintendente da Aliança, Julian Thomas. De Itapoá, estavam o prefeito Sérgio Aguiar e vereadores da ala governista. O terminal terá capacidade instalada em sua primeira fase para movimentar 300 mil contêineres/ano, ampliando cerca de 50% os atuais 700 mil movimentos em São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba (os três portos do Estado). Já de início deve atender indústrias catarinenses e de outros estados nos seus embarques ao exterior, assegurar maior competitividade e cobrir ainda o fluxo de transbordo de cargas vindas da Argentina e do Uruguai. Num segundo momento o objetivo é ainda maior: alcançar 500 mil unidades/ano. O projeto foi autorizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e tem licença de implantação fornecida pelo Ibama.

"Os levantamentos geomorfológicos deverão estar concluídos até dezembro, quando serão iniciados o estaqueamento do píer e das pontes de acesso, a terraplenagem, a pavimentação e outras obras do pátio de contêineres", garante o diretor do Tecon Santa Catarina, Hildo Battistella. Nestas obras de infra-estrutura portuária e no asfalto da SC 415, calcula-se que serão gerados mais de 400 empregos diretos. Posteriormente, quando da operação terminal, os números devem girar em torno de 300 empregos diretos e mil indiretos.

Sem agressão

Previsto para iniciar suas operações em 2007, o Tecon já começa com a garantia do atracamento da frota da Aliança Navegação. A empresa estará colocando o Terminal nas rotas de seus navios de maior capacidade, transformando-o num pólo de cabotagem para cargas vindas da Argentina, Uruguai e de outros portos brasileiros. A Federação das Indústrias de Santa Catarina já constatou: a economia do estado necessita a cada ano de pelo menos mais um berço de atracação e 50 mil metros quadrados de pátios de contêineres, por isso, a construção em Itapoá terá cais de 1 quilômetro de extensão para receber três navios ao mesmo tempo. Por sua localização privilegiada, na entrada da Baía da Babitonga, o Tecon terá profundidade natural de 16 metros, sendo desnecessária a dragagem permanente ou periódica, o que o transforma no mais moderno terminal do Brasil e o único a receber os maiores navios do mundo. Battistella explica que a concepção do terminal assegura a preservação da antezura em sua totalidade, garantindo a continuidade da praia o público. O píer de atracação dos navios estará afastado cerca de 200 metros da praia, sendo ligado ao pátio de contêineres por duas pontes suspensas - esclarece o diretor. "As pontes sairão do pátio de contêineres e passarão sobre a praia, o que não muda em nada a vida local" - reafirma Battistella.

Os empreendedores

O Conglomerado Battistella é composto de 13 empresas atuando há mais de 50 anos em diversos segmentos, como indústria madeireira (da floresta ao beneficiamento), comércio de caminhões pesados, de

rolamentos industriais e automotivos, construção de equipamentos para geração de energia, transporte rodoviário de carga e construção civil. Está entre os 200 maiores grupos empresariais do país, segundo publicação do jornal Valor Econômico, com faturamento em 2004 de R\$ 559 milhões. A previsão para este ano é de R\$ 720 milhões. Na área internacional também está presente com a Battistella Indústria e Comércio Ltda, e Battistella Trading S.A., comercializando madeira e outros produtos para a Europa, Estados Unidos e Ásia. Na visão do seu diretor, a Tecon Santa Catarina deve proporcionar mais presença do setor florestal de pinus no mercado externo. "O Brasil precisa de mais e mais portos, ao lado dos já existentes no Estado, nós, catarinenses, teremos um dos principais centros portuários do país e do Mercosul, prontos para operar navios de até 9 mil contêineres na costa brasileira." Os atuais são de 5,5 mil contêineres. A história da Aliança Navegação e logística se confunde com a própria história da navegação comercial brasileira. Foi fundada no início da década de 50 pelo armador alemão Carl Fischer, com apenas um navio transportando frutas entre Brasil e Argentina. Com o seu crescimento e já atuando em toda América do Sul, Estados Unidos, Caribe e Golfo do México, o Grupo Oetker acabou adquirindo a Aliança em 1998. É o mesmo grupo proprietário da Hamburg-Sud, empresa alemã fundada em 1871. Em 2004 a Aliança faturou US\$ 665 milhões e a previsão para este ano é de US\$ 900 milhões, o que a coloca como líder no transporte de cabotagem. Oferece uma boa opção de rotas internacionais e opera em 12 portos nacionais, com uma frota de 31 embarcações, incluindo oito graneleiros. A expectativa do Estado, como incentivador da obra, é de que a pavimentação de 28 quilômetros de estrada é a criação de um outro trecho de seis quilômetros possam ser iniciadas em dezembro, o que deve custar aos cofres públicos R\$ 38,7 milhões. Investimento via repasse de recursos do Fundosocial, Deinfra, Secretaria de Desenvolvimento Regional-Joinville e Prefeitura de Itapoá. Ainda entre estas medidas classificadas de extrema importância está a reestruturação das redes de água e energia da região portuária.

Perfil dos Investimentos

*Terminal para movimentação apenas de contêineres. * Movimentação de 300 mil contêineres a partir do 3º ano e 500 mil unidades em cinco anos. O pátio terá 350 mil metros quadrados. * Investimento de US\$

100 milhões tendo como empreendedores os sócios Conglomerado Battistella (70%) e Aliança Navegação e Logística (30%). Início da operação: 2007. * Empregos gerados: 400 diretos na fase anterior à operação portuária e outros 300 na posterior, com a previsão de mil indiretos. * Acesso pela Rodovia SC 415, que começa em Garuva no entrocamento com a BR 101, a ser asfaltada pelo desvio da Serrinha. * O estudo de viabilização do porto e lei específica foram aprovados na primeira gestão do prefeito Sérgio Aguiar, dez anos atrás. A conclusão do projeto deve ocorrer, portanto, também na sua administração, que vai até o final de 2008.



No ato da assinatura oficial



Luiz Henrique da Silveira diz que o seu governo tem pressa em propiciar ao Estado melhores condições para exportação



Hildo Battistella: "As pontes sairão do pátio de contêineres e passarão sobre a praia, o que não muda em nada a vida local"



O prefeito Sérgio Ferreira de Aguiar também espera dos grupos empresariais uma contrapartida em investimentos sociais na cidade.

Folha de Itapoá - Agosto/Setembro de 200

Norte catarinense depende da BR-280 e de acessos aos portos

Fonte: Diário Catarinense 27/1/2006

O empresariado local ainda reclama das condições precárias da BR-280, mas celebra a implantação de um porto privado em Itapoá, a modernização do Porto de São Francisco do Sul e a pavimentação da Rodovia do Arroz. Região mais industrializada do Estado, o Norte catarinense recebe obras de recuperação na BR-280, rodovia essencial para o escoamento da produção, com acesso direto ao terminal portuário de São Francisco do Sul. Segundo o empresariado, no entanto, tais obras estão longe de atender as necessidades de expansão da economia local.

Em um ano, as mudanças mais significativas na infra-estrutura são a implantação de um porto privado em Itapoá e da Rodovia do Arroz. Conforme o empresário Eduardo Horn, que presidia um ano atrás o Conselho de Desenvolvimento do Eixo Joinville e Jaraguá do Sul, entidade hoje extinta, toda a proposta da operação tapa-buracos do governo federal é um engodo. Ele explica que, se o total de recursos disponibilizados for setorizado pelas rodovias federais localizadas em território catarinense, é possível verificar que o montante destinado ao Estado este ano não é muito diferente do que tem sido destacado para Santa Catarina em anos anteriores.

Em nível federal, os investimentos são praticamente inexistentes. Estas obras de recuperação não acrescentam nada para a região. A BR-280 está desgastada e só tapar buracos não é solução para o principal gargalo do Norte do Estado. Precisamos duplicar a rodovia - diz.

O extinto conselho e a comunidade empresarial local, há um ano, quando o DC produziu os cadernos sobre infra-estrutura, estavam engajados na confecção de projetos para duplicação da BR-280 e para a retirada dos trilhos dos trens de dentro de municípios como Jaraguá do Sul e Joinville, com a implantação de anéis ferroviários.

De acordo com Horn, as duas propostas não têm como sair do papel, embora os projetos de engenharia devam ficar prontos no segundo semestre deste ano.

- Com toda a carga tributária que pagamos, o governo se preocupa mais em pagar o próprio custeio, os juros da dívida e a Previdência. Nada retorna como deveria em investimentos de infra-estrutura, tão necessários para garantir o crescimento econômico do Estado e do país - reclama.

Obras estaduais e privadas contentam empresários

Para o presidente da Associação Comercial e Industrial de Joinville, Sérgio Rodrigues Alves, os atuais investimentos do governo federal na BR-280 não passam de remendos que deveriam ter sido feitos há muitos anos. Alves lamenta que a representatividade de Santa Catarina no Produto Interno Bruto (PIB) do país não garanta retorno em modernização da infra-estrutura do Estado.

- Os investimentos do governo do Estado, no entanto, estão andando, com as obras da Rodovia do Arroz e do acesso ao Porto de Itapoá. A gente só tem a lamentar que os investidores do porto privado tenham esperado 10 anos para receber a liberação do governo federal, enquanto, durante todo este período, a economia do Norte sentiu falta de um novo terminal - salienta.

Conforme Alves, com a instalação do Porto de Itapoá, que prevê investimentos de US\$ 100 milhões e operação de 500 mil contêineres por ano, a modernização do Porto de São Francisco do Sul e projetos que já aventam a implantação do Porto de Laranjeiras, próximo a Araquari, a região Norte poderá se tornar um centro de distribuição logística. Com as obras iniciadas pelo Grupo Battistella, o Terminal de Contêineres de Santa Catarina (Tecon SC), em Itapoá, deve iniciar as operações a partir do primeiro trimestre do ano que vem, transportando exclusivamente cargas containerizadas.

- A vantagem do Porto de Itapoá será a entrada de navios direto do alto-mar, sem a preocupação de manobras em canais, como ocorre nos outros portos catarinenses - destaca Alves.

Porto de Itapoá só em 2006

Novo terminal catarinense precisa de investimentos em infra-estrutura

No caso de se confirmar o investimento do Governo do Estado de Santa Catarina na pavimentação asfáltica da rodovia SC-405 (que está em vias de ser licitada), o novo terminal marítimo catarinense, o Porto Santa Catarina de Itapoá, em Itapoá, deverá estar funcionando em março de 2006. Assim, as primeiras estimativas, de que o Porto estivesse funcionando em agosto deste ano, com a chegada de navio da empresa Hamburg Sud, não se concretizam. A iniciativa pelo novo empreendimento é do Grupo Battistella. “Será o melhor porto natural do sudeste e sul do Brasil, especializado em contêineres, para receber navios de grandes calados”, diz o diretor da Itapoá Terminais Portuários, Hildo José Battistella.

O Porto

O grupo Battistella adquiriu uma vasta área de terras, localizada no ponto onde há um século a Marinha Brasileira tencionava construir uma base naval para a proteção da costa. Fica na baía de Babitonga, quase na frente do Porto de São Francisco do Sul. Trata-se de um local onde a profundidade perto da costa chega a 28 metros. Os três berços de atracação serão ligados por duas pontes, ficando a uma profundidade de 16 metros, podendo receber navios de grande porte, com carga superior a seis mil contêineres. Nenhum porto do sudeste e sul brasileiro tem essa capacidade, destaca o empresário Hildo Battistella.

Inicialmente, o investimento será de da ordem de US\$ 100 milhões, através de financiamentos internacionais. “Pela situação geográfica privilegiada, esse porto não exigirá muitos investimentos. Será um porto natural, o primeiro privado do Brasil para uso público, sem nenhuma interferência estadual ou federal na sua administração. Será uma empresa privada”, explica Battistella. O terminal será

especializado no carregamento de contêineres, com profundidade natural que possibilitará a atracação dos maiores navios cargueiros do mundo nessa modalidade de transporte, agilizando a saída do porto e a chegada no destino, em todo o mundo. Haverá três acessos ao porto e para o pátio de contêineres estão reservados 200 mil metros quadrados. “O nosso porto não pretende rivalizar com São Francisco do Sul, Itajaí ou Paranaguá. Ao contrário, fará serviços complementares, mas com amplas vantagens competitivas e econômicas”, destacou. A entrada em operação, no dizer de Hildo, dependerá da agilização do Estado na pavimentação asfáltica do trecho de Garuva a Itapoá. Battistella tem a informação do governador Luiz Henrique da Silveira de que a obra está em vias de licitação. “Estamos dependendo desses acessos para começarmos as obras. Enquanto a rodovia não estiver pronta, as estradas de acesso à chamada Costa do Encanto vão ajudar”



Lançado o Tecon Santa Catarina

12/01/2006 11:43:09 - Jornal Folha de Itapoá - Dezembro de 2005

Em cerimônia dia 22 de dezembro, Luiz Henrique, Battistella e Aliança lançaram a pedra fundamental do porto de Itapoá

“O dia que inaugurarmos o porto, estaremos também inaugurando a estrada”, declarou em discurso Luiz Henrique da Silveira ao participar em Itapoá do lançamento da pedra fundamental do TSC – Tecon Santa Catarina, na localidade Figueira do Pontal. O fato é que o governador deve cumprir este compromisso assumido anteriormente, de asfaltar a SC 415 (Estrada da Serrinha), para que o porto seja efetivamente instalado no município.

A cerimônia reuniu em espaço montado ao ar livre as maiores lideranças do Estado, entre secretários, deputados, empresários e diretoria da Aliança – sócios de Hildo Battistella neste Terminal de Contêineres para receber os maiores navios do mundo. O primeiro a discursar foi o prefeito de Itapoá, Sérgio Ferreira de Aguiar, destacando que a obra é a grande esperança do município para a geração de empregos e riquezas, assim como a Costa do Encanto, na promoção turismo. Sérgio lembrou que no seu primeiro mandato foi aprovada lei na Câmara de Vereadores selando a vocação portuária de Itapoá, em 3 de setembro de 1996. Elogiou os esforços tanto do governador quanto dos empresários para chegarem a este momento de realização.

Hildo Battistella, diretor do TSC, falou em seguida comentando que foram dez anos de luta contando com o apoio do ex-prefeito Ademar Ribas do Valle e do próprio Sérgio em suas duas gestões. Reconheceu ainda o trabalho de Ervino Sperandio (ex-prefeito) e enalteceu a visão futurista de Luiz Henrique – “que vem dando um apoio ao setor portuário que nenhum outro governador deu”. Segundo ele, “o impacto da obra será muito grande na região, como meio de desenvolvimento e geração de emprego”. Investimento de US\$ 100 milhões, 46% do total aplicados pelos sócios e 56% pelo BID. A rodovia (32 kms) está orçada em R\$ 20 milhões.

Manoel Mendonça, secretário de Estado de Desenvolvimento Regional, destacou que a partir do Tecon e da Costa Encanto, dá-se início a uma nova era de grande futuro na região. Já o deputado estadual Mauro Mariani, secretário de Estado de Infra-Estrutura, frisou em seu discurso que o governo de Santa Catarina vem dando exemplo em investimentos em rodovias, aeroportos e portos marítimos, já com o objetivo de transformar o Estado em central logística do país.

Esforço de muitos

Em discurso longo, também lembrando dos que tanto trabalharam por esta obra em Itapoá (Ademar, Ervino, Sérgio), o governador falou de suas viagens pelo Estado, dos R\$ 215 milhões investidos na região e da ‘burocracia’ que atrasa o país. “Como é que antes não havia obra ? O que fazemos não é milagre, não. É gestão, é governo que tem como base a descentralização”.

Luiz Henrique chegou a anunciar que grandes empresas devem entrar no Estado. Citou uma argentina produtora de geradores para hidrelétricas que, aqui, se voltará à produção de energia aeólica, maior que a Veja do Sul. Outra do ramo de informática também estaria a caminho. O governador não deixou de parabenizar os conselheiros de Desenvolvimento Regional de Itapoá, Werney Serafini e Josênio Vieira Bernardi pela dedicação voluntária ao trabalho, e os vereadores locais, “que sem eles aprovando, não haveria investimentos, não haveria obras” – fez questão de declarar o governador àqueles que ainda pensam, segundo ele, “que vereador não faz nada”. Inclusive, chamou para o palco os de Itapoá e pediu aplausos para o grupo.

A cerimônia foi encerrada com a benção do padre Jonivaldo, assinatura do termo de confiança e apoio ao Tecon Santa Catarina, descerramento da placa e queima de fogos. Autoridades e convidados de honra almoçaram em seguida no local, em grande estilo, à altura do lançamento de um empreendimento orçado em US\$ 100 milhões para ter início em 2007.

A obra

Em entrevista à Folha, Battistella disse que já no primeiro semestre de 2007 espera lançar o primeiro berço do porto, o segundo na sequência e um terceiro quando a demanda assim exigir. Será o primeiro terminal privado de uso público no sul do país, projetado inicialmente para gerar 400 empregos e chegar a 800 no longo prazo. “Provavelmente, o Senai de Joinville montará em Itapoá uma escola para capacitar a mão-de-obra local, especialmente com treinamento em computadores, que usaremos muito. Nossa intenção é ocupar só gente daqui, se possível”.

Para a Folha, o ex-prefeito Ademar também fez questão de registrar o seu contentamento em participar do evento. Lembrou que tudo começou 35 anos atrás, quando soube através dos pescadores Lelé e Paulo Neres que a área em questão era um porto natural. “Acreditei, passei a estudar o assunto e procurando empresários que poderiam abraçar a causa, encontrei Battistella.” Daí em diante os pontos foram se encaixando. Sérgio Aguiar, também acreditando, conseguiu junto com os vereadores a lei que permite tal empreendimento na cidade.

Neste mês, dezembro, Battistella diz registrar no seu calendário dez anos de luta, principalmente para conseguir as licenças ambientais. É importante registrar ainda que o governador apresentou na ocasião a engenheira Andréa Teixeira, como responsável por toda obra a ser executada em Itapoá nos projetos Costa do Encanto e asfalto da SC 415.

Logística

Porto de Itapoá deve lançar pedra fundamental em dois meses 20/2/2008

Empreendimento é o maior do plano de investimento da Aliança, que em 2007 obteve uma receita de US\$ 2,2 bilhões, crescimento de 11% em relação ao ano anterior. Empresa deve receber mais seis navios até o final do ano, com capacidade de 5,9 mil TEUs cada.

A Aliança Navegação irá construir, junto com o Grupo Batistella, um porto privado em Itapoá, em Santa Catarina. A pedra inicial da obra deve ser lançada dentro de 60 dias. O projeto é arrojado. Na primeira fase, prevista para acabar no final de 2009, o porto terá capacidade para 500 mil contêineres. A segunda fase não está definida ainda, mas deve ser finalizada em 2012, e dobrará a capacidade do porto, chegando a um milhão de contêineres. A Aliança tem 30% da parceria e vai investir, só na primeira fase, cerca de US\$ 300 milhões. Ao final do projeto, o total gasto pela empresa deve ser de US\$ 500 milhões.

A empresa quer realmente expandir os negócios. Perguntado durante coletiva de imprensa nesta terça-feira, a bordo do navio Aliança Mauá, no Porto de Santos, se a empresa teria projetos de construção de terminais no Porto paulista, o diretor Julian Thomas foi rápido. "Nosso negócio é firmar parcerias." E emendou ao jornalista. "Se você souber de algum projeto em andamento, nos avise, porque queremos participar."

O otimismo da empresa pode ser explicado em parte pelos números de 2007. O faturamento chegou a US\$ 2,2 bilhões, crescimento de 11% em relação ao ano anterior. A empresa não divulga os resultados dos lucros. O volume transportado também teve resultado positivo - crescimento de 6% nas exportações e de 10% nas importações, gerando um total de 502 mil TEUs movimentados.

Nas exportações, os destaques foram o aumento de mais de 10% nas vendas à Europa e Ásia. Pela primeira vez o volume exportado aos Estados Unidos apresentou queda, de 10%. Os motivos foram a

valorização do real e a crise do mercado imobiliário americano, um dos setores que mais importam produtos brasileiros. Já nas importações o destaque geral foi a Ásia, que aumentou em 40% o transporte de produtos. Segundo Julian, essa é uma tendência geral, e apenas a África do Sul teve crescimento abaixo de dois dígitos nas importações.

Apesar dos números favoráveis, Julian assume um discurso de "otimismo moderado" quando o assunto são as projeções para 2008. A estimativa é de que as importações cresçam os mesmo 10%, mas as exportações devem aumentar apenas 4% segundo a empresa. Com um detalhe: essa conta ainda não leva em conta a suspensão da compra de carne brasileira pela União Européia. No ano passado saíam 300 contêineres por semana carregados com o produto - hoje esse número é zero. A empresa está esperando um pouco para rever as metas, mas acredita que se o embargo continuar as quedas serão grandes. "Os otimistas prevêem que o nível passado de exportações volta em maio, os pessimistas dizem que nunca. Mas, se você perguntar sobre o assunto para cinco especialistas, terá oito opiniões", ironizou Julian. As exportações de carne para o continente europeu respondiam por 10% da movimentação neste sentido da empresa. A Aliança também está investindo na renovação da frota. Hoje com 22 navios full contêineres - 12 de longo curso e 10 de cabotagem - e 8 graneleiros, a empresa incorpora até o final do ano mais seis navios, com capacidade para 5,9 mil TEUs, além de mais seis em construção e com previsão de entrega para 2010, cada um comportando 7 mil TEUs. A empresa também comemora a aquisição da Costa Contêineres, que vai melhorar as viagens para o Golfo Pérsico, com duas saídas semanais. Em relação à cabotagem a empresa se mostra muito satisfeita com os resultados obtidos - houve crescimento de 10% em 2007, marca que vem sendo constante nos últimos anos, menos de 2006 para 2007, quando houve estagnação. Julian destaca o frete mais barato - cerca de 10% - do que o rodoviário e a segurança da viagem como principais fatores determinantes da expansão do setor. Mas ressalta que o transporte só é vantajoso quando a distância é superior a mil quilômetros.

Por Netmarinha - Tiago Agostini – Santos **Porto de Itapoá – “o Saí hoje”** Agora vai! Garantem Autoridades do Estado e do Município, empresários e BID oficializam a construção do terminal já falando de etapas vencidas para iniciar a obra. <http://www.itapoa.sc.gov.br>

O porto de Itapoá

Será instalado no município de Itapoá/SC, o primeiro Terminal de Contêineres (Tecon) privado do país, investimento de US\$ 100 milhões: 44% dos grupos empresariais sócios do empreendimento (Conglomerado Battistella e Aliança Navegação Logística) e 56% do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Ao Governo do Estado caberá injetar recursos na infra-estrutura da região portuária, tendo como prioridades o asfalto da SC 415, que liga o terminal à BR 101, fornecimento de água e energia, capacitação da mão-de-obra e apoio ao aperfeiçoamento do Plano Diretor de Itapoá, neste caso, em parceria com o município. O terminal terá capacidade instalada em sua primeira fase para movimentar 300 mil contêineres/ano, ampliando cerca de 50% os atuais 700 mil movimentos em São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba (os três portos do Estado). Já de início deve atender indústrias catarinenses e de outros estados nos seus embarques ao exterior, assegurar maior competitividade e cobrir ainda o fluxo de transbordo de cargas vindas da Argentina e do Uruguai. Num segundo momento o objetivo é ainda maior: alcançar 500 mil unidades/ano.

Pedra fundamental do porto de Itapoá. Ao fundo, a Ilha de São Francisco do Sul - junho/2007



Previsto para iniciar suas operações em 2007, o Tecon já começa com a garantia do atracamento da frota da Aliança Navegação. A empresa estará colocando o Terminal nas rotas de seus navios de maior capacidade, transformando-o num pólo de cabotagem para cargas vindas

da Argentina, Uruguai e de outros portos brasileiros. Battistella explica que a concepção do terminal assegura a preservação da natureza em sua totalidade, garantindo a continuidade da praia ao público. O píer de atracação dos navios estará afastado cerca de 200 metros da praia, sendo ligado ao pátio de contêineres por duas pontes suspensas - esclarece o diretor. “As pontes sairão do pátio de contêineres e passarão sobre a praia, o que não muda em nada a vida local” - reafirma Battistella.
fonte: www.itapoá.org.br - fotos: Gilson Camargo

Santa Catarina terá melhor infra-estrutura portuária do Brasil

quarta-feira, 16 de janeiro de 2008

O governador Luiz Henrique e o ministro da Secretaria Especial de Portos, Pedro Brito do Nascimento, inauguraram nesta quarta-feira (16) as obras de recuperação e reforço estrutural dos berços de atracação 102 e 103 do Porto de São Francisco do Sul. Na solenidade, o governador Luiz Henrique garantiu que, com os investimentos que ainda serão feitos nos portos catarinenses, o Estado, que já conta com excelentes indicadores de desenvolvimento econômico, poderá contar também com a melhor a infra-estrutura portuária do País.

O ministro Brito do Nascimento garantiu os investimentos previstos de R\$ 211 milhões até 2010 no Porto de São Francisco dentro do Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) do governo federal. “Não se conhece hoje no Brasil um sistema tão completo e eficiente como o de Santa Catarina”, elogiou o ministro.

Durante a cerimônia, foi entregue também a ordem de serviço para execução das obras de realinhamento do berço 201 ao Consórcio Porto – formado pelas empresas ECL Engenharia e Construções, Consbem Construções e Comércio e Geoport Engenharia Civil - vencedor da licitação. A obra, orçada em R\$ 28 milhões, faz parte do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de São Francisco do Sul. Dos recursos, R\$ 22 milhões são do Programa de Aceleração de Crescimento (PAC), do Governo Federal, e o restante do Governo do Estado.

Para a realização das melhorias nos dois berços, foram aplicados recursos na ordem de R\$ 24,84 milhões, por meio de convênio entre o Governo do Estado e União. Do total de recursos, R\$ 20,84 milhões, do Governo Federal, e R\$ 4 milhões de contrapartida da Administração do Porto. Com a reforma, o maior porto natural do Sul do País passa a oferecer melhores condições e agilidade na atracação de navios de grande porte.

As ações fazem parte de um pacote de R\$ 200 milhões do PAC, que serão destinados nos próximos dois anos a diversas obras de modernização para aumentar a capacidade de operação do porto.

Participaram da solenidade o secretário Mauro Mariani (Infra-estrutura); os deputados José Carlos Vieira, Décio Lima e Kennedy Nunes; os prefeitos Odilon Ferreira (São Francisco do Sul), Moacir Bertoldi (Jaraguá do Sul), João Romão (Garuva); o secretário regional de Joinville, Manoel Mendonça; e o presidente da Administração do Porto de São Francisco, Paulo Corsi. Secretaria de Estado de Comunicação <http://www.belasantacatarina.com.br/noticias/2008/01/16/Santa-Catarina-tera-melhor-infra-estrutura-portuaria-do-Brasil-2474.html>

SC terá melhor infra-estrutura portuária do Brasil



17/01/2008

O governador Luiz Henrique e o ministro da Secretaria Especial de Portos, Pedro Brito do Nascimento, inauguraram nesta quarta-feira (16) as obras de recuperação e reforço estrutural dos berços de atracação 102 e 103 do Porto de São Francisco do Sul. Na solenidade, o governador Luiz Henrique garantiu que, com os investimentos que ainda serão feitos nos portos catarinenses, o Estado, que já conta com excelentes indicadores de desenvolvimento econômico, poderá contar também com a melhor a infra-estrutura portuária do País.

O ministro Brito do Nascimento garantiu os investimentos previstos de R\$ 211 milhões até 2010 no Porto de São Francisco dentro do Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) do governo federal. “Não se conhece hoje no Brasil um sistema tão completo e eficiente como o de Santa Catarina”, elogiou o ministro.

Durante a cerimônia, foi entregue também a ordem de serviço para execução das obras de realinhamento do berço 201 ao Consórcio Porto – formado pelas empresas ECL Engenharia e Construções, Consbem Construções e Comércio e Geoport Engenharia Civil - vencedor da licitação. A obra, orçada em R\$ 28 milhões, faz parte do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de São Francisco do Sul. Dos recursos, R\$ 22 milhões são do Programa de Aceleração de Crescimento (PAC), do Governo Federal, e o restante do Governo do Estado.

Para a realização das melhorias nos dois berços, foram aplicados recursos na ordem de R\$ 24,84 milhões, por meio de convênio entre o Governo do Estado e União. Do total de recursos, R\$ 20,84 milhões, do Governo Federal, e R\$ 4 milhões de contrapartida da Administração do Porto. Com a reforma, o maior porto natural do Sul do País passa a oferecer melhores condições e agilidade na atracação de navios de grande porte.

As ações fazem parte de um pacote de R\$ 200 milhões do PAC, que serão destinados nos próximos dois anos a diversas obras de modernização para aumentar a capacidade de operação do porto.

Participaram da solenidade o secretário Mauro Mariani (Infra-estrutura); os deputados José Carlos Vieira, Décio Lima e Kennedy Nunes; os prefeitos Odilon Ferreira (São Francisco do Sul), Moacir Bertoldi (Jaraguá do Sul), João Romão (Garuva); o secretário regional de Joinville, Manoel Mendonça; e o presidente da Administração do Porto de São Francisco, Paulo Corsi.

<http://www.revistaportuaria.com.br/?home=noticias&n=zzUq&t=sc-tera-melhor-infra-estrutura-portuaria-brasil>

Infra-estrutura portuária para o desenvolvimento: promessas de um Governo Por: Joana Stelzer

Em recente programa “Café com o Presidente” (<http://cafe.radiobras.gov.br>), o presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva afirmou que o Brasil se transformará em um "canteiro de obras", em virtude do anúncio de uma série de investimentos na malha brasileira de transportes. Os recursos voltados para o segmento dos transportes fazem parte dos R\$ 504 bilhões previstos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). "O dado concreto é que nós vamos fazer deste País um verdadeiro canteiro de obra em se tratando de infraestrutura", disse o presidente. Com efeito, ao Governo Federal cumpre viabilizar as transformações necessárias e capazes de promover o desenvolvimento econômico para além dos gargalos administrativos e da ineficiência. Por outro lado, é cada dia mais evidente a perda da capacidade estatal em regular a economia pátria e as relações sociais desenvolvidas sob sua gestão. Nesse sentido, por exemplo, a crescente dificuldade dos bancos centrais em intervirem no mercado (como no caso da atual crise do mercado imobiliário estadunidense), haja vista o grande fluxo financeiro do sistema privado, oriundo da transnacionalização da economia mundial.

Diferentemente não se passa com a privatização de serviços essenciais, como o da saúde que ficou à sombra do reduzido controle público, incapaz de atender às necessidades básicas da população, comprometendo o alcance da justiça social. Sob essas condições, caracterizadas por pujança de mercado, enfraquecimento do poder público, largas camadas da sociedade abaixo da linha de pobreza, desequilíbrio extremo de repartição das riquezas – o papel do Estado reduziu-se sensivelmente.

Percebe-se que, a partir do momento que o fenômeno global ganhou ritmo, muitas nações tentaram adaptar-se, mas colheram péssimos resultados. Relembre-se o caso do México que, após a desvalorização de sua moeda (1994), registrou uma queda de 5% no Produto Interno Bruto (PIB), a taxa de inflação alcançou quase 50% e o desemprego abrangeu 25% da população ativa, além dos salários perderem 55% de seu poder aquisitivo e de dois milhões e meio de pessoas caírem abaixo do limite de extrema pobreza.

No caso do Brasil, cumpre realizar investimentos urgentes na área de transportes, em especial no âmbito da infra-estrutura portuária, pois é através dela que se pode alcançar o comércio internacional. O dilema brasileiro é o seguinte: ou não crescemos e permanecemos com vasta parcela da sociedade abaixo da linha de pobreza; ou crescemos, mas seremos vitimados por apagão logístico, que se materializa nos portos, nos aeroportos (veja-se o caos aéreo), nas rodovias e nas (precárias) ferrovias.

Assim, também a navegação de cabotagem, fluvial ou lacustre – que apresenta índices mínimos de aproveitamento, se tivermos em mente as condições naturais do País. Que levante, portanto, a poeira do canteiro de obras prometido. É preciso que o Poder Público exerça seu papel, intervindo no mercado de forma positiva e criando as condições necessárias para o desenvolvimento.

<http://www.revistaportuaria.com.br/?home=artigos&a=Cmq&t=infra-estrutura-portuaria-para-desenvolvimento-promessas-um-governo>

Jornal Gazeta das Praias
PORTO DE ITAPOÁ 2008

04 de Março de 2008 **Tecon**
SC - Terminal Portuário de
Itapoá



Governador assina ordem de serviço para construção da estrada de acesso ao porto e dirigentes do Tecon SC autorizam aceleração das obras principais. O contrato com Empreiteira Fortunato, vencedora da licitação para pavimentar a SC 415 - trecho de 27,7 quilômetros (desvio da Serrinha) entre a BR -101 e o município de Itapoá. O asfaltamento têm prazo de 24 meses para conclusão a partir da data da entrega da ordem de serviço. No mesmo evento, o Tecon Santa Catarina entrega à Construtora Andrade Gutierrez a autorização para a aceleração das obras principais do terminal portuário. A fase das obras principais tem duração prevista de 16 meses, e deve ser concluída em junho de 2009. A construção do Tecon Santa Catarina deve gerar até 700 empregos diretos, para os quais serão utilizados preferencialmente trabalhadores de Itapoá, que já estão sendo cadastrados junto à prefeitura. Depois de pronto, o Tecon SC vai gerar 500 empregos diretos e cerca de 2.500 indiretos nas atividades de operação portuária, de suporte à operação na área retroportuária e de prestação de serviços no município. O Tecon Santa Catarina é um terminal portuário privativo de uso misto (carga própria e de terceiros) exclusivo para a movimentação de contêineres. Terá capacidade instalada inicial para movimentar 300 mil contêineres/ano e foi projetado para ser referência em produtividade e segurança entre os portos brasileiros. O Brasil tem um déficit de infra-estrutura portuária, e o Tecon Santa Catarina vem para ajudar a atender esta demanda. Itapoá foi escolhida para sediar o empreendimento porque a região conta com um calado natural de 16 metros. Esta característica

possibilitará ao Tecon Santa Catarina receber adequadamente navios de grande porte – até 9 mil Teus - melhorando o fluxo destas embarcações no Sul e no Sudeste brasileiro. E deve caracterizar o terminal como um porto de concentração de cargas de importação e exportação, que receberá grandes navios do exterior para redistribuir a carga por cabotagem para outros portos do Brasil e da América do Sul – especialmente Argentina e Uruguai. Inovador no Brasil, o Tecon Santa Catarina segue a tendência dos portos mais modernos do mundo, com mínima interferência no meio ambiente. Duas pontes sairão do pátio de contêineres avançando cerca de 230 metros no mar até o píer, onde ficarão os três berços de atracação. Desta forma, será mantida intacta a praia da Figueira do Pontal, com sua fauna, flora e balneabilidade. O Tecon SC é um investimento de R\$ 320 milhões. Tem como acionistas a Portinvest Participações (Conglomerado Battistella e Logística Brasil – Fundo de Investimento e Participações) e a Aliança Navegação e Logística (Hamburg Süd). Uma parcela do investimento será financiada pelo BID. Para tornar viável o empreendimento, foi necessário o investimento do Governo de Santa Catarina na infra-estrutura viária, com a ampliação e melhorias da SC-415 cujas obras iniciam a partir deste mês Tecnologia e regulamentação internacional de segurança. Para garantir segurança e produtividade na movimentação de cargas, o Tecon SC contará com as mais avançadas tecnologias, como DGPS (*Differential GPS*) e RFID (*Radio Frequency Identification*), além de operar de acordo com o *ISPS Code* – regulamentação internacional de segurança portuária. Os contêineres serão monitorados em todas as fases da operação. O porto será equipado com 4 *portêineres*, 11 *transtêineres* e 26 *terminal tractors*. Responsabilidade Ambiental A natureza é prioridade para o empreendimento. Para permitir o início da construção do terminal, o Tecon Santa Catarina obteve licenças da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, do Ibama, da Marinha e da Prefeitura de Itapoá. Para garantir a integridade dos ecossistemas da região, o terminal contratou a realização de diversas atividades de monitoramento definidas em seu planejamento ambiental. Elas incluem levantamentos relacionados à água, à fauna e à flora, aos manguezais e aos parâmetros oceanográficos. O Tecon Santa

Catarina também está investindo em programas específicos de educação ambiental em escolas vizinhas à área do terminal e, como compensação ambiental, destinou recursos para investimentos em reservas ecológicas definidas pelo IBAMA Compromisso com Itapoá O Tecon Santa Catarina, um dos principais projetos privados do país na área portuária, além de contribuir para melhorar a infra-estrutura de logística e transporte do país, também quer alavancar o desenvolvimento econômico e social do Norte Catarinense. Além dos empregos na região – 500 diretos e cerca de 2.500 indiretos – o Tecon Santa Catarina assumiu junto à prefeitura de Itapoá e ao governo estadual o compromisso de contribuir com o desenvolvimento sustentável da região que escolheu como sede. Para transformá-lo em realidade, o empreendimento está investindo em diversos programas:

Tecon Cidadão, que prepara jovens para ingressar no mercado de trabalho e abre oportunidade para que uma parcela dos treinados sejam bolsistas, atuando em projetos do empreendimento junto à comunidade;

Tecon Formação Profissional, que inclui cursos técnicos ministrados pelo Senai para capacitar trabalhadores de Itapoá para as vagas que serão geradas pelo empreendimento, com bolsas de 50%; Durante o ano de 2007, o Tecon SC também investiu em projetos que contribuem com o turismo e a cultura de Itapoá, como o Projeto Verão, o Festival das Nações e a Reserva Volta Velha.

CLIPAGEM – A Notícia – Dia 11/05/08**Veículo: A Notícia****Editoria: AN Portal****Página: 2****Guerra de quase R\$ 750 milhões**

Uma guerra ambiental envolvendo quase R\$ 750 milhões movimenta a região Norte. O montante é referente a sete grandes projetos de infraestrutura e turismo. Todos são alvo de questionamento judicial e, em alguns casos, a Justiça mandou paralisar as obras (veja quadro abaixo). São apenas exemplos, existem outros. Com exceção do contorno ferroviário, todos os demais empreendimentos têm proximidade com a Baía da Babitonga, um dos ricos e ameaçados ecossistemas de Santa Catarina. De um lado, empreendedores que aproveitam o boom econômico e o avanço das exportações para ampliar a estrutura, no caso dos portos. Do outro, o Ministério Público, atento ao cumprimento da legislação ambiental que tenta preservar o meio ambiente. Divergências nas regras de licenciamento, especialmente sobre quem é responsável pelo o quê, ajudam a intensificar a guerra ambiental em curso no Norte.

Avanço

Além das ações envolvendo os grandes empreendimentos, residências estão sendo cada vez mais alvos de ações na região Norte. A acusação do Ministério Público é de violação de áreas de preservação. São Francisco do Sul concentra o maior volume de casos, mas o número de ações está crescendo em Itapoá e Barra Velha.

Fonte: A Notícia

Investimentos em Infra-Estrutura para o Desenvolvimento Econômico e Social

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) vai aplicar em quatro anos um total de investimentos em infra-estrutura da ordem de R\$ 503,9 bilhões, nas áreas de transporte, energia, saneamento, habitação e recursos hídricos. A expansão do investimento em infra-estrutura é condição fundamental para a aceleração do desenvolvimento sustentável no Brasil. Dessa forma, o País poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade e a diminuição das desigualdades regionais e sociais.

O conjunto de investimentos está organizado em três eixos decisivos: Infra-estrutura Logística, envolvendo a construção e ampliação de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias; Infra-estrutura Energética, correspondendo a geração e transmissão de energia elétrica, produção, exploração e transporte de petróleo, gás natural e combustíveis renováveis; e Infra-estrutura Social e Urbana, englobando saneamento, habitação, metrô, trens urbanos, universalização do programa Luz para Todos e recursos hídricos.

Para a Infra-estrutura Logística, a previsão de investimentos de 2007 a 2010 é de R\$ 58,3 bilhões; para a Energética, R\$ 274,8 bilhões; e para a Social e Urbana, R\$ 170,8 bilhões.

Mais que um plano de expansão do investimento, o PAC quer introduzir um novo conceito de investimento em infra-estrutura no Brasil. Um conceito que faz das obras de infra-estrutura um instrumento de universalização dos benefícios econômicos e sociais para todas as regiões do País.

O PAC vai estimular, prioritariamente, a eficiência produtiva dos principais setores da economia, impulsionar a modernização tecnológica, acelerar o crescimento nas áreas já em expansão e ativar áreas deprimidas, aumentar a competitividade e integrar o Brasil com seus vizinhos e com o mundo. Seu objetivo é romper barreiras e superar limites.

Um programa dessa magnitude só é possível por meio de parcerias entre o setor público e o investidor privado, somadas a uma articulação constante entre os entes federativos (estados e municípios).

Em busca de resultados mais rápidos, o governo federal optou por recuperar a infra-estrutura existente, concluir projetos em andamento e buscar novos projetos com forte potencial para gerar desenvolvimento econômico e social - além de estimular, decididamente, a sinergia entre estes projetos.

Entre outras ações, o plano de investimentos vai significar a construção, adequação, a duplicação e recuperação, em quatro anos, de 45 mil quilômetros de estradas, 2.518 quilômetros de ferrovias, ampliação e melhoria de 12 portos e 20 aeroportos, geração de mais de 12.386 MW de energia elétrica, construção de 13.826 quilômetros de linhas de transmissão, instalação de quatro novas unidades de refinarias ou petroquímicas, construção de 4.526 quilômetros de gasodutos e instalação de 46 novas usinas de produção de biodiesel e de 77 usinas de etanol.

Para a área de habitação o PAC vai destinar R\$ 106,3 bilhões entre 2007 e 2010, beneficiando quatro milhões de famílias. O programa também trará como resultado água e coleta de esgoto para 22,5 milhões de domicílios, infra-estrutura hídrica para 23,8 milhões de pessoas, além de garantir a ampliação e a conclusão de metrô em quatro cidades.
<http://www.brasil.gov.br>

PORTO DE ITAPOÁ INTENSIFICA O RITMO DAS OBRAS

DOM, 25 DE JANEIRO DE 2009 10:54
ESCRITO POR REDAÇÃO

A construção do Porto de Itapoá terá 550 trabalhadores no canteiro de obras da Andrade Gutierrez até o final de janeiro, informou a empresa. São cerca de 100 operários a mais do que em dezembro.

Nesta etapa da obra, a construtora concentra suas atividades na execução de serviços de mar da ponte e do píer e na fabricação de pré-moldados. O primeiro módulo da ponte, com cerca de 22 metros de extensão, já está concluído.

Das cerca de 800 estacas que serão utilizadas para dar sustentação à ponte e ao píer do terminal, 15% já estão cravadas. Além das estacas, a central de concreto da obra já está produzindo os pré-moldados para fechamento da laje superior e vigas pré-moldadas.

Nos meses de junho e julho, a Construtora Andrade Gutierrez contará com cerca de 700 funcionários na obra. O cronograma do empreendimento prevê o encerramento da construção até o final deste ano e a operação no primeiro semestre de 2010.

O Tecon Santa Catarina é um terminal portuário privativo de uso misto (carga própria e de terceiros) exclusivo para a movimentação de contêineres. Terá capacidade instalada em sua primeira fase para movimentar mais de 300 mil contêineres/ano.

A empresa assegura que o planejamento do porto foi feito para promover a “mínima interferência no meio ambiente”. Duas pontes sairão do pátio de contêineres avançando cerca de 230 metros no mar até o píer, onde ficarão os três berços de atracação.

Desta forma, asseguram, será mantida intacta a praia da Figueira do Pontal, com sua fauna, flora e balneabilidade. A Tecon SC se comprometeu a patrocinar a urbanização da praia nos arredores do porto, incluindo calçamento, bancos, ajardinamento, iluminação e um espaço para observação dos navios.

A escolha de Itapoá para sediar o empreendimento foi motivada pela localização estratégica, na divisa de Santa Catarina com o Paraná e junto à Baía da Babitonga, que já tem outras operações portuárias. O calado natural de 16 metros existente na região caracterizará o Tecon SC como um porto concentrador de cargas de importação e

exportação, recebendo grandes navios do exterior para redistribuir a carga por cabotagem para outros portos do Brasil e da América do Sul, especialmente Argentina e

Uruguai.

O acesso terrestre ao porto será feito pela SC - 415, rodovia que está sendo pavimentada e recebendo melhorias para atender o transporte de cargas para o terminal.

O Tecon Santa Catarina tem como acionistas a Portinvest Participações (Grupo Battistella e Logística Brasil - Fundo de Investimento e Participações gerido pela BRZ Investimentos) e a Aliança Navegação e Logística (Hamburg Süd). (*Fonte: Tecon Santa Catarina*)

Todos os direitos reservados.

Reprodução mediante citação do Correio do Litoral.com (com link no caso de sites e blogs) e da fonte original, se houver.

Data: 23/07/2009

Ministro Pedro Brito elogia Complexo Portuário Catarinense em visita às obras do Porto de Itapoá

O Ministro-chefe da Secretaria Especial de Portos (SEP), Pedro Brito, conheceu nesta quinta, 23 de julho, as obras do Porto de Itapoá, em Santa Catarina. A visita foi acompanhada por diversas autoridades, como o Secretário Estadual de Infra-estrutura, o Prefeito de Itapoá e o Presidente do Porto de São Francisco do Sul, além de membros do Conselho de Administração e da Diretoria do empreendimento. Durante a visita, Pedro Brito destacou a importância do Complexo Portuário Catarinense para o desenvolvimento do comércio exterior brasileiro e ressaltou a representatividade que terá o Porto de Itapoá para o Estado e o país neste contexto. “No ano passado o Brasil exportou quase 8 milhões de TEUs. O Porto de Itapoá, após a conclusão da última fase, terá capacidade instalada para quase 1 milhão de TEUs”, enfatizou o ministro.

De acordo com Brito, a eficiência do comércio exterior não pode prescindir do investimento privado. “O governo Lula acertou ao criar uma estrutura própria para tratar da questão portuária. Os investimentos em dragagem, que não aconteciam há dez anos, agora são da ordem de R\$ 1,5 bilhão em várias regiões do país. O papel do governo é garantir infraestrutura e segurança jurídica para a iniciativa privada investir em portos”, disse o Ministro, que fez questão de afirmar que entende a presença de mais portos em um estado como fator estratégico de competitividade para criar um diferencial de logística e movimentação de cargas capaz de atrair novos negócios. O Tecon SC, em Itapoá, é um terminal portuário privativo de uso misto (carga própria e de terceiros) exclusivo para a movimentação de contêineres. Em fase de construção, já conta com cerca de 40% das obras realizadas e começa a operar em 2010. Tem como acionistas a Portinvest Participações (Grupo Battistella e Logística Brasil – Fundo de Investimento e Participações gerido pela BRZ Investimentos) e a Aliança Navegação e Logística (Grupo Hamburg Süd). Com investimento total de mais de R\$ 450 milhões, o Porto de Itapoá

está situado em águas abrigadas da Baía da Babitonga, na divisa de dois importantes estados exportadores – Santa Catarina e Paraná. Na primeira fase, terá capacidade instalada para movimentar mais de 300 mil contêineres/ano, com condições adequadas para operação de navios de grande porte, em face de seu calado natural de 16 metros, e uma ampla área retro-portuária com possibilidade de ampliações. Nesta fase, o Porto de Itapoá terá dois berços de atracação com 630 metros de extensão localizados a 230 metros da costa, ligados ao pátio de contêineres por uma ponte de acesso. Com equipamentos de última geração e tecnologia de ponta, será um terminal portuário de alta produtividade e segurança, reduzindo tempo de carga e descarga e, conseqüentemente, custos operacionais para os usuários. O Tecon SC segue a tendência dos portos mais modernos do mundo, com mínima interferência no meio ambiente, e terá a movimentação de contêineres monitorada em todas as fases da operação. Será equipado com quatro guindastes de carga super post Panamax (Portêineres), 11 guindastes de pátio tipo RTG (Transtêineres), 26 caminhões para a movimentação de contêineres no pátio (Terminal Tractors) e 3 Reach Stackers e contará com as mais avançadas tecnologias do segmento: DGPS (Diferencial GPS), RFID (Radio Frequency Identification) e operação de acordo com o ISPS Code (regulamentação internacional de segurança portuária).

Durante a operação, o Porto de Itapoá vai gerar aproximadamente 3.000 empregos diretos e indiretos, com a capacitação e qualificação, especialmente da mão-de-obra local. A escolha de Itapoá para sediar o empreendimento foi motivada pela localização estratégica, na divisa de dois importantes estados do Sul e junto à Baía da Babitonga, que já tem outras operações portuárias. O Porto de Itapoá está localizado a 80 quilômetros de Joinville, 130 km de Curitiba, 270 km de Florianópolis e 550 km de São Paulo.

Fonte: Assessoria de Imprensa (EDM Logos Comunicação) Simone Gehrke/Marlise Groth

Fotos: André Kopsc

Porto De Itapoá Absorverá 20% Da Movimentação De Contêineres Do Paraná E De Santa Catarina Em 2015

Publicado em: 18/06/2009 | Comentário: 0 | Acessos: 2,321

A Aliança Navegação e Logística, a maior empresa brasileira no segmento de transporte marítimo de contêineres, garante que o Porto de Itapoá, localizado em Santa Catarina, que começará a operar em meados de 2010, terá um grande impacto na logística nacional. Segundo José Antônio Balau, Diretor de Operações da Aliança, a previsão é de que os Estados do Paraná (PR) e Santa Catarina (SC), que em 2008 movimentaram em conjunto 990 mil contêineres, devem movimentar 2 milhões de contêineres em 2015 e, em 2020, cerca de 3 milhões de contêineres. Itapoá deverá responder por 20% deste volume. “Os Estados do PR e SC não contam com nenhum terminal portuário com profundidade compatível com o atendimento de navios de grande porte. O Porto de Itapoá, com calado natural de 16 metros, suprirá essa necessidade, uma vez que foi projetado para receber navios com capacidade para 9 mil TEUs”, destaca. Com o início das operações do Porto de Itapoá, com localização estratégica na entrada da Baía da Babitonga, a Aliança Navegação e Logística tem planos para criar, junto ao traçado ferroviário, terminais remotos em Joinville e São Francisco do Sul. Dessa forma, proporcionará um sistema de conexão hidroviária – via barcaças - com o pólo industrial da região e com a ferrovia operada pela ALL. O Porto de Itapoá oferecerá ao mercado um novo conceito global de complexo portuário. O terminal marítimo será suportado por uma retroárea de, aproximadamente, 12 milhões de metros quadrados para instalação de indústrias e serviços, criando uma sinergia com a logística e favorecendo o desenvolvimento regional com acessos, berços e pátios compatíveis com o crescimento da demanda, oferecendo custos competitivos à região. Os investimentos no Porto de Itapoá e em terminais remotos de Santa Catarina confirmam o interesse da Aliança em ampliar fortemente o serviço de cabotagem. Recentemente, a empresa adicionou dois novos navios de 2500 TEUs (Aliança Manaus e Aliança Santos) e aumentou em 20% a capacidade do transporte costeiro. Em 2008, a Aliança Navegação e Logística registrou um faturamento de R\$ 2,4 bilhões e movimentou cerca de 518 mil TEUs (sigla equivalente a um contêiner de 20 pés). Atualmente, opera regularmente nos portos de Manaus, Pecém, Suape, Salvador, Vitória, Sepetiba, Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul, Imbituba e Rio Grande. A empresa possui 12 escritórios próprios no Brasil e mais de 1,1 mil funcionários. Na cabotagem, a Aliança conta com 10 modernos navios em operação, uma capacidade semanal de 20 mil TEUs e mais de 90 escalas mensais nos principais portos da Costa Leste da América do Sul, desde Manaus até Buenos Aires, oferecendo um serviço confiável ao mercado, com dia fixo de atracação nos mais importantes complexos portuários, boa produtividade operacional e plena integração aos modais ferroviário e rodoviário. “A cabotagem não é apenas um transporte marítimo, mas uma solução multimodal. Com a BR-Marítima, a Aliança consolidou no mercado o autêntico transporte porta a porta, que inclui terminais concentradores de carga e parceria com operadores logísticos em todo o Brasil”, informa José Balau. A empresa conta ainda com parcerias em terminais rodoferroviários localizados em Paulínia e Jundiá, no interior de São Paulo, o que aumenta ainda mais a competitividade do modal. No mercado internacional, a Aliança também oferece serviços para América do Sul, América Central, América do Norte, Europa, Ásia e África do Sul. Juntamente com a Hamburg Süd, que conta com 120 escalas mensais no Brasil, as empresas acreditam que, com o projeto do

Porto de Itapoá, terão ainda mais sinergia no atendimento do mercado catarinense e dos estados vizinhos, que utilizam os portos da região para embarcar produtos para o exterior e, também, para o mercado doméstico, assegurando maior competitividade para os bens produzidos, além de atender ao fluxo de transbordo de cargas vindas da Argentina e do Uruguai. “Certamente Itapoá, que tem contado com o apoio da Secretaria Especial dos Portos e da Antaq, terá um peso significativo no desenvolvimento portuário regional e nacional”, acrescenta o Diretor de Operações da Aliança. A Hamburg Süd é a empresa pioneira na América do Sul no emprego de navios de grande capacidade. Até 2011, 16 novas embarcações do Grupo Hamburg Süd, com capacidade variando entre 5,5 mil TEUs e 7,1 mil TEUs, entrarão em operação e serão destinadas ao atendimento das rotas do Brasil para Europa, Américas e Ásia. “O emprego de navios porta-contêineres de grande porte na costa brasileira para atender ao comércio exterior apresenta forte demanda, principalmente, para acompanhar o crescimento do mercado mundial”, enfatiza Balau. Conforme a figura em anexo (Slide 1), a Aliança, que utilizava em 1990 navios de 2000 TEUs, passou a utilizar, em 2005, navios de 5,5 mil TEUs, e em 2010 agregará em sua frota porta-contêineres com capacidade para 7 mil TEUs. O Porto de Itapoá, com capacidade instalada para movimentar, em sua primeira fase, mais de 300 mil contêineres/ano, terá a abrangência regional que permitirá intensificar o atendimento tanto do transporte de longo curso quanto da cabotagem, funcionando como um porto concentrador que possibilitará operações de grandes navios que poderão ser utilizados em plena carga para atender o comércio exterior de Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul. “Com a presente crise econômica, as empresas estão sendo obrigadas a rever toda a matriz de custo e o modal cabotagem, sem dúvida, oferece vantagens mais competitivas do que os modais terrestres, chegando a ser entre 10% a 20% mais econômico que o transporte rodoviário”, finaliza Balau.

Sobre a Aliança Navegação e Logística

Fundada no início da década de 50, a Aliança foi consolidando sua liderança no mercado brasileiro, passando a atuar em todos os continentes. Em 1998, a empresa foi adquirida pelo Grupo Oetker, também proprietário da Hamburg Süd, empresa alemã fundada em 1871. Com faturamento de R\$ 2,4 bilhões em 2008, a Aliança Navegação e Logística tem forte atuação no segmento internacional e é líder no transporte de cabotagem. No ano passado, movimentou cerca de 518 mil TEUs. Atualmente, opera regularmente em 13 portos nacionais e possui 12 escritórios próprios no Brasil.

Informações para a Imprensa:

DFREIRE Comunicação e Negócios Tel. (11) 5505-8922 – www.dfreire.com.br Debora Freire e Equipe Contatos: Luciana Abritta (luabritta@dfreire.com.br) Flávia Gavioli (flavia@dfreire.com.br) (11) 5185-3165 (Artigonal SC #980049)