



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

Julia Silva

**O sistema portuário e as economias de aglomeração no município de  
Itapoá (SC)**

Florianópolis  
Agosto de 2022

Julia Silva

**O sistema portuário e as economias de aglomeração no município de  
Itapoá (SC)**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia - PPGG da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Carlos José Espíndola.

Área de concentração: Desenvolvimento Regional e Urbano.

Florianópolis  
Agosto de 2022

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

Silva, Julia O sistema portuário e as economias de  
aglomeração no município de Itapoá (SC) / Julia Silva  
; orientador, Carlos José Espíndola, 2022.  
117 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa  
Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas,  
Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis,  
2022. Inclui referências.

1. Geografia. 2. Economias de Aglomeração. 3.  
Desenvolvimento econômico. 4. Porto de Itapoá. I. Espíndola,  
Carlos José . II. Universidade Federal de Santa Catarina.  
Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

Julia Silva

**O sistema portuário e as economias de aglomeração em Itapoá (SC)**

O presente trabalho em nível de Mestrado foi avaliado e aprovado, em 31 de agosto de 2022, pela banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof. Carlos José Espíndola, Dr.  
Instituição Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC

Prof. José Messias Bastos, Dr.  
Instituição Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC

Prof.(a) Isa de Oliveira Rocha, Dr.(a)  
Instituição Universidade do Estado de Santa Catarina - UDESC

Prof. Eduardo Von Dentz, Dr.  
Instituição Universidade Federal Fronteira Sul - UFFS

Certificamos que esta é a versão original e final do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de Mestre em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia

Insira neste espaço a  
assinatura digital

---

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

Insira neste espaço a  
assinatura digital

---

Prof. Carlos José Espíndola, Dr.  
Orientador

Florianópolis, 2022.

Dedico este trabalho ao meu maior exemplo de vida: minha mãe.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente a Deus que me guiou até o presente momento e me presenteou com uma família maravilhosa a qual deixo representada pela matriarca, minha amada Vó Lita. Em especial, agradeço minha mãe Márcia e irmã gêmea Laura, que compartilharam de todas as minhas fases, sempre me amando e apoiando incondicionalmente. E por fim, minha Tia Sônia, que torceu e me aconselhou durante a caminhada acadêmica.

Minhas companheiras para além da graduação, Natália, Carolina e Larissa, obrigada por sempre disponibilizarem um ombro e escuta, vocês sabem que a nossa reciprocidade é eterna. As amigas Leli, Ju Zaguini e amigo Matheus, agradeço as risadas e espero que a vida ainda nos reserve mais momentos.

Agradeço ao meu querido orientador Professor Carlos José Espíndola, pela paciência, compreensão e inspiração para a trajetória de meu mestrado em meio a uma pandemia. Agradeço também aos professores do PPGG com que tive o prazer de cursar disciplinas, além de meu orientador: Prof. Dr. Elson Pereira e Professoras Dr<sup>a</sup> Leila Dias e Dr.<sup>a</sup> Daniela Onça.

Aos professores da graduação da UDESC, meu agradecimento por construírem a base de minha carreira, em especial Prof. Lucas Ferreira e Prof. Fábio Napoleão. Nem o tempo ou a distância pode pôr em esquecimento o altruísmo de vocês para comigo.

Estendo os cumprimentos a banca que aceitou o convite, Prof. Dr. José Messias Bastos, Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Isa de Oliveira Rocha e Prof. Dr. Eduardo Von Dentz e ao Prof. Dr. Márcio Moreira que compôs com os dois primeiros docentes a minha banca de qualificação.

Agradeço as técnicas da Pós-Graduação em Geografia da UFSC, Renata e Helena, pela paciência, agilidade e atenção para dar conta de uma “nova pós-graduação”, online, em plena pandemia.

Agradeço o Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina (IHGSC), em especial a bibliotecária voluntária Patrícia, pelos excelentes serviços prestados que muito auxiliaram a pesquisa histórica desta dissertação.

Agradeço a Prefeitura de Itapoá, em especial nas figuras dos Senhores Secretários Edson da Cunha Speck e Rafael Brito e aos ex-operadores portuários, Senhor Paulo Henrique e Senhor Cláudio, pela disponibilidade para

as entrevistas, que muito enriqueceram esta pesquisa.

Agradeço ao CNPq pelo período de concessão de bolsa, que me permitiu desenvolver esta pesquisa. E por fim, a todos e todas que lutam por uma educação pública, popular e de qualidade da qual hoje orgulhosamente faço parte.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa do município de Itapoá.....	13
Figura 2 - Gráfico do Produto Interno Bruto de Itapoá (2010).....	38
Figura 3 - Mapa do PIB em Santa Catarina .....	46

## **LISTA DE QUADROS**

Quadro 1 – População de Joinville (1950 a 1991).....	34
Quadro 2 – Infraestrutura do Terminal Portuário de Itapoá (SC).....	55

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
<b>2. EVOLUÇÃO SÓCIO-ESPACIAL DO NORTE/NORDESTE CATARINENSE .</b>	<b>24</b>
2.1. O PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DA REGIÃO NORDESTE DE SANTA CATARINA PÓS 1930 .....	29
2.2. TRANSFORMAÇÕES NO PERÍODO 1950-1980 NA REGIÃO NORDESTE DE SANTA CATARINA.....	30
2.3. O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO REGIÃO NORDESTE DE SANTA CATARINA.....	32
2.4. OCUPAÇÃO E GÊNESE DA FORMAÇÃO SÓCIOESPACIAL DO MUNICÍPIO DE ITAPOÁ (SC) .....	34
<b>3. DESEMPENHO GEOECONÔMICO DE ITAPOÁ (SC) PÓS 1990 .....</b>	<b>41</b>
3.1. 1ª FASE: 1990-2003 .....	42
3.2. 2ª FASE - PÓS 2003: CICLO DE CRESCIMENTO DA ECONOMIA BRASILEIRA E AS REESTRUTURAÇÕES PRODUTIVAS .....	43
3.3. O PAPEL DO ESTADO FEDERAL, ESTADUAL E PREFEITURAS .....	49
<b>4. O SISTEMA PORTUÁRIO DE ITAPOÁ .....</b>	<b>52</b>
4.1. INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA .....	53
4.2. GÊNESE DO PORTO DE ITAPOÁ: VANTAGENS LOCACIONAIS .....	56
4.3. A DINÂMICA DO COMÉRCIO PORTUÁRIA .....	59
<b>5. ECONOMIAS DE AGLOMERAÇÃO .....</b>	<b>61</b>
5.1. CONTRIBUIÇÃO CHINESA AS ECONOMIAS DE AGLOMERAÇÃO PORTUÁRIAS:PAPEL ESTATAL E INOVAÇÕES .....	64
5.2. ECONOMIAS DE URBANIZAÇÃO E ECONOMIAS DE LOCALIZAÇÃO .	70
5.3. EXTERNALIDADES POSITIVAS: SALÁRIOS INDUSTRIAIS.....	72
5.4. TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS A PARTIR DAS ECONOMIAS DEAGLOMERAÇÃO DO NORDESTE CATARINENSE .....	73
<b>6. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>75</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>77</b>
<b>ANEXO 1.....</b>	<b>82</b>
<b>APÊNDICE A .....</b>	<b>83</b>
<b>APÊNDICE B .....</b>	<b>85</b>
<b>APÊNDICE C .....</b>	<b>86</b>
<b>APÊNDICE D .....</b>	<b>90</b>
<b>APÊNDICE E .....</b>	<b>95</b>
<b>APÊNDICE F.....</b>	<b>104</b>

## RESUMO

A presente dissertação buscou desvendar a gênese e efeito das economias de aglomeração em Itapoá. A hipótese que guiou esta pesquisa consiste que, a partir da instalação do Porto de Itapoá, há evidências empíricas da emergência de uma aglomeração de serviços no entorno do porto, em especial, na sua retroárea. Para tanto, foi estruturado quatro objetivos que se desenvolveram em quatro capítulos: o primeiro consistiu em caracterizar a gênese da formação sócioespacial (FSE) da região norte de Santa Catarina e do município de Itapoá; O segundo capítulo versou sobre o processo de reestruturação econômica pós 1990 da região nordeste de Santa Catarina e a emergência de novas aglomerações no Estado; o terceiro capítulo descreveu o processo de instalação do Terminal Portuário de Uso Privativo de Itapoá/SC, bem como sua dinâmica geoeconômica; e por fim, identificou-se as economias de aglomeração geradas a partir da instalação do Terminal Portuário em Itapoá e os impactos sócioterritoriais delas decorrentes. A metodologia utilizada foi a exploratória, empírico-analítica. Realizou-se pesquisa bibliográfica, entrevistas semiabertas com ex-operadores portuários, um do Rio Grande do Sul e outro de Itapoá, assim como entrevistas com órgãos da Prefeitura de Itapoá. A pesquisa permitiu identificar a emergência das economias de aglomeração do tipo economias de localização, com alta nos salários industriais atração significativa de mão-de-obra para a região, incrementando a urbanização do município. Identificou-se também aumento significativo nos valores venais do metro quadrado de Itapoá, em especial aqueles próximos ao empreendimento portuário, assim como desafios socioambientais para a expansão das atividades do setor de serviços portuários no município.

Palavras-chave: Economias de aglomeração; Desenvolvimento econômico; Porto de Itapoá;

## **ABSTRACT**

This thesis sought to unveil the genesis and effect of agglomeration economies in the Brazilian city of Itapoá (SC). The initial hypothesis was developed after analyzing empiric evidence of an emergence of an agglomeration of services around the Port of Itapoá, especially in its retro area, after constructing the port infrastructure. The thesis was structured into four chapters: the first chapter characterized the genesis of the sociospatial formation of the north region of the State of Santa Catarina and of the city of Itapoá. The second chapter explained the process of the economic restructuring after the decade of 1990 in the state of Santa Catarina and the emersion of new agglomerations in the region; The third chapter described the construction of the private port terminal of Itapoá (Port of Itapoá), as well as your geoeconomic dynamic; the fourth and final chapter, it was identified the type of the economies of agglomeration after the installation of the Port in Itapoá and the impacts of the enterprise around the region. The methodology chosen was exploratory, empirical-analytical. It was developed through bibliographical research, open interviews with former port workers, and interviews with public agents (city hall workers, secretaries, etc.). This research could identify the emersion of agglomeration economies of localization, with an increase in the industrial salaries and attraction of workers, as well as an increase in the general urbanization of the municipality of Itapoá. The price of land in the city had a significant increase, and socio-environmental challenges were identified for expanding port services in the city.

Keywords: Agglomeration economies; Economic development; Port of Itapoá;

## 1. INTRODUÇÃO

Aglomerar é umas das ações humanas mais antigas. No período neolítico o processo de sedentarização gradualmente possibilitou a formação de grandes aglomerados populacionais. Mais tarde, do processo de aglomerar-se, surgem as cidades. Nas cidades a industrialização faz nascer os distritos industriais, descritos pioneiramente por Marshall (1920) a partir da experiência vista no século XIX na Inglaterra.

A ação de aglomerar surge como um “produto ou resultado de uma ação de juntar, reunir, acumular ou amontoar” (TINOCO, 2003), portanto renega-se a ideia de uma tendência natural ou lei imutável: por ser uma ação intencional, a ação de aglomerar evidencia a existência de agentes e racionalidades, que permitem e demandam um estudo mais aprofundado de suas construções, processos e resultados.

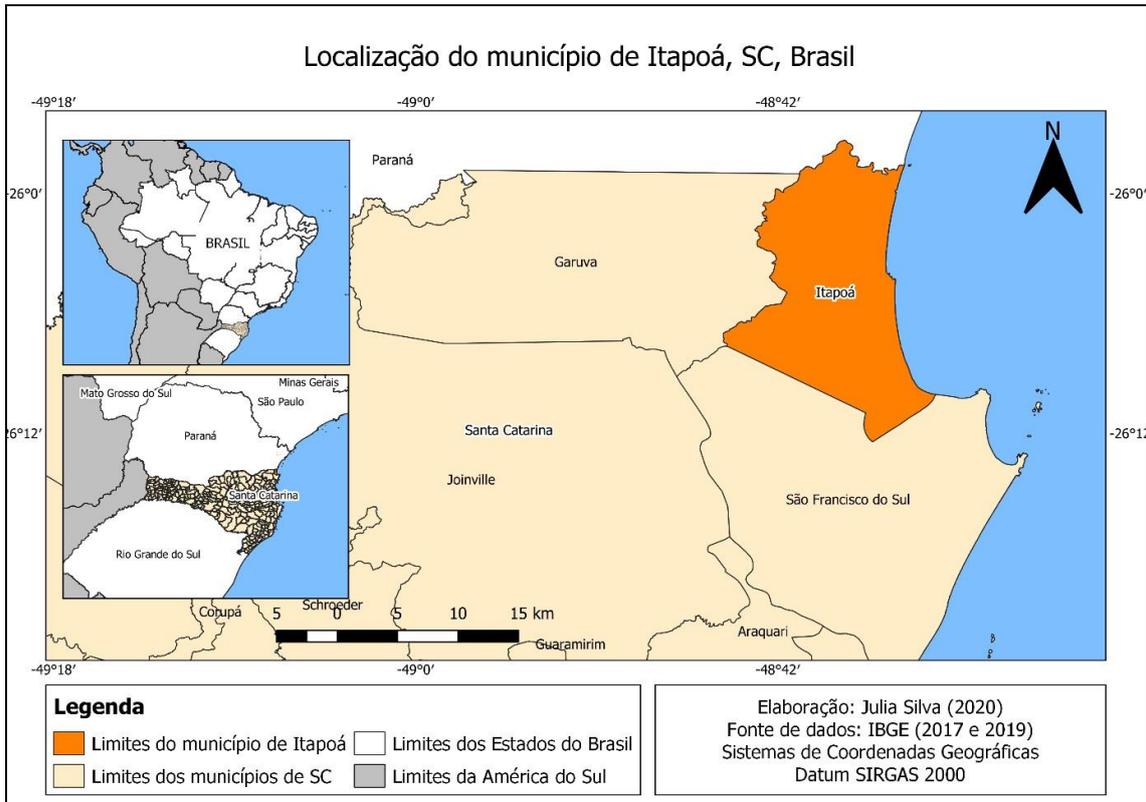
Dentro da racionalidade de aglomerar, há as aglomerações geográficas de atividades econômicas, como os distritos industriais e/ou *clusters*<sup>1</sup>. Essas aglomerações industriais e comerciais podem ser vistas dentro do Estado de Santa Catarina, em especial na região norte/nordeste do Estado a partir do início do século XXI. Para esta dissertação, utilizaremos o caso do município de Itapoá (SC).

O município de Itapoá localiza-se na mesorregião do Norte/Nordeste catarinense, região Sul do Brasil, com coordenadas geográficas de Longitude 48° 36' 58" oeste do Meridiano de Greenwich e Latitude: 26° 07' 01" sul da Linha do Equador. O município tem como limite norte o município de Guaratuba (no estado do Paraná), a oeste o município de Garuva (SC), ao sul o município de São Francisco do Sul (SC) e a leste o encontro com o Oceano Atlântico (figura 1).

---

<sup>1</sup> Em tradução literária do inglês, significa “aglomerados”, em alusão aos aglomerados industriais.

**Figura 1 – Mapa de localização do município de Itapoá, SC, Brasil**



Fonte: elaboração própria da autora (2020)

Sua população é de 20.576 habitantes (IBGE/2019), mas que durante a alta temporada (meses de dezembro a fevereiro), a chamada população flutuante atinge aproximadamente 250 mil pessoas. De acordo com o censo de 2010 do IBGE, 96% da população do município residia em áreas urbanas. Entre os anos de 2000 e 2016, a taxa média anual de crescimento da população foi de 4,8%, superando a média nacional (1,2%) e a estadual (1,6%).

Sua área de unidade territorial corresponde a aproximadamente 256,1 km<sup>2</sup>, contando com uma extensão de costa de 32 km e altitude que varia de 6 a 20 metros. A maior parte do município de Itapoá tem em seu solo sedimentos recentes de origem marinha, continental e estuarina, com clima do tipo temperado, entretanto com alta insolação durante o ano, típico de clima tropical. Estas e demais fatores acabaram por resultar em um relevo plano em quase toda Itapoá (planície costeira). A exceção está na região oeste do município, que possui uma pequena cadeia de montanhas (denominada Serrinha, de embasamento cristalino formados por granitos e gnaisses), integrando a cadeia

principal da formação Serra do Mar, com picos de até 600 metros.

Há um bom potencial de recursos hídricos na região: a começar pela presença da Baía da Babitonga, considerada o mais importante estuário do Estado de Santa Catarina. Dentro da baía há uma grande formação de manguezais, praias e ilhas, atingindo diretamente seis municípios: Joinville, São Francisco do Sul, Garuva, Araquari, Itapoá e Balneário Barra do Sul. Entre os maiores rios do município estão o Rio Saí Mirim, Saí-Guaçú e Jaguaruna. O primeiro, apresenta boa qualidade de água e seu manancial constitui-se de grande importância para o abastecimento de água da cidade. Esses e outros fatores físicos foram determinantes para a instalação do Porto de Itapoá na região, como será apresentado no quarto capítulo.

Itapoá coberto pela Floresta Atlântica (Mata Atlântica), com predominância da Floresta Ombrófila Densa de Terras Baixas. Esse tipo de vegetação é caracterizado por apresentar uma grande variedade de espécies, que podem atingir alturas superiores a 30 metros e se tornarem florestas densas. Há variação na região montanhosa da Serrinha (com as formações vegetais de Submontana e Montana) e na região costeira (vegetação de restinga e manguezais).

Segundo o Plano de Manejo e o projeto de Avaliação e Ações Prioritárias para a Conservação da Biodiversidade da Mata Atlântica e Campos Sulinos (MMA, 2003), o município de Itapoá se insere dentro de uma das áreas consideradas de alta prioridade à conservação.

No ano de 2011, o município inaugurou o Terminal Porto de Itapoá (TPI), um Terminal de Uso Privado no município homônimo. Sua construção e funcionamento impactou o ordenamento de alguns municípios, tal como visto ao longo da história brasileira, em que a organização espacial fora influenciada diversas vezes pela atividade portuária (NEU, 2009).

O TPI tornou o município um polo de investimento portuário, impulsionando o desenvolvimento da região norte/nordeste catarinense (GOMES, 2015; CABRAL 2011), trazendo investimento para municípios vizinhos, como Araquari (ORJECOSKI, 2018) e alavancando a instalação de serviços e comércios (MARTINS-JUNIOR, MARTINS, 2019), localizados próximos uns aos outros.

Dado a juventude da infraestrutura portuária, muito das pesquisas publicadas até então sobre a região de Itapoá visam contribuir na elucidação da gênese do Porto. Cabral (2011) traçou os possíveis impactos da instalação do Porto de Itapoá e o contexto para instalação da infraestrutura no município, com vistas a Lei dos Portos (Lei 8.630/1993).

Mais autores dedicaram pesquisas a expectativas no impacto econômico da implantação do porto (NEU, 2009), seu desenvolvimento nos primeiros anos de funcionamento (Souza, et al, 2015) e o licenciamento ambiental realizado a época da construção (KROEFF e BÖHM, 2014). A instalação do porto foi também analisada por Rebello (2015), que apontou sua construção como uma estratégia competitiva da empresa Hamburg Sud para a intensificação das atividades em todas as etapas da cadeia logística brasileira.

Outros autores destacaram a eficiência comparativa da infraestrutura, seja na exportação de autopeças (BORSATO, 2019), ou analisando comparativamente a movimentação de cargas entre os Terminais de Uso Privado e os portos catarinenses (FRANCISCO e BOTTER, 2017), constatando que os primeiros (com destaque para Itapoá) assumiram a liderança a partir de 2012. A nível nacional, Torres et al (2016) realizou a análise de eficiência de 34 portos brasileiros, constatando o Porto de Itapoá como o mais eficiente.

Gomes (2015), reitera o incremento na estrutura física do município e região, com ampliação da malha rodoviária (SC-416) e de linhas de transmissão da Celesc, assim como na arrecadação municipal. MARTINS-JUNIOR e MARTINS (2019) destacaram que o aumento na arrecadação, assim como o PIB, acarretou em mudanças na urbanização de Itapoá e atraíram empresas para a região, mas sem se ater profundamente a quais e quantas unidades empresariais se instalaram na região.

Entretanto, esses trabalhos deram pouca importância a emergência das economias de aglomeração decorrentes da construção do porto Itapoá e expansão do parque industrial.

Ademais entre os anos de 2008-2014 os municípios de Itapoá e Araquari registraram mudanças em sua dinâmica econômica. Em 2008 haviam número 1.942 pessoas empregadas em Itapoá, número este que saltou para 3.135 em 2014, registrando um aumento de 62%; em Araquari haviam 4.006 pessoas empregadas, aumentando em 170% (10.836 empregos) no fim do mesmo

período. O número de empresas em Itapoá no ano de 2008 era de 612, fechando 2014 com 687 empresas e representando um aumento de 12%; Araquari, que possuía 574 empresas em 2008, fechou o período com 1471 estabelecimentos, incremento de 157% (IBGE, 2020).

Dentre os municípios próximos ao litoral, Araquari apresentou a maior variação populacional positiva entre 2017 e 2018, cerca de 4%, e Itapoá a quinta maior variação, com um pouco mais de 3% (IBGE, 2018).

Portanto, o presente trabalho pretende analisar em que medida a instalação do Porto de Itapoá influenciou na criação de economias de aglomeração na região, em especial no recorte territorial aqui exposto: o município de Itapoá (SC). A questão central é desvendar as economias de aglomeração no município de Itapoá (SC) a partir do projeto de instalação do terminal portuário de uso privativo de Itapoá. Quais foram as economias de aglomeração que surgiram na região?

Especificamente a pesquisa visa: a) Relatar a gênese e evolução da formação socioespacial do nordeste catarinense, com ênfase no município de Itapoá (SC); b) Apresentar o processo de reestruturação econômica pós 1990 da região nordeste de Santa Catarina; c) Descrever o processo de instalação do Terminal Portuário de Uso Privativo de Itapoá/SC, bem como sua dinâmica geoeconômica; d) Identificar as economias de aglomeração geradas a partir da instalação do Terminal Portuário em Itapoá e as externalidades delas decorrentes.

Diante do exposto, cabe destacar que esta pesquisa terá como base teórico-metodológica aportes que permitam uma inter-relação entre dinâmica econômica e dinâmica geográfica. Assim, ao longo da pesquisa proposta, irão surgir aportes teóricos relacionados a temas específicos como, por exemplo, a pequena produção mercantil, para a compreensão do processo de industrialização no Sul do Brasil, conforme sugere Mamigonian (1964).

Para tanto, o êxito na compreensão dos processos geográficos, históricos e econômicos do nordeste catarinense exige a intersecção do paradigma de formação sócio-espacial proposto por Milton Santos (1977) com as ideias

difundidas por André Cholley (1964)<sup>2</sup>.

Milton Santos, formulou o paradigma de formação sócio-espacial apoiando-se no conceito de formação econômica e social já desenvolvido por Marx. O paradigma exposto por Santos entende o espaço humano como um fato histórico, conjuntamente com uma interpretação totalizadora, pois abrange o estudo da realidade como uma relação dialética entre natureza e ser humano. Segundo Santos (1982):

os modos de produção tornam-se concretos sobre uma base territorial historicamente determinada. Deste ponto de vista, as formas espaciais seriam uma linguagem dos modos de produção. Daí, na sua determinação geográfica serem eles seletivos, reforçando desta maneira a especificidade dos lugares (SANTOS, 1982, p. 2).

Para a caracterização da formação sócio espacial de Joinville e da região norte de Santa Catarina foi utilizado Rocha (1994). Nesta proposta de pesquisa apresentada, a categoria de formação sócio-espacial será utilizada tanto para análise da escala nacional e quanta regional, pois as diferenciações espaciais das formações sociais são constituídas por particularidades histórico-genéticas das relações de produção e das forças produtivas em um ambiente social e geograficamente dado, pois “a análise geográfica dos fenômenos requer a consideração da escala em que eles são percebidos” (CASTRO, 1992, p. 21)<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> “Para apreender uma formação sócio-espacial (M. Santos) deve-se considerar essencialmente três aspectos: a) a identificação e a caracterização, ao longo do tempo, das combinações (A. Cholley) de elementos do quadro natural e do quadro humano, de forma a delimitar a sua unidade e localização espacial, o que implica na consideração de múltiplas determinações (K. Marx); b) a relação entre sociedade e natureza, dentro da perspectiva do materialismo histórico e dialético, ou seja, através do conceito de modo de produção, assegurando a sua localização temporal, que se concretiza sobre uma base territorial, historicamente determinada; c) o conceito de formação social, o qual garante que a relação sociedade/natureza, seja apreendida tendo em mente processos históricos que, mesmopassíveis de generalização, têm suas particularidades definidas espacial e temporalmente.” PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral; VIEIRA, Maria Graciana Espellet de Deus Geografia e Marxismo: O caso da formação socio-espacial do Brasil Meridional.

<sup>3</sup> A região aqui é entendida, do ponto de vista teórico, como “o lócus de determinadas funções da sociedade total em um momento dado” (SANTOS, 1985, p. 66), ela é “o resultado das possibilidades ligadas a uma certa presença, nela, de capitais fixos exercendo determinado papel ou determinadas funções técnicas e das condições do seu funcionamento econômico” (SANTOS, 1985, p. 67).

A multiplicidade de escalas também é dada pela complexidade dos estudos que envolvem um fenômeno portuário, como demonstra Mamigonian (2017):

[...] o sítio portuário é de escala local dependendo do litoral em que se encontra, enquanto sua hinterlândia é de escala regional, nacional ou quase continental, dependendo do acesso à sua zona de influência por variados meios de transporte terrestre e, por outro lado, sua face oceânica muitas vezes é de escala mundial, alcançando todos os continentes, para onde seguem e de onde chegam mercadorias (Mamigonian, 2017,pg. 21).

Para a análise regional, será levada em conta a base material do meio geográfico (fixos e fluxos) e a lógica e intencionalidade das organizações públicas e privadas que dão coesão e sistematicidade aos arranjos regionais. O principal conceito que ajuda a identificar essas lógicas é o de 'solidariedades geográficas', "que correspondem exatamente ao resultado da divisão social e territorial do trabalho que se instala em diferentes parcelas do espaço geográfico, a cada período histórico" (CONTEL, 2015, p. 456).

O desenvolvimento de cada região é pautado também pela combinação de elementos naturais e humanos. Cholley (1964) sugere considerar, na análise da organização espacial, a combinação de elementos físicos, biológicos e humanos já que esses "respondem a medidas bem determinadas com relação ao espaço e o tempo" sendo, portanto, responsáveis pela configuração espacial ao longo do tempo. Quando se analisa uma infraestrutura portuária, os fatores humanos e físicos influenciam desde a escolha do lugar a se implementar o porto a sua dinâmica e manutenção. As combinações geográficas, segundo aporte teórico para realização da pesquisa, podem ser divididas em três categorias: (i) as que resultam da convergência de fatores físicos; (ii) as mais complexas, que são de ordem física e de ordem biológica; e (iii) "as mais complicadas e, por isso mesmo, mais interessantes, que resultam da interferência conjunta dos elementos físicos, dos elementos biológicos e dos elementos humanos" (CHOLLEY, 1964, p. 140). Logo, uma infraestrutura portuária dependeria tanto de suas condições litorâneas favoráveis (condições físicas/biológicas), equipamentos (de ordem humana), mas também do dinamismo de sua

hinterlândias:

Assim sendo, os portos fazem parte da cadeia de transportes, onde ocupam um lugar estratégico, mas altamente dependente da navegação, podendo se dizer que os navios criam e transformam os portos, como instalações físicas, enquanto as hinterlândias terrestres propiciam maior ou menor movimento de carga. Entretanto, a administração portuária pode interferir na “combinação” melhorando as condições naturais, a eficiência operacional, etc. (MAMIGONIAN, 2017, p. 22).

Procurando desvendar as economias de aglomerações e as externalidades delas decorrentes será utilizado o referencial teórico sobre economias de aglomeração inicialmente desenvolvido por Marshall (1982)<sup>4</sup>. Segundo Fochezatto e Valetini (2010), Marshall destacou três elementos que beneficiariam a aglomeração das atividades: um agrupamento de trabalhadores especializados, a disponibilidade de insumos e a presença de *spillovers* (transbordamentos) de tecnologia e conhecimento. Todavia, nos anos de 1990, a teoria da aglomeração passou a ter outros sentidos. Assim, “não é mais o estudo da localização industrial que interessa, mas sim o estudo do crescimento das cidades e das indústrias que aí se localizam” (TINOCO, 2003, p. 50). Essa nova preocupação passa a ver as economias de aglomeração como dinâmicas. Buscando identificar a diversidade de fatores e condições distintas, que poderiam induzir as aglomerações específicas, será utilizado o trabalho de Markusen (1996).

Contudo, evitando uma concepção endógena, que interpreta o desenvolvimento regional apenas pela mobilização dos atributos locais<sup>5</sup>, ou a concepção exogenista, que reforça os fatores externos determinantes das dinâmicas locais, será adotada a proposta de Ignácio Rangel acerca das influências dos ciclos de desenvolvimento econômico mundial (Ciclos de

---

<sup>4</sup> Segundo Tinoco (2003, p. 48), “o conceito de economia de aglomeração é amplamente utilizado por várias correntes do pensamento dentro da economia regional e urbana, tanto de tradição neoclássica, como de diversas tradições heterodoxas, entre elas o pós-keynesianismo de Kaldor e as vertentes neoschumpeterianas”.

<sup>5</sup> Segundo Brandão (2014, p. 38), a “endogenia exagerada das localidades crê piamente na capacidade das vontades e iniciativas dos atores de uma comunidade empreendedora e solitária, que tem controle sobre seu destino e procura promover sua governança virtuosa lugareira”.

Kondratieff) e os ciclos médios setoriais da economia brasileira (Juglarianos)<sup>6</sup>. O Estado brasileiro, através de medidas político-institucionais, veio progressivamente criando unidades produtivas modernas. Essas medidas foram engendrando flutuações endógenas de 10 anos, os juglarianos brasileiros. Na proposta rangeliana os primeiros quinquênios de cada década, desde 1920, foram recessivos (1930-34/1951-54/1961-65, etc.), enquanto os subseqüentes foram expansivos (1935-40/1955-60, etc.) (Mamigonian, 1986). Esses ciclos juglarianos “foram marcadamente setoriais integrados que estão, de grau a grau, no processo de substituição de importações” (Mamigonian, 1986: 7). Assim, as medidas político-institucionais adotadas e implantadas pelo Estado atuam de maneiras diferenciadas e específicas a determinados grupos de setores, firmas e regiões.

Para se compreender o papel dos agentes públicos e privados na definição das continuidades e descontinuidades das formas, funções, processos e estruturas (SANTOS, 1985), na configuração espacial produtiva regional, será usada como suporte teórico a ideia de gestão do território, desenvolvida por Corrêa (1989). Somam-se a esses pressupostos teórico-metodológicos os referenciais de Chandler (1998) a respeito do arranjo e da capacitação organizacional das empresas, e da busca por economias de escala e escopo na produção, na distribuição e no gerenciamento. Esses aportes subsidiarão, com o apoio das abordagens institucionalistas, as estratégias empresariais<sup>7</sup>.

Para estudo da gestão do território, será utilizado também a proposta de Fresca (2016) a partir da análise das atividades privadas. A abordagem da dimensão espacial da gestão do território (apontada por Corrêa (1989) através da localização de filiais de empresas e número de assalariados) possibilita a

---

<sup>6</sup> De longa data, o Brasil reage aos movimentos da economia mundial, mas essa reação tem-se revestido de caráter não apenas passivo, mas também ativo. Na fase expansiva da economia mundial, o Brasil reage expandindo suas exportações e importações. Nas fases depressivas, a economia brasileira volta-se sobre si mesma, buscando uma forma qualquer de substituição de importações (RANGEL, 1985). Com o advento do capitalismo industrial brasileiro, “surgia um centro dinâmico, capaz de engendrar os ciclos diferentes e independentes dos ciclos longos” (RANGEL, 2005, p. 691).

<sup>7</sup> Os institucionalistas procuram desvendar nas instituições (portadoras da história) o seu papel como fontes de retornos crescentes. O institucionalismo foi criado por Thorstein Veblen (1857- 1929) e ressalta aspectos da estrutura institucional, das relações de poder, dos hábitos de pensamento e da cultura que afetam o desempenho econômico. A economia institucional, de North (1994), busca retomar o debate da importância das instituições. North aproxima-se da antiga abordagem institucionalista, destacando a preocupação com o desempenho das economias ao longo do tempo e as especificidades locais. Novos conceitos foram incorporados como, por exemplo, custos de transação, regras formais, direitos de propriedade, aprendizagem, organizações e poder.

leitura da “vida econômica, política e social de um determinado lugar, afetando o nível de empregos diretos e indiretos, a renda e os impostos” (Corrêa, 1995). A metodologia delineada por Fresca (2016) ainda permitirá inferir se há o predomínio de algum setor produtivo na gestão do território.

Para Storper e Venables (2005) todas as aglomerações se diferenciam, e seu poder permanece forte, ainda que os custos de transporte e comunicação continuem declinantes (p. 21, 2005). Os autores retomam a discussão das cidades como locais para transações imateriais, em especial para troca e transmissão de conhecimento. Neste estudo, para avaliar a influência da proximidade nas relações sociais e econômicas, se utilizará os conceitos postulados pelos autores como *contatos face a face* e o “burburinho” das cidades (encontros casuais e informais próprios da proximidade).

Para a realização da proposta de pesquisa, o método utilizado será exploratório, empírico-analítico. A abordagem exploratória adota a busca de mais informações a respeito de certo assunto. Conforme Gil (1994), as pesquisas exploratórias envolvem levantamento bibliográfico e documental, entrevistas e estudos de caso. As abordagens empíricas analíticas apresentam em comum a utilização de técnicas de coleta, tratamento e análise de dados quantitativos.

Para a realização de outra etapa desta pesquisa, o método utilizado foi a revisão sistemática da literatura e da análise quantitativo-qualitativa. Para tal, um levantamento bibliográfico foi realizado em duas etapas. O intuito foi analisar as publicações mais recentes sobre o tema de economias de aglomeração na plataforma Scopus. A pesquisa revelou o destaque de publicações chinesas, tanto em número, quanto em ineditismo temático, motivo do foco no momento de seleção e análise desses trabalhos.

A primeira etapa consistiu em uma pesquisa na base de dados científicos Scopus, escolhida por ser uma ampla base internacional de pesquisa científica de caráter interdisciplinar. A pesquisa se deu partir de algumas combinações com operadores booleanos de palavras-chave relacionadas ao objeto desta pesquisa<sup>8</sup> e com o recorte temporal dos anos abrangendo todas as publicações presentes na plataforma, a fim de buscar o máximo de publicações possíveis. A combinação das palavras-chave resultou em um total de 381 publicações, dos

---

<sup>8</sup> As palavras-chaves foram: (agglomeration economies); (port AND agglomeration economies);

quais, após os critérios de seleção<sup>9</sup>, reduziu-se a quantidade para 29 publicações chinesas para análise quantitativa e 10 destacadas para análise qualitativa. A análise qualitativa gerou gráficos quanto a evolução das publicações sobre o tema durante todo o período de publicações registradas no site, mas nos últimos vinte anos percebeu-se um acréscimo significativo na plataforma.

Para as análises quantitativas, também buscou-se produzir alguns gráficos e tabelas que ajudassem analisar e, posteriormente, ilustrar os resultados nesta publicação final acerca da origem das publicações, análise das palavras-chave e a curva de aprendizagem.

Com as publicações já selecionadas e analisadas na plataforma relacionadas ao tema, foi realizada uma segunda etapa do levantamento bibliográfico. A esta segunda etapa foi direcionada a portais e repositórios de universidades, bem como revistas, teses e dissertações. O foco desta segunda etapa foi levantar demais produções que discutissem a evolução do conceito de economias de aglomeração. A esta etapa, também se adicionou trabalhos brasileiros acerca do estado da arte dos conceitos de Arranjos Produtivos Locais e os Clusters.

Para a produção deste texto, foi realizado até então um levantamento bibliográfico e coleta de dados no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE/SC), no acervo da biblioteca do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina (IHGSC), revistas, jornais e periódicos eletrônicos especializados.

Para os resultados aqui descritos, executou-se também entrevistas semiestruturadas (apêndice) com operadores portuários; elaboração de gráficos, tabelas e mapas com as informações coletadas em campo; além de saídas a campo para verificação in loco.

Essa dissertação além da introdução e conclusão é composta de quatro capítulos. O primeiro capítulo procura apresentar a evolução socioespacial do norte/nordeste Catarinense, composto por mais cinco subcapítulos. Após relatar a gênese e evolução da pequena produção mercantil no nordeste catarinense,

---

<sup>9</sup> Análise da relevância do trabalho pelo título; resumo/leitura dinâmica, número de citações e, por fim, disponibilidade do texto na plataforma.

os seguintes subcapítulos versarão sobre o processo de desenvolvimento econômico da região pós 1930, o período de 1950 a 1980 e o processo de urbanização região. Os dois últimos subcapítulos são dedicados a detalhar a ocupação e gênese da formação socioespacial do município de Itapoá (SC) até se tornar um complexo portuário.

No segundo capítulo, denominado “desempenho econômico de Itapoá/SC”, pretendeu-se apresentar o processo de reestruturação econômica pós 1990 da região nordeste de Santa Catarina, seus impactos territoriais e sociais. Para tanto, o capítulo foi organizado em três subcapítulos: 1ª fase, entre os anos de 1990-2003; 2ª fase, pós-2003, que dá início ao ciclo de crescimento da economia brasileira, e por fim, o papel do Estado federal, estadual e prefeituras na construção das aglomerações industriais em Araquari e de serviços em Itapoá (SC).

O terceiro capítulo consistiu na descrição do processo de instalação do Terminal Portuário de Uso Privativo de Itapoá/SC e de emergência da aglomeração de serviços na região, bem como sua dinâmica geoeconômica. O capítulo foi composto de dinâmica portuária, infraestrutura, vantagens comparativas geográficas, etc.

Por fim, o quarto capítulo focou identificar as economias de aglomeração geradas a partir da instalação do Terminal Portuário em Itapoá. O capítulo apresentará uma breve evolução do pensamento econômico sobre as economias de aglomeração, bem como as tipologias existentes e as externalidades delas decorrentes.

## 2. EVOLUÇÃO SÓCIO-ESPACIAL DO NORTE/NORDESTE CATARINENSE

A gênese de uma formação sócio-espacial da região sul brasileira está intimamente ligada a mudanças sucedidas na Europa (em especial, na Península Ibérica), em fins do século XV. A expansão marítima, busca por novos mercados consumidores e a colonização são alguns fatores que, além de conduzirem a transição do feudalismo para o capitalismo no velho continente, impulsionaram o “descobrimento” do Brasil.

O Tratado de Tordesilhas firmado em 1494 acabou não impedindo as incursões em espaços de outrem. No século seguinte, as terras conquistadas se transformariam nas 14 capitanias hereditárias, quando o rei D. João III decide partilha-las para 12 donatários (entre 1534 e 1536). Ambos os processos acabaram por iniciar a formação territorial do Estado de Santa Catarina, que foi consolidado pelos processos seguintes de ocupação e povoamento (ROCHA, 2013).

Anteriormente, em 1504, o francês Binot Paulmier de Gonneville realiza a primeira expedição de um europeu as terras catarinenses, mais especificamente na ilha de São Francisco do Sul. O local, apenas o segundo ponto da costa litorânea a ser pisada por navegadores europeus, foi aportado graças a um erro no itinerário dos viajantes, que deveria leva-los ao caminho das Índias.

Até 1640 a região permaneceu praticamente despovoada. A partir do século XVII Portugal volta seus interesses a costa sul brasileira, a fim de se libertar dos espanhóis. Em 1641 o português Manoel Lourenço se estabelece na ilha de São Francisco, conjuntamente a seus familiares, agregados, escravos, trazendo também gado e instrumentos agrícolas.

O século XVII continuará sendo marcado pela política expansionista de Portugal, impulsionando a criação, por vicentistas, de vários núcleos de povoamento na faixa litorânea catarinense. Esses núcleos ofereciam apoio e abastecimento para a expansão lusa, como é o caso da fundação do primeiro núcleo de povoamento em Santa Catarina, o de São Francisco do Sul (em 1658).

Alguns fatores físicos, como o clima e a floresta tropical, vegetação característica do litoral catarinense dificultaram, mas não impediram o povoamento da região. Enquanto o mar era a única via de ligação, os povoados

foram ocupando exclusivamente a costa. Mais tarde, o aproveitamento dos rios, correndo de modo geral para Leste ou Oeste, proporcionou o desbravamento do interior do estado, juntamente com as bandeiras de colonização.

Entretanto, ao contrário de seus estados vizinhos, Rio Grande do Sul e Paraná, Santa Catarina carecia de “um centro capaz de ligar, naturalmente, todo o território” (PELUSO JUNIOR, 1954). Nesta carência, ainda se inclui a ausência de rios navegáveis e o término da Serra do Mar (que proporcionou uma rede hidrográfica capaz de ligar grandes áreas como no Estado de São Paulo), fundamental para o estabelecimento de rotas econômicas entre portos, indústrias e vias de escoamento. Havia a necessidade de se estabelecer vias para escoar a produção da época, dando início as rotas pioneiras<sup>10</sup> em Santa Catarina (DA SILVA, 1941).

A primeira rota pioneira assinalada no estado data de 1600, ligando São Francisco do Sul (SC) a Curitiba (PR), através do final da Serra do Mar e da planície costeira (porção norte). Denominada de Dona Francisca (homenagem a doadora do terreno para a fundação da colônia que mais tarde se transformaria no município de Joinville), serviu de escoadouro da produção de erva-mate. Em 1736 foi criada uma nova rota, entre São Francisco e Desterro (Florianópolis), importante e para a indústria baleeira da segunda metade do século XVIII, que mais tarde iria ver sua produção decair e serviria apenas para abastecimento do exército (ALVES, 2012).

Em 1739 é criada a província de Santa Catarina, a partir da separação da província de São Paulo, entretanto, as fronteiras e dimensões territoriais do estado de Santa Catarina tal qual se conhece atualmente é resultado de um processo recente que culminou na assinatura do Acordo de Limites com o Paraná, em 20 de outubro de 1916, com a incorporação de partes do território que hoje localiza-se como o oeste catarinense e parte do planalto norte.

Diferentemente do restante do país, o Brasil Meridional e mais especificamente, Santa Catarina, viram sua gênese se desvincular do lucrativo comércio colonial agroexportador que se desenvolvia em diversos pontos do território nacional (PEREIRA, 2003).

---

<sup>10</sup> Vias de comunicação que se iniciaram a partir de picadas, atalhos abertos na mata a golpes de facão, que mais tarde seriam descobertas e ocupadas por tropeiros. Estas vias foram descritas pelo Tenente Osmar Romão da Silva, na publicação histórica “Rotas Pioneiras de Santa Catarina” (1941).

No século XVIII houve levas de açorianos e madeirenses a estabelecerem-se no litoral. Essa segunda entrada de portugueses na fachada atlântica ocorreu por meio da concessão de pequenos lotes de terras a casais açorianos, constituindo-se na maior intervenção geopolítica de Portugal no Sul do Brasil (MAMIGONIAN, 1998).

O desenvolvimento catarinense, tal como o brasileiro, também foi influenciado por ciclos econômicos expansivos e recessivos, analisados por Rangel (1983, 1992) e Mamigonian (1999). Os ciclos, ou flutuações na atividade econômica, ora elevavam ou diminuíaam a produção, impactando emprego e renda. Os períodos foram caracterizados como ondas/ciclos longos (os ciclos de Kondratiev, que duravam 50 anos) ou os ciclos médios (ou juglarianos, de 10 anos). Os ciclos longos possuem o período expansivo, ou “fase A”, e o período depressivo, “fase B”, momento que o Brasil, para se ajustar a crise no plano externo, realiza substituição de importações e alterações na estrutura do poder vigente.

Em meados do século XIX, no plano externo, o continente europeu assistia a primeira revolução industrial, inaugurando os Ciclos Econômicos Longos (de N. Kondratieff). O primeiro ciclo (1790-1847) foi liderado pela Inglaterra com o advento da máquina-a-vapor. Em oposição, a Alemanha iniciava uma tardia transição de suas estruturas feudais e emancipação de seus camponeses. Os acontecimentos acabaram por gerar uma disponibilidade de mão-de-obra que mais tarde formaria um contingente imigratório, como o que fez surgir São Pedro de Alcântara (SC).

Em seguida, na inauguração da fase ascendente do novo ciclo (segundo Kondratiev, 1847-1873) graças a utilização de energia a vapor, a Alemanha finalmente ingressa em sua revolução industrial, que dada as transformações geradas (divisão das pequenas propriedades agrárias e desmantelamento da produção artesanal), acabaram por estimular novos contingentes migratórios.

A ocupação do território catarinense por imigrantes alemães no século XIX, estabeleceu-se majoritariamente na região do norte/nordeste catarinense. A chegada destes imigrantes deu-se pelo médio vale do rio Itajaí-Açu, entretanto, apenas a partir da década de 1840 que há o estabelecimento definitivo de algumas colônias de imigração: a criação da colônia Blumenau e mais tarde a

colônia Dona Francisca (hoje Joinville). Estes imigrantes foram fundamentais para a constituição do setor industrial, visto que “das etapas de assentamento com imigrantes em pequenas propriedades no Sul do Brasil (açorianos - 1748, alemães - anos 1820 e 1850 em diante), somente a terceira se caracterizou pelo desenvolvimento industrial” (ROCHA, 1994). Em 9 de março de 1851 é fundada oficialmente a cidade de Joinville.

Inicialmente a colônia D. Francisca era parte do dote de casamento do Príncipe de Joinville, mas por problemas financeiros as terras foram negociadas ao armador e senador alemão Christian M. Schroeder. O intuito era de formar uma comunidade agrícola modelo na América do Sul, mas Joinville pouco possuía vocação: possuía densa floresta, manguezais, “além das características socio-econômicas do próprio elemento humano que veio” (Idem, 1994).

Estes colonos criaram pequenos comércios, além de já se caracterizarem como pequenos produtores, operários e artesãos, já praticavam uma significativa divisão do trabalho (MAMIGONIAN, 2010). Os imigrantes também foram beneficiados pela Lei de Terras, adquirido lotes de 25 a 30 hectares, mas poderiam pagar à medida que as terras lhes gerassem rendimentos. A organização econômica dessa população fundamentou-se também nas atividades agrícolas, no trabalho com mão-de-obra familiar, sem a presença de trabalho escravo.

Inicia-se a fase B do segundo ciclo longo (1873-1896), quando partir de 1875 acelera-se a entrada de novos imigrantes no Estado, graças ao financiamento da política migratória por parte do governo imperial, em especial a imigrantes italianos e alemães.

Os imigrantes alemães deram continuidade a atividades já desenvolvidas por açorianos em outras porções do território catarinense, aumentando a criação de engenhos de farinha de mandioca e açúcar, além de criarem o beneficiamento de arroz, milho e trigo. Tornaram também mais complexa a indústria artesanal, adicionando produtos como banha, queijo e manteiga, advindos de suas culturas bovina e suína.

Mais tarde, há a comercialização dos excedentes das colônias, fenômeno favorecido pelas vias fluviais e trechos já abertos (grande preocupação da administração das colônias e dos próprios colonos) em conjunto com o aumento

populacional após 1850, aumentando a demanda local (e nacional, como Rio de Janeiro e Porto Alegre) de alimentos, manufaturas e serviços.

A partir de 1880 há a implantação das primeiras indústrias em Joinville, como a empresa têxtil Dohler (ROCHA, 1994). Entre 1896 a 1921, fase A do terceiro ciclo de Kondratiev, o país era guiado pelos latifúndios feudais, vide a exportação de café. No período há a ampliação do mercado nacional, graças ao aumento da mão-de-obra do complexo cafeeiro em São Paulo. Todos estes fatores fizeram com que a economia catarinense ultrapassasse o “estágio de subsistência” (CORRÊA, 1999), impulsionando as exportações tanto para o mercado interno nacional como para o exterior.

A conjuntura da Primeira Guerra Mundial, também fora marco importante para a indústria e atividades agropecuárias catarinenses. A necessidade imposta pela guerra para substituição de importações ampliou o mercado nacional, aumentando a demanda por produtos alimentares e manufaturados brasileiros. Deste período se consolida a Indústria Têxtil Cia. Hering em Blumenau (SC). Outras empresas foram favorecidas, pois precisavam fornecer equipamentos industriais, fomentando o setor metal-mecânico da região. As indústrias já existentes incrementaram em inovação e aumento da produção, como a Casa do Aço, que desenvolveu um substituto para o pigmento tanino, à época importado, feito à base de folhas de mangue, abundante na região norte do Estado (ROCHA, 1994).

Ao fim da guerra, na década de 1920, o país já tinha completado a substituição de importações no setor têxtil e alimentar. Inicia-se a fase recessiva “B” do terceiro ciclo longo (1921- 1948). A região norte catarinense via surgir mais indústrias, como Casemiro Silveira S. A. (1924), a Bozler & Cia (1925), do setor têxtil, e a Mold Motores (1925), do setor metal-mecânico; desta forma, em 1926 “já existia em Joinville um razoável parque fabril” (ROCHA, 1994).

Portanto, há a gênese de uma estrutura socioespacial no norte/nordeste catarinense calcada fortemente na pequena produção mercantil, além do beneficiamento e exportação da erva-mate, que mais tarde possibilitaria a criação de oficinas e fundições para atender o mercado interno (ROCHA, 1997). Gradativamente, seus recursos fizeram emergir grandes indústrias (WEG, Kohlbach, Tupy, entre outras).

A atividade ervateira na região nordeste teve seu declínio no começo do século XIX, mas seu auge legou a formação da Cia Industrial Catarinense (1891-1906), que mais tarde resultaria na instalação do primeiro banco em Joinville (ROCHA, 1994).

Na década de 1920, as regiões econômicas de Santa Catarina já estavam formadas, mas como apontou Peluso Jr. (1979), essas zonas estavam geograficamente isoladas umas das outras, as “ilhas econômicas”. Mesmo com a melhora nos transportes, não havia integração na economia catarinense. O excedente era escoado pelos portos para os compradores, em especial os estados do Rio de Janeiro e São Paulo.

## 2.1. O PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DA REGIÃO NORDESTE DE SANTA CATARINA PÓS 1930

A crise de 1929 pôs fim à hegemonia industrial britânica e, a nível nacional, findou o poderio político e econômico do complexo agro-exportador brasileiro, dando início a um período de crescimento e dinamismo próprio da economia nacional. O declínio da monocultura cafeeira abriu espaço para a diversificação agrícola e para a industrialização, tornando as oligarquias regionais menos dependentes da economia do café (CRISTOFOLINI, 2013).

Havia a necessidade de industrializar o país para também tornar-se menos dependente dos maquinários vindos de fora do Brasil. Logo, as estruturas regionais produtivas do norte catarinense se beneficiaram do contexto criado pós revolução de 1930, ao passo que colocou na liderança do país a indústria brasileira e o latifúndio ligado ao mercado interno (MAMIGONIAN, 2000).

A ascensão de Getúlio Vargas ao poder, após a revolução de 1930, legou ao trabalhador brasileiro a criação do Ministério do Trabalho (1930) e a Consolidação das Leis de Trabalho (CLT) em 1943. O novo pacto de poder nacional-desenvolvimentista ainda acabou por aparelhar o Estado brasileiro para participar do processo de substituição de importações que viriam a seguir, além de voltar a ação do poder público para a integração do território nacional através dos investimentos no modal rodoviário.

Na década de 30 Joinville possuía um setor metal-mecânico incipiente, mas que já contava com a presença de grandes empresas, tal como a Fundação

Tupy, Metalúrgica Wetzel, etc. (ROCHA, 1994). A diminuição das importações e a forçada substituição das mesmas pela guerra permitiram um aproveitamento e crescimento das indústrias já alocadas. A exemplo há a iniciativa do governo federal que transformou uma oficina mecânica (de Otto Bennack), denominando-a Empresa Metalúrgica Nacional, para construção e manutenção de vagões e equipamentos ferroviários. Ulteriormente, pessoas que trabalhavam na precedente oficina, estabeleceram novas indústrias (Metalúrgica Aloma, em 1948 e Indústria Schneider) (Idem, 1994).

No início do século XX o setor de plástico do nordeste catarinense emergiu, evoluindo mais tarde para empresas de grande porte, como a Krona, Tigre, Cipla, entre outras (NAPOLEÃO, 2005). Na vizinha Jaraguá do Sul, a indústria metal –mecânica, com expoentes tal como Weg e Kohlbach, emergiu pós-1940 e consolidou-se a partir de 1970.

A Segunda Guerra Mundial marcou o fim da fase “b” do terceiro ciclo de Kondratieff (1920-1948). Á época, o país focava seus esforços na construção de sua auto-suficiência (Rangel, 1982), abreviando a participação brasileira na divisão internacional do trabalho.

Conforme Mamigonian (2011a), até 1940 Santa Catarina era vista como mera passagem entre os estados de São Paulo e Rio Grande do Sul. Entretanto, na mesma década inicia-se um aumento significativo na produção fabril do nordeste catarinense. Assim como assinala Kondratiev, ao fim do longo período de depressão econômica, a década de 1950 inicia-se a ascensão econômica, reafirmada com a substituição de importações e a implantação do Plano de Metas por Juscelino Kubitschek. O plano estimulou a industrialização de bens de consumo duráveis, indústria naval e automobilística, fenômeno visto na região nordeste com a expansão da Fundação Tupy. O setor industrial do Estado transforma-se no principal responsável pela projeção a nível nacional de Santa Catarina (Cristofolini, 2013).

## 2.2. TRANSFORMAÇÕES NO PERÍODO 1950-1980 NA REGIÃO NORDESTE DE SANTA CATARINA

A política urbana industrial dos governos das décadas de 50 e 60 do século XX possibilitou a entrada da produção industrial de Joinville no mercado

nacional, conjuntamente com o período de pós-Segunda Guerra Mundial. Neste período também houve a fundação de mais empresas pioneiras em seus setores (Consul, Hansen, etc.) no nordeste de Santa Catarina.

O planejamento governamental do Estado, estimulado pelo governo federal, fez emergir o Plano de Obras e Equipamentos – POE, iniciado no governo de Irineu Bornhausen (1951-55) e continuado nos mandatos seguintes de Jorge Lacerda (1956-58) e Heriberto Hulsen (1958-60). A prioridade eram as estradas de rodagem (para ligação dos portos ao interior), energia elétrica (através da construção de usinas), com melhorias também na agricultura e educação. Em seguida, no governo de Celso Ramos, há a criação do PLAMEG (1961-1965), redirecionando o foco dos investimentos em obras de infraestrutura de água, esgoto, energia e rodovias.

Goularti Filho (2002) avalia que, a partir de 1962, o padrão de crescimento até então visto no estado se altera, graças a um novo sistema de crédito e novos investimentos em infraestrutura. Um novo padrão catarinense de crescimento econômico é consolidado, agora comandado pelo Estado e grandes e média indústrias. A época também guarda a criação do Banco de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina e o Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul (BRDE).

Em 1971 há a conclusão da BR-101, interligando o Estado e a região nordeste com o país, de Norte a Sul. As redes de comunicação e energia elétrica foram ampliadas e o porto de São Francisco do Sul melhor aparelhado. Havia ainda facilidades para obter financiamentos agrícolas e industrial, o que impulsionou o desenvolvimento da economia catarinense.

Conforme destacou Rangel (1985), quando a fase recessiva deu-se nos países desenvolvidos por ocasião das guerras mundiais, o país vivia o “milagre brasileiro” (1968 a 1973), uma conjuntura extremamente favorável, marcada pelo sincronismo da fase "a" do seu ciclo endógeno com a etapa final da mesma fase do 4º Ciclo Longo (ou de Konradieff). A indústria da região nordeste, em especial de Joinville, “alcança uma expansão sem precedentes, provocando a ampliação do número de empregos e o expressivo ingresso de migrantes” (CRISTOFOLINI, 2013).

As décadas de 70 e 80 foram delimitadas por crises econômicas em âmbito nacional. A crise do petróleo e o encarecimento dos preços dos

combustíveis fósseis a nível internacional não impediu o desenvolvimento das indústrias de Joinville, que já haviam alcançado competitividade. Por já estarem consolidadas, deram o passo para entrada no mercado externo e, mais tarde, voltaram-se ao investimento de novas unidades fabris, dando origem aos grandes gruposempresariais e *holdings* (ROCHA, 1994).

A participação catarinense no Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro que era de 2,2% em 1939 aumentou para 3,3% em 1980. Em 1970, o PIB catarinense crescia a 11,5%, enquanto que o brasileiro crescia a taxas de 8,5%. O crescimento se manteve na década de 1980, onde o PIB catarinense crescia em média 5,3% e o do Brasil a apenas 2,3%.

As exportações estaduais que eram de US\$ 37,4 milhões em 1970, alcançaram o patamar de US\$ 529,3 milhões, em 1979, representando um crescimento de quatorze vezes, enquanto as exportações do país cresceram apenas seis vezes no mesmo decênio (ESPÍNDOLA, 2018).

### 2.3. O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO REGIÃO NORDESTE DE SANTA CATARINA

O abandono do *agrarismo* pós Revolução de 1930 e o sequente avanço do processo de substituição de importações gerou uma substantiva repercussão urbana (VIEIRA; NAPOLEÃO; ROCHA, 2013). A alavancagem de projetos nacional-desenvolvimentistas não irá apenas impulsionar a industrialização como também a urbanização do território brasileiro, assim como uma infraestrutura de circulação que superasse os “arquipélagos regionais”. Em 1960 o país já contava com quase 45% de sua população urbanizada e um considerável parque industrial.

Nas décadas de 70 e 80 Santa Catarina viu seu processo migratório rural-urbano se intensificar, em especial devido ao crescimento dos setores secundário e terciário. Cristofolini (2013) aponta que para o processo de urbanização:

evidencia-se a mecanização do campo e a industrialização das cidades, uma vez que o empobrecimento dos pequenos produtores rurais pressiona seu êxodo, em busca de emprego nas indústrias que

necessitam a contratação de mão de obra para a expansão da produção (CRISTOFOLINI, 2013, p. 35).

A modernização do processo produtivo no campo viabiliza a elevação na produtividade, mas sem aumentar o número de trabalhadores. Em grande parte das cidades, os trabalhadores irão se atrelar a indústria, como o caso da região de Joinville, especialmente até a década de 1990 (CRISTOFOLINI, 2013). Em um primeiro momento, o crescimento das cidades é impulsionado pelo número crescente de emprego na indústria. Mais tarde, a expansão dos municípios vai se atrelar ao crescimento do setor terciário.

No caso da constituição da rede urbana catarinense haviam particularidades que dificultaram a consolidação do processo, como a ausência de uma metrópole própria, que acabou por dar lugar a pequenas zonas urbanas, independentes entre si.

A ação Estatal, especialmente através do Plano Nacional de Desenvolvimento (I e II PND), teve impacto na transformação do espaço urbano catarinense. A exemplo estão as mudanças vistas em Jaraguá do Sul, também no nordeste catarinense, que se consolidou como expoente industrial na favorável conjuntura nacional do “Milagre Econômico” e do II PND. O município tornou-se sede de várias empresas locais de grande expressão, como WEG, Malwee, entre outras (VIEIRA; NAPOLEÃO; ROCHA, 2013). As alterações industriais acabaram refletindo na população de Jaraguá do Sul, que aumentou de 30.246 em 1970 para 48.538 em 1980, de 76.968 em 1991 para 108.489 em 2000 e 143.206 em 2010.

Durante a década de 1970 os catarinenses viram uma revolução do transporte rodoviário no Estado, com obras executadas em diversas vias (BR-101, BR-282, BR-470, BR-280, BR-153, entre outras).

Cristofolini (2013) aponta que em 1970 se estabeleceram 42.937 migrantes para Joinville, especialmente oriundos de outros municípios do Estado. Em 1980 esse número eleva-se para 113.091 e em 1991 sobe para 166.607. Uma das razões para o incremento populacional, e consequentemente expansão urbana, estava a influência do trabalho publicitário de algumas indústrias da região, em especial a fundação Tupy, para atrair trabalhadores rurais, inclusive do Paraná, para trabalharem nas indústrias de Joinville

(Cristofolini, 2013; Niehues, 2000).

O quadro abaixo demonstra que na década de 1950 a caracterização da população urbana e rural de Joinville estava quase igualmente distribuída (50,6% urbana contra 49,4% rural).

**Quadro 1 – População de Joinville (1950 a 1991)**

ANO	URBANA	%	RURAL	%	TOTAL
1950	21.927	50,6	21.407	49,4	43.334
1960	55.352	78,3	15.335	21,7	70.687
1970	112.134	89	13.924	11	126.058
1980	222.273	94,2	13.539	5,8	235.812
1991	333.661	96,4	12.464	3,6	346.125

Fonte: Adaptado de ROCHA, 1994.

Nos anos de 1960 e 1970 trabalhadores vieram de outras regiões do Estado, como Vale do Itajaí e região Sul. A década de 80 foi marcada por um considerável contingente de migrantes paranaenses. Todos esses movimentos eram incentivados pela expansão das indústrias da região e necessidade de mão-de-obra, que escassa, encarece seu valor.

Em 1990, apenas Joinville representava aproximadamente 15% do total de vendas externas do Estado de Santa Catarina (ROCHA, 1994). Na mesma década, enquanto o PIB per capita do Brasil alcançava US\$ 2015,27, Joinville apresentava o indicador em torno de US\$4284,94, em grande parte ao expoente setor secundário da região. No mesmo período, as indústrias do município (mais de mil estabelecimentos, quase metade no setor metal- mecânico e quase um quinto no têxtil/confecções) empregavam 58% da população economicamente ativa de Joinville.

#### 2.4. OCUPAÇÃO E GÊNESE DA FORMAÇÃO SÓCIOESPACIAL DO MUNICÍPIO DE ITAPOÁ (SC)

A ocupação humana de Itapoá antecede a vinda de imigrantes europeus

a região. A área foi inicialmente habitada por índios carijós, que legaram alguns registros de sua existência através dos sambaquis<sup>11</sup>, que podem ser vistos em determinados pontos do município. Itapoá que em tupy-guarani significa “pedra que surge”, teve seu nome escolhido graças a uma formação rochosa localizada no Balneário Itapoá (região central da cidade) a 300 metros da praia: quando acontece a maré alta, a rocha fica submersa, mas quando baixa, fica à vista para contemplação.

Há ainda outros remanescentes dos povos originários de Itapoá: indígenas carijós e demais povos sambaquis, que impulsionaram a criação do Parque Natural dos Carijós, criado em 2011 com 51,47 hectares e as Reservas Palmital e Volta Velha, que juntas somam mais de mil hectares, Reservas Particulares de Patrimônio Natural (RPPN).

Em 1841 estabeleceu-se na região a colônia socialista de São João do Palmital liderada pelo colonizador francês Benoit Jules de Mure. A colônia, que mais tarde seria precursora da formação atual do município de Garuva, não se concretizou, fazendo com que os colonos migrassem para outros povoados na Ilha de São Francisco e na península do Saí.

O núcleo de colonização de Itapoá foi inicialmente reconhecido como parte integrante do distrito de Saí, até então pertencente ao município de São Francisco do Sul. Em 1968 Itapoá foi agregada ao município de Garuva e finalmente torna-se município apenas em 26 de abril de 1989, pela Lei Estadual nº 7.586. Para a emancipação, foram realizados dois plebiscitos: o primeiro em 18 de outubro de 1987 e o segundo no dia 04 de setembro de 1988.

Sua consolidação como município seguiu o boom das emancipações municipais no Brasil, entre 1988 a 1996: mais de mil municípios foram criados, influenciados pela tendência de descentralização brasileira, que estava associada a um esforço e ideário de democratização do país pós ditadura militar (FERNANDES; ARAÚJO, 2015). A Constituição do Brasil de 1988 legou aos

---

<sup>11</sup> “Sambaquis (palavra de origem Tupi que significa, literalmente, «monte de conchas») são sítios arqueológicos monticulares distribuídos por toda a costa brasileira, ocupando principalmente [...] regiões lagunares e áreas recortadas de baías e ilhas. [...] Em geral exibem uma sucessão estratigráfica de composição diferenciada: camadas de conchas mais ou menos espessas intercaladas por numerosos estratos finos e escuros, ricos em materiais orgânicos, com muitas estruturas distribuídas em áreas específicas. [...] Tidos tradicionalmente como vestígios de acampamentos sucessivos de bandos de coletores de moluscos e pescadores, tais sítios vêm sendo considerados, nos últimos anos, estruturas intencionalmente construídas (Gaspar e DeBlasis 1992), plenas de significação simbólica para seus construtores” (DEBLASIS et al, 2007, p.30-31).

estados a prerrogativa de criar municípios a partir de leis complementares.

O município está incluso na região metropolitana do Norte/Nordeste Catarinense desde sua criação, formalizada pela a lei complementar estadual (LCE) nº 162 de 1998. A região tem como cidade sede o município de Joinville e a maior concentração industrial do Estado de Santa Catarina. Depois de ser extinta em 2007 pela LCE nº 381 e recriada em 2010 pela LCE nº 495, a região metropolitana conta com vinte e seis municípios.

Inicialmente, a base econômica de Itapoá estava ligada a um sistema de produção artesanal, em especial pelas atividades de pesca, caça e a produção a partir de engenhos de farinha (JÚNIOR; MARTINS, 2019). Essa relação entre pesca e agricultura era característica marcante da colonização açoriana (DIEGUES, 1999), que podia ser vista em vários pontos do litoral de Santa Catarina.

A pesca artesanal<sup>12</sup> presente no município tem sua base ligada aos conhecimentos tradicionais da região, passados de geração em geração. É uma atividade anterior à chegada dos colonizadores ao Brasil, como atestam inúmeros sambaquis (DIEGUES, 1999)

Em 1966 é fundada uma colônia de pescadores de Itapoá (atualmente conhecida como Z-1). A colônia inclui os bairros de Barra do Saí, Itapema do Norte, Itapoá, Pontal, Figueira do Pontal, Rio Jaguaruna e Rio Saí Mirim. Na época, a região dava lugar a mata fechada. Não existiam infraestruturas urbanas como estradas, ruas ou acessos; estabelecendo uma forte dependência do mar. Os pescadores de Itapoá pescavam na baía da Babitonga e adjacências, mas apenas conseguiam vender o produto em São Francisco do Sul:

iam pra São Francisco vender o peixe. Em Itapoá não existia estrada, não tinham como vender o peixe... Freguesia mesmo, só tinhaem São Francisco.[...] Aqueles que lá viviam contam que era bastantedifícil viver por lá. Tudo do que precisavam, roupas, remédios, mercados,

---

<sup>12</sup> De acordo com o art. 4º da Lei Federal nº 11.959/2009, considera-se a atividade pesqueira artesanal “os trabalhos de confecção e de reparos de artes e petrechos de pesca, os reparos realizados em embarcações de pequeno porte e o processamento do produto da pesca artesanal”. No art. 8º, inciso I, “a”, da mesma lei, a pesca comercial artesanal consiste “quando praticada diretamente por pescador profissional, de forma autônoma ou em regime de economia familiar, com meios de produção próprios ou mediante contrato de parceria, desembarcado, podendo utilizar embarcações de pequeno porte”.

médicos... Tudo era encontrado somente em São Franciscodo Sul” (LIMA, 2011).

Há relatos de baleias na região, mas como a técnica não era dominada pelos pescadores da região, o principal insumo era o camarão (capturado na tarrafa ou mais antigamente bambu). Alguns apetrechos foram desenvolvidos com o passar do tempo: redes de arrasto, redes de emalhe, gerival<sup>13</sup>, tarrafas e linhas. As embarcações em grande parte consistem em canoas a motor ou botes pequenos.

No presente, as comunidades pesqueiras de Itapoá, assim como no mundo moderno em geral, “são pobres [...] e se elas suportam este modo de viver, não é tanto pela recompensa econômica, senão pelas satisfações obtidas deste estilo de vida ancestral e tradicional” (LIMA, 2011; TUAN, 1980). A comercialização do pescado é atualmente feita com produtos de fora, especialmente de São Francisco do Sul, Itajaí e Guaratuba (no Paraná), dada a decadência considerável da prática pesqueira.

Os primeiros armazéns instalados em Itapoá serviam para abastecer apenas os moradores da localidade, e frequentemente em regime de troca de mercadorias (MARTINS-JUNIOR, MARTINS, 2019). A falta de infraestrutura básica (hospitais, escolas, cartórios, etc.) fazia com que os moradores fossem registrados no município vizinho, São Francisco do Sul, em que o único acesso era via mar.

Até a década de 1960 a região de Itapoá permaneceu praticamente intocada, o primeiro acesso à orla marítima fora aberto em 1957, pela Companhia SIAP (Sociedade Imobiliária e Pastoril Ltda.), popularmente conhecida como estrada da Serrinha (ICMBIO/MMA, 2013)<sup>14</sup>. Em 1970 é concluída a estrada Cornelsen e apenas em 1978 é instalada a rede elétrica. Postos de telefone e a implementação da rede de água só se deram na década seguinte, entre 1984 a 1985.

A partir da década de 1970 o município começou a exploração do solo

---

<sup>13</sup> Um tipo de rede de arrasto específica para captura de camarões em estuários.

<sup>14</sup> A Estrada da Serrinha permaneceu praticamente sem manutenção até 2012, quando foi pavimentada e passou a servir de acesso para a cidade de Itapoá e para o TUP Itapoá. Há também a Estrada Cornelsen, construída em 1970, pavimentada em 1990 e que serve de acesso à cidade.

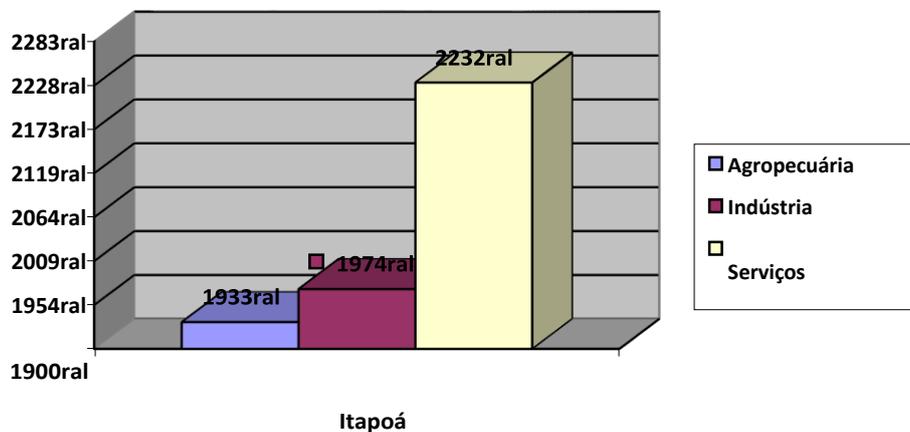
para silvicultura, graças a incentivos governamentais. Foram plantadas espécies vegetais exóticas (especial o *Pinus* sp.), desmatando porções consideráveis da vegetação nativa (ICMBIO/MMA, 2013). Graças às condições edafoclimáticas desfavoráveis ao crescimento da madeira, a silvicultura não prosperou no município.

Ainda na década de 1970 há um declínio da população rural. Esse fato está relacionado à decadência das atividades agrícolas e manufatureiras (engenhos de farinha de mandioca, roças de cana-de-açúcar e banana), ao êxodo rural e ao crescimento e consolidação da industrialização na região norte-nordeste de Santa Catarina. O aparecimento dos meios de transporte, comunicação e comércio também impactou o solo do município, refletindo no declínio da produção própria de alimentos (JÚNIOR; MARTINS, 2019).

Em 1990 o município contava com apenas 4.007 habitantes, mas mudanças infra estruturais como asfalto nas áreas de balneário, instalação do fórum municipal e a promoção de concursos públicos atraíram turistas e ampliaram postos de trabalho. As alterações refletiram no padrão de crescimento da população, de 5,27% entre os anos de 2000 e 2010, se constituindo como o município que mais cresceu no referido período em Santa Catarina (Idem, 2019).

Anteriormente a instalação do porto, a base econômica de Itapoá se assentava no turismo (sazonal), serviço público, pesca artesanal, agricultura e pecuária. O setor de serviços liderou o PIB do município em 2010, com R\$121.345, como consta o gráfico abaixo.

**Figura 2 - Gráfico do Produto Interno Bruto de Itapoá (2010)**



Elaboração própria. Fonte: IBGE/2010; PMI, 2019.

Atualmente, a arrecadação principal da Prefeitura Municipal de Itapoá advém do Porto de Itapoá, seguido do IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano) e de verbas de transferências constitucionais do governo federal (Fundo de Participação dos Municípios – FPM e do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS) (PMI, 2020). O turismo, com 100% de balneabilidade no município e o setor de construção civil também se destacam como geradores de emprego.

Algumas mudanças espaciais podem ser vistas no município de Itapoá. Além da instalação do porto, que será discutido no quarto capítulo, há uma vertiginosa expansão do setor turístico e imobiliário. Graças aos seus 27 quilômetros de praias, Itapoá que possui cerca de 20 mil habitantes, em época de alto veraneio (dezembro a fevereiro) chega a registrar 250 mil habitantes.

Entre 1991 e 2013, Itapoá registrou uma expressiva taxa de crescimento populacional de 421,73%. Em 1991 sua população era de 4007 habitantes, que passou para 16.899 em 2013. No mesmo período, municípios vizinhos também apresentaram evolução, como Araquari, que cresceu 84,97%, com 15998 habitantes em 1991, para 29593 em 2013. O processo de concentração da população na fachada atlântica catarinense foi denominado de “litoralização”, caracterizado pelo movimento populacional em direção as mesorregiões de Florianópolis, Vale do Itajaí e do Norte catarinense nas últimas décadas (Silva e Mattei, 2013).

Esse processo tem origem em alguns fatores, tais como a expansão da atividade turística, incremento dos imóveis e melhoria nas infraestruturas de transporte e urbana. Conseqüentemente, o espaço litorâneo passou a oferecer vantagens locacionais, em especial a redução dos custos logísticos.

Atualmente as zonas rurais do município estão adjacentes às áreas urbanas, servindo em grande parte de domicílio para os moradores que exercem atividades no núcleo urbano (ICMBIO/MMA, 2013). A agricultura remanescente é basicamente de subsistência, com culturas de banana, mandioca, abacaxi e demais hortifrutigranjeiros; a exceção é do plantio do arroz nos terraços aluviais à oeste de Itapoá, que por ser em maior escala, ainda possui comercialização. O ICMBio apontou que nos últimos anos observou-se a expansão de arrozais no município, que em alguns pontos estão muito próximos dos limites da unidade de conservação RPPN Fazenda Palmital.

Há o cultivo de palmeiras (cultura permanente) para a produção de palmito e pecuária extensiva por pequenos proprietários, em especial para produção de leite (vendida de porta a porta) e um pequeno rebanho de gado de corte para, periodicamente, consumo dentro das propriedades.

A maior concentração de famílias em situação de vulnerabilidade socioeconômica é verificada em quatro bairros: São José I, São José II, Samambaial e Vila Nazaré.

### 3. DESEMPENHO GEOECONÔMICO DE ITAPOÁ (SC) PÓS 1990

Desde o fim dos anos 1980 a economia catarinense, que já tinha deixado de “ser periferia do centro dinâmico paulista” para se tornar independente (MAMIGONIAN, 2011), sofrendo alterações em decorrência das políticas econômicas a nível nacional.

A década de 1990, tanto a nível nacional quanto a nível estadual, foi marcada por uma série de política econômicas neoliberais, abertura comercial, redução de alíquotas e câmbio valorizado. As medidas impactaram as estruturas produtivas catarinenses, que, em resposta, promoveram uma série de reestruturações produtivas (ESPÍNDOLA, BASTOS, 2005).

A conjuntura fez as empresas brasileiras desenvolverem estratégias para manter seu desempenho produtivo. As estratégias acabaram por formar um intenso processo de reestruturação técnico-econômica: desde investimentos em processos e novos produtos a mudanças na forma de gestão, desverticalização produtiva, redefinições patrimoniais, redução de linhas de produção, etc. (ESPÍNDOLA, 2018). Desta forma, as empresas no país adotaram três estratégias fundamentais: o rebaixamento dos custos produtivos; ampliação e/ou realocação dos investimentos; e redefinições patrimoniais (ESPÍNDOLA, 2002).

As reestruturações afetaram tanto internamente às indústrias (a forma de organização dos negócios, o perfil da força de trabalho, etc), como espacialmente, refletindo em novas necessidades para os modais de transporte e logística e emergindo um novo padrão de localização dos investimentos produtivos (ESPÍNDOLA, 2018). A esta última ideia surge também a nova estruturação territorial dos arranjos produtivos, as economias de aglomeração.

Em termos gerais pode-se dividir as reestruturações na economia catarinense em dois períodos: um entre 1990-2003 e outro pós 2003. O presente capítulo buscou apresentar o desempenho econômico da região do nordeste catarinense e do município de Itapoá<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> Cabe ressaltar que em alguns trechos, se abordará o termo de desenvolvimento econômico. Logo, cabe ressaltar que o aporte teórico utilizado para a abordagem de desenvolvimento econômico consistiu no descrito por Bresser-Pereira (2008): [...] processo de sistemática acumulação de capital e de incorporação do progresso técnico ao trabalho e ao capital que leva ao aumento sustentado da

### 3.1. 1ª FASE: 1990-2003

O período dos anos 1990, nomeado por vezes como a “contrarrevolução neoliberal dos anos 90” (Mamigonian, 2013), foi marcado pela redução das alíquotas de importações e políticas de sobrevalorização cambial do real, refletindo em um aumento expressivo na entrada de produtos estrangeiros, e consequentemente, uma queda das exportações catarinenses.

A década foi marcada por dois grandes períodos: o primeiro, até 1994, quando implantado o Plano Collor, diversas organizações buscaram racionalizar custos, terceirização de atividades, aumento do conteúdo importado, etc. Já o segundo período, pós 1994 (início da era FHC), mas agora com Plano Real, também manteve a redução de custos baseada na terceirização (ESPÍNDOLA, BASTOS, 2005).

Empresas nacionais e catarinenses promoveram um intenso processo de reestruturação produtiva, resultando em uma busca por redução de custos (corte de pessoal empregado, redução de linhas de produção, adoção de novas técnicas de gestão), redefinições patrimoniais (desde de busca por novos sócios a fusões ou transferências do controle da empresa), além de inovações em processos e produtos. As novas técnicas de gestão também se caracterizaram como um aspecto das reestruturações produtivas, como Just in Time e Kanban. Ronçani e Goularti Filho (2015) citaram o importante papel do BNDES na consolidação do processo de reestruturação produtiva durante os anos 1990. Por meio do financiamento da infraestrutura (agora, um setor privatizado) e das exportações, apoiou a reestruturação industrial a nível nacional. A nível estadual, Santa Catarina não realizou mudanças na estrutura de crédito catarinense, mas registrou uma lenta recuperação do cenário de crise e endividamento da década passada (Idem, 2015).

Para Espíndola (2018), as primeiras reestruturações produtivas em Santa Catarina consistiram nas inovações em processos e produtos. A indústria de plásticos de Joinville reduziu o mix de produtos enquanto outras empresas foram

---

produtividade ou da renda por habitante e, em consequência, dos salários e dos padrões de bem-estar de uma determinada sociedade. Definido nestes termos, o desenvolvimento econômico é um fenômeno histórico que passa a ocorrer nos países ou Estados-nação que realizaram sua Revolução Capitalista já que só no capitalismo se pode falar em acumulação de capital, salários, e aumento sustentado da produtividade” (BRESSER- PEREIRA, 2008, p. 1).

vendidas ou encerraram sua produção.

Enquanto alguns setores localizados em outras regiões catarinenses (como o setor têxtil no Vale do Itajaí e o cerâmico no sul do Estado) foram subitamente atingidos, o setor metal-mecânico da região nordeste conseguiu modernizar-se e reagir a esse processo. Mas mesmo com recuo de alguns setores, o crescimento econômico de Santa Catarina na década de 1990 foi de 3,5%, superando a média brasileira, que registrou 1,7% no mesmo período.

Os processos de reestruturação econômica impactaram o PIB catarinense, que reduziu 1,8% em 1989 e 4,5% em 2000; no mesmo espaço de tempo, o Valor Bruto da Produção Industrial de Santa Catarina em relação ao Brasil decaiu de 4,61% para 4,43% e o Valor da Transformação Industrial de 4,48% para 4,41%.

No campo social, as reestruturações impactaram os empregos: o grupo Tigre possuía, em 1996, um quadro funcional de 2,8 mil empregados, passando para 2,3 mil empregados em 1999 (NAPOLEÃO, 2005). A Fundação Tupy em Joinville registrou queda de 24% no seu quadro funcional, e a Consul aproximadamente 38%. A exceção foi registrada pela Weg em Jaraguá do Sul, que apresentou aumento de um pouco mais de 10% de seus trabalhadores no período (GOULARTI FILHO, 2007).

O contexto contribuiu para a deterioração das infraestruturas de transporte, que só iriam começar a ser confrontadas com o surgimento de uma nova política desenvolvimentista e com novas parcerias público-privadas, descritas no subcapítulo seguinte.

### 3.2. 2ª FASE - PÓS 2003: CICLO DE CRESCIMENTO DA ECONOMIA BRASILEIRA E AS REESTRUTURAÇÕES PRODUTIVAS

Entre os anos de 2003 e 2011, o país assistiu um crescimento inclusivo para a nação, graças em grande parte a alta nos preços das commodities exportadas e a decisão de realizar uma política de maior interferência do Estado brasileiro na expansão do mercado interno.

Esse contexto, de desenvolvimentismo, ampliação de investimentos em infraestrutura (física e social), que chegou a 27,6% do PIB ao ano entre 2006 a

2010, e de programas de transferências de renda (como o Bolsa Família), impactou o território brasileiro (CARVALHO, 2020). A partir de 2004 a 2010, o Brasil alcançou as taxas mais altas de crescimento no mundo (em média, 6,7% a cada ano do período citado), reduziu as desigualdades sociais (inclusive em âmbitos regionais), aumentou salários – aumentando o crescimento do consumo, de 4,5% anual – e do nível de emprego formal (Idem, 2020). Além disso, houve uma melhora no cenário das contas públicas e das dívidas externas, além da inflação controlada. A nível estadual, no período da década de 2000 os setores eletroeletrônicos e de metal ganharam importância.

Para Espíndola e Cunha (2022), no período pós-2003, o agronegócio catarinense e brasileiro desempenhou um papel importante na economia nacional e mundial. Os autores, a partir de um conjunto de indicadores selecionados, apresentaram resultados positivos e tendência de crescimento dos agronegócios brasileiros, mesmo no período 2012 a 2019, onde a economia brasileira entrou em um ciclo de retração. No caso do crescimento da produção das lavouras e da pecuária em Santa Catarina, Espindola e Cunha (2022) apontaram o “aumento da produtividade e a crescente inserção no mercado internacional”.

Entretanto, em Santa Catarina a década foi marcada por uma direção oposta dos crescentes indicadores econômicos brasileiros. Ronçani e Goularti Filho (2015) avaliaram o desempenho da economia catarinense durante o período supracitado, dos anos de 2000 a 2010. Os autores, através da análise da produção industrial, exportações, emprego e crédito catarinense, constataram o desaceleramento da economia catarinense, em contrapartida com o cenário nacional: dos nove principais setores da economias, os setores de papel e celulose, borracha e plástico, e minerais não metálicos registraram desempenho positivo em Santa Catarina, mas não superaram a média brasileira, apenas os setores de alimentos, têxtil e o complexo metal-mecânico catarinenses superaram o crescimento médio dos mesmos setores a nível nacional. Na análise da produção industrial geral catarinense, Ronçani e Goularti Filho (2015) também apontaram as muitas oscilações sofridas na produção industrial do Estado, que variou entre quedas (entre 2001 e 2002, novamente em 2005 e 2006 e 2008 e 2009) com algumas retomadas, fechando 2010 com produção acima do início do período.

Na análise das exportações catarinenses no referido período, Santa Catarina fechou a década em queda, de 4,9% em 2000 para 3,7% em 2010, mas as exportações não foram os principais responsáveis pelo baixo desempenho da economia estadual (RONÇANI e GOULARTI FILHO, 2015). Os autores reforçam que em quase todos os setores as exportações em Santa Catarina cresceram acima da produção industrial, marcando uma ascendência até o fim da década de 2010.

O câmbio e as exportações de Santa Catarina durante o período de 1994 a 2018 foram analisados por Martins e Rocha (2021). Neste período, houve crescimento gradual tanto nas exportações de produtos básicos quanto industrializados, porém em diferentes proporções. Ao longo do recorte de tempo as autoras verificaram que as exportações de produtos básicos aumentaram, enquanto a de industrializados decresceram (em termos percentuais), “denotando uma mudança de perfil do dinamismo industrial catarinense” (Martins e Rocha, 2021, p. 175). As autoras verificaram que as exportações cresceram proporcionalmente às taxas de câmbio, mas até certo nível: o chamado equilíbrio industrial, R\$2,75.

As mudanças no desenvolvimento econômico do nordeste catarinense, descritas anteriormente, refletiram em alguns índices estaduais, tal como em Itapoá: em 1991, 12% da população de 15 anos ou mais não era alfabetizada em Itapoá, caindo para 4% em 2010. Em 2010, o município possuía um PIB de 179,8 milhões. Em 2014 o montante alcançou o valor de R\$ 447,7 milhões, apresentando um ritmo de crescimento superior à média de Santa Catarina, elevando sua participação de 0,12% em 2010 para 0,18% do PIB catarinense em 2014. O PIB per capita também apresentou melhora no período: em 2010 o município ocupava a 251ª posição no Estado, com R\$12.181, elevando-se para 137ª em 2014, R\$25.551.

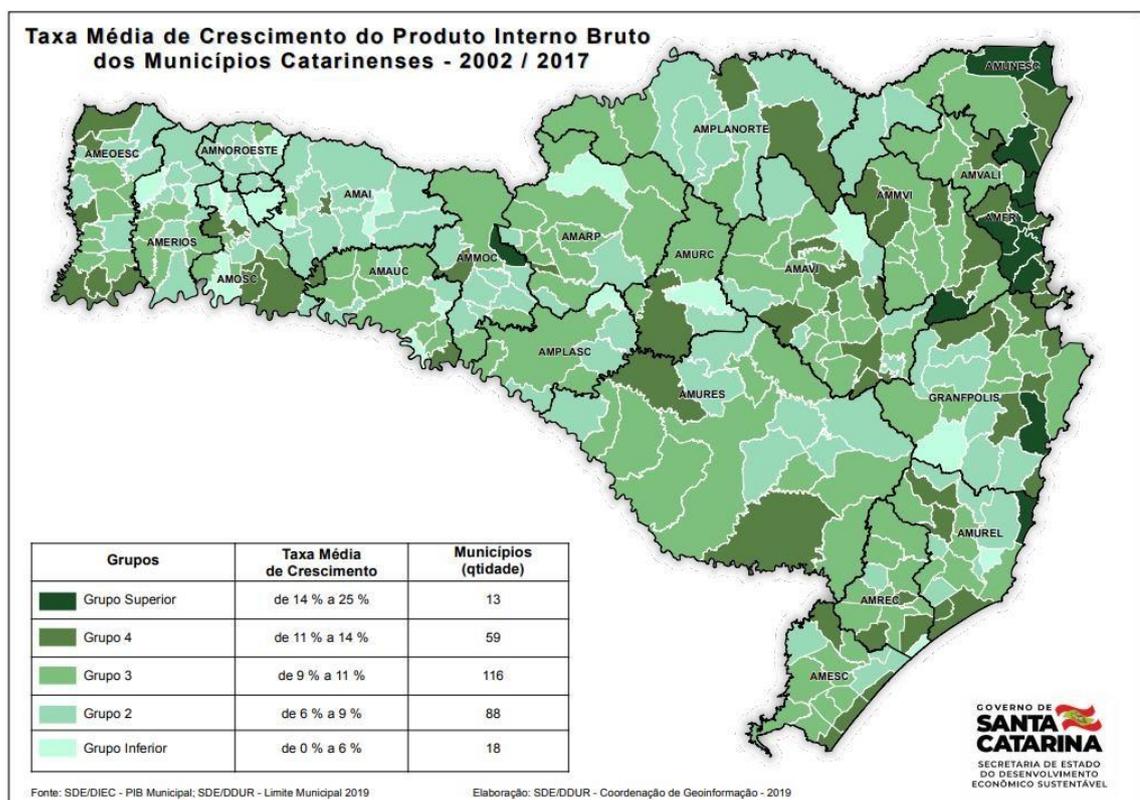
O fenômeno da expansão do parque industrial de Araquari (em especial a implementação de uma montadora multinacional da BMW, em 2014) alavancou o Produto Interno Bruto per capita do município. Em 2016 o indicador registrou um montante de R\$ 85.194,63/hab., colocando o município em 3º lugar no estado de Santa Catarina, atrás apenas de Piratuba (R\$ 166.371,03) e Itajaí (R\$ 91.856,35) (IBGE, 2018). Esses dados corroboram para o dinamismo

econômico da região norte, como demonstra o mapa desenvolvido pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de Santa Catarina (2019), figura 2, com destaque para Itapoá. O município registrou expressiva taxa de crescimento do Produto Interno Bruto, o caracterizando no grupo de apenas 13 municípios com variação positiva superior a 14%.

Em dados recentes, o IBGE apontou recorde nos dados de informalidade do país, com 11 unidades federativas com mais de 50% de sua população ativa em situação de informalidade. Contrastando com a realidade do restante do país, Santa Catarina apresentou apenas 27,3% da sua população ativa na informalidade, melhor situação entre todas as unidades federativas (IBGE, 2020).

A região nordeste como um todo apresentou uma evolução do PIB per capita em 26,03%. A região possuía 424 empresas exportadoras em 2013, até o fechamento do ano de 2017 a região registrou 555 empresas exportadoras, um aumento de 30,89% (SEBRAE, 2019).

**Figura 3 – Mapa da taxa de crescimento do Produto Interno Bruto dos municípios catarinenses (2002-2017)**



Fonte: SDE/Governo do Estado de Santa Catarina, 2019.

Para Raiher (2013) os investimentos realizados pelo Estado de Santa Catarina, assim como pela a União, impactaram o desenvolvimento econômico estadual, mas não de forma imediata e tampouco impactou de forma homogênea as regiões catarinenses. Do ponto de vista da ampliação dos investimentos do Estado, foi associado a elevação dos gastos com investimento com o aumento do índice de desenvolvimento humano, em especial nas regiões.

A autora verificou que 27% dos municípios catarinenses praticamente não receberam investimentos do Estado entre os anos de 1986 e 2000, contrastando com apenas 3% dos municípios que receberam mais de cinco milhões de reais (cada). Essa desproporção pode ser uma das explicações do desenvolvimento econômico não homogêneo ao longo do território catarinense, novamente, evidenciado pelo mapa da figura anterior (figura 2).

Os salários médios tiveram evolução durante o período de 2013 a 2017: Itapoá registrou aumento de 41,3% (SEBRAE, 2019). A incidência de pobreza na região foi drasticamente reduzida. De quase 11% em 1991, a região norte marcou no índice de apenas 2% em 2010 (dados do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD/2010).

O consumo de energia elétrica é outro índice que aponta o vigoroso crescimento econômico da região norte de Santa Catarina. No primeiro semestre de 2018, a Celesc (Centrais Elétricas de Santa Catarina), registrou 4,7% de todo o consumo nacional para Santa Catarina, e a região norte marcou a maior demanda de energia do que as demais regiões do Estado<sup>16</sup>.

O Impacto territorial das reestruturações produtivas manifestou-se na gênese de duas grandes aglomerações industrial e de serviços (ESPÍNDOLA, 2018). Uma delas se estabeleceu em torno das áreas portuárias de Itajaí, São Francisco do Sul, Imbituba e Itapoá. A região concentra empresas de logística portuária, como a Braskarne, a APM terminais Itajaí (grupo Maersk), entre outras, temática que será abordada no capítulo quatro.

A segunda grande aglomeração se deu em torno das indústrias automobilística que se instalaram em Joinville, Araquari e Garuva. Essas unidades impulsionaram a emersão de novas empresas, como a Hyosung.

---

<sup>16</sup> <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/especial-publicitario/irineu-imoveis/araquari-a-bola-da-vez/noticia/2019/04/10/o-potencial-economico-do-norte-catarinense-conheca-os-motivos-para-investir-na-regiao.ghtml>

Observa-se um efeito multiplicador do tipo “bola de neve”, em que negócios atraem negócios, constituindo assim economias de aglomeração dinâmicas (TINOCO, 2003).

Cabe destacar que o período pós 2014, o Brasil presenciou uma mudança no cenário político e econômico, resultado do golpe que culminou no impeachment da então presidente Dilma Roussef. Entre 2015 e 2016 o país registrou queda nas receitas oriundas de exportação, devido à uma junção de fatores que reduziram o fluxo de capitais (crise da Zona do Euro, mudanças na política Monetária nos Estados Unidos, desaceleração da economia chinesa, etc.), impactando nos preços das commodities.

Já no mandato de Michel Temer (2016-2018), as receitas advindas das exportações voltaram a registrar crescimento, influenciadas pela retomada das economias avançadas e dos países emergentes, contribuindo para o aumento dos preços das commodities (MARTINS; ROCHA, 2021).

O novo mandato, de Michel Temer, deu início a um programa neoliberal, com novas estratégias políticas e econômicas, tal como a primeira reforma, através da Proposta de Ementa Constitucional (PEC) nº 241/2016 (Emenda Constitucional nº 95), que limitou os gastos públicos por 20 anos. Outras ações foram somadas a primeira reforma, como a chamada “reforma da previdência” (PEC 287/2016) e alterações na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), mudanças no marco regulatório do pré-sal, privatizações e a permissão da terceirização de trabalhadores de todas as atividades no país.

Guedes et al (2022) avaliaram o desempenho da economia catarinense no período entre 2010 e 2018, analisando os fatores de crescimento da produção industrial, dos vínculos de emprego, das exportações, importações e do crédito para fomento. Os autores concluíram que no período pesquisado, o desempenho da indústria de Santa Catarina foi superior à média nacional, em especial os setores de alimentos e bebidas, indústria metalomecânica (norte do Estado) e madeira/mobiliário.

A pesquisa de Guedes et al (2022) inferiu que grande parte desse desempenho ocorreu graças a implementação do plano de governo Pacto por Santa Catarina a partir de 2021, evidenciando o caráter desenvolvimentista conservador das políticas implementadas no período.

### 3.3. O PAPEL DO ESTADO FEDERAL, ESTADUAL E PREFEITURAS

Visto o contexto da crise mundial financeira, iniciada nos Estados Unidos em 2008, o recém-criado Programa de Aceleração do Crescimento (2007) adquire a responsabilidade de manter o crescimento econômico do país, por meio de parcerias público-privadas, gerando milhares de empregos nas obras multissetoriais realizadas. Uma destas obras foi o apoio à criação de dois novos portos em Santa Catarina, o de Navegantes e Itapoá.

Logo, o período analisado neste capítulo permitiu inferir algumas mudanças no perfil econômico de Itapoá. Enquanto o país e o estado de Santa Catarina como um todo passavam por mudanças no âmbito social com a mudança no pacto do poder a partir de 2003, Itapoá permaneceu as margens do processo econômico. Sua estrutura calcada no serviço público e em parte com turismo sazonal de verão não possuía destaque regional, tampouco em âmbito estadual. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e demais iniciativas do governo federal tornaram a crescer os índices socioeconômicos do país, alterando profundamente algumas dinâmicas regionais. A instalação do porto contribuiu para a chegada de grandes investimentos privados, seja na construção do Porto em si, como na instalação de demais empresas logísticas no entorno. O investimento público também atuou na região, oferecendo infraestrutura de rodovias, pavimentação e construção de novas vias, assim como na diminuição de alíquota do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), o tornando mais competitivo a nível regional.

As mudanças alteraram indicadores sociais, elevando a qualidade de vida dos habitantes. O IDH apresentou uma variação positiva de 56,26% entre os anos de 1991 a 2010; O IDHM, por sua vez, apresentou variação positiva de 157,36% no indicador educação, 19,56% em longevidade e 23,58% de renda no mesmo período.

A entrevista realizada também apontou a necessidade do investimento na formação da população residente, que ainda não consegue se inserir nos cargos de maior remuneração, dado a insuficiência de formação técnica e de nível superior no município.

Itapoá passou por alterações em sua legislação a fim de ordenar o município e os possíveis impactos para a chegada do empreendimento portuário.

Em 2008 o Zoneamento ecológico econômico (ZEE) de Itapoá (anexo 1) já organizou o ordenamento do território do município de maneira a reservar uma parte do território ao Sul do município para a instalação de uma área portuária e retroportuária. Em entrevista com a Secretaria de Meio Ambiente da Prefeitura de Itapoá em maio deste ano, 2022, o órgão destacou que, portanto, o ZEE evitou conflitos de instalação. Em 6 de maio de 2016 foi emitido um decreto de utilidade pública pelo Estado, declarando:

Art. 1º Fica declarada de utilidade pública, para fins do disposto no art. 3º, caput, inciso VII, alínea “b”, da Lei nº 11.428, de 22 de dezembro de 2006, a obra essencial de expansão do terminal de uso privado Porto de Itapoá, localizada na Baía da Babitonga, com sede na Estrada da Figueira do Pontal, sem número, Município de Itapoá, Estado de Santa Catarina, destinada ao serviço público de transporte marítimo (GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA, 2016).

O decreto de utilidade pública acontece quando um empreendimento é considerado obra essencial de infraestrutura, neste caso, portuária. O porto é entendido como de interesse nacional destinado ao serviço público de transporte marítimo. Com o decreto, foi autorizado a supressão de vegetação do Bioma Mata Atlântica e, conseqüentemente, houve uma compensação ambiental, que deve ser dez vezes a área suprimida. No caso do Porto de Itapoá, essa compensação se deu, além de outras ações, em uma área de reserva particular do patrimônio natural (RPPN).

A partir do zoneamento ecológico e do plano diretor do município de Itapoá o porto foi localizado no setor sul do município, na baía da babitonga. Do ponto de vista logístico, o plano diretor foi organizado de forma a deixar as áreas retroportuárias o mais perto do porto. Então, do ponto de vista logístico foi e é eficiente: além de estar o mais perto do porto, está também o mais perto da via de acesso à BR-101, mas do ponto de vista ambiental há o desafio: a área retroportuária do porto de Itapoá está inserida dentro dos principais setores com cursos d'água e nascentes do município, dificultando o processo de licenciamento.

Para a Secretaria do Meio Ambiente, Itapoá é consideravelmente de vocação turística também, antes de ser portuária e logística. Logo, a Secretaria acredita que deve-se tratar os setores de forma conciliada, pois inclusive o setor de serviços (mesmo excluindo os serviços portuários) são os maiores

empregadores do município.

Para combater os desafios da habitação/construção irregular, em parte gerada pelo novo fluxo de trabalhadores atraídos pela aglomeração do setor portuário, o município tem trabalhado com a Regularização Fundiária Urbana (REURB). A REURB consiste em um conjunto de ações no âmbito jurídico, urbanístico, ambiental e social destinadas a formalização e incorporações de ocupações urbana informais. O procedimento permite integrar esses núcleos urbanos, considerados informais até então, ao ordenamento territorial urbano e a devida titulação de seus ocupantes.

No município o programa REURB recebeu o nome de “Lar Legal Itapoá!”, em funcionamento desde o ano 2010. Para o Secretário de Meio Ambiente, a REURB em Itapoá tem tido êxito, mas não descarta os contínuos desafios: em grande parte as ocupações estão localizadas em Áreas de Proteção Permanente (APP)<sup>17</sup>, e, em alguns casos, necessita-se de força policial para as ações.

Há também alguns programas de incentivos fiscais e desburocratização para abertura de empresas, que alteraram a cultura da administração municipal no norte do Estado. O programa “SC Bem Mais Simples”, criado em 2015 e instituído pela lei estadual 17.071 de 2017, contou com a anuência do poder público municipal de Araquari e Itapoá já em seu primeiro ano de execução. O programa desburocratiza a abertura de empresas (de baixa complexidade, de baixo potencial poluidor e risco sanitário), reduzindo o tempo médio de abertura de quase 120 para 5 dias úteis.

Por fim, o poder público concentra atualmente seus esforços na acentuada erosão costeira, especialmente no setor sul da orla itapoense. A Secretaria confirmou o risco, que se relaciona com a dragagem do porto vizinho, de São Francisco do Sul.

---

<sup>17</sup> A construção irregular em áreas de preservação permanente (APPs) não é exclusividade de Itapoá: durante a entrevista, a Secretaria confirmou a existência de problemas similares em São Francisco do Sul.

#### 4. O SISTEMA PORTUÁRIO DE ITAPOÁ

O Porto de Itapoá é um Terminal de Uso Privado que iniciou suas obras em 2007 e foi inaugurado em junho de 2011. O terminal é caracterizado como um projeto *greenfield*, isto é, foi desenvolvido onde não existia uma infraestrutura presente para suportar o projeto, sendo concebido do zero com o objetivo de se tornar um dos mais modernos terminais do mundo (Porto de Itapoá, 2022). O TUP se localiza no município de Itapoá, nordeste do Estado de Santa Catarina.

O modelo, outorgado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), através da Lei 12.815 (BRASIL, 2013) consiste em um empreendimento para exploração das atividades portuárias por meio do regime da iniciativa privada. Atualmente, são vistos com grande potencial pela União para atrair novos investimentos, corroborando para o aumento da concorrência no setor e melhor na eficiência logística no país.

O terminal é administrado por meio de dois sócios: Portinvest Participações S.A. (holding do Grupo Battistella), empresa sediada em Itapoá e com matriz em Joinville (SC), que possui 70% de controle acionário e a Aliança Administração de Imóveis e Participações Ltda (do conglomerado dinamarquês A.P. Moller – Maersk, que também detém a empresa de navegação HamburgSud), com 30% de ações do porto<sup>18</sup>.

O modelo de movimentação de cargas containerizadas feito pelo porto é considerado um dos mais ágeis e eficientes da América Latina, assim como um dos maiores e mais importantes do Brasil

Um dos aspectos fundamentais para o contexto de criação do porto, segundo Cabral (2011), foi a promulgação da Lei dos Portos (Lei 8.630/1993), que alterou profundamente o regime jurídico dos portos brasileiros. A lei acabou por transferir as operações de cargas do setor público para órgãos privados, autorizando que as instalações portuárias de uso privativo movimentassem cargas próprias e de terceiros (modalidade mista). Todavia, sem o estabelecimento das quantidades permitidas de cada segmento, a lei abriu precedentes para a criação indiscriminada de diversos terminais privados no

---

<sup>18</sup> Os 70% da Portinvest ainda são divididos em 51% da PortoSul e 49% da N.O.G.S.P.E. Empreendimentos e Participações.

país.

Para Rebello (2015) a instalação do porto constituiu também estratégia chave para o aumento da competitividade da transportadora alemã Hamburg Sud a nível nacional. A criação do porto e do terminal ATM – Aliança Transporte Multimodal intensificou as atividades da empresa, agora presente em todas as etapas da cadeia logística brasileira.

#### 4.1. INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

O Terminal Portuário de Itapoá (TPI) dispõe de 12 milhões de m<sup>2</sup>, definido a partir do Plano Diretor do Município. A área tem capacidade para receber empreendimentos complementares, e entre esses espaços está a destinação de uma área exclusiva para a criação de um parque industrial. A característica de possuir uma grande retroárea, distante do centro urbano, é um dos pontos diferenciais do porto Itapoá para os demais portos catarinenses, que enfrentam limitações para sua expansão (CABRAL, 2011).

Os serviços privativos do terminal são de uso misto, quando se maneja cargas próprias e de terceiros, sendo exclusivamente para movimentação de contêineres. Sua infraestrutura física conta com 2 berços de atracação, totalizando 800 metros de comprimento e 43 metros de largura. O calado máximo de operação nos berços é de 16 metros (PORTO ITAPOÁ, 2020).

O pátio do empreendimento possui 250 mil metros quadrados, sendo destes mais de 2000 m<sup>2</sup> para armazenagem seca e uma câmara fria para inspeção de cargas refrigeradas. O porto ainda possui um dos mais modernos scanners da América Latina, verifica 100% das cargas de exportação e detém quase de 3000 tomadas reefers, para cargas frias, principal demanda de exportação da região (idem, 2020), o que junto dos seus custos competitivos, atraem muitas empresas para efetuar as operações de exportação reefer no porto (GOMES, 2015). Em seu site, o TPI afirma que atualmente já opera com os limites máximos atuais do canal de acesso à Baía da Babitonga, e que estas dimensões conseguem atender os maiores navios de contêineres que hoje operam em toda a costa brasileira.

Todas as informações dos contêineres, caminhões e peso são coletadas via OCR – *Optical Character Recognition*, tecnologia capaz de reconhecer

caracteres a partir de um arquivo de imagem ou mapa de bits, escaneados, escritos a mão ou impressos. A partir da tecnologia é possível obter um arquivo de texto editável por um computador. Conjuntamente ao acesso por biometria e os oito *gates* trabalhando 24 horas por dia, tornou o processo mais ágil, transformando o tempo médio de espera nos *gates* do Porto Itapoá em um dos menores de todo o continente (GOMES, 2015). O sistema operacional escolhido pelo TPI (NAVIS SPARCS N4) permite o planejamento sincronizado de pátio e cais, com controle em tempo real pelos operadores, agregando nos ganhos de produtividade e segurança operacional.

No início das operações do terminal já contava-se com uma capacidade instalada para movimentar 500 mil TEUs/ano. Entretanto, em apenas dois anos de operação, o empreendimento conseguiu superar a capacidade inicial, possibilitando condições e dando viabilidade para iniciar seu primeiro processo de expansão.

A Aliança Navegação e Logística, uma das acionistas do TPI, inaugurou em 2013 um terminal retroportuário, a ATM Transporte Multimodal, localizado a 4km do Porto. O empreendimento conta com uma área construída de 66 mil m<sup>2</sup>, a movimentação de cargas em geral, armazenagem, transporte, ova e desova de contêineres, recebimento e preparação da carga para embarque (ATM MODAL, 2020), assim como inspeções aduaneiras da Receita Federal.

Durante a entrevista com o TUP, foi afirmado que no ano de “2021 o Terminal deu início a um projeto de captação de recursos no mercado financeiro para viabilizar um acréscimo de capacidade de sua estrutura para 1,6 milhão de TEUs, o que deve ser uma das maiores capacidades operacionais entre os portos de contêineres do País”. A obra de expansão é reconhecida pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, como um projeto prioritário para a logística nacional, pois ampliará a área de pátio do Porto Itapoá em mais 200 mil m<sup>2</sup>, finalizando uma área total de pátio de 450 mil m<sup>2</sup>.

A obra teve sua captação de recursos finalizada em dezembro de 2021, totalizando R\$ 750 milhões, através da emissão de debêntures incentivadas<sup>19</sup>,

---

<sup>19</sup> Segundo a Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (ANBIMA, 2022) “as debêntures são títulos representativos de dívida emitidos por empresas com o objetivo de captar recursos para diversas finalidades, como, por exemplo, o financiamento de seus projetos. Os

processo esse coordenado pelo Banco BTG e com participação do Banco XP. Segundo a assessoria de comunicação do TUP, a “consolidação do financiamento avançou principalmente em função da saúde financeira da empresa, como a evidente liquidez e geração de caixa, somado ao planejamento operacional e comercial do Terminal”.

**Quadro 2 – Infraestrutura do Terminal Portuário de Itapoá (SC)**

Propriedade	Privada
Sistema de Trabalho	Privada e própria
Berços de atracação	2
Comprimento do berço	800 metros
Largura do berço	43 metros
Calado máximo de operação nos berços	16 metros
Calado máximo de operação no canal de acesso	Loa até 245m = 12,80m Loa de 245m até 260m - 12,50m Loa de 260m até 300m - 12,20m Loa de 300m até 310m - 12,00m Loa de 310m até 320m - 11,50m Loa de 320m até 334m - 11,00m
Área de pátio	250.000m <sup>2</sup>
Tomadas reefers	2.892
<i>Gates</i>	8
Portêineres	6
Alcance dos Portêineres	4 (55 metros) e 2 (65 metros)
Alcance Vertical	4 (40 metros) e 2 (50 metros)
<i>Spreaders</i>	Twin lift
Transtêineres	17
<i>Terminal Tractors</i>	40
<i>Reach stackers</i>	3

investidores, ao adquirem esses papéis, têm um direito de crédito sobre a companhia e recebem remuneração a partir dos juros”. Em geral, são utilizadas para financiar grandes projetos de infraestrutura. Nos últimos anos ganhou notoriedade por oferecer isenção no pagamento de imposto de renda pelo investidor.

<i>Empty Handlers</i>	3
<i>Scanner</i>	1

Adaptado de GOMES, 2015. Fonte: Porto Itapoá, 2020.

#### 4.2. GÊNESE DO PORTO DE ITAPOÁ: VANTAGENS LOCACIONAIS

As estruturas portuárias são fonte de fomento ao desenvolvimento econômico de Santa Catarina, assim como de todo o país. Entretanto, o estado é especialmente dotado de variada infraestrutura portuária. Em geral, esses empreendimentos são atraídos por vantagens locais, isto é, facilidades que a costa catarinense oferece em detrimento de demais regiões do Brasil e, em especial, de seus vizinhos, Paraná e Rio Grande do Sul.

Sua localização está fora do perímetro urbano, todavia, conta com ligação rodoviária para a BR-101 e para a SC-415, além da proximidade com a BR-280. A localização do porto também é privilegiada pois situa-se entre duas das regiões mais produtivas do país, a região metropolitana de Curitiba e a mesorregião de Joinville, no nordeste catarinense, abrangendo importadores e exportadores dos mais diversos segmentos empresariais.

A mesorregião do nordeste catarinense compreende posição chave no que tange às questões econômicas nacionais. Dentro das diversas e complexas combinações geográficas ali presentes, pôde-se alavancar cinco fatores que determinaram a localização do terminal portuário no município de Itapoá.

Analisando o litoral brasileiro, o estado de Santa Catarina e sua extensa costa chamaram a atenção do grupo paranaense Battistella, que na década de 1990 firmou a região como a melhor para receber o porto. Os estados de São Paulo e Paraná já estavam demasiadamente limitados, e por causa das condições naturais, o litoral do Rio Grande do Sul também não se caracterizava como favorável. O litoral gaúcho é retilíneo, uma linha de 622 quilômetros em que não há morros, baías e penínsulas, o que faz com que ventos tornem o mar agitado, de difícil navegação e, conseqüentemente, atracamento.

Apesar do território catarinense ter sido escolhido já no século passado, o mesmo apresentou desafios, pois muitas regiões já estavam comprometidas com seus portos e hinterlândias. O Vale do Itajaí já possuía dois portos (em

especial o de Itajaí); a região sul, com o porto de Imbituba que ainda conta com muita capacidade de expansão; restando a região da Baía da Babitonga para latente exploração. A Baía, que possui águas calmas e profundas, oferece segurança e algumas facilidades para a atracação dos navios. Essas características possibilitam que o terminal portuário receba embarcações de grande porte, como navios do tipo Post-Panamax e Maersk (com mais de 100.000 TEU), tendência na navegação mundial, conseguindo levar mais cargas e diminuindo o custo dos fretes internacionais (GOMES, 2015).

A presença de uma rodovia federal duplicada (BR-101), corroborou para a distinção do nordeste catarinense em detrimento de outras regiões com gargalos logísticos, assim como sua proximidade com outra estrada federal (BR-280) e uma das únicas estradas de ferro ativas em Santa Catarina, a América Latina Logística (ALL).

Outro ponto a ser analisado é na existência, nesta mesma região, de um corredor rodoviário, ligando São Paulo (SP) a Caxias do Sul (RS). A localização ainda possui o status de ser detentora de uma das maiores concentrações industriais do mundo, com produtos de alto valor agregado (indústria metal-mecânica). Assim, o corredor rodoviário serve de ligação entre eixos de desenvolvimento, regiões que em 2014, geraram uma participação de 37% no PIB.

O município de Itapoá, outrora o advento do terminal portuário, se caracterizava como uma vila de pescadores, com pouquíssimas regiões urbanizadas. Portanto, não apresentaria riscos de embargo caso o porto necessitasse de obras expansão, situação contrária enfrentada pelo Porto de Itajaí. Itapoá também é detentora de circunstâncias físicas favoráveis, como ventos ideais a navegação e uma grande profundidade natural em sua costa, o que reduziu o custo com obras de dragagem. Já na construção do porto, foram mobilizados 550 trabalhadores, iniciando o processo de superação da sazonalidade do município:

a instalação do porto modificou o perfil da cidade que, em sua maioria, era formada por pequenos comerciantes, funcionários públicos e pescadores. A população não só aceitou a instalação do porto, como percebeu uma oportunidade de emprego para a população local e até de retorno dos familiares que emigraram para outros centros em busca de emprego (NEU, 2011, p. 456)

A movimentação no município após a instalação do porto também foi exposta como uma das razões do incremento voluptuoso da população de Itapoá (CABRAL, 2011), que não detinha de mão de obra qualificada o suficiente para as obras de construção do porto. Além disso, a o recrutamento de uma quantidade significativa de mão de obra especializada, oriunda de demais cidades portuárias(Santos, Itajaí, Rio Grande, etc.) (Idem, 2011).

Tessaro e Meira (2018) apontam uma desvalorização do patrimônio cultural a partir do fechamento do canal do linguado e da instalação do terminal portuário. A tese principal é que a obra alterou o modo de vida, em especial dos pescadores, que foram impedidos de realizar seu principal meio de subsistência e outras práticas culturais. Cerca de 200 famílias vivem nas localidades de Pontal do Norte e Figueira do Pontal, localizadas na Baía da Babitonga e principal região afetada pelo porto. A criação legal da Zona Portuária proibiu a pesca na região do porto. Kroeff e Bohm (2014) lembram que a criação de uma nova atividade econômica (a portuária) modificou não só a estrutura espacial de Itapoá, como as relações sociais, “em decorrência do próprio sistema temporal diferenciado delas” (Kroeff e Bohm, 2014). Em 2011 as lideranças pesqueiras iniciaram a cobrança judicial por indenizações para a comunidade. Em 2019 o recurso foi negado pelo Tribunal de Justiça de Santa Catarina.

O licenciamento ambiental determinou obrigações de monitoramento socioambiental do Porto perante o município e a área afetada pelo empreendimento. As ações incluem o monitoramento dos cetáceos, que são os golfinhos, monitoramento da qualidade da água, monitoramento de ruído, e demais programas sociais e ambientais. Para a Prefeitura de Itapoá, essas condicionantes do licenciamento ambiental do Porto são cumpridas com excelência. Adicionalmente está sendo estruturado um parque ambiental e parte do recurso para obra advém do porto.

Entretanto, as vantagens naturais que a Baía da Babitonga oferece também guardam desafios para a gestão. Além do Porto de Itapoá há também o Porto de São Francisco do Sul, complexo portuário que abriga terminal privativo e porto público. Logo, a Baía abarca uma mesma macroestrutura de canal de acesso, bacia de evolução e fundeadouros para portos de diferentes regimes jurídicos.

No âmbito da competição entre terminais e portos organizados, esta regulação assimétrica entre Itapoá e São Francisco do Sul indica um beneficiamento do primeiro. Em entrevista com ex-operadores portuários, ambos afirmaram que os processos, organização e agilidade são consideravelmente maiores em um Terminal Privativo.

#### 4.3. A DINÂMICA DO COMÉRCIO PORTUÁRIA

As rotas do Porto de Itapoá possuem ligação com todos os continentes, utilizando dois tipos de navegação: por cabotagem e a de longo curso. Este subcapítulo analisará como se dá o comércio exterior do Porto, apresentando as exportações e bem como as importações realizadas.

Por estar localizado em uma das regiões mais produtivas do Brasil, o Porto de Itapoá contempla importadores e exportadores, dos diversos segmentos empresariais.

A partir de dados disponibilizados pela assessoria de comunicação do Porto, do total das cargas movimentadas, “cerca de 50% são de empresas de outros estados que buscam a eficiência do Terminal catarinense, principalmente para a importação de eletrônicos, entre outros itens”. Os outros 50% de movimentação das cargas concentra-se em cargas de companhias de Santa Catarina, incluindo automóveis e autopeças, motores elétricos, metalmecânica, linha branca e exportação de carga frigorificada, atendendo a agroindústria do Estado, destaque no país.

Por fim, o Porto vem sendo reconhecido por outro tipo de operação na atualidade: as chamadas cargas especiais, especificamente as cargas BreakBulk. O termo frete “BreakBulk” é derivado da frase em inglês “breaking bulk”, que em tradução literária refere-se a quebrar, fracionar carga. Logo, o termo consiste em uma forma de transporte de mercadorias que não cabem em contêineres de tamanho convencional (como celulose, cargas de projeto – reatores, turbinas, geradores, etc).

No caso de Itapoá, as cargas BreakBulk já foram utilizadas, entre outros casos, para a exportação de iates de grande porte para os Estados Unidos e recebimento de equipamentos para plataformas de petróleo. A operação deste tipo de carga é considerada de alta complexidade e aproxima o porto do conceito

de *Terminal Multipurpose*, ou seja, dedicado a operar os mais diferentes tipos de cargas com alta expertise e segurança.

Em entrevista ao Porto, constatou-se a consolidação do TUP em 2021 como o quinto maior porto do Brasil em movimentação de contêineres, com crescimento de mais de 13% em relação a 2020. Mesmo com a crise iniciada em 2020, causada pela Covid-19, a retomada da economia global ocorreu e com crescente participação do setor portuário, reafirmado pela assessoria do porto, o TUP vem apresentando performance positiva e, como já citado, em meio a pandemia intensificou seus projetos de ampliação.

Além da ampliação, o porto de Itapoá investe frequentemente em tecnologia, investimento que se reflete na dinâmica portuária. Segundo o ranking de inovação da Revista Amanhã em parceria com os institutos IXL-Center/GIMI (Cambridge/EUA), o Porto de Itapoá é uma das Empresas Mais Inovadoras do Sul do País, agregando diferenciais de eficiência, modernidade e tecnologia em suas operações e serviços. Além, a entrevista com a assessoria de imprensa do Porto destacou que outro diferencial do porto está em centralizar as demandas dos clientes em um único processo de atendimento. Segundo o Porto, essa ação culmina na entrega de alto índice de resolução ao cliente, seja ele importador, exportador, armador, despachante ou transportador, conquistando altos índices de satisfação e fidelização.

## 5. ECONOMIAS DE AGLOMERAÇÃO

O debate sobre os clusters, aglomerações industriais e os sistemas produtivos locais ganharam força no fim do século passado e início deste, permanecendo em destaque na contemporaneidade. Entretanto, os estudos pioneiros do tema tiveram início em 1920, onde o economista Alfred Marshall utilizou-se do contexto dos distritos industriais na Inglaterra do século XIX para formular algumas ideias acerca de possíveis ganhos advindos da proximidade de determinadas indústrias.

Para o autor, a atividade industrial poderia oferecer tanto economias de escala internas à firma (ou *economias de escala microeconômica*), como economias de escala externas às firmas (as *economias macroeconômicas*). Esta segunda levaria a uma concentração das atividades econômicas em determinadas regiões.

O conceito de economias de aglomeração também sofreu influência de Alfred Weber (1929), em especial de sua obra “*The Location of Industries*”, onde uma “teoria da localização” deveria considerar a posição ou localização de um aluguel um problema além de apenas um fato, e assim, se aproximar de uma abordagem mais frutífera para algumas questões de renda, valor, e distribuição<sup>20</sup>. A localização para Weber teria três forças básicas: diferenciais no custo do transporte, no custo do trabalho e a capacidade de aglomeração ou desaglomeração da economia. Essas forças se interpelariam para determinar a distribuição espacial de uma indústria. A localização industrial seria ideal quando sua localização correspondesse a uma proximidade de mão-de-obra mais barata e outras externalidades positivas.

Mais tarde, o estudo de Hoover (1936) sobre a distribuição geográfica de duas importantes indústrias nos Estados Unidos da década de 1930 (a indústria de calçados e de couro) e a obra “*Location and Space-Economy*” de Walter Isard, ajudaram a formalizar e adensar o conceito. As economias de aglomeração seriam economias de escala externas à firma (ideia fortemente ligada às formulações iniciais de Marshall), mas agora poderiam internamente serem

---

<sup>20</sup> “A theory of location will consider the situation or location rent a problem rather than merely a fact, and therefore the theory of location may serve as a fruitful avenue of approach to certain obscure aspects of the theory of rent, value, and distribution” (WEBER, 1929).

definidas em dois tipos: as economias de localização, quando se configuram como internas a uma indústria/setor de uma determinada região (tal como nos distritos industriais); ou economias externas tanto à firma quanto à indústria, que influenciam um conjunto de atividades de um determinado espaço, isto é, as economias de urbanização. Esta última, em especial, ocorreria quando houvesse a concentração de mercado consumidor, infraestrutura pública e atividades terciárias.

A ideia principal é que essas aglomerações podem gerar interações entre os agentes econômicos ali localizados, auxiliando em seu crescimento e caracterizando-se como uma fonte de vantagem competitiva. Como a racionalidade dominante dos agentes econômicos é a maximização do seu lucro, “é justamente esse diferencial de lucro (em relação à ação de não aglomerar) que podemos chamar de economias de aglomeração” (TINOCO, 2003).

Mais tarde, somou-se ao debate um novo conceito, das economias de urbanização do tipo Jacobs. As economias de aglomeração urbanas foram conceitualizadas por Jacobs (1969). Neste caso, não seria a especialização mas sim a diversidade de atividades, tanto industriais como de serviços, que trariam o aumento da produtividade do trabalho e ganhos a longo prazo para as economias locais. Este tipo de economia de aglomeração é característico de centros urbanos, metrópoles, logo, tanto por esta característica como pelo fator da diversidade das atividades em si, a presente pesquisa explorará as aglomerações marshallianas.

A partir da década de 90, desloca-se o foco no estudo unicamente da localização industrial para a análise do crescimento das indústrias e cidades a partir das aglomerações econômicas. Além de atraírem empresas a se localizarem em uma determinada região, as economias de aglomeração também afetariam o desenvolvimento das indústrias ali posicionadas. Os ganhos de eficiência produzidos por essas aglomerações, também começaram a ganhar foco, definidos a partir daí como as *externalidades*, um efeito secundário da ação de aglomerar, podendo ser positiva (quando desejada), ou negativa (quando não desejada) (HUMPHREY; SCHMITZ; 1996).

Markusen (1996) adiciona ao debate da época a ideia de “lugares pegajosos”, que seriam localidades – dadas as suas condições de produção e reprodução – que conseguiriam ancorar atividades geradoras de renda. Estes

lugares devem alcançar condições de produção local e reproduzir gastos ao mínimo possível.

As diversas teorias acerca das economias de aglomeração e urbanização, sistematizadas por Storper e Venables (2005), foram organizadas a partir de três razões principais pelas quais há a concentração de atividades econômicas no espaço: (1) efeitos de encadeamento para frente e para trás das firmas; (2) aglomeração de trabalhadores; (3) interações localizadas, promotoras de inovação tecnológica. Entretanto, os autores indicam que as teorias formuladas até então não parecem focar no âmago da questão: as cidades como locais para transações imateriais, em especial para troca e transmissão de conhecimento. Além dos autores supracitados, se utilizará neste capítulo o livro “The Spatial Economy Cities, Regions, and International Trade”, de Masahisa Fujita, Paul Krugman, Anthony J. Venables (1999)

Itapoá apresenta ausência de uma grande diversidade produtiva, focando seu potencial econômico em atividades de serviço, extremamente especializadas para atender as demandas do seu porto homônimo. Essas características, assim como a distância do município enquanto metrópole/centro urbano, o distingue como uma economia de aglomeração de localização.

Como citado no capítulo anterior, os investimentos em Itapoá advêm de um contexto de reestruturação econômica catarinense, que geraram novos focos de industrialização e uma certa descentralização dos investimentos econômicos. Para Tinoco (2003), são justamente as economias de aglomeração do tipo marshallianas “que mais fortemente atuaram no processo de desconcentração relativa da indústria no Brasil, em busca de outras formas de aglomeração, não necessariamente metropolitanas” (p.48).

Os ganhos advindos das economias de aglomeração para Marshall se concentrariam em três pilares fundamentais: “Efeitos pecuniários dos encadeamentos fornecedores-usuários, mercado de trabalho e *spillovers* tecnológicos”. Estes pilares podem ser vistos de diversas formas, como aponta Dalberto e Staduto (2013): difusão local do conhecimento (que consistiriam nos *spillovers*), redução dos custos logísticos, adensamento do mercado de trabalho/mão-de-obra qualificada, entre outros (DALBERTO e STADUTO, 2013, p. 541).

É importante frisar a existência também das deseconomias de aglomeração. A literatura econômica já descreveu que as forças aglomerativas potencialmente se comportam como parábolas (Dalberto e Staduto, 2013), em que ao atingir um ponto máximo, desaceleram seu processo de aglomeração e a partir daí iniciam-se as deseconomias de aglomeração. Da mesma forma que uma cidade pode atrair investimentos, as deseconomias consistem no processo de repulsão das atividades produtivas, tal como pelo alto custo com salários, valor da terra, dos custos com transporte, entre outros (Pereira, 2002).

Além, o processo de desaglomeração é, por vezes, efeito do processo aglomerativo: o investimento “foge” dos centros urbanos maiores e mais caros (desaglomeração), buscando novos centros urbanos potenciais (nova aglomeração). Até 1970 a economia brasileira começou a concentrar-se, em especial, na Área Metropolitana de São Paulo (AMSP) (Pereira, 2002). Após a década de 70, há o início de uma certa desconcentração industrial para o restante do país, em especial para as cidades médias brasileiras.

A busca pelo entendimento das economias de aglomeração objetiva compreender o fenômeno em dois eixos fundamentais: a geração de incrementos à produtividade do trabalho e incrementos aos salários. Na literatura nacional, destaca-se Galinari et al (2007) e Dalberto e Staduto (2013) para avaliação dos efeitos aglomerativos nos salários industriais e para os incrementos à produtividade do trabalho<sup>21</sup>.

### 5.1. CONTRIBUIÇÃO CHINESA AS ECONOMIAS DE AGLOMERAÇÃO PORTUÁRIAS: PAPEL ESTATAL E INOVAÇÕES

Ao realizar o levantamento bibliográfico para o desenvolvimento desta pesquisa, observou-se uma robusta publicação sobre economias de aglomeração chinesas, em especial, seu papel de desenvolvimento da economia costeira chinesa. Para este trabalho, objetivou-se entender as contribuições acadêmicas chinesas ao conceito de economias de aglomeração.

---

<sup>21</sup> Como Dalberto e Staduto (2013) afirmam, a pesquisa dos efeitos aglomerativos sobre a produtividade industrial brasileira possui desafios, graças às informações desagregadas à nível municipal no país. Portanto, há poucas publicações em comparação ao tema dos salários industriais, carência essa que também se refletiu na busca para o referencial teórico desta dissertação de mestrado.

Em um primeiro levantamento bibliográfico, obteve-se 381 publicações sobre a temática de economias de aglomeração portuárias, de variadas origens. Após um refinamento das buscas pela leitura dos seus resumos, totalizou-se 260 trabalhos, sendo destes, 183 disponíveis para consulta on-line no site da plataforma Scopus, destes 28 chineses e 10 selecionados para análise (a partir da relevância ao tema). Logo, ao quantificar estas publicações por seu país de origem, percebeu-se a volumosa contribuição chinesa para o debate das economias de aglomeração.

Para esta pesquisa, foram considerados trabalhos chineses/de origem chinesa, todas aquelas publicações em que seu autor ou a maioria de seus autores tinham nacionalidade chinesa e/ou filiação em uma universidade do país homônimo.

Vale ressaltar que mesmo com o refinamento da nacionalidade chinesa da publicação, foi constatado outras publicações que reconheciam e frisavam o papel da China na influência de outros países, além da China como um “case de sucesso”, em que se pode extrair lições de desenvolvimento econômico .

Confirmou-se pelos resultados apresentados, que o tema está ganhando mais espaço no âmbito acadêmico, visto que a maioria de suas publicações e a curva de aprendizagem pareceu aumentar conforme aproximou-se do ano de 2021. Chamou a atenção também o fato de as publicações chinesas terem superado as publicações mundiais totais sobre o tema no ano presente, 2021.

O primeiro trabalho registrado na plataforma que abrangesse os termos “economias de aglomeração” e “porto” é uma publicação japonesa datada de 1980, enquanto a primeira publicação chinesa sobre a temática foi publicada apenas no ano de 2003 no repositório. Entretanto, analisando a linha temporal, percebe-se que mesmo que tardiamente, a tendência das publicações chinesas acompanhou a tendência mundial. Este quadro foi revertido apenas neste ano, quando a China superou o nível de publicações.

A primeira publicação analisada foi de He (2003), a mais antiga do levantamento bibliográfico na plataforma. He investigou o efeito das economias de aglomeração, isto é, a importância da localização para as empresas estrangeiras (de manufatura e investimentos) e o Investimento Estrangeiro Direto (IED) em solo chinês. A localização atrairia empresas em especial pelos incentivos (estatais) nelas postas e seu potencial para acesso aos melhores

mercados, mas se repelem se o custo de mão-de-obra é muito alto.

As regiões de aglomerações também sugeriram um padrão das empresas estrangeiras para o autor: fabricantes americanos, de Hong Kong e de Taiwan davam preferência a localidades com fácil acesso aos mercados domésticos (região do rio Yangtze, Delta e a área de Pequim-Tianjin), enquanto que os investidores japoneses preferiam se instalar nas cidades portuárias chinesas (ao nordeste). Em contrapartida, o investimento chinês concentrou-se fortemente no sudeste do país.

A segunda publicação selecionada, de Liu et al (2013) analisou os principais determinantes de escolhas de localização da indústria de eletrônicos durante o período de 1994 a 2010. O texto consiste em um *paper* apresentado na conferência *6th International Conference on Information Management, Innovation Management and Industrial Engineering*. Mesmo as economias de aglomeração não sendo o foco da pesquisa, os resultados apontaram os fatores chave na escolha do local para instalar indústrias na China: escala de mercado, potencial de mercado, capital humano, localização próxima a áreas portuárias (potencial de distribuição) e fatores institucionais são os determinantes de localização mais comuns. Novamente, o fator mão-de-obra barata se mostrou um dos fatores mais fortes para a localização e aglomeração industrial.

A terceira publicação, de Lu (2016), estabeleceu um modelo de potenciais requisitos logísticos tendo a cidade portuária de Zhuanghe como recorte para o estudo. Na época, os parques logísticos já se mostravam temas importantes, mas que ainda não recebiam o devido foco por parte da administração das províncias e importantes zonas econômicas chinesas. O autor afirma que a indústria de logística teve e tem um papel importante na reconstrução da antiga base industrial do nordeste da China, o que é visto no caso de estudo (Zhuanghe). A publicação frisa o papel do Estado Chinês enquanto “intensificador” do desenvolvimento econômico, através de:

apoio à construção de infraestrutura em regiões deligação para que infraestruturas tangíveis como a comunicação, o tráfego rodoviário e as infraestruturas urbanas tivessem uma melhoria clara” (Lu, 2016, p. 41).

A quarta publicação, de autoria de Banerjee et al (2020), estimou o efeito do

acesso às redes de transporte nos resultados econômicos regionais na China ao longo de um período de vinte anos. Esta escolha temporal foi justificada pelos autores graças ao rápido crescimento de renda visto na China. O artigo abordou o problema do posicionamento exclusivamente endógeno destas redes, redes estas que tendem a conectar cidades históricas chinesas. Os resultados mostraram que a proximidade das redes de transporte nos aglomerados econômicos tem um efeito causal positivo moderado nos níveis do PIB per capita em todos os setores, reafirmando o papel importante na determinação dos benefícios econômicos que o desenvolvimento de infraestrutura, tal como portos e rodovias, gera na China.

Em Peng et al (2020), visa-se identificar a fronteira das aglomerações urbanas na China de 2000 a 2012, e explorar a evolução temporal e a diferença espacial destes aglomerados. Foi inicialmente identificado a zona central destas aglomerações, para em segundo lugar identificar a zona afetada pelas mesmas aglomerações, por meio de técnicas de sensoriamento remoto. Esta publicação em especial se destacou pelo ineditismo na aplicação de geotecnologia para o estudo das dinâmicas das economias de aglomeração. A pesquisa inferiu que em 2012 os aglomerados mais desenvolvidos se localizavam no Delta do Rio Yangtze e no Delta do Rio Pearl, representando o eixo Pequim-Tianjin-Hebei, atendendo inclusive aos padrões mundiais. Os autores notaram que comparando com as aglomerações urbanas ocidentais, a expansão das aglomerações urbanas orientais desacelerou. De 2000 a 2012, o desenvolvimento geral das aglomerações urbanas chinesas mudou da expansão fortemente central para o desenvolvimento periférico.

Em “Specialization and Diversification of the Marine Industry and Marine Economic Growth: An Example from Chinese Coastal Areas”, de Song et al (2021), examina-se com base na teoria das externalidades, como a especialização e a diversificação afetaram o crescimento econômico marinho chinês. Os autores se basearam em dados de 11 províncias costeiras chinesas, entre os anos de 2006 a 2014. Os resultados revelaram que ambos, especialização e a diversificação, possuem uma influência positiva no crescimento econômico marinho; no entanto, a diversificação foi categorizada como mais importante. Mais especificamente, os autores mostraram as diferenças nos efeitos em regiões com diferentes escalas industriais.

Destaca-se também trabalhos como Pan et al (2021), que avaliaram as mudanças no padrão de assentamento ao longo do rio Liahoe, ao nordeste da China. Atualmente, o rio Liahoe tornou-se uma importante via de transporte, com diversos portos localizados em seu corpo d'água. Com cada porto sendo um centro, a aglomeração de transportes não só favoreceu o surgimento de aglomerações de instalações de serviço correspondentes, mas também aceleraram o desenvolvimento da economia chinesa:

com a prosperidade do transporte marítimo do Rio Liaohe, o cinturão moldou uma aglomeração urbana que gradualmente se formou ao longo Rio Liaohe, o que levou ao desenvolvimento econômico do Nordeste da China". (Pan et al, 2021, pg. 3, tradução própria).

O papel estatal para alavancar o desenvolvimento das economias de aglomeração e, conseqüentemente, a economia regional chinesa também foi apontada em alguns artigos, com destaque para Hong (2020):

A formação do cluster não consegue depender unicamente do mercado: o setor precisa de apoio governamental, através do estabelecimento de instituições públicas para o apoiar seu desenvolvimento e formular regulações que garantam seu desenvolvimento sadio (Hong, 2020, pg. 281, tradução própria).

O ineditismo na aplicação do tema conjuntamente com outras áreas fora da temática econômica também foi inferido na análise qualitativa das bibliografias. Algumas publicações chinesas relacionaram o fenômeno de aglomeração das indústrias com o impacto na emissão de gás carbono e/ou poluição atmosférica. Outras, destacaram a importância do desenvolvimento urbano sustentável dentro das regiões de aglomeração.

Logo, com as economias de aglomeração se intensificando, o debate em torno das emissões de carbono pela aglomeração industrial também tomou foco no universo das publicações chinesas aqui analisadas. Zhang et al (2021) investigou as emissões de carbono de 2004 a 2017 em trinta províncias chinesas.

As principais conclusões do texto indicaram quatro diretrizes principais. A primeira é que a intensidade de emissão de carbono depende do tempo e efeito

positivo de transbordamento espacial. Existe uma correlação muito próxima entre as aglomerações industriais e as emissões de carbono, assim como entre as áreas regionais e circunvizinhas. Em segundo, as emissões de carbono mantêm “uma relação clássica em forma de U invertido” (p.21, 2021) com a inovação que as aglomerações geram, bem como com a intensidade energética do cluster. No entanto, os dados diferiram em regiões do interior da China. A terceira conclusão apontou que quando a inovação é intensa no aglomerado, há um duplo efeito de redução de emissões e conservação de energia, otimizando a produção. Em quarto, os autores destacaram que a intensidade de energia pode funcionar como a variável intermediária da influência da aglomeração de inovação sobre as emissões de carbono:

Por meio de suas várias externalidades positivas, a aglomeração de inovação pode produzir um impacto direto nas emissões de carbono e, por meio da intensidade energética, também pode afetar as emissões de carbono indiretamente (...). Nossos resultados empíricos mostram que nas áreas do interior da China, a inovação aumenta emissões de carbono, enquanto para toda a China, a relação entre inovação e as emissões de carbono não são lineares” (Zhang et al, 2021, p. 21).

Ainda na temática socioambiental, frisa-se a publicação de Guo et al (2021), acerca do desenvolvimento sustentável dentro dos aglomerados urbanos. Os autores analisaram características e fatores determinantes do consumo de água em espaços verdes urbanos em 286 cidades na China.

Os resultados do estudo mostraram que o consumo de água dos espaços verdes urbanos de todas as 286 cidades mudou (diminuiu em 250, aumentou em 36 delas) de 2004 a 2017. As características da população e das cidades dos aglomerados urbanos que mostraram impactar no abastecimento de água urbana foram: educação, PIB per capita, temperatura do município em que habita, precipitação e áreas de parque aumentaram significativamente o consumo de água em espaços verdes urbanos, enquanto que as características de edificações, terras verdes e taxa de cobertura acumulada reduziu significativamente o consumo de água em espaços verdes urbanos. Os autores indicaram tendências positivas na preocupação com a escassez de água em municípios dentro dos aglomerados urbanos.

## 5.2. ECONOMIAS DE URBANIZAÇÃO E ECONOMIAS DE LOCALIZAÇÃO

A Economia urbana, ramo de estudo derivado da Economia regional, busca explicar a estrutura interna das cidades, buscando compreender a organização e de que forma as atividades urbanas, econômicas e humanas, estão distribuídas pela cidade (CRUZ et al, 2011). Ao analisar a estrutura das cidades, alguns autores se dedicaram a discorrer sobre o crescimento das cidades a partir da sua especialização produtiva, da diversidade econômica (cidades multissetoriais) e/ou sobre a sua localização relativa aos outros centros/aglomerados urbanos.

No ato de concentração espacial das firmas, identifica-se duas principais forças: as economias de escala e as economias de aglomeração. A primeira, também nomeada como “retornos crescentes de escala”, consiste no princípio de que as firmas se tornarão mais eficientes ao operar em grandes escalas de produção. Em especial, estas grandes escalas de produção conseguem otimizar insumos indivisíveis e especializar trabalhadores/linha de produção, aumentando a proficiência aplicada em determinada atividade e, conseqüentemente, a produtividade.

Para compreender as forças de aglomeração, é necessário reconhecer que, nas localidades em que há este fenômeno, presume-se que as firmas aglomeradas logram de economias de escala. Caso não usufríssem das economias de escala, a permanência dessas firmas próximas as outras se tornaria inviável, graças a escala dos custos que geraria (aumento do preço da terra e de salários). Logo, são justamente as economias de escala que compensam a elevação de tais custos.

Perante o aumento dos custos, também haverá uma atração de novos trabalhadores. Há um processo – cumulativo – de crescimento da cidade. Em uma das entrevistas e visita in loco, Itapoá recebeu novos estabelecimentos comerciais a fim de suprir as necessidades especiais dos novos habitantes, tal como supermercados, consultórios, entre outros. O setor de construção civil também se relaciona com o processo de adensamento, hoje setor carro chefe do município. A entrevista com o Secretário de Meio Ambiente confirmou o processo de crescimento da cidade através da atração de mão-de-obra, mas em parte, esses trabalhadores não foram absorvidos. Sem emprego para uma

parcela de migrantes não qualificados, a secretaria confirmou o surgimento de ocupações irregulares em áreas de preservação, início de um processo inédito em Itapoá: o de favelização. Essas ocupações estão sobretudo nos balneários de Mariluz e Saí Mirim.

O adensamento populacional também aumentou a pressão nos serviços de saúde e especialmente de educação: a expectativa do próximo censo (iniciado no ano de finalização desta dissertação, 2022) é que Itapoá chegará a 40 mil habitantes, mas o município possui apenas um único estabelecimento de ensino médio. Itapoá é extensa do ponto de vista latitudinal, com 256 km quadrados e a Prefeitura confirmou que há relatos de jovens que deixam de estudar, fazer ensino médio, pois a escola é muito longe (está localizada no centro geográfico do município, dificultando o deslocamento de residentes de outras áreas, especialmente das áreas rurais).

As economias de escala podem gerar uma cidade manufatureira, uma cidade que cresceu em torno de uma indústria, entretanto, seu tamanho será limitado (BETARELLI JUNIOR, 2016). Para as cidades se tornarem metrópoles, as economias de aglomeração precisam estar presentes, mas, mais especificamente, as do tipo economias de urbanização. É neste tipo de aglomeração que um tipo de indústria atrai outras indústrias, tornando o ambiente multissetorial, mais diversificado. É justamente essa diversidade que é o resultado da interação dos diferentes setores.

Entretanto, uma mesma cidade pode ser, ao mesmo tempo, diversificada e especializada. Logo, os conceitos de economias de aglomeração do tipo de localização e do tipo de urbanização não dicotômicos, pois uma cidade pode ter uma base econômica/setor grande, ao mesmo tempo que possui diversos outros setores funcionando em seu espaço.

As economias de aglomeração possuem duas grandes fontes: pecuniárias ou tecnológicas. As economias de aglomeração pecuniárias acontecem quando há uma redução no custo dos insumos, sem necessariamente atingir a produtividade de um insumo. Entretanto, as economias de aglomeração tecnológicas conseguem aumentar a produtividade do insumo, mas sem baixar seu custo de produção. Esses dois conceitos são a base para o entendimento das economias externas marshallianas e suas dinâmicas dependerão do desenvolvimento do setor em questão.

### 5.3. EXTERNALIDADES POSITIVAS: SALÁRIOS INDUSTRIAIS

Galinari et al (2007) avaliaram o efeito das economias de aglomeração sobre os salários industriais brasileiros, em especial, a elevação dos salários como uma das externalidades positivas das aglomerações, a partir da década de 1990. O primeiro ponto observado pelos autores era que para este tipo de externalidade positiva ocorrer, era necessário cidades que dispusessem de capital humano relativamente desenvolvido, isto é, uma mão de obra qualificada. É justamente esta “classe” em que poderia ser contemplada uma maior variação de produtividade, tanto de trabalho como em salários.

Como citado anteriormente, para avaliação dos incrementos dos salários também se utilizou a proposta de Dalberto e Staduto (2013), que dão continuidade a proposta de Galinari et al (2007), agora na fundamentação dos pressupostos para a década de 2000.

No caso de Itapoá, em ambas as entrevistas realizadas com ex-operadores portuários, o município não dispunha de mão de obra qualificada. Os postos de trabalho que exigiam qualificação não foram ocupados por moradores de Itapoá; os cargos foram em geral ocupados por migrantes do paraná, de zonas portuárias como Paranaguá, assim como Itajaí, que já oferecia um ambiente de formação adequada para a população local.

Os dados referentes a População Economicamente Ativa (PEA), corroboram para as constatações das entrevistas, pois em no ano 2000 Itapoá possuía 3.972 habitantes caracterizados dentro do PEA, enquanto que em 2010 houve uma variação positiva de 51,2%, saltando para 7.555 habitantes aptos a trabalhar (SEBRAE, 2019).

Os autores apontam que os diferenciais de salários regionais não podem ser resumidos unicamente a variabilidade da produtividade do trabalho. Para Dalberto e Staduto (2013), há algumas características locais, que impactam no valor final, tais como as institucionais: “como a sindicalização e variações no custo de vida observadas entre as cidades, são exemplos claros que sustentam tal argumento” (p. 397).

Todavia, mesmo com o crescimento dos salários, percebeu-se uma maior concentração de renda nas faixas de até 2 salários mínimos por família, considerado Classe E (recebe até 2 salários mínimos), pelo Instituto Brasileiro

de Geografia e Estatística (IBGE), ou seja, a faixa mais pobre da população. Segundo dados do SEBRAE (2019), em 2010 cerca de 75,6% das famílias itapoenses pertenciam a Classe E.

Para os agentes públicos de Itapoá entrevistados nesta pesquisa, o Porto de Itapoá e a crescente capacidade aglomerativa de serviços no município alterou o nível de importância que o município tem perante o Estado de Santa Catarina. Os agentes apontaram a prioridade e aumento da frequência de reuniões com as secretarias e aceleração de processos públicos para dar agilidade ao crescimento econômico da região.

#### 5.4. TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS A PARTIR DAS ECONOMIAS DEAGLOMERAÇÃO DO NORDESTE CATARINENSE

Neste subcapítulo objetiva-se analisar quais foram as transformações sócio-espaciais geradas a partir das aglomerações em ambos os municípios. Seu impacto na infraestrutura urbana, indicadores sociais, tal como salário e renda.

Assim como aponta Dalberto e Staduto (2013), “as atividades industriais são, sobretudo, urbanas” (p. 541), logo, a expansão da indústria portuária/de serviços portuários em Itapoá é um movimento que está essencialmente conectado a expansão populacional e econômica do município.

As atividades industriais no município geraram aumento da malha urbana e novas problemáticas para a cidade: além da questão da habitação irregular e serviços públicos sobrecarregados, as vias de acesso ao porto (um trecho estadual e outro municipal) também estão sobrecarregados.

Por observação empírica e confirmado nas entrevistas com a Secretaria de Meio Ambiente, atualmente a margem dessas vias estão praticamente todos os dias lotadas. Os caminhoneiros que ali esperam o momento para entrar no porto, hora e dia pré-estabelecidos pelo sistema portuário, muitas vezes não conseguem uma carga para seguir viagem à Paranaguá ou Itajaí ou em alguns casos até antecipam uma carga, param na fila, fazem suas refeições para não perder lugar na fila, e segundo a Secretaria, em alguns casos, fazem as necessidades fisiológicas no acostamento. Há problemas de denúncia de poluição das vias, e problemas de segurança no trânsito. Aos poucos o tráfego

desses caminhões, veículos de grande porte dentro do perímetro urbano, estão sendo controlados e combatidos.

O município regulamentou através de um decreto de 2019 (nº 4172), a circulação de veículos de grande porte, tais como caminhões e veículos de transporte de contêiner. Atualmente a circulação destes veículos é menos frequente, mas ainda sim existem caminhoneiros que residem no perímetro urbano e que não possuem pátio para deixar seus veículos.

Enquanto houve – e há – a ascensão do setor de serviços no município, o tradicional setor de pesca decaiu em números. A partir da entrevista com a secretaria de pesca e agricultura do município de Itapoá, o setor enfrenta dificuldades em agregar valor a atividade, visto que a pesca em Itapoá é estritamente artesanal, sem a presença de embarcações industriais. Além, há desafios em atrair o público jovem do município, que busca atualmente o setor de serviços. Segundo a Secretaria, a atividade se tornaria mais atraente aos mais jovens através de uma maior lucratividade.

Ao indagar a Secretaria sobre o impacto do Porto de Itapoá nas atividades de pesca, afirmaram que:

A atividade portuária e retro portuária trouxe crescimento e desenvolvimento ao município, com crescimento em todas as áreas. Isso trouxe necessidade de mão de obra, e muitas das vagas abertas foram preenchidas por pescadores artesanais que não tinham embarcação e por pessoas ligadas à pesca, como aquelas pessoas que fazem a limpeza e evisceração dos produtos. No entanto o crescimento também traz maior consumo de pescados durante os períodos de baixa temporada, quando temos apenas a população fixa do município, o que significa melhores preços dos produtos praticados ao pescador” (PREFEITURA DE ITAPOÁ, 2022).

Portanto, para a secretaria, o município deve buscar uma saída ofereça equilíbrio entre os agentes impactados e, portanto, envolvidos nessa situação, tal como na a capacitação dos pescadores. Para tanto, a entrevista verificou que o município construiu um novo Mercado Público e busca agora a construção de uma unidade de beneficiamento que possa ser utilizada, de forma associativa, para que a atividade possa ter uma melhor gestão e maior agregação de renda aos produtos oriundos da pesca.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O município de Itapoá permaneceu a margem do processo de crescimento econômico e desenvolvimento industrial da região nordeste catarinense, se constituindo apenas de pequenos comerciantes, funcionários públicos e pescadores, além de altamente dependentes do turismo sazonal de veraneio; sua organização espacial e estrutura econômica apenas sofreria mudanças no século XXI, com a vinda do Porto de Itapoá para o município em 2011.

As mudanças trouxeram alterações na economia da região, tal como na emergência de uma economia de aglomeração dinâmica (TINOCO, 2003) com foco nos serviços portuários, afetando positivamente indicadores socioeconômicos do município como renda (alta de salários industriais) e emprego (em especial, mão-de-obra mais qualificada). Pelas características próprias dessa aglomeração, em especial a especialidade setorial (serviços portuários), as economias de aglomeração em Itapoá se caracterizam como economias de localização (marshalianas).

O plano diretor e o zoneamento ecológico econômico do município permitiram criar em Itapoá zonas retroportuárias e zonas com conotação de preservação (zona de conservação ambiental, zona de conservação hídrica, zona de proteção ambiental, etc.), que garantiram as características naturais de Itapoá, mesmo recebendo um empreendimento com impactos consideráveis.

O potencial pátio de 12 milhões de m<sup>2</sup>, definidos pelo plano diretor, tem capacidade para receber mais empreendimentos: até o ano de 2021, as entrevistas feitas por esta pesquisa encontraram relatos de uma grande capacidade ociosa; uma retroárea que não estava conseguindo atrair empresas nos últimos anos. Entretanto, a vinda de um novo porto dá indícios que o processo aglomerativo de serviços se reaquecerá no município: neste ano, a paranaense COAMO Agroindustrial Cooperativa, deu início as atividades para a construção de um novo porto em Itapoá. Com previsão de investimento próximo a um bilhão de reais, o processo de licenciamento ambiental já foi iniciado no IMA (Instituto do Meio Ambiente).

Atualmente, o maior desafio ambiental também é um desafio social: está

no ponto de vista da gestão, as ocupações irregulares em áreas de preservação permanente, sobretudo no rio Saí-Mirim, que é o principal manancial, onde o município capta água para distribuição de abastecimento público. No âmbito dedesenvolvimento humano, as entrevistas, dados coletados e visita in loco atestaram a insuficiência de serviços públicos, em especial, da educação em Itapoá.

## REFERÊNCIAS

Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (AMBIMA). **O que são debêntures?** Disponível em: <https://data.ambima.com.br/informacoes/o-que-sao-debentures>. Acesso em: 02 de mai. 2022.

BRESSER-PEREIRA, L. C. **O CONCEITO HISTÓRICO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO.** 2018. Disponível em: <http://www.bresserpereira.org.br/papers/2008/08.18.ConceitoHist%C3%B3ricoDesenvolvimento.31.5.pdf>. Acesso em: 3 fev 2021.

RONÇANI, Liara Darabas; GOULARTI FILHO, Alcides. **A trajetória recente da economia catarinense (2000-2010): na contramão do crescimento?** Acta Scientiarum. Human and Social Sciences. Maringá, v. 37, n. 1, p. 53-64, Jan.-June, 2015.

ATM MODAL. **ATM Transporte Multimodal.** Disponível em: <http://www.atmmodal.com.br/>. Acesso em: 15 de maio 2020.

ALVES, Morgana Celina. **Evolução e permanências dos usos agrários na ilha de Santa Catarina.** Dissertação de Mestrado: UFSC, 2012.

BRASIL. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.** Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano, p. 1, 5 jun. 2013.

BORSATO, S. **Nível de serviço logístico: estudo comparativo entre o porto do Rio Grande e o porto de Itapoá para exportações de autopeças produzidas no estado do Rio Grande do Sul.** Universidade de Caxias Do Sul. Centro De Ciências Sociais. 2019.

CASTRO, I. E. **ANALISE GEOGRAFICA E O PROBLEMA EPISTEMOLÓGICO DA ESCALA.** Anuário do Instituto de Geociências. v. 15 (1992).

CIDADE, F. F. **A indústria automobilística em Santa Catarina: a realidade e os desafios do setor no início do século XXI.** Trabalho de Conclusão de Curso, UFSC. 2014.

CONTEL, F. B. **Os conceitos de região e regionalização: aspectos de sua evolução e possíveis usos para a regionalização da saúde.** Saúde Soc. São Paulo, v.24, n.2, p.447-460, 2015.

DA SILVA, Osmar Romão. **Rotas Pioneiras de Santa Catarina.** Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, v.3, out/dez, 1941

DIEGUES, A. C. **A SÓCIO-ANTROPOLOGIA DAS COMUNIDADES DE PESCADORES MARÍTIMOS NO BRASIL.** Etnográfica, Vol. III (2), 1999, pp. 361-375.

ESPÍNDOLA, Carlos J. **As agroindústrias de carne do sul do Brasil**. 2002. 268 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002

ESPÍNDOLA, C. J. **O IMPACTO GEOECONÔMICO DA REESTRUTURAÇÃO TÉCNICO ECONÔMICA NAS ESTRUTURAS PRODUTIVAS CATARINENSES PÓS-19901**. Revista Formação (ONLINE), v. 25, n. 44, jan-abr/2018, p. 97-117

ESPÍNDOLA, C. J.; BASTOS, J. M. **Reestruturação agroindustrial e comercial no Brasil**. In: Cadernos Geográficos, Florianópolis, UFSC, v. 1, p. 7-70, 2005.

FUNAI. In. <http://www.funai.gov.br/>. Acessado em 20 agosto de 2019.

GOMES, G. M. S. **Panorama Geográfico sobre o Terminal Portuário de Itapoá**. Trabalho de Conclusão de curso. UDESC, 2015.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação Econômica de Santa Catarina**. Ensaios FEE, Porto Alegre, v. 23, p. 977-1007, 2002.

GOVERNO DE SANTA CATARINA. Secretaria de Estado de Planejamento. **Atlas Geográfico de Santa Catarina**. Florianópolis: 2 ed. 2016.

BRAGA, Jainara Pacheco; DRANKA, Bruno Alcimar; SOUZA, Danieli Cristina. **Valorização dos saberes tradicionais através do diagnóstico das limitações da cadeia produtiva em Araquari - SC**. I Seminário de Pesquisa, Ensino e Extensão – IFC Araquari. Outubro de 2016.

CABRAL, Eliza Bezerra. **Estudo geográfico do porto de São Francisco do Sul e do terminal de Itapoá-SC**. UFSC, Florianópolis, 2011. Dissertação submetida ao Programa de pós graduação em geografia da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do Grau de Mestre em Geografia.

CHOLLEY, Andre. **Observações sobre alguns pontos de vista geográficos**. Boletim geográfico. Rio de Janeiro: CNG, n. 179 e 180.

CORRÊA, W. A. **Considerações sobre a formação territorial e econômica de Santa Catarina**. In: Revista Geosul. v. 14, n. 27 (1999)

CRISTOFOLINI, N. J. **Desenvolvimento socioeconômico de Joinville/SC e a ocupação dos manguezais do bairro Boa Vista**. Tese de Doutorado. UFSC: Florianópolis, 2013.

FINDLAY, E. A. G. **A ocupação territorial do município de Araquari em Santa Catarina**. XXIV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – 2007.

FRANCISCO, J. L.; BOTTER, R. C. **Terminais de Uso Privado: um estudo da competição no estado de Santa Catarina**. Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios, Florianópolis, v.10, Edição Especial 1, Abril 2017.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censos Demográficos de 2000 e 2010**. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br>. Acessado em 22

agosto de 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censos Agropecuários de 2006 e 2017**. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br>. Acessado em 22 agosto de 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativa da população residente no Brasil e unidades da federação com data de referência em 1º de julho de 2019**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html?edicao=25272&t=resultados>. Acesso em: 15 de setembro 2019.

ICMBIO/MMA. Instituto Chico Mendes de Biodiversidade/Ministério de Meio Ambiente. Governo Federal. **PLANO DE MANEJO RPPN FAZENDA PALMITAL**. Disponível em: <https://ava.icmbio.gov.br/>. Acesso em jul. 2019.

JÚNIOR, L. M; MARTINS, R. E. M. W. **Evolução socioespacial do município de Itapoá – SC**. Geosul, Florianópolis, v. 34, n. 70, p. 220-238, jan./abr. 2019

KOBS, L. P. **Instituições subnacionais e o investimento direto externo: caso BMW**. UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA, 2017.

KROEFF, L. L.; BOHM, R. F. S. **O diagnóstico socioambiental participativo (DSAP) como recurso de articulação entre as diferentes escalas de poder de empreendimentos em processo de licenciamento: o estudo de caso do Porto Itapoá**. Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território, 2014. Rio de Janeiro. Porto Alegre: Editora Letra1; Rio de Janeiro: REBRAGEO, 2014, p. 361-371. ISBN 978-85-63800-17-6.

LIMA, M. F. **MARES E PESCADORES: MARES E PESCADORES: Narrativas e conversas em Narrativas e conversas em Itapoá**. Dissertação de mestrado. Curitiba: UFPR, 2011.

MALTA, M. M. **Ignácio Rangel e a categoria dualidade básica: uma interpretação do Brasil**. Nova econ. [online]. 2014, vol.24, n.1, pp.17-31. ISSN 0103-6351. <http://dx.doi.org/10.1590/0103-6351/2103>.

MARSHALL, A. **Principles of economics: an introductory volume**. 8. ed. Londres: Macmillan and Co., 1920.

MAMIGONIAN, Armen. **Atualidades geográficas: vida regional em Santa Catarina**. Revista Orientação, São Paulo, v. 2, p. 35-38, 1964.

MAMIGONIAN, A. **Teorias sobre a Industrialização Brasileira**. Cadernos Geográficos. UFSC. Florianópolis, Ano II N. 2 – Maio de 2000

MAMIGONIAN, A. **A indústria de Santa Catarina: Dinamismo e Estrangulamento (1986)**. In *Santa Catarina: estudos de geografia econômica e social*. Florianópolis: GCN/CFH/UFSC, 2011.

MAMIGONIAN, Armen. **A indústria de Santa Catarina: dinamismo e estruturalismo**. In *Santa Catarina: estudos de geografia*

*econômica e social*. Florianópolis:GCN/CFH/UFSC, 2011.

MAMIGONIAN, Armen. **Navegações e Portos no Brasil e no Mundo**. Cadernos Geográficos Nº 37 – IIR / GCN / CFH / UFSC Florianópolis, 2017.

NEU, M. F. R. **A organização espacial dos portos catarinenses e suas cidades**. In: MAMIGONIAN, A (Org). Santa Catarina: estudos de geografia econômica e social. Florianópolis: GCN/CFH/UFSC, 2011.

NEU, M. F. R. **As cidades catarinenses e seus portos**. In: Encontro Latino Americano de Geografia, 2009, Montevideo: EGAL, 2009. V. 01. P. 01-26.

NIEHUES, Valdete Daufemback. **De Agricultor a Operário: Lembranças de Migrantes**. Dissertação (Mestrado em História) – UFSC, Florianópolis, 2000.

ORJECOSKI, L. G. **Transformações sócio-espaciais no município de Araquari (SC)**. Florianópolis: UDESC, 2018. 127 p. Dissertação (Mestrado) - Universidade do Estado de Santa Catarina, Centro de Ciências Humanas e da Educação, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento, Florianópolis, 2018.

\_\_\_\_\_. **Recente expansão industrial no nordeste catarinense: município de Araquari**. In: Revista Geografar, Curitiba, v.14, n.2, p.340-358, jul. a dez./2019.

PELUSO Jr., Victor Antônio. **O relevo do Estado de Sta Catarina**. Florianópolis: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1952.

PMI. Prefeitura Municipal de Itapoá. **Aspectos Econômicos**. Disponível em: <https://www.itapoa.sc.gov.br/>. Acesso em 12 de maio 2019.

PORTO ITAPOÁ. **Infraestrutura: informações técnicas**. Disponível em: <http://www.portoitapoa.com.br/institucional/68>. Acesso em: 18 de maio 2020.

RANGEL, I. **Economia: milagre e anti-milagre**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1985.

REBELLO, H. **Container shipping industry: uma análise das estratégias competitivas adotadas pela empresa Hamburg Süd no Brasil**. II Congresso Internacional de Desempenho Portuário, Florianópolis, dez. 2015.

ROCHA, I. O. **Industrialização de Joinville (SC): da gênese às exportações**. Dissertação de mestrado. UFSC. 1994.

SANTOS, Milton. **Sociedade e espaço: a formação social como teoria e comométodo**. Boletim Paulista de Geografia, São Paulo: AGB, 1977.

SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade**. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1982. p. 14.

\_\_\_\_\_. **Espaço e método**. SP: Hucitec, 1985

SEBRAE. Serviço Brasileiro de Apoio a Micro e Pequenas empresas. **Cadernos**

**de Desenvolvimento: Norte Catarinense (2019).** Disponível em: <https://m.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/SC/Not%C3%ADcias/Norte%20Catarinense%20-%20Cadernos%20de%20Desenvolvimento%20-%20202019.pdf>. Acesso em: 20 de junho 2020.

SOUZA, et al. **O desenvolvimento do Porto Itapoá-SC.** II Workshop de Comércio Exterior: Logística Internacional. UNESC (2015).

TESSARO, A. G. J.; MEIRA, R. B. **Não se dança fandango sem o mar e a terra: impactos ambientais determinantes no enfraquecimento da pesca artesanal e da agricultura familiar a partir do fechamento do canal do linguado e da instalação do terminal portuário em Itapoá/sc.** Percurso – ANAIS DO V CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO DE DIREITOS HUMANOS NA SOCIEDADE DA INFORMAÇÃO. vol.03, n°.26, Curitiba, 2018. pp. 268-291

TINOCO, A. **Das economias de aglomeração às externalidades dinâmicas de conhecimento: por uma releitura de São Paulo.** R. B. Estudos Urbanos e Regionais, V.5, N.1 – maio 2003.

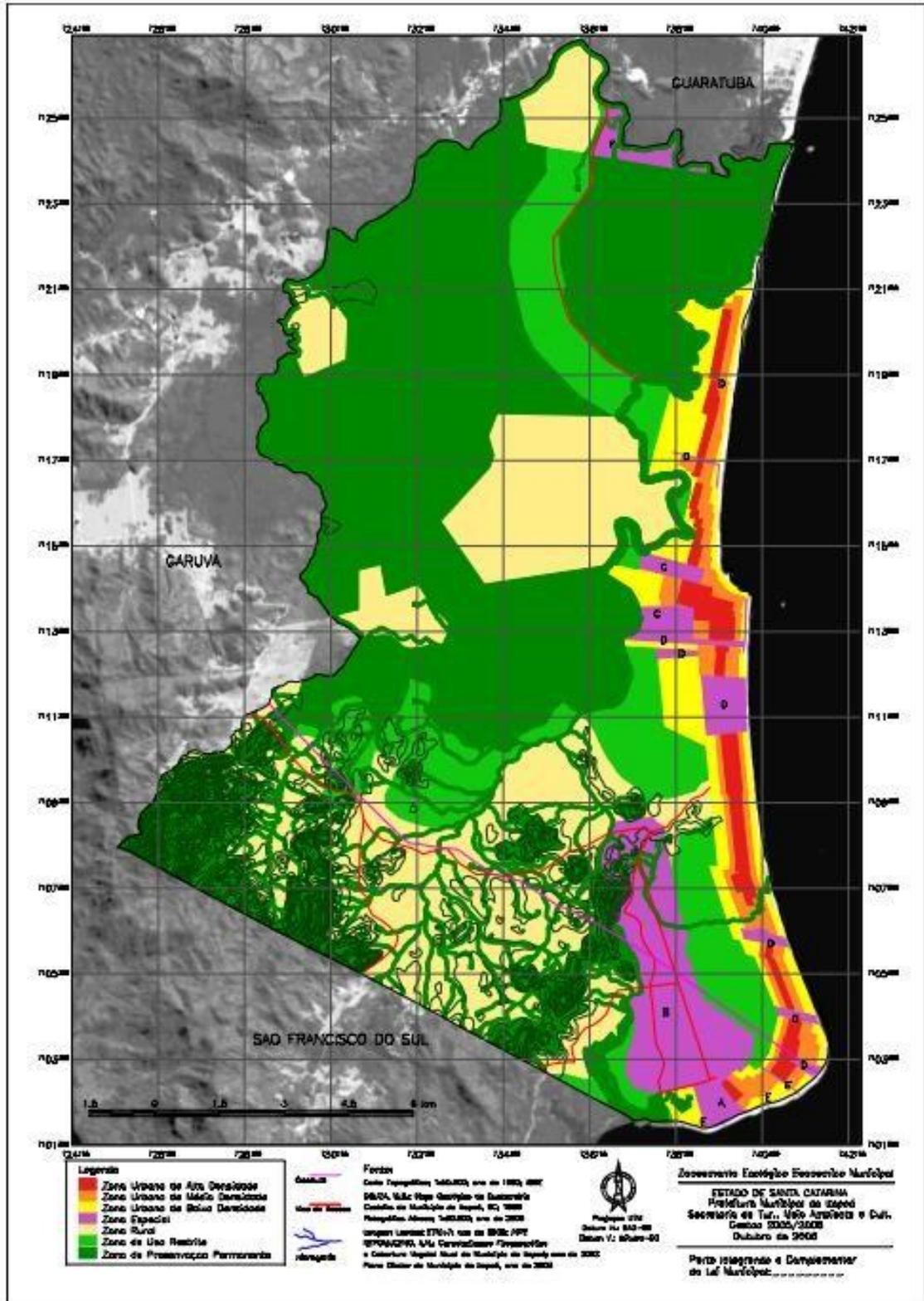
TORRES et al. **Análise de eficiência dos portos brasileiros: uma abordagem pelo método Network DEA.** XXX Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET Rio de Janeiro, 16 a 18 de Novembro de 2016.

TUAN, Y.F. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente.** São Paulo: Difel, 1980.

VIEIRA, Maria Graciana Espellet de Deus; NAPOLEÃO, Fábio; ROCHA, Isa de Oliveira Rocha. **Contribuição ao estudo da rede urbana de Santa Catarina – Brasil.** 14º Encontro De Geógrafos Da América Latina - EGAL –Lima – Perú, 2013.

WEBER, A. **Theory of the location of industries.** Chicago: University of Chicago Press, 1929.

ANEXO 1



## APÊNDICE A

Questionário enviado a Prefeitura e Secretarias para realização de entrevista on-line:

1. Qual foi/foram o(s) desafio(s) encontrados pela prefeitura para a implantação do Porto? Há desafios atuais a serem superados?
2. Quais são os principais gargalos de infraestrutura que o município enfrenta atualmente?
3. Houve desafios socioambientais a serem superados para a instalação do porto? E atualmente para o funcionamento da estrutura?
4. Quais e quantos foram os investimentos públicos da prefeitura para a realização do empreendimento?
5. Houve evolução no número de empresas instaladas no município pós a construção do Porto? Se sim, quantas novas empresas chegaram em Itapoá?
6. Como a Prefeitura avalia a chegada de novos trabalhadores para o empreendimento?
7. Há políticas de incentivos aos trabalhadores?
8. Qual impacto econômico o Porto trouxe para o município? Entre indicadores de renda, emprego, educação, etc.
9. Atualmente, quais são os desafios sociais e serem enfrentados pelo município?
10. Quais são os principais gargalos de infraestrutura e planejamento urbanístico que o município enfrenta atualmente? Como o Porto impactou estes gargalos?
11. Como a Secretaria avalia o incremento populacional e urbanização do município após a instalação do Porto no município?
12. Atualmente, quais são os principais desafios para o desenvolvimento urbano e planejamento de Itapoá? Há desafios atuais a serem superados?
13. Houve evolução no número de empresas instaladas no município pós a construção do Porto? Se sim, quantas novas empresas chegaram em Itapoá?
14. Há políticas de incentivos ambientais para o Porto e empresas de Itapoá?

15. Atualmente, quais são os principais desafios ambientais a serem superados pelo município?
16. Anteriormente a instalação do Porto, quantos trabalhadores atuavam no setor de pesca em Itapoá? Atualmente, quantos trabalhadores são?
17. No município, o setor da pesca concentra suas atividades no setor industrial ou artesanal? É possível quantificar essa concentração em cada setor? Quantos?
18. Qual foi/foram o(s) desafio(s) encontrados pela prefeitura para a implantação do Porto no âmbito da pesca? Há desafios atuais a serem superados na relação porto e pescadores?
19. Quais são os principais desafios para o desenvolvimento da pesca que o município enfrenta atualmente?
20. Como a Secretaria avalia o incremento populacional e urbanização do município após a instalação do Porto no município? Há benefícios ou entraves para o setor da pesca?

## APÊNDICE B

### Questionário enviado ao Porto de Itapoá

1. Como se dá o funcionamento da movimentação dos contêineres no Terminal?  
Desde a entrada, saída, evolução, etc;
2. Quais são os principais produtos movimentados no TUP?
3. Quais são os principais operadores? Houve evolução desde o início da construção do porto? E o custo operacional? E por fim, perante aos investimentos?
4. Atualmente, qual o número de trabalhadores? Houve evolução?
5. O porto recebeu de trabalhadores de fora? Qual o número de trabalhadores que passaram a residir no município (de onde vieram), nível de escolaridade, número de trabalhadores no chão (cais e outros), número de trabalhadores no operacional (escritórios, administrativo, etc.) e de onde vieram?
6. Há diferenciais salariais entre Itapoá e Itajaí?
7. Há algum tipo de política de incentivos aos trabalhadores (plano de carreira, escola, universidade, etc.?)
8. Qual o papel/atuação do sindicato no Porto?
9. Há/houve utilização de recursos públicos, tal como BNDES, BRDE, governo estadual, prefeitura?
10. Houve evolução do número de empresas que se instalaram pós porto? Quais, de que tipo, impacto da geração de renda pelo porto - evolução.
11. Quais são os principais gargalos no município de infra estrutura, logística, etc.?
12. Há desafios que o porto enfrentou/ainda enfrenta perante a questão socioambiental? Há um “custo ambiental”?
13. Qual a hinterlândia do porto?

## APÊNDICE C

Transcrição de entrevista semiaberta com senhor Paulo Henrique, ex-operador do Porto de Rio Grande

Julia: Primeiro, porque Itapoá tem uma capacidade maior competitiva em relação aos outros portos? Aos portos do sul, do Rio Grande do Sul...

Paulo Henrique: Primeiro Itapoá eu fui duas ou três vezes, eu não lembro bem. Tem uns 10 anos Itapoá, né? Tem mais de 5 pessoas que eu conheço. Bom, sobre a capacidade produtiva, é uma coisa muito específica do empreendimento. Como eu posso te explicar... o terminal começou como um consórcio de empresas. Acho que era a Batistela, a Hamburg Sud, mais algum investidor... eu não sei exatamente a composição, tu sabe?

J: É bem, os dois, a Batistela e a Hamburg Sud.

PH: Certo, só que a Hamburg Sud foi comprada pela Marsk, que é o maior transportador de contêineres do mundo. E esses caras tem vários terminais de containers pelo mundo. Existia um terminal em Buenos Aires e em Itajaí, a PM é da Maersk Itapoá e eles são sócios do BTP em Santos. Bom, porque eu estou te dizendo isso? Porque eles são gigantes e tem um foco em produtividade muito grande, com algumas limitações, evidentemente. Como eles iniciaram de uma forma e agora mudaram pro Maersk, a Maersk é uma dinamarquesa, não sei se tu já trabalhou com essa gente. Não sei se tu já trabalhou com essa gente, eles são muito criteriosos e de medirem muito. Eles medem qualquer coisa. "Ah quantas vezes tu chega no horário, quantas vezes tu sai no horário, o que tu entrega no horário". É uma forma bem dinamarquesa. Bom, o que eu conheço de Itapoá. Primeiro eles tinham aquele problema da estrada, que passava no meio da cidade. Depois o governo do estado fez uma "sc" aí, pra facilitar o acesso ao terminal. Como eles são um terminal de um grupo armador: o armador é que é dono do navio. A Hamburg Sud acabou né, mas a marca foi um engano, nunca foi tão grande. Como brasileiro a gente tem um engano quanto a isso. Eles compraram alguns armadores, uma empresa americana, compraram uma que

era italiana, a Aliança que era Brasileira e no final a Maersk arrematou tudo.

J: E como o senhor avalia esse cenário?

PH: Isso é um dos grandes problemas da cabotagem brasileira: dos três grandes armadores, apenas um é mais ou menos brasileiro. A Aliança é dinamarquesa porque era Maersk. A Mercosul é da esagm que é o segundo maior, que é francês. E a Log é da Vale, que é alemão. Bom, como os caras são donos de navios, eles ganham containers. Quem é dono de container, não produz a sua mercadoria. Por exemplo, terminal de fertilizante. Esses caras recebem e manuseiam a própria carga, que não é o caso de terminal de container. Itapoá é um terminal privado. Vou te dar um exemplo: em Itajaí, tu tem a ABM, que é uma discussão porque não tem licitação naquilo ali né. A ABM se instalou e criou o terminal, é uma discussão jurídica e eu não sei qual é o tamanho dela. E do outro lado do canal, tu tem Navegantes que é privado. Por que: porque ele está fora do porto organizado de Itajaí. É um absurdo isso, mas ok. O que a lei 8630 Ia de 93 diz o quê: tu era um terminal privado se tu movimentava a tua carga. O que na verdade não acontece, por que: porque nenhum terminal de container tem carga. Então, o que os portos, estados defenderam: aqui no Rio Grande do Sul é uma concessão do estado, chama-se SUPRG: Superintendência do Porto do Rio Grande. Então ela fez uma licitação, é um porto público de exploração privada. Aí em Itapoá, não. É completamente privado. A Batistela e a Hamburg Sud vão sair do zero, vão construir o terminal. Isso te dá algumas vantagens competitivas financeiras. Por quê? Aqui no terminal de Rio Grande - vou falar bastante do Rio Grande porque é onde eu tenho experiência, tá? - tu pagas uma outorga, que nada mais é que um aluguel e mais um valor por contêiner movimentado. Carregou no navio ou descarregou, tu paga. Tu tá sob a este do CAP, que é o Conselho de Autoridade Portuária. Então as regras, além da lei 8630, regulamentaram. No governo Dilma, ela fez um acerto para esses terminais que estavam ilegais. Mas para os terminais que são de exploração em área pública tem ainda um fator principal, o TPA: trabalhador portuário avulso. Hoje os terminais como Santos Brasil, Itajaí, Imbituba, Rio Grande, Paranaguá, BTP, Salvador, eles precisam requisitar trabalhadores para trabalhar a bordo. E

dependendo da situação local, tu tem que contratar para dirigir o teu caminhão, para operar o teu guindaste. Isso te causa um problema de mão de obra porque tu não consegue treinar toda essa massa. Se tu é uma empresa privada, tu pega os caras, como fez Itapoá, tu pega o pessoal da região e nós vamos começar esse terminal do zero. Traz pessoas com Know-how de terminal de contêineres. O diretor de operações deles, chamado Sergei Pessoa Júnior, trabalhava em sistemas de TI lá no SANTOS BRASIL. Aí ele foi para operações, gerente de operações e agora é diretor de operações. Eles trouxeram várias pessoas chaves para alavancar o processo. Mas tu treina toda a tua mão de obra. Aqui, por exemplo, eu preciso chamar um estivador para trabalhar a bordo. Um arrumador para trabalhar com o que a gente chama aqui de castanhas, que é pra engatar nos containers. Esse cara trabalha para todo o porto. Ele não tem especialização em terminal de container. Só que ele custa mais do que um funcionário do terminal. Evidentemente ele é um avulso, tu só paga quando tu chama, mas tu tem que pagar. E também isso está muito relacionado à produtividade e ao que a empresa quer fazer. Vou te dar um exemplo: um terminal vende produtividade de 100 contêineres por hora para um armador. Aí tu faz 120. Essa diferença entre 100 e 120, ela é financeira. Ela é só custo pro terminal. Tu não ganha nada por isso. Aí o cara vai te pagar la no final 0,5% na fatura porque tu fez 20 containers a mais. Então hoje, para os terminais que não são armador, como Itapoá, tu tem esse grande dilema: tu tá aumentando o teu custo, eu não sou formado em economia, sou formado em administração, quanto mais próximo tu estás do 100% da tua produtividade, mais caro tu te tornas. Porque tu tá exaurindo os teus recursos financeiros, de mão de obra, tecnologia, ao máximo. Um exemplo, de um guindaste: se tu não parar nunca ele, parece muito bom, mas ele precisa de manutenção. Capacidade ociosa está estabelecida academicamente por alguém, isso vale para indústria. Em 2012, foi a primeira vez que estudei sobre a indústria portuária. A partir de uns anos pra cá, se tem um cuidado para deslocar do serviço e ser indústria. Não deixa de ser né, porque tu estás dentro da cadeia produtiva. Bom, o caso de Itapoá: tu tens um terminal privado, ele é o armador, ele é o dono do navio, dono do container, e tem uma capacidade de , por exemplo, pensa no rio grande, rio grande cresceu no *ramp port*, vamos supor que começam a vir pro brasil navio de 360 metros, que é uma profundidade de 13-14 metros, esses navios não poderão ir hoje a

Buenos Aires. Porque tem uma limitação de manobra lá no rio, dentro do rio da prata. Então as cargas que o argentino produz e o que ela recebe, ela importa muito mais, tu iria descarregar num porto da costa brasileira de um navio grande, levarias um navio menor pra receber essa carga. Então, descarrega em rio grande um navio grande, e um navio menor busca a carga e leva pra Buenos Aires. Só que esses terminais que são armadores, eles têm navios que fazem o transporte de cabotagem. Porque o navio já está aqui na costa. O rio grande do sul tem uma característica de exportação. Nós temos parte da nossa importação que vai para Santa Catarina, que está relacionada a essas guerras de ICM, o ICM acho que 8% e aqui é 17. Vamos pensar o seguinte: tu é uma importadora aqui do rio grande do sul, porto alegre. tu ta 800 km do porto de Itapoá e 150 km do porto de rio grande, ok? o que acontece? Esse container tira a carga e tem que retornar ao porto com ele, normalmente é assim. Só que a diferença do ICM paga essa diferença de distância. Compensa a diferença do ICM, tu acaba sendo mais produtivo. Tu ganha mais carga do que a tua própria carga. Também tem uma questão de tecnologia: a forma que o terminal foi construído. Por exemplo: Itapoá quando foi construído, já foi construído com os guindastes maiores. No Rio Grande não.

## APÊNDICE D

Dados coletados após entrevista com Porto de Itapoá, realizada por e-mail:

### **Crescimento do Porto Itapoá e novos investimentos**

- Em 2021, o Porto Itapoá se consolidou como o quinto maior porto do Brasil em movimentação de contêineres, com crescimento de mais de 13% em relação a 2020.
- A retomada da economia global após a crise causada pela Covid-19 iniciada em 2020 está sendo mais forte do que as previsões iniciais e o setor portuário cresce na mesma proporção. O Porto Itapoá vem acompanhando essa performance positiva como um importante elo nesta cadeia de abastecimento do Brasil com os mercados internacionais e na cabotagem entre portos de outros estados.
- Para os próximos anos as previsões e projeções dos cenários nacional e internacional, levando em conta a participação do Terminal na logística brasileira, demandou que a empresa avançasse em seu plano de ampliação.
- Desde 2018 o empreendimento possui uma capacidade de movimentação de 1,2 milhão de TEUs por ano.
- Em 2021 o Terminal deu início a um projeto de captação de recursos no mercado financeiro para viabilizar um acréscimo de capacidade de sua estrutura para 1,6 milhão de TEUs, o que deve ser uma das maiores capacidades operacionais entre os portos de contêineres do País.
- O plano de expansão do Terminal reconhecido pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, como um projeto prioritário para a logística nacional, ampliará a área de pátio do Porto Itapoá em mais 200 mil m<sup>2</sup>, finalizando uma área total de pátio de 450 mil m<sup>2</sup>.
- No dia 17 de dezembro de 2021 o projeto de captação de recursos foi concluído culminando com a captação de R\$ 750 milhões, através da emissão de debêntures incentivadas, processo esse coordenado pelo

BTG, com participação da XP.

- A consolidação do financiamento avançou principalmente em função da saúde financeira da empresa, como a evidente liquidez e geração de caixa, somado ao planejamento operacional e comercial do Terminal.

### **Histórico do Porto Itapoá**

- Ao completar 10 anos de operação em 16 de junho de 2021, o Porto Itapoá já se tornou um dos maiores e mais importantes terminais portuários do Brasil e é considerado um dos terminais mais ágeis e eficientes da América Latina, contribuindo para elevar a Baía da Babitonga, litoral Norte de Santa Catarina, ao mesmo patamar dos grandes complexos portuários do país.
- Como um projeto greenfield o Porto Itapoá foi concebido a partir do zero para ser um dos mais modernos terminais do mundo. Situado longe do perímetro urbano da cidade, com via de ligação direta à BR-101, possui uma área de 12 milhões de m<sup>2</sup> que foi definida pelo Plano Diretor do Município de Itapoá para receber empreendimentos complementares à atividade portuária.
- O Porto Itapoá iniciou suas obras em 2007 como um projeto greenfield.
- Em 2011, deu-se início às operações do terminal, com capacidade instalada para movimentar 500 mil TEUs/ano. Em dois anos de operação essa capacidade já tinha sido superada anualmente, dando condições e viabilidade para iniciar seu processo de expansão.
- As primeiras obras da ampliação começaram em outubro de 2016, após a obtenção de todas as licenças.
- Concluída a primeira fase de ampliação em 2018, atualmente, o Porto Itapoá tem 250 mil m<sup>2</sup> de pátio, 800 metros de píer e conta com seis portêineres.
- Agora, com a nova fase de ampliação, a área de pátio do Porto Itapoá terá mais 200 mil m<sup>2</sup>, finalizando uma área total de pátio de 450 mil m<sup>2</sup>.

### **As principais cargas de importação e exportação**

- O Porto Itapoá está posicionado entre as regiões mais produtivas do Brasil, contemplando importadores e exportadores de diversos segmentos empresariais.
- Do total de cargas movimentadas pelo Porto Itapoá cerca de 50% são de empresas de outros estados que buscam a eficiência do Terminal catarinense, principalmente para a importação de eletrônicos, entre outros itens.
- A outra metade da movimentação é de cargas de companhias de Santa Catarina, incluindo automóveis e autopeças, motores elétricos, metalmecânica, linha branca e exportação de carga frigorificada, atendendo a forte agroindústria do Estado.
- Outra operação em que o Porto Itapoá vem sendo reconhecido é o de cargas especiais chamadas BreakBulk, como foi o caso da exportação de dois iates de grande porte para os Estados Unidos.

### **Diferenciais do Porto Itapoá**

- Uma das Empresas Mais Inovadoras do Sul do País, de acordo com ranking da Revista Amanhã, o Porto Itapoá agrega diferenciais de eficiência, modernidade e tecnologia em suas operações e serviços. A sua localização estratégica no litoral Norte de Santa Catarina e a capacidade de receber os maiores navios em operação no Brasil também são diferenciais importantes. Sua localização privilegiada na Baía da Babitonga, proporciona condições seguras e facilitadas para receber grandes navios que operam em nosso país.
- Aliado a isso, faz parte do negócio e dos diferenciais do Porto Itapoá estar atento às necessidades dos clientes, valorizando os relacionamentos, conquistando altos índices de satisfação e fidelização. Ao centralizar as demandas dos clientes em um único processo de atendimento, entrega alto índice de resolução ao cliente, seja ele importador, exportador, armador, despachante ou transportador: *“O Porto Itapoá evoluiu a partir da persistência, do trabalho e da determinação de seus idealizadores e*

*carrega essas qualidades até hoje no dia a dia de suas operações. Adicionamos a este projeto princípios como a inovação, a sustentabilidade e a eficiência, que culminaram em uma empresa sólida, consolidada e que cresce a cada ano, contribuindo para o desenvolvimento local, regional e nacional”, diz o seu presidente, Cássio José Schreiner.*

### **Perspectivas de desenvolvimento do Complexo Portuário da Babitonga**

- O Complexo Portuário da Babitonga que, a partir da instalação do Porto Itapoá passou a responder por quase 60% da movimentação do setor de Santa Catarina (ANTAQ 2019), é um dos mais importantes ativos portuários do País e estratégico para a infraestrutura de transporte e logística do Estado. Os municípios localizados a, no máximo, 100 km de distância da Baía da Babitonga concentram metade do PIB (Produto Interno Bruto) industrial dos estados de Santa Catarina e Paraná.
- Em 10 anos, a área de influência direta do Complexo da Babitonga tem potencial de saltar de 16 para 48 empresas portuárias e retroportuárias com investimentos privados diretos que podem chegar na casa dos R\$ 15 bilhões, passar de uma geração de renda anual de R\$ 300 milhões para R\$ 1,8 bilhão e saltar dos atuais 8.500 empregos para 45 mil oportunidades de novas vagas.
- Associado ao potencial e dinamismo econômico de Santa Catarina e toda a região Sul do Brasil, o Complexo Portuário da Babitonga é um modelo em investimentos em infraestrutura e logística.

### **Investimentos do Terminal no município de Itapoá e geração de emprego e renda**

- Especificamente em relação ao desenvolvimento de Itapoá, o município teve ganhos exponenciais a partir da operação do Terminal. **O Porto Itapoá gera 1.300 empregos diretos e mais de 5 mil indiretos.** Mais de 50% da mão de obra economicamente ativa do município está ligada à atividade portuária e somente os colaboradores do Porto Itapoá movimentam R\$ 30 milhões/ano na economia local. A arrecadação do

município saltou de R\$ 35 milhões em 2010 para R\$ 108 milhões, um crescimento de 200%. O ISS passou de R\$ 210 mil em 2010 para atuais R\$ 12 milhões, um aumento de nada menos do que 5.600%.

- A partir da sua construção, o Porto Itapoá viabilizou junto ao Governo do Estado o acesso rodoviário dedicado, com a pavimentação da SC 416, ligando o município à BR 101. O Terminal também é responsável por investimentos diretos de R\$ 140 milhões entre projetos socioambientais e em obras de infraestrutura em Itapoá. Destaque para os R\$ 33 milhões investidos na pavimentação de acessos e vias urbanas e R\$ 27 milhões para viabilizar a linha de transmissão de alta capacidade operada pela Celesc que, a partir de 2011, substituiu o abastecimento secundário ao município, realizado pela Copel. Outros R\$ 30 milhões foram destinados para projetos sociais e ambientais.

## APÊNDICE E

### **Transcrição entrevista Secretaria do Meio Ambiente – Secretário Geógrafo Rafael Brito Silveira – 20 de junho de 2022**

Julia: Quais foram os desafios encontrados pela Secretaria do Meio Ambiente para a implantação do Porto? Tem desafios atuais a serem superados?

Rafael: Então Julia, essa pergunta ela é, eu não consigo responder ela na integra né, porque o porto se instalou em uma outra gestão e, o porto por conta do impacto poluidor dele, a atividade, o município não tem autonomia para licenciar. Então quem licencia portos, dependendo do tamanho do empreendimento, ou é o IMA (Instituto do Meio Ambiente) órgão estadual, ou o IBAMA, órgão federal. O município de Itapoá hoje, pela resolução do CONSEMA, ele está habilitado para licenciar quase tudo, menos algumas atividades de acordo com o impacto delas. Então o porto de Itapoá, mesmo sendo criado em outra gestão, esse título, essa possibilidade de licenciar tudo veio para aqui Itapoá em 2015/2016, mas mesmo assim não seria o município, o porto de Itapoá quem licenciou foi o IBAMA. O que eu posso te dizer a respeito do processo... não sei se queres saber a respeito do processo de licenciamento ou aos impactos ambientais gerados a partir do porto, não sei qual fica melhor para te relatar isso.

J: Olha, nós nos interessamos por ambos assim, mas aí está na sua disponibilidade em nos relatar;

R: É, então quem vai conseguir te falar sobre o processo de licenciamento especificamente é o IBAMA, quem licenciou esse tipo de empreendimento, vão poder falar em detalhes. O que eu sei Julia, eu sou daqui (de Itapoá) né, então acompanhei muito, todo o desenvolvimento do município e naquele momento de discussão para instalação do porto. O zoneamento ecológico econômico de Itapoá já previa a instalação de uma área portuária e retro portuária no município desde 2008. Então assim, conflitos de instalação não houveram, porque o zoneamento do município e a parte de uso e ocupação do solo já previam isso, por que o porto de Itapoá já era a muitos anos discutido, já tinha uma especulação muito grande, mesmo antes de ter qualquer coisa materializada.

Então, obviamente, depois que ele se materializou a especulação cresceu mais ainda. Mas assim, o porto de Itapoá tem um decreto de utilidade pública emitida pelo Estado (de Santa Catarina), por isso que diante da lei federal, lei da mata atlântica, por isso que ele pode suprimir 100% da área de mata que ele se instalou hoje, obviamente que ele teve que compensar isso em uma área fora, eles anexam essa área em uma reserva particular do patrimônio natural (RPPN) eles compensaram em dez vezes a área suprimida. Então assim, é, não tiveram grandes conflitos, isso que eu queria frisar. Claro que depois da instalação dele é claro que tiveram bônus mais também ônus. O processo de licenciamento ambiental ele geralmente é analisado em três esferas, a biótica, a física e a socioeconômica e, eu digo isso porque pelas experiências que eu vivo aqui na secretaria e por colegas da área, que geralmente os técnicos eles analisam com muito mais afinco a área biótica e física e a área socioeconômica é encarada com um pouco mais de tranquilidade, porque naquelas planilhas e matrizes de impacto que eles fazem geralmente eles atestam o impacto positivo na arrecadação de impostos, geração de emprego e renda, mas é nesse, na minha opinião, com olhar de geógrafo, é nesse meio que os impactos também se sobressaem, porque os impactos físicos e bióticos, com um bom planejamento e uma boa execução das condicionantes que tem na licença – obviamente que você vai perder vegetação, você vai ter que afugentar alguns animais, alguns atropelamentos, acidentes acontecerão, mas o socioeconômico, a parte de especulação que você gera com o porto, uma atividade deste porte, as vezes são irreversíveis né, e eles geram uma carga pro poder público executivo muito grande. Adensamento populacional, pressão nos serviços de educação e saúde e até em questões de pessoas que procuraram o município depois de ouvirem notícias que Itapoá tinha pleno emprego, que ia suportar todo mundo, isso não aconteceu, muitas vezes são pessoas pobres, que acabaram ocupando áreas de preservação, criando alguns espaços de favelização, coisas que não existiam aqui antes.

J: Isso nós não tínhamos conhecimento, é bem interessante você falar, pois o que coletamos até então foi que o Porto precisava chamar de trabalhadores de fora e que toda essa mão de obra foi absorvida pelo empreendimento. Então a

Prefeitura tem relatos de pessoas que vieram para a cidade e não possuem emprego?

R: Então, tem casos diretos e indiretos né Julia, porque assim, junto com o Porto, tem a agregação de terminais retro portuários e eles acontecem aos montes né, por exemplo, temos solicitação de várias licenças retro portuárias, então o porto tem toda essa cadeia que vem junto. Essas notícias correm né, é natural, me lembro que meu pai morou em Goiás e ele contou que também teve algo semelhante, as pessoas iam para lá de maneira frenética. O Porto de Itapoá incorporou toda a mão de obra que eles de fato precisavam: de um operador da máquina X que só pessoas de Itajaí ou Imbituba tem, aqui em Itapoá não tinha isso, mas ai vieram por exemplo três ou quatro, e isso é uma mão de obra mais especializada né, mas aqueles empregos dos antigos estivadores, essas pessoas não foram todas incorporadas no porto. Essas pessoas não tinham a qualificação necessária. Esse processo (de favelização), não estou dizendo que é só o porto, mas o porto também está incluído, assim como os terminais retro portuários e a construção civil também, é o carro chefe do município. A construção civil, se você tem um nível mínimo de afinidade com o ofício, essas pessoas são contratadas e até falta mão de obra, mas para retro portuária não. Tenho conhecidos que mandam currículo quase todo dia para o porto. E claro, a questão da favelização não se pode atribuir só ao porto e que também não são favelas nos moldes de rio de janeiro, são ocupações irregulares.

J: Em geral, você sabe me dizer em que localidade, em qual bairro de Itapoá estão essas favelas, acho que não vou nem utilizar esse termo na pesquisa, são mais construções irregulares né?

R: É, são construções irregulares, acho que você pode usar esse termo que é o que utilizamos aqui na Prefeitura, é como a gente trabalha aqui dentro, eles estão sobretudo nos balneários de Mariluz e Saí Mirim. Mas assim Julia, não há dúvida que o porto de Itapoá modificou o município para o lado positivo, trouxe mais benefícios que malefícios. Itapoá era uma antes do porto e é outra depois, muito melhor. A quantidade de serviços que vieram depois do porto, até o próprio conhecimento. A importância que o município tem perante o Estado de SC, a

gente percebe tudo isso quando a gente tem reuniões com as secretarias do estado, a maneira como eles olham para gente é completamente diferente do que no passado, porque eles percebem essa importância. É isso que eu posso dizer, eu não posso falar das dificuldades dos licenciamentos, mas as dificuldades ambientais que vieram eu diria que seriam as pressões nos serviços de educação e saúde. E ah! Um também que é nítido e que aí também é uma pressão compartilhada entre retro portuária e porto, mas que obviamente as retro portuárias estai ali instaladas por causa do porto, é, nas vias de acesso do porto, um trecho estadual e outro municipal (a José Alves). Hoje a margem dessas vias estão praticamente todos os dias lotadas, pois assim por mais que o caminhoneiro sabe o momento que ele vai entrar no porto, eles tem hora e dia pelo sistema, muitas vezes ele não consegue uma carga em Paranaguá ou Itajaí ou ele antecipa uma coisa, ele vem para cá, para na fila, faz as refeições dele para não perder a fila, faz as necessidades fisiológicas no acostamento. Nós temos problemas de denúncia aqui em Itapoá de poluição mesmo das vias, sem contar em falar de segurança no transito, que ficou nítido. Uma coisa que existia em determinado momento aqui e vem sendo combatida aqui aos poucos é o tráfego desse caminhões, veículos de grande porte no perímetro urbano, tem uma lei que proíbe, é menos frequente, mas ainda sim existem caminhoneiros que residem na área urbana e que não tem pátio para deixar seus veículos, então eles deixam o caminhão no perímetro urbano em áreas que não são apropriadas para isso e também geram um problema que na minha opinião, ótica, também está vinculado ao licenciamento ambiental.

J: Então esses são só principais desafios ambientais que vocês dizem que tem que ser superado em Itapoá? Pelo impacto do Porto?

R: Sim. Assim, o monitoramento dos cetáceos, que são os golfinhos, monitoramento da qualidade da água, monitoramento de ruído, programas sociais e ambientais, que são condicionantes da licença ambiental, eles cumprem, e cumprem com excelência. A gente está passando agora por um momento de infraestrutura de um parque, que é o primeiro lugar de conservação municipal, e uma parte do recurso, uma parte das implementações, dessa

compensação é de um recurso que eles tinham que destinar ao município, justamente pela lei federal (que obrigada toda obra que tem que executar um EIA/RIMA, meio por cento do custo de toda a obra tem que ser destinado para unidade de conservação, para área diretamente afetada). Então Itapoá teve esses 0,5% que foi mais ou menos equivalente a R\$500.000,00 que hoje eles estão executando uma parte da infraestrutura desse parque. Demorou um pouco, foi um processo estressante, tivemos algumas quebras de braço, mas assim acho que eles são bem diferentes de portos estatais, sem nenhuma crítica, não sou a favor da privatização, mas eu preciso dizer, reconhecer que, não sei se tu conheces a realidade dos outros portos de carga, quando tu compara Itapoá com os demais, nem se compara o aspecto cênico, de organização, então realmente eu não posso comparar com os demais. Acredito que os aspectos ambientais negativos foi esses que eu falei, que de certa forma são indiretos. Eu também entendo que o Estado tem que ser parceiro, não sei se você ficou sabendo mas há uma especulação que o porto da Coamo vai se instalar aqui, é um porto grande, um investimento de praticamente um bilhão, o processo de licenciamento já está no IMA. A gente teve uma reunião na STE em Floripa a pouco tempo atrás nós como município deixamos claro “olha se o porto atender tudo aquilo que ele deve atender, entender que o município de Itapoá não precisa absorver qualquer empreendimento a qualquer custo, a gente entende que o estado tem que fornecer a parte dele. Nos imaginamos que esse próximo censo vai bater 30/40 mil habitantes e nós temos uma única escola de ensino médio hoje. Um município de 256 km quadrados, um município muito extenso do ponto de vista latitudinal e existem jovens que deixam de estudar, fazer ensino médio por que é muito longe, muito “fora de mão”. A escola está localizada no centro geográfico do município e o deslocamento de outras áreas, especialmente as rurais, é muito complicado. Então nós já deixamos claro, tem que ser um acordo tripartite digamos assim, é município que entra com uma parte, o porto com outra obviamente maior mas o Estado também tem que ser parceiro dos municípios nesse sentido, tem que entrar com infraestrutura também Na ocasião do caso do porto de Itapoá algumas coisas o estado forneceu... Acho que no âmbito ambiental que eu me recordo é isso

J: Tem algum incentivo que a prefeitura da no âmbito ambiental para as

empresas, além do Porto, que se localizam no município? Algum incentivo de programa ambiental?

R: não Julia, o que a gente sabe que acontece em alguns lugares, são aspectos tributários, é, apoios tributários. Não, que eu saiba não tem nenhuma empresa aqui em Itapoá que teve apoio tributário, isenção fiscal, algum tipo de coisa assim... Por nós do meio ambiente, a gente não dá nenhum incentivo, bem pelo contrário, a gente acaba sendo bem mais criterioso. Pelo zoneamento ecológico do município e pelo plano diretor de Itapoá Julia, o porto fica no setor sul do município, obviamente por quanto da Baía da Babitonga, e aí o que aconteceu: do ponto de vista logístico, quando eles pensaram no plano diretor, eles pensaram em deixar as áreas retro portuárias o mais perto do porto. Então assim, do ponto de vista logístico é excelente, o mais perto do porto, o mais perto da via de acesso à BR-101, mas do ponto de vista ambiental a área retro portuária do porto de Itapoá está muito perto, na verdade inserida dentro dos principais setores com cursos d'água, nascentes, então o é muito difícil de licenciar né, o empreendedor geralmente tenta descaracterizar tudo, nada é nascente, nada é rio, tudo é vale de drenagem. Hoje aqui o nosso processo de licenciamento ambiental é muito criterioso, porque é obviamente é do nosso interesse que o município tenha seu desenvolvimento portuário e logístico mas eu quero te frisar também Julia que Itapoá é muito turística também, antes de ser portuária ela é logística. "Ah, mas o porto é o maior empregador do município", se você pegar do ponto de vista CNPJ acredito que sim, mas se você fracionar os CNPJ que tem aqui entre comércio e serviços que tem ao longo do município, certamente eles vão se sobrepor ao Porto. Então, isso é uma coisa que a gente ouve muito por aí, que Itapoá é portuária e não, turística e portuária. Então, a gente não trabalha em detrimento do porto e sim de uma maneira que a gente consiga conciliar as duas coisas. Trazendo à tona aquela palavrinha famosa de acordo com a sustentabilidade que a gente consegue dar. A gente te até um rigor a mais do que um próprio incentivo. Claro que a empresa está dentro da área permitida pelo Zoneamento Ecológico Econômico, uso e ocupação do solo é permitido, se os estudos mostram que está tudo "ok" do ponto de vista ambiental, a gente também não dificulta, mas nós somos criteriosos para que

todas as normativas que versam sobre os portos sejam seguidas. Mas assim, não tem nenhum tipo de incentivo não Julia

J: Sim, entendi sim Rafael, mas só para nós finalizarmos, não pensando no porto e na retro área, mas pensando no município como um todo, o que a Secretaria do meio ambiente apontaria como o principal desafio ambiental atualmente em Itapoá?

R: Olha, Itapoá é um remanescente da mata atlântica um dos maiores do Estado, uma das maiores biodiversidades do Estado também, justamente por isso, nos temos varias leis ambientais, de proteção do meio ambiente. Nosso município é dividido por um rio, rio Saí-Mirim, então a oeste desse rio um município praticamente intocado né. A leste, que é a área mais urbanizada, é a área que o próprio plano diretor já prevê as áreas de maior desenvolvimento. Então o plano diretor ele hoje tem algumas zonas que já dão essas características, essa conotação de preservação né, zona de conservação ambiental, zona de conservação hídrica, zona de proteção ambiental, agora nos estamos em um processo bem grande de criação de uma APA bem na divisa com o Paraná. Mas eu acho Julia que o maior desafio ambiental que a gente tem hoje aqui em Itapoá, do ponto de vista da gestão, de coisas maiores, são as ocupações irregulares em áreas de preservação permanente, sobretudo no rio Saí-Mirim, que é o nosso principal manancial, onde município capita agua para distribuição de abastecimento público. Esse ao meu ver é um problema bem grande, que não é exclusividade de Itapoá, existem vários exemplos de ocupações irregulares em APP de rios. Isso é uma coisa complicada Julia, porque você tem que ter.... alguém ocupa área de várzea por que quer? Acho que poucos, como ocupações tradicionais, de ribeirinhos, pescadores, etc. Mesmo aplica em área de declives acentuados né... ninguém mora em lugares propensos a movimentos de massa muitas vezes porque quer. É porque é um processo, você que é geógrafa sabe do que eu estou falando, é um processo de exclusão. Mas para mim, enquanto secretario de meio ambiente, eu preciso me ater as questões ambientais, eu preciso fiscalizar isso, e não é difícil fiscalizar, percorre o rio com um barco com os fiscais, ou fazer imageamento com um drone, isso não é difícil, o difícil é

conseguir notificar, autuar essas pessoas, por dois motivos: hoje as pessoas não apresentam documentação sem a presença da figura policial, então hoje nos dependemos muito da figura policial para isso, nos sempre fazemos as vistorias mas quando o fiscal desce da embarcação e vai autuar ou notificar a pessoa por exemplo, ela não apresenta o documento, você não consegue emitir o auto de infração através do cadastro imobiliário porque não é um lote, um terreno, não é uma propriedade privada, é uma área de várzea, uma APP, não tem um endereço. Já quando a gente faz esse tipo de vistoria com a polícia militar ambiental a gente consegue ter mais êxito, mesmo assim, se tiver uma pessoa habitando aquela residência, quem vai decidir por ela sair dali ou não, é um juiz. Então é um problema grave, deveria ter aí um programa de habitação popular, mas aí é uma pauta para a Secretaria de Habitação social ne...

J: E já há uma demanda do município de habitação social?

R: Eu diria que sim Julia, claro que não em larga escala.. O município tem trabalhado em larga escala na REURB, não sei se tu sabes, já tem tido bastante êxito nisso, a REURB está indo muito bem aqui, o problema é que a REURB tem umas condições para se aplicar ne, até porque senão qualquer pessoa ocuparia uma área de APP, pública e “ah agora é REURB” e não é pra isso que ela serve né, é para um ambiente um pouco mais consolidado, Mas realmente é um problema grave que a gente tem aqui ne, de ocupação em APP, mas esses dias eu conversei com o secretário de meio ambiente de São Francisco do Sul e ele me disse que o problema lá é o mesmo, se você for ver as notícias do Parque da Serra do Tabuleiro é o mesmo também, tentativas das pessoas de construir dentro, então é uma questão ambiental que a gente tem aqui pra combater, é difícil, eu entendo que a gente tem que ter força policial para combater e isso é bem difícil. E o outro Julia é a erosão costeira, Itapoá TEM PROBLEMA bem acentuada de erosão costeira, especialmente no setor sul da nossa orla, a gente tem trabalhado nisso, e é possível que em breve saia o processo de alargamento da nossa orla, por conta de uma compensação ambiental do porto de São Francisco do Sul, que draga o nosso canal de acesso desde 1984, e vários estudos e perícias mostraram que a dragagem desse canal de acesso externo tem

influência no processo de erosão aqui no município, que ele retira o sedimento que a deriva litorânea traria para cá, então essa é uma preocupação que a gente tem que ter. O IBAMA agora está licenciando uma nova dragagem de 15 milhões de metros cúbicos, que vai ter um impacto ai positivo para os portos porque as vias de maior calado vão entrar, os berços, mas em contrapartida a gente entende e os estudos mostram que essas dragagens afetam o município, a orla ne. Então a gente já ta bem avançado, o porto, os portos tem sido bem parceiros nesse quesito, (na verdade os dois portos) para conseguir fazer esse processo de engordamento, proteção da linha de costa. O que eu me recordo agora Julia, de cunha ambiental mais diretamente são esses dois aspectos Julia: combate de ocupação irregular em área de APP, de proteção de rios e erosão costeira.

## APÊNDICE F



Governo do Estado de Santa Catarina  
Secretaria de Estado da Agricultura, da Pesca e do Desenvolvimento Rural  
Empresa de Pesquisa Agropecuária e Extensão Rural de Santa Catarina

Ofício EP014/2022

À Profª Drª Rosemy da Silva Nascimento  
Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Geografia

Prezada senhora:

Em resposta ao ofício nº09/2022/PPGG, seguem abaixo as considerações com relação aos questionamentos:

**Anteriormente a instalação do Porto, quantos trabalhadores atuavam no setor de pesca em Itapoá? Atualmente, quantos trabalhadores são?**

O número mais atualizado de embarcações e pescadores artesanais é do levantamento da Univali, em 2018, que contabiliza cerca de 225 embarcações e cerca de 320 pescadores artesanais no município de Itapoá. Antes da instalação do Porto Itapoá, o número de registros da Colônia de Pescadores Z-01 era de cerca de 500 pescadores.

**No município, o setor da pesca concentra suas atividades no setor industrial ou artesanal? É possível quantificar essa concentração em cada setor? Quantos?**

No município não existem embarcações de pesca industrial.

**Qual foi/foram o(s) desafio(s) encontrados pela prefeitura para a implantação do Porto no âmbito da pesca? Há desafios atuais a serem superados na relação porto e pescadores?**

A implantação do Porto Itapoá trouxe alguns problemas aos pescadores, principalmente pela restrição em algumas áreas de pesca dentro da bala da Barbitonga. Assim, como parte das compensações ambientais indicadas pelo órgão licenciador, está a compensação financeira dos pescadores através de equipamentos ou unidades de processamento e agregação de renda. Essa questão é tratada de forma direta entre os pescadores e o Porto e foi judicializada, aguardando novos encaminhamentos.

**Quais são os principais desafios para o desenvolvimento da pesca que o município enfrenta atualmente?**

Creemos que a maior dificuldade seja a liberação da dragagem do canal da Barra do Saí e construção de estruturas de contenção do canal (molhes de pedra). Aquela comunidade de pesca é uma das maiores do município e sofre pelo açoramento do canal que, em alguns períodos do ano, não permite que as embarcações possam sair para mar aberto. Outro ponto a ser trabalhado é a agregação de valor, tornando a atividade mais atraente aos mais jovens, através de maior lucratividade.

**Como a Secretaria avalia o incremento populacional e urbanização do município após a instalação do Porto no município? Há benefícios ou entraves para o setor da pesca?**

A atividade portuária e retro portuária trouxe crescimento e desenvolvimento ao município, com crescimento em todas as áreas. Isso trouxe necessidade de mão de obra, e muitas das vagas

Gerência Regional de Joinville - Rodovia SC418, km 0,3, nº257, Pirabeiraba, Fone: (047) 3461-1520  
<http://www.epagri.sc.gov.br>, e-mail: [grj@epagri.sc.gov.br](mailto:grj@epagri.sc.gov.br)  
CEP 89239-410, Joinville, Santa Catarina, Brasil  
CNPJ nº 83.052.191/0024-59 - Inscrição Estadual nº 252.694.716





abertas foram preenchidas por pescadores artesanais que não tinham embarcação e por pessoas ligadas à pesca, como aquelas pessoas que fazem a limpeza e evisceração dos produtos. No entanto o crescimento também traz maior consumo de pescados durante os períodos de baixa temporada, quando temos apenas a população fixa do município, o que significa melhores preços dos produtos praticados ao pescador.

Creemos que a saída para o equilíbrio dessa situação seja a capacitação dos pescadores, de forma que a atividade possa ter melhor gestão e maior agregação de renda aos produtos. Para isto o município já construiu um novo Mercado Público e busca a construção de uma unidade de beneficiamento que possa ser utilizada de forma associativa.

Sem mais para o momento, colocamo-nos, respeitosamente, à seu dispor para eventuais esclarecimentos.

Atenciosamente,

---

Antonio Carlos Pereira  
Extensionista Epagri – Matr. 05355-4  
CREA/SC 056.043-6

---

Edson da Cunha Speck  
Secretário Municipal de Agricultura e Pesca



Itapoá, 17 de junho de 2022.

---

Gerência Regional de Joinville - Rodovia SC418, km 0,3, nº257, Pirabelaba, Fone: (047) 3461-1520  
<http://www.epagri.sc.gov.br>, e-mail: [grj@epagri.sc.gov.br](mailto:grj@epagri.sc.gov.br)  
 CEP 89239-410, Joinville, Santa Catarina, Brasil  
 CNPJ nº 83.052.191/0024-59 - Inscrição Estadual nº 252.694.716

