

CRISE E DIVERSIFICAÇÃO NO PORTO DE IMBITUBA: UMA ANÁLISE DO PERÍODO 1990-2012

Ricardo Alves Colonetti¹ / UNESC / ricardocolonetti@hotmail.com

Alcides Goularti Filho² / UNESC / alcides@unesc.net

Desenvolvimento regional e urbano

Resumo: O porto de Imbituba tem a sua gênese no limiar das atividades carboníferas do sul de Santa Catarina. Inicialmente construído por ingleses e logo abandonado, o porto foi assumido por Henrique Lage, que realizou investimentos iniciais para que o porto pudesse escoar a produção de carvão. Posteriormente, Henrique Lage fundou a Companhia Docas de Imbituba – CDI (1922) que foi concessionária do porto de Imbituba durante 70 anos (1942-2012). A partir da concessão, o porto passou a expandir-se, com investimentos governamentais, sempre com vistas a especializá-lo para atuar dentro do contexto do complexo carbonífero. Porém, na década de 1990, as atividades carboníferas entraram em uma crise, motivada pelas políticas neoliberais da época. Cessados os embarques de carvão, a gestão portuária precisou buscar alternativas para diversificar as operações. Diante disso, este estudo tem por objetivo analisar o processo de diversificação do porto de Imbituba, no período pós-1990. Trate-se de um estudo bibliográfico, com a utilização de fontes primárias e secundárias. Como resultado verificou-se que essa diversificação deu-se em decorrência do início da movimentação de contêineres e do processo de arrendamento de terminais especializados para empresas privadas, conforme previsto na Lei nº 8.630/1993. Essas iniciativas foram suficientes para garantir que o porto continuasse operando e buscando novos clientes e investimentos, mesmo quando a gestão tomou a decisão de dobrar as taxas praticadas no porto, afastando assim cargas e armadores e levando o porto a uma nova crise, que culminou na mudança do comando acionário da CDI. Contudo, com relação ao perfil do porto, verificou-se que os granéis sólidos continuam sendo a principal carga movimentada, porém, inverteu-se o sentido da navegação, predominando o longo curso (desembarque/importação) sobre a cabotagem (embarque/exportação).

Palavras-chave: Porto de Imbituba. Crise. Diversificação.

1. INTRODUÇÃO

O porto de Imbituba foi estruturado dentro de um contexto nacional, para atender as demandas do complexo carbonífero regional e do complexo siderúrgico nacional. O principal fluxo portuário era o do carvão, com destino às siderúrgicas nacionais. A partir de 1979, com a operação da Indústria Carboquímica Catarinense (ICC), consolidou-se o segundo fluxo mais importante do porto: o destinado a atender a ICC, com a exportação de ácido sulfúrico e fosfórico e a importação de rocha fosfática. Em 1986, com a construção do cais *roll-on/roll-*

¹ Especialista em Logística pela UNIVALI e mestrando do PPGDS/UNESC (bolsista FAPESC/CAPES).

² Doutor em Economia pela UNICAMP e professor do PPGDS/UNESC.

off (ro-ro), surge um novo fluxo de cargas, que chegou a representar 18% da movimentação portuária, em 1990 (BRASIL, 1979; NEU, 2003).

A partir de 1930, o governo agiu de forma a estimular a produção carbonífera e o seu consumo, por empresas nacionais, e a investir nas atividades do complexo carbonífero catarinense, bem como no porto de Imbituba. No início da década de 1990, com a entrada do neoliberalismo, o governo adotou algumas medidas que fizeram com que o complexo carbonífero entrasse em crise e fosse parcialmente desmontado. Buscando menor intervenção estatal, primeiramente, desobrigou as siderúrgicas a comprarem o carvão nacional e, em seguida, incluiu diversas empresas, entre elas as siderúrgicas, no Programa Nacional de Desestatização (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

Essas medidas afetaram diretamente o porto de Imbituba, pois, a produção de carvão foi reduzida e limitou-se apenas as demandas geradas pela termoelétrica, já que, as siderúrgicas passaram a importar o carvão estrangeiro. Os embarques de carvão cessaram definitivamente, em 1993; a ICC encerrou suas atividades, em 1994, com a privatização do grupo Petrofértil, que a controlava; e o cais ro-ro foi desativado, em 1991, já que recebia bobinas de aço vindas da Usiminas, que foi privatizada e encerrou essa operação. O porto estava em crise e precisava urgentemente diversificar suas operações para manter-se em funcionamento (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

Diante do exposto, este estudo tem por objetivo analisar o processo de diversificação do porto de Imbituba, no período entre 1990 e 2012. Para tal, está dividido em quatro seções incluindo esta seção introdutória. A segunda seção contextualiza o período anterior a 1990, quando o porto de Imbituba foi construído e estruturado como porto carvoeiro, atendendo as demandas do complexo carbonífero catarinense e do complexo siderúrgico nacional. A terceira seção aborda o período pós-1990, quando as atividades carboníferas passam por uma crise motivada, principalmente, pelas políticas neoliberais e o porto de Imbituba inicia o processo de diversificação das suas operações. Por fim, a quarta seção traz as considerações finais.

2. O CONTEXTO PRÉ-1990: PORTO CARVOEIRO

Construído pelos ingleses, no início da década de 1880, como parte da construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC), que ligava a região das minas aos portos de embarque, na época Laguna e Imbituba, o porto de Imbituba viu-se abandonado, na mesma década, devido ao fracasso inglês na exploração do mineral. O Visconde de Barbacena, que

detinha a concessão para explorar o carvão e construir a ferrovia e o porto, pressentindo que a sua associação com os ingleses não seria duradoura, vendeu parte de sua concessão ao grupo Lage & Irmãos, do qual fazia parte o empresário Henrique Lage. Mais tarde, quando os ingleses abandonaram definitivamente as atividades carboníferas, Barbacena vendeu a totalidade da concessão ao grupo Lage & Irmãos (BOSSLE, 1979).

O porto ficou sem operar e receber investimentos por algum tempo. Havia na Enseada de Imbituba, apenas o trapiche construído pelos ingleses. Porém, a Primeira Guerra Mundial mudou os rumos da atividade carbonífera catarinense, e também do porto de Imbituba. Com a dificuldade de importar o carvão inglês, dentre outros produtos, o grupo Lage & Irmãos, que dentre tantos negócios, possuía alguns ligados ao carvão, como por exemplo, uma companhia de navegação a vapor que dependia do mineral para realizar suas viagens, resolveu iniciar a exploração das minas catarinenses, adquiridas junto ao Visconde de Barbacena (BOSSLE, 1979; HEIDEMANN, 1981).

Em 1919, o grupo Lage & Irmãos, por intermédio do empresário Henrique Lage, iniciou os investimentos no porto de Imbituba. O governo tinha preferência pelo porto de Laguna e, desaconselhava os investimentos em Imbituba. Porém, Lage investia recursos da própria empresa para realizar as obras necessárias no porto. O empresário tentava, junto ao governo federal, obter a concessão do porto, mas, o governo insistia em negá-la, dada a preferência que tinha por Laguna. Mesmo assim, em 1922, Henrique Lage e outros empresários, entre eles o senador Álvaro Monteiro de Barros Catão, fundaram a Companhia Docas de Imbituba (CDI), que seria responsável por administrar os negócios do porto (BOSSLE, 1979).

Mesmo sem intervir diretamente no porto de Imbituba, o governo federal tinha interesse nas atividades de exploração do carvão, promulgando vários decretos, em favor do desenvolvimento de tais atividades, como, por exemplo, os decretos nº 20.089/1931 e nº 1.828/1937, que, respectivamente, obrigavam as empresas nacionais a consumirem 10% e 20% de carvão nacional em relação à tonelagem importada. As atividades carboníferas eram consideradas importantes para a industrialização do país, já que o carvão era utilizado na indústria siderúrgica (BOSSLE, 1979; HEIDEMANN, 1981). Porém, na década de 1940, com a Segunda Guerra Mundial, a situação do porto se alteraria, uma vez que, a CDI conseguiu a sua concessão e o governo passou também a investir em obras para transformá-lo num porto carvoeiro (GOULARTI FILHO, 2013).

Em 1943, foram concluídas as obras iniciadas em 1935: o cais acostável, com 100 metros de extensão; o silo para depósito, carga e descarga de carvão, com capacidade para 3.000 toneladas; o caixão de fundação; a moega subterrânea, com capacidade para 20

toneladas; e as correias alimentadora, elevadora e distribuidora. Em 1959, o cais foi aumentado em 40 metros, passando a possuir 140 metros de extensão. Devido à demanda crescente de embarque do carvão, em 1969 foi construído o cais nº 2, com 168 metros de extensão, dando seguimento ao cais nº 1 (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 1946; NEU, 2003).

A partir da segunda metade da década de 1970, o porto receberia novos investimentos. Em 1976, foram construídos 500 metros do molhe, concluído em 1980, com a construção de mais 500 metros. Em 1979, com o início das operações da Indústria Carboquímica Catarinense (ICC), em Imbituba, o porto foi ampliado, com vistas a atender as novas demandas: foi construído o cais nº 3, com 245 metros de extensão, contando com um sistema de correias reversíveis, além de uma vala, em frente ao silo de carvão, com capacidade para 6.000 toneladas, facilitando o descarregamento do carvão que excedesse a capacidade do silo e evitando assim reter os vagões ferroviários que traziam o carvão até o porto. Em 1986, foi construído o cais nº 4, com 24 metros, destinado aos navios *roll-on/roll-off* (ro-ro) (NEU, 2003).

Em suma, o porto de Imbituba foi estruturado dentro de um contexto nacional, para atender as demandas do complexo carbonífero regional e do complexo siderúrgico nacional. Era, portanto, um porto graneleiro, especializado na movimentação de carvão, destinado à cabotagem. O segundo fluxo mais importante era o destinado a atender as demandas da ICC (BRASIL, 1979). Os fluxos de exportação de produtos agrícolas eram inexpressivos e irregulares. Ainda havia a movimentação no cais ro-ro, por onde desembarcavam as bobinas de aço, enviadas pela Usiminas, com destino ao Sul, e eram embarcadas outras mercadorias, como frete de retorno (em 1990, esse cais representou 18% da movimentação portuária) (NEU, 2003).

A tabela 1 apresenta a movimentação de navios e cargas, no porto de Imbituba, por década:

Tabela 1 – Movimentação de navios e cargas no porto de Imbituba, por década – 1950-1980.

Década	Navios		Exportação				Importação		Total (t)
	Cab.	LC	Carvão (t)	%	Outras (t)	%	Outras (t)	%	
1950	139	18	5.818.536	95%	246.682	4%	83.158	1%	6.148.376
1960	122	24	7.237.443	94%	272.793	4%	168.276	2%	7.678.512
1970	120	8	9.895.492	92%	565.894	5%	238.465	2%	10.699.851
1980	198	30	25.052.823	75%	2.941.823	9%	5.308.534	16%	33.303.180

Cab. = Cabotagem / LC = Longo curso

Fonte: Companhia Docas de Imbituba (2012).

A tabela 1 permite observar a relevância do carvão para o porto de Imbituba: na década de 1950, a movimentação de carvão correspondeu a 95% da movimentação total do porto; na década de 1960, correspondeu a 94%; na década de 1970, a 92%; e, na década de 1980, a movimentação de carvão correspondeu a 75% da movimentação total do porto. Essa redução do percentual, que nas décadas anteriores foi superior a 90%, deu-se devido a diversificação proporcionada, principalmente, pelas operações da ICC (a partir de 1979) e do cais ro-ro (a partir de 1986). Conseqüentemente, percebe-se também a predominância da navegação de cabotagem sobre a navegação de longo curso.

Na década de 1980, havia muita expectativa em torno do setor carbonífero, porém, essa expectativa transformou-se em frustração com a retirada dos subsídios para a extração do carvão (1983) e para o frete (1988). Já na década de 1990, as políticas neoliberais agravaram os problemas do setor carbonífero: o governo cancelou a obrigatoriedade de compra do carvão nacional, imposta às siderúrgicas nacionais (que eram as maiores consumidoras do carvão metalúrgico catarinense) e iniciou o processo de privatização de diversas empresas estatais, entre elas, as siderúrgicas. Essas ações culminaram na crise do setor carbonífero (SILVEIRA, 2003; GOULARTI FILHO, 2013). Essa crise resultou, para o porto, no fim dos embarques do carvão, em 1993, e no fechamento da ICC, em 1994; e, com a privatização da Usiminas, em 1991, os embarques no cais ro-ro também cessaram (BRASIL, 1994).

3. DIVERSIFICAR PARA SUPERAR A CRISE

No início da década de 1990, o porto de Imbituba estava sob a administração da Companhia Docas de Imbituba (CDI), concessionária do porto, até dezembro de 2012, nos termos do Decreto nº 7.842/1941, sendo o único porto brasileiro administrado pela iniciativa privada. A CDI era controlada, principalmente, por empresas ligadas as famílias Lage e Catão (dos sócios fundadores Henrique Lage e Álvaro Monteiro de Barros Catão) (ROVIRIEGO, 2013).

Para sair da crise, Imbituba precisava diversificar, a exemplo do que haviam feito os portos de Itajaí e São Francisco do Sul, e possuía condições para fazê-lo, visto que dispunha de “grande retroárea, fácil acesso rodoviário e marítimo (enseada em mar aberto) e não está encravado no meio da cidade” (GOULARTI FILHO, 2013, p.93). No processo de diversificação do porto, cabe destacar duas medidas: o início da movimentação de contêineres e o arrendamento de terminais especializados à iniciativa privada, em cumprimento à Lei 8.630/1993.

A movimentação de contêineres, em Imbituba, iniciou ainda em 1990, contribuindo para que a crise fosse superada ainda nos primeiros anos da década de 1990. Entre os anos de 1993 e 1995, Imbituba obteve média de movimentação de contêineres semelhante aos demais portos catarinenses (ver tabela 2).

Tabela 2 – Comparativo da movimentação de contêineres nos portos catarinenses – 1993-1995.

Ano	Imbituba			Itajaí			São Francisco do Sul		
	Und.	TEU	Peso (t)	Und.	TEU	Peso (t)	Und.	TEU	Peso (t)
1993	30.928	51.051	309.638	53.223	69.343	597.018	29.817	38.344	340.947
1994	37.819	59.423	413.912	54.736	72.946	633.885	37.762	50.147	452.319
1995	45.675	70.583	663.527	48.984	69.721	643.796	55.485	78.454	730.481
Total	114.422	181.057	1.387.077	156.943	212.010	1.874.699	123.064	166.945	1.523.747
Média	38.141	60.352	462.359	52.314	70.670	624.900	41.021	55.648	507.916

Fonte: Brasil (2001).

Porém, entre 1995 e 1996, a gestão resolveu dobrar os preços das tarifas portuárias, fazendo com que houvesse fuga de cargas e armadores, e fazendo com que o porto entrasse noutra crise. O movimento de contêineres começou a reduzir, gradativamente, em 1996, até zerar entre os anos de 2000 e 2003 (GOULARTI FILHO, 2013; NEU, 2003). As informações referentes à movimentação de contêineres, no período entre 1990 e 2000, contam na tabela 3:

Tabela 3 – Movimentação de contêineres – 1990-2000

Ano	Unidades	TEU	Peso (t)
1990	...	1.205	7.956
1991	...	6.574	34.977
1992	...	28.389	162.617
1993	30.928	51.051	309.638
1994	37.819	59.423	413.912
1995	45.675	70.583	663.527
1996	1.876	2.585	25.019
1997	4.839	6.303	81.415
1998	350	428	6.583
1999	1.262	1.537	16.543
2000	0	0	0

Fonte: Brasil (2001; 2015); Companhia Docas de Imbituba (2012).

Por meio da tabela 3, observa-se o período inicial de movimentação de contêineres (1990-1992) com média anual de 12.056 TEU; o período de ápice (1993-1995), com média anual de 60.352 TEU; e o período de redução (1996-1999) com média anual de 2.713 TEU. Entre os anos 2000-2003, a movimentação de contêineres foi interrompida.

No processo de diversificação do porto de Imbituba, alguns terminais foram construídos e arrendados à iniciativa privada. Esses terminais auxiliaram, durante o período da crise da movimentação de contêineres (1996-2003), na manutenção do volume de carga e de operações no porto, com destaque para a exportação de frango congelado (proveniente do Rio Grande do Sul) e açúcar ensacado (proveniente do interior de São Paulo) e para a importação de fertilizantes, ainda no início da década de 1990 (NEU 2003).

Os arrendamentos da operação portuária faziam parte das orientações contidas na Lei nº 8.630/1993, também conhecida como ‘Lei de modernização dos portos’, que tinha, entre outros objetivos, separar a operação portuária da administração dos portos, transferindo-a a iniciativa privada. Posteriormente, outras leis foram promulgadas no mesmo sentido, cabendo destaque a Lei nº 8.987/95, também conhecida como Lei das concessões e a Lei nº 10.233/2001, que criou a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), responsável pela Resolução nº 55/2002, que aprovou a norma sobre arrendamento de áreas e instalações portuárias (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA, 2006).

O primeiro terminal a ser arrendado foi o terminal de fertilizantes e ração animal (TERFER), que iniciou suas atividades em 1992, sendo operado pela Fertilizantes Santa Catarina Ltda. (Fertisanta), que obteve contratos para implantar uma fábrica, no porto, em 1994. Em 2012, a Fertisanta arrendou novamente o TERFER, pelo prazo de 25 anos (prorrogável por igual período) e previsão de investimento mínimo de R\$ R\$ 18,5 milhões, nos primeiros 5 anos. A área arrendada correspondeu a 45.067 m², no 1º ano, e 59.263 m², a partir do 2º ano de contrato, possuindo capacidade de armazenamento para 150.000 t. de capacidade estática. Além da importação de insumos para fabricação de fertilizantes e fertilizantes, a Fertisanta também movimenta *commodities* como o milho e a soja no sentido de exportação (ARAÚJO; DUARTE, 2013; BRASIL, 2012).

O terminal de carga frigorificada (TERFRIO) foi arrendado para a Armazéns Gerais Imbituba Ltda. (AGIL), pertencente à Frangosul, em 1993. As obras de construção do terminal (no local onde inicialmente ficava o silo de carvão, que foi demolido) iniciaram, em 1992, e foram parcialmente concluídas, em 1995. Em 1996, foi realizado um novo contrato de arrendamento, com validade de 16 anos e 9 meses (prorrogável por igual período), da área equivalente a 10.000 m² e capacidade de armazenagem de 3.800 t. A AGIL opera cargas frigorificadas, carnes em geral, produtos agrícolas (cereais, frutas e legumes), entre outros, e, devido a uma cláusula de movimentação mínima contratual (MMC), deve movimentar no mínimo 750 t./mês. Em 1998, a Frangosul foi vendida ao grupo francês Doux, constituindo a Doux Frangosul S.A. que, em 2012, foi arrendada pela JBS S.A. (BRASIL, 2012;

COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 1995).

O terminal de contêineres (TECON) foi subconcedido, em 1994, à Terminal de Contêineres Imbituba Ltda (CONTER) (empresa constituída, em parceria, pela Hipermodal Transportes e Navegação Ltda e pela CDI). Posteriormente, em 1996, o TECON passou a ser operado pela Multiterminais Alfandegados do Brasil Ltda. (SANTA CATARINA, 2004).

O terminal de granéis sólidos (TGS) foi arrendado, em 2003, pela CRB Operações Portuárias, pertencente ao grupo Votorantim Cimentos, pelo período de 25 anos (prorrogável por igual período). O TGS possui área de 87.030 m² e o pátio tem capacidade para 120.000 t. de capacidade estática. Inicialmente, a Votorantim Cimentos investiu 8,5 milhões no terminal, principalmente em dragagem, obras civis, no sistema de correias para o desembarque das cargas dos navios e a Loxus Granéis Ltda, parceira na operação de carga e descarga no TGS, investiu US\$ 3,5 milhões na aquisição de um guindaste Gottwald com capacidade para 16 mil t. Atualmente são 2 guindastes *Gottwald MHC* e 1 guindaste *Liebherr MHC*. A Votorantim, que devido a uma cláusula MMC deve movimentar 800.000 t./ano, tem como principal produto o coque de petróleo importado, distribuído para algumas das suas unidades produtoras de cimento (BRASIL, 2012; FIESC, 2003).

A crise na movimentação de contêineres arrastou-se até o fim de 2004, quando o controle acionário da CDI foi transferido à Royal Transportes e Serviços Ltda (ROVIRIEGO, 2013). A nova gestão passou a buscar alternativas, parcerias e investimentos. Em 2005, foi assinado um contrato operacional, com a Libra Terminal Imbituba S.A., pertencente ao grupo Libra, que passou a operar o TECON. A Libra realizou investimentos iniciais de R\$ 17 milhões, em obras, no cais, no pátio (40.000 m²) e na aquisição de equipamentos. Com isso, a movimentação de contêineres foi, gradativamente, retornando ao porto. Porém, o contrato que se estenderia até 2012, foi rescindido, em 2008, devido à licitação para o arrendamento do TECON (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2008; NEU, 2009).

Em 2006, grupo Libra ainda arrendou o terminal de carga geral (TCG), por intermédio da Union Armazenagem e Operações Portuárias S.A., por 25 anos (prorrogável por igual período). Uma parceria entre Libra Terminal Imbituba S.A. e a Standard Logística e Distribuição S.A. criou a empresa Libra Standard, que passou a ser a operadora do terminal, no intuito de operar cargas gerais como frigorificadas (especialidade da Standard), açúcar ensacado, madeira, bobinas e veículos (no cais ro-ro). Os investimentos iniciais da empresa, no TCG, foram de R\$ 17 milhões, com a previsão de investimento de mais R\$ 15 milhões nos primeiros anos do arrendamento. Em 2008 a Santos Brasil adquiriu a totalidade do capital social da Union, passando a controlar TCG (BRASIL, 2012, COLUCCI, 2006).

Ainda em 2008, o Grupo Santos Brasil, por meio da Tecon Imbituba S.A., arrendou o TECON pelo período de 25 anos (prorrogável por igual período), sendo a área correspondente a 101.630,13 m², no 1º ano de contrato e 152.784,57 m², a partir do 2º ano. A área de armazenagem corresponde a 53.755 m². Devido a uma cláusula MMC, a Santos Brasil deve movimentar o mínimo de 65.000 contêineres no 1ª ano do contrato; 150.000 no 2º; 280.000 no 3º; e 360.000 no 4º ano em diante. Para movimentar os contêineres a operadora dispõe de dois guindastes *MHC Post Panamax*, 6 *reach stacker* e 2 portêineres *Twin Pick Super Post Panamax*. Os portêineres foram adquiridos junto à empresa chinesa *Shanghai Zhenhua Heavy Industry Co. Ltd. (ZPMC)*, ao custo de US\$ 15 milhões cada, com capacidade para 65 t. em contêineres e 80 t. para cargas especiais (BRASIL, 2012; SANTOS BRASIL, 2011).

As informações referentes à movimentação de contêineres, no período entre 2004 e 2014, contam na tabela 4:

Tabela 4 – Movimentação de contêineres – 2004-2012

Ano	Unidades	TEU	Peso (t)
2004	3.718	5.850	46.268
2005	11.578	16.826	194.505
2006	13.497	17.923	295.511
2007	11.850	15.616	255.827
2008	14.660	16.704	303.268
2009	16.069	20.063	279.462
2010	19.637	25.462	369.805
2011	11.537	13.587	199.640
2012	15.396	20.984	263.025

Fonte: Brasil (2001; 2015); Companhia Docas de Imbituba (2012).

O período a partir de 2004, contempla o retorno da movimentação de contêineres ao porto de Imbituba, impulsionado, principalmente, pelos investimentos da Libra Terminais Imbituba (maio/2005-abril/2008) e da Santos Brasil (a partir de maio/2008). Excetuando o ano de 2004 (5.859 TEU/ano), ambas as operadoras movimentaram um número de TEUs semelhantes. A Libra Terminais movimentou uma média de 16.788 TEU/ano (2005-2007), enquanto a média da Santos Brasil foi de 16.019 TEU/ano. Convém ressaltar que a Santos Brasil não vem cumprindo o MMC, fato que a obriga ao pagamento de multa estipulada no contrato. O ano de 2008 não foi incluído na média de nenhuma das empresas, uma vez que, foi o ano de transição das operações.

O porto também possui um terminal para granéis líquidos, o TESC (terminal de soda cáustica), composto por 3 tanques, com capacidade para estocar 8.772 m³ de granéis líquidos. Este terminal não é arrendado, ficando sob a administração do porto (BRASIL, 2012). Entre

2006 e 2011, cogitou-se a hipótese de arrendar o TESC, além do outros dois terminais: o terminal de grãos agrícolas e o terminal de barrilha (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2008). Porém, a ideia não se concretizou.

Em 2012, eram cinco os terminais arrendados no porto de Imbituba: o TERFER, pela Fertilisanta; o TERFRIO, pela AGIL/Doux Frangosul; o TGS, pela CRB/Votorantim; e o TECON e o TCG, pela Santos Brasil, por intermédio das empresas Santos Brasil Tecon Imbituba e Santos Brasil Logística, respectivamente, as novas nomenclaturas adotadas, em 2010, para as empresas Tecon Imbituba S.A. e Union Armazenagem e Operações Portuárias S.A. (BRASIL, 2012; SANTOS BRASIL, 2010). Ademais, existem outras empresas credenciadas pela administração portuária a operarem como prestadoras de serviços.

A tabela 5 apresenta a movimentação geral de cargas, por natureza, em Imbituba entre 1990 e 2012:

Tabela 5 – Movimentação geral de cargas, por natureza – 1990-2012.

Ano	Granel sólido (t)	%	Granel líquido (t)	%	Carga geral (t)	%	Total
1990	1.034.861	67%	157.008	10%	349.173	23%	1.541.042
1991	713.120	77%	136.268	15%	80.220	9%	929.608
1992	373.244	59%	74.949	12%	182.168	29%	630.361
1993	104.418	19%	49.688	9%	392.349	72%	546.455
1994	215.218	25%	61.421	7%	574.248	67%	850.887
1995	339.872	29%	54.925	5%	789.801	67%	1.184.598
1996	134.036	35%	58.204	15%	192.378	50%	384.618
1997	241.057	42%	75.905	13%	258.696	45%	575.658
1998	605.635	62%	78.766	8%	290.151	30%	974.552
1999	774.784	71%	71.061	7%	242.363	22%	1.088.208
2000	958.258	83%	70.380	6%	127.409	11%	1.156.047
2001	829.161	79%	74.170	7%	145.692	14%	1.049.023
2002	642.093	66%	67.577	7%	258.335	27%	968.005
2003	886.085	76%	70.754	6%	215.907	18%	1.172.746
2004	999.107	74%	97.737	7%	257.762	19%	1.354.606
2005	787.604	54%	120.097	8%	563.850	38%	1.471.551
2006	810.263	55%	103.742	7%	558.867	38%	1.472.872
2007	894.343	61%	110.406	8%	462.536	32%	1.467.285
2008	1.332.454	72%	122.228	7%	407.820	22%	1.862.502
2009	1.393.759	74%	68.429	4%	409.589	22%	1.871.777
2010	1.211.982	65%	119.761	6%	544.017	29%	1.875.760
2011	1.868.316	81%	113.243	5%	330.172	14%	2.311.731
2012	1.549.205	75%	106.378	5%	400.030	19%	2.055.613

Fonte: Brasil (2001; 2015); Companhia Docas de Imbituba (2012).

Por meio da tabela 5, que apresenta a movimentação geral de cargas, por natureza e em toneladas, realizada no porto de Imbituba, no período entre 1990 e 2012, observa-se que os

granéis sólidos continuam correspondendo ao maior percentual de carga movimentada no porto. Exceção feita ao período entre 1993 e 1997, onde o maior movimento correspondeu ao das cargas gerais, motivado, em grande medida, pela movimentação de contêineres e de carga geral, nos terminais arrendados (TERFRIO e TERFER). A partir de 2003, com o arrendamento do TGS, pela CBR/Votorantim, que vem cumprindo o MMC de 800.000 t./ano, os granéis sólidos ganharam novo impulso. Enquanto a carga geral, principalmente, a containerizada, vem se mantendo na média, devido aos investimentos realizados pela Libra (2005-2008) e pela Santos Brasil (a partir de 2008), no TECON e no TCG.

Essa mudança no perfil de carga, também ocasionou mudança nos sentidos de navegação. Se antes da crise as embarcações destinadas à cabotagem representavam aproximadamente 90% das atracções, em Imbituba, a partir da crise a situação se inverteu. A tabela 6, que apresenta a movimentação de navios, no porto de Imbituba, no período entre 1990-2012, permite observar que a navegação de cabotagem foi superada pela navegação de longo curso, a partir de 1992. Os maiores números de navios de cabotagem apresentam-se nos anos entre 1990 e 1993, onde Imbituba realizou o embarque do carvão de alguns contratos remanescentes, e, em 2009, devido aos embarques de arroz com destino ao norte e nordeste do Brasil.

Tabela 6 – Movimentação de navios, por sentido – 1990-2012

Ano	Navegação		Total		Ano	Navegação		Total
	Longo Curso	Cabotagem				Longo Curso	Cabotagem	
1990	45	105	150		2002	85	18	103
1991	51	78	129		2003	86	21	107
1992	187	47	234		2004	108	22	130
1993	279	18	297		2005	207
1994	310	21	331		2006	187	19	206
1995	240	28	268		2007	131	18	149
1996	53	23	76		2008	139	33	172
1997	106	30	136		2009	136	71	207
1998	70	27	97		2010	192
1999	71	42	113		2011	186
2000	71	17	88		2012	173	22	195
2001	68	19	87					

Fonte: Brasil (2001; 2015); Companhia Docas de Imbituba (2012).

Em 2012, o contrato de concessão entre a CDI e a União se encerrou e, no início de 2013, a administração do porto foi assumida pela SC Participações e Parcerias S.A. – SCPAR, empresa pertencente ao governo do Estado de Santa Catarina.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mesmo com a crise do complexo carbonífero catarinense, que refletiram diretamente no porto de Imbituba, a gestão agiu rapidamente passando a realizar a operação de contêineres e, adequando-se a Lei nº 8.630/1993, que tratava da transferência da operação portuária para a iniciativa privada, por meio do arrendamento de áreas portuárias.

A movimentação de contêineres, em Imbituba, alcançou o patamar dos demais portos catarinenses (Itajaí e São Francisco do Sul), entre os anos de 1993 e 1995. Porém, as decisões da gestão em dobrar as tarifas praticadas no porto, fez com que essa movimentação tivesse uma queda vertiginosa, cessando entre 2000 e 2003, e lançando o porto em uma nova crise, que se estendeu até 2004. Durante essa nova crise, os contratos realizados com as empresas privadas, para o arrendamento de terminais especializados, permitiram que o porto mantivesse um volume de cargas suficiente para sustentar suas operações. Até esse momento os terminais arrendados eram: terminal de fertilizantes, arrendado pela Fertisanta (1992); terminal de carga frigorificadas, arrendado pela AGIL/Doux-Frangosul (1993); e terminal de granéis sólidos, para a CRB/Votorantim.

A partir de 2004, com a troca do comando acionário da CDI, novos rumos foram dados à movimentação de contêineres. Em 2005, foi celebrado um contrato operacional entre o porto de Imbituba e a Libra Terminais, que permitiu o retorno da movimentação de contêineres ao porto de Imbituba. Com três terminais arrendados e com a movimentação de contêineres de volta ao porto, a gestão portuária idealizou novos terminais: terminal de carga geral, terminal de granéis líquidos, terminal de barrilha e terminal de grãos agrícolas. Desses, apenas o terminal de carga geral foi arrendado para a Union/Libra. As demais áreas permaneceram sob a administração do porto. Por fim, em 2008, o terminal de contêineres que até então era operado pela Libra, por meio de um contrato operacional, foi arrendado para a Santos Brasil, que também adquiriu a totalidade da empresa Union, junto à Libra, passando a possuir o arrendamento do terminal de contêineres e do terminal de carga geral. Já em 2012, a Fertisanta arrendou novamente o terminal de fertilizantes.

Durante esse período o perfil do porto alterou-se, em relação ao anterior a crise do complexo carbonífero. Embora os granéis sólidos continuem predominando em relação ao total das cargas movimentadas, verifica-se a maior participação da carga geral, principalmente, a containerizada. Com relação ao sentido da navegação, também se observa outra mudança: a navegação de longo curso sobrepôs à navegação de cabotagem. Os desembarques (importações) superaram os embarques (exportações).

Em suma, a diversificação realizada no porto de Imbituba, foi suficiente para permiti-lo manter-se em operação e preparar-se para os investimentos futuros, como os que vêm sendo realizados pela Santos Brasil, principalmente. Entretanto, muitos são os discursos realizados a respeito do porto de Imbituba, ao longo dos anos. A cidade de Imbituba e a região sul catarinense estão sempre na expectativa que o porto deslanche no cenário portuário nacional e internacional.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, A.; DUARTE, R. G. **CESPORTOS/SC: referência em segurança portuária**. ed. 1. Florianópolis: Gráfica Coan, 2013.

BOSSLE, O. P. **Henrique Lage e o desenvolvimento sul catarinense**. 1979. 123 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1979. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/111301/241256.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Empresa de Portos do Brasil S.A. **Plano diretor portuário do Brasil: Porto de Imbituba – SC**. Brasília: PORTOBRAS, 1979.

_____. Ministério dos Transportes. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. **Estudos específicos para análise de movimentação portuária: Porto de Imbituba**. Brasília: GEIPOT, 1994.

_____. Ministério dos Transportes. Departamento de Portos. **Anuário Estatístico Portuário – 2000**. Brasília: Ministério dos Transportes, 2001. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/Modal/Portuario/Estatistica/anuario2000/Apresentacao.htm>>. Acesso em: 04 mar. 2015.

_____. Secretaria de Portos da Presidência da República. **Plano mestre: Porto de Imbituba**. Florianópolis: UFSC, 2012. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-versao-completa/porto-de-imituba.pdf/view>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

_____. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatísticas – anuários: 2001-2014**. 2015. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/Estatisticas_Anuarios.asp>. Acesso em: 28 fev. 2015.

COLUCCI, I. **Novo terminal entra em operação no Porto de Imbituba**. 2006. Disponível em: <<http://www.vmlog.com.br/index.php?cmd=noticias&id=3536&idioma=1>>. Acesso em: 13 ago. 2014.

COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA. **Porto Henrique Lage**. Imbituba: CDI/Companhia Nacional de Construções Civas e Hidráulicas, 1946.

_____. **ADPORT nº 839/95**. CDI: Imbituba, 1995.

_____. **Relatório de tomada de contas do ano de 2008**. CDI: Imbituba, 2008.

_____. **Movimentação histórica de cargas no porto de Imbituba**. 2012. Disponível em: <http://www.cdiport.com.br/estatistica/movimenta_hist.htm>. Acesso em: 10 out. 2012.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Reforma institucional do setor de transportes: exigência para uma economia de alto crescimento**. Brasília: CNI, 2006.

FIESC, Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina. Votorantim cimentos inaugura terminal de granéis sólidos no porto de Imbituba. **Infralog**, Florianópolis, n. 47, 18 abr., 2003. Disponível em: <<http://app.fiescnet.com.br/aplic/fiesc/informe.nsf/348c724d1bf7348c83256ba000424a98/cf018bec1d9bd4b103256d08004c0f19?OpenDocument&ExpandSection=5>>. Acesso em: 13 ago. 2014.

GOULARTI FILHO, A. **Portos, ferrovias e navegação em Santa Catarina**. Florianópolis: UFSC, 2013.

_____; MORAES, F. F. Formação, expansão e desmonte parcial do complexo carbonífero catarinense. **Revista História & Perspectiva**, Uberlândia, v. 1, n. 40, p. 251-267, jan./jun., 2009. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/historiaperspectivas/article/view/19214/10351>>. Acesso em: 18 nov. 2014.

HEIDEMANN, E. E. **O carvão em Santa Catarina: 1918-1954**. 1981. 118 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1981. Disponível em: <<http://dspace.c3sl.ufpr.br:8080/dspace/bitstream/handle/1884/24623/D%20-%20HEIDEMANN,%20EUGENIA%20EXTERKOETTER.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 18 nov. 2014.

NEU, M. F. R. **Porto de Imbituba: de armação baleeira a porto carbonífero**. Tubarão: Ed. Unisul, 2003.

_____. **Os portos do sul do Brasil: da formação ao século XXI**. 2009. 230 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

ROVIRIEGO, L. F. V. **O modelo de concessões portuárias brasileiro: uma análise sob a ótica da concessão do porto de Imbituba - SC**. 2013. 102 f. Monografia (Especialização em Engenharia e Gestão Portuária) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.

SANTA CATARINA. Poder Judiciário do Estado de Santa Catarina. Processo 030.97.002565-3. **Diário da Justiça**. Florianópolis, n. 11.395, p. 104, 24 mar., 2004. Disponível em: <<http://tjweb.tj.sc.gov.br/institucional/diario/0403/dj11395.pdf>>. Acesso em: 18 nov. 2014.

SANTOS BRASIL. **Santos Brasil lança nova logomarca**. 2010. Disponível em: <<http://www.santosbrasil.com.br/pt-br/imprensa/press-releases/2010/03/17/santos-brasil->

lanca-nova-logomarca>. Acesso em: 13 ago. 2014.

SANTOS BRASIL. **Tecon Imbituba inicia operações com portêineres**. 2011. Disponível em: <<http://www.santosbrasil.com.br/pt-br/santos-brasil/noticias-corporativas/2011/09/15/tecon-imituba-inicia-operacoes-com-porteineres>>. Acesso em: 13 ago. 2014.

SILVEIRA, M. R. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. 453 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003. Disponível em: <http://www.athena.biblioteca.unesp.br/exlibris/bd/bpp/33004129042P3/2003/silveira_mr_dr_prud.pdf>. Acesso em: 18 nov. 2014.