Dissertação de Mestrado

LOGÍSTICA E DESENVOLVIMENTO REGIONAL: A TRUNCADA RELAÇÃO PORTO-FERROVIA NO SUL DE SANTA CATARINA

RICARDO ALVES COLONETTI

Este estudo teve como objetivo analisar a trajetória de integração, desintegração e tentativas truncadas de reintegração entre o porto de Imbituba e a Ferrovia Tereza Cristina, dentro da especialização regional e da diversificação produtiva da mesorregião sul catarinense.

Orientador: Prof. Dr. Alcides Goulart Filho

APOIO:

CAPES

FAPESC

UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
EM DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO - PPGDS

UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC
UNIDADE ACADÊMICA DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO

RICARDO ALVES COLONETTI

LOGÍSTICA E DESENVOLVIMENTO REGIONAL: A TRUNCADA RELAÇÃO PORTO-FERROVIA NO SUL DE SANTA CATARINA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico da Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Socioeconômico.

Orientador: Prof. Dr. Alcides Goularti Filho
Coorientador: Prof. Dr. Miguelangelo Gianezini

CRICIÚMA
2016

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

C719l Colonetti, Ricardo Alves.
Logística e desenvolvimento regional : a truncada relação porto-ferrovia no Sul de Santa Catarina / Ricardo Alves Colonetti ; orientador : Alcides Goularti Filho ; Coorientador: Miguelangelo Gianezini. – Criciúma, SC : Ed. do Autor, 2016.
121 p. : il. ; 21 cm.

Dissertação (Mestrado) - Universidade do Extremo Sul Catarinense, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico, Criciúma, 2016.

1. Transportes - Santa Catarina, Região Sul. 2. Transportes - Aspectos econômicos. 3. Desenvolvimento regional. 4. Logística. 5. Portos - Imbituba (SC). 6. Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina. I. Título.

CDD 22. ed. 388.098164

Bibliotecária Eliziane de Lucca Alosilla – CRB 14/1101
Biblioteca Central Prof. Eurico Back - UNESC

RICARDO ALVES COLONETTI

LOGÍSTICA E DESENVOLVIMENTO REGIONAL: A TRUNCADA RELAÇÃO PORTO-FERROVIA NO SUL DE SANTA CATARINA

Esta dissertação foi julgada e aprovada para obtenção do Grau de Mestre em Desenvolvimento Socioeconômico no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico da Universidade do Extremo Sul Catarinense.

Criciúma, 19 de fevereiro de 2016.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Alcides Goularti Filho
(Orientador - UNESC)

Prof. Dr. Miguelangelo Gianezini
(Coorientador - UNESC)

Prof. Dr. Guilherme Grandi
(Membro - USP)

Prof. Dr. João Henrique Zanelatto
(Membro – UNESC)

Prof. Dr. José Antonio Mateo Oviedo
(Membro – UNESC/UNMdP)

Ricardo Alves Colonetti
Mestrando

Prof. Dr. Alcides Goularti Filho
Coordenador do PPGDS-UNESC

Dedico este trabalho aos meus pais, Ivanor e Alair, e aos meus irmãos, Deise e Rodrigo. “A máquina não para...”.

AGRADECIMENTOS

À Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação do Estado de Santa Catarina (FAPESC) e à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo financiamento da pesquisa.

Ao meu orientador, o prof. Dr. Alcides Goularti Filho, por todo o comprometimento junto à pesquisa, bem como pelos conselhos e ensinamentos que me permitiram concretizá-la.

Aos professores Dr. João Henrique Zanelatto, Dr. José Antônio Mateo Oviedo e Dr. Guilherme Grandi, membros da banca examinadora, e Dr. Miguelangelo Gianezini, coorientador desta dissertação, por suas contribuições ao trabalho e pelos ensinamentos repassados, tanto em sala de aula quanto nos eventos acadêmicos nos quais pude encontrá-los.

À Ferrovia Tereza Cristina S.A., na pessoa do Sr. Abel Passagnolo Sergio, pela colaboração com a pesquisa.

À Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC) e ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico (PPGDS), nas pessoas dos seus docentes, demais funcionários e mestrandos.

Ao amigo de longa data e colega de mestrado Julio Zilli, por ser um dos meus grandes incentivadores.

A todos aqueles que, direta ou indiretamente, contribuíram para a realização deste trabalho.

“Conhecimento não é aquilo que você sabe, mas o que você faz com aquilo que você sabe”.

Aldous Leonard Huxley

RESUMO

Este estudo teve como objetivo analisar a trajetória de integração, desintegração e tentativas truncadas de reintegração entre o porto de Imbituba e a Ferrovia Tereza Cristina, dentro da especialização regional e da diversificação produtiva da mesorregião sul catarinense. A partir do emprego do método histórico-descritivo, fez-se o exame da relação entre porto e ferrovia em dois períodos distintos: anterior e posterior à década de 1990. No primeiro momento, ambos surgiram e atuaram, de forma integrada, inseridos no contexto de uma economia especializada, atendendo as demandas de transporte do complexo carbonífero catarinense. No segundo momento, com a crise das atividades carboníferas, a relação porto–ferrovia foi rompida e ambos passaram a atuar de forma desintegrada, em um cenário econômico diversificado. Após mais de uma década de desintegração, porto e ferrovia buscaram se reintegrar, porém, essa reintegração ocorreu de forma truncada. Como resultado, concluiu-se que a truncada relação entre porto e ferrovia foi, em grande medida, fundada no desempenho produtivo da economia regional, incapaz de proporcionar um fluxo contínuo de cargas. No período anterior à década 1990, porto e ferrovia se mantinham com o transporte do carvão, oriundo da indústria carbonífera que era a especialização econômica regional. Após a década de 1990, embora diversificada, a economia sul catarinense não foi capaz de proporcionar um alto fluxo de cargas, que permitisse reintegrá-los de forma plena. Nem mesmo a indústria cerâmica, nova especialização regional, que possuía um grande fluxo de cargas e se postulava como potencial integradora foi capaz de fazê-lo. Desse modo, a diversificação econômica regional pode ser classificada como desintegradora no que tange à relação porto–ferrovia.

Palavras-chave: Porto de Imbituba. Ferrovia Tereza Cristina. Sul de Santa Catarina. Intermodalidade. Relação porto–ferrovia.

ABSTRACT

This essay aimed to analyze the history of integration, disintegration and truncated attempts of reintegration between Imbituba Port and Tereza Cristina Railway, in the regional specialization and the productive diversification of the south mesoregion of Santa Catarina. By applying the historic-descriptive method, it was possible to examine the relation between the port and railway in two different periods of time: prior to and later the 90's. At first, both arise and acted in an integrated way, part of a context of specialized economy, meeting the transport demand of the coal complex in Santa Catarina. In a second phase, with the coal crisis, the relation port-railway was broken and both started acting separately, in a diverse economic scenario. After more than a decade of disintegration, port and railway sought to reintegrate, however, this reintegration happened in a truncated way. As a result, it has been concluded that this truncate relation between port and railway was, to a large extent, established in the productive performance of the regional economy, unable to provide a continuous load flow. Prior to the 90's, port and railway were maintained with the coal transport, deriving from the coal industry which was the specialization of the regional economy at that time. Later the 90's the economy of the south of Santa Catarina, although diverse, was unable to provide a high load flow, which would fully allow them to reintegrate. Not even the ceramic industry, new regional specialization upcoming, that had a large load flow and assumed itself as a potential integrator was able to do so. This way, the regional economic diversification can be classified as disintegrator regarding the relation port-railway.

Keywords: Imbituba Port. Tereza Cristina Railway. South of Santa Catarina. Intermodality. Relation port-railway.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (1884) 36
Figura 2 – Silo de carvão e cais do porto de Imbituba 41
Figura 3 – Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (1950–1969) 42
Figura 4 – Participação estatal no complexo carbonífero catarinense... 50
Figura 5 – Tecon Imbituba/Santos Brasil após a expansão 58
Figura 6 – Linha regular para contêineres 59
Figura 7 – Movimentação de contêineres no porto de Imbituba, em TEU – 1990–2014 62
Figura 8 – Extensão da FTC pós-1990 66
Figura 9 – Transporte de paletes com cerâmica realizado pela FTC..... 68
Figura 10 – Criciúma Terminal Intermodal 70
Figura 11 – Operação provisória do Terminal Intermodal Sul..... 72
Figura 12 – Relação porto–ferrovia e especialização integradora..... 77
Figura 13 – Relação porto–ferrovia e diversificação desintegradora.... 78
Figura 14 – Relação porto–ferrovia e reintegração truncada 87
Figura 15 – Síntese da relação porto–ferrovia inserida no contexto da economia regional sul catarinense..... 88

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Movimentação de cargas no porto de Imbituba, por década – 1950/1980 46
Tabela 2 – Carga transportada pela ferrovia, por década – 1950/1980 . 47
Tabela 3 – Movimentação geral de cargas, por natureza, no porto de Imbituba – 1990–2014 61
Tabela 4 – Transporte realizado na malha Tereza Cristina – 1990–2014 67
Tabela 5 – Comparativo da movimentação de contêineres – 2006–2014 73
Tabela 6 – Desempenho das principais atividades industriais da região sul de Santa Catarina – 1950/2010 81
Tabela 7 – Exportações e importações sul catarinenses (mil/t.) – 2000–2014 (acumulado) 82
Tabela 8 – Destinos das exportações e origens das importações do Sul Catarinense (mil/t.) – 2000–2014 (acumulado) 84

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Situação do complexo carbonífero catarinense após o Plano Nacional de Desestatização 51
Quadro 2 – Terminais arrendados no porto de Imbituba 60
Quadro 3 – Principais empresas exportadoras do sul de Santa Catarina 80

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Agil	Armazéns Gerais Imbituba Ltda.
ALL	América Latina Logística S.A.
Antaq	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
BRC	*Brazil Railway Company*
CBCA	Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá
CBP	Companhia Brasileira de Portos S.A.
CCU	Companhia Carbonífera Urussanga
CDI	Companhia Docas de Imbituba S.A.
Cecrisa	Cerâmica Criciúma S.A.
Cepcan	Comissão Executiva do Plano de Carvão Nacional
Cesaca	Cerâmica Santa Catarina Ltda.
Ceusa	Cerâmica Urussanga S.A.
CSAV	*Compañia Sudamericana de Vapores S.A.*
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
CTI	Criciúma Terminal Intermodal
CTJL	Complexo Termoelétrico Jorge Lacerda
Dnit	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EFDTC	Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina
EFSPRG	Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande
Eletrobrás	Centrais Elétricas Brasileiras S.A.
Eletrosul	Eletrosul Centrais Elétricas S.A.
Eliane	Cerâmica Eliane S.A.
Fertisanta	Fertilizantes Santa Catarina Ltda.
FTC	Ferrovia Tereza Cristina S.A.
Gerasul	Centrais Geradoras do Sul do Brasil S.A.
ICC	Indústria Carboquímica Catarinense S.A.
ILP	Imbituba Logística Portuária Ltda.
Incocesa	Indústria e Comércio de Cerâmica S.A.
IOP	Imbituba Operadora Portuária Ltda.
km	Quilômetros
m	Metros
m²	Metros quadrados
m³	Metros cúbicos
MHC	*Mobile Crane Harbor*
MMC	Movimentação mínima contratual
OPL	Operadora Portuária e Logística Ltda.
Petrobrás	Petróleo Brasileiro S.A.
Petrofértil	Petrobrás Fertilizantes S.A.

PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PNLT	Plano Nacional de Logística e Transportes
Portobrás	Empresa de Portos do Brasil S.A.
Redex	Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A.
Ro-ro	*Roll-on/roll-off*
SCPAR	SC Participações e Parcerias S.A.
Siderbrás	Siderúrgica Brasileira S.A.
Sidesc	Siderúrgica de Santa Catarina S.A.
Sotelca	Sociedade Termoelétrica de Capivari S.A.
SR-9	Superintendência Regional de Tubarão
t.	Toneladas
TCG	Terminal de carga geral
Tecon	Terminal de contêineres
Terfer	Terminal de fertilizantes
Terfrio	Terminal de carga frigorificada
Tesc	Terminal de soda cáustica
TEU	*Twenty Foot Equivalent Unit*
TGS	Terminal de granéis sólidos
TIS	Terminal Intermodal Sul
TU	Tonelada útil
TKU	Tonelada quilômetro útil
Usitesc	Usina Termoelétrica Sul Catarinense S.A.
UTJL	Usina Termoelétrica Jorge Lacerda

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 27
2 O INÍCIO DA RELAÇÃO PORTO–FERROVIA NO SUL DE SANTA CATARINA 32
2.1 A DESCOBERTA DO CARVÃO E O PROBLEMA DO TRANSPORTE: O SURGIMENTO DA ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA E DO PORTO DE IMBITUBA 32
2.2 GUERRAS, CRISES E PLANOS: EXPANDEM-SE AS OPERAÇÕES DO COMPLEXO CARBONÍFERO E A RELAÇÃO PORTO–FERROVIA 38
3 O ROMPIMENTO DA RELAÇÃO PORTO–FERROVIA: PERÍODO PÓS–1990 48
3.1 O NEOLIBERALISMO E A DESINTEGRAÇÃO DO COMPLEXO CARBONÍFERO 48
3.2 PORTO DE IMBITUBA: REESTRUTURAR PARA SUPERAR A CRISE 52
3.3 FERROVIA DO CARVÃO: CONCESSÃO E MANUTENÇÃO DA MALHA 64
4 A TRUNCADA REINTEGRAÇÃO PORTO–FERROVIA: TRANSPORTE E ECONOMIA 70
4.1 TERMINAIS INTERMODAIS: TENTATIVAS TRUNCADAS REINTEGRAÇÃO 70
4.2 ESPECIALIZAÇÃO ECONÔMICA INTEGRADORA E DIVERSIFICAÇÃO PRODUTIVA DESINTEGRADORA 75
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS 89
REFERÊNCIAS 93
APÊNDICES 105

1 INTRODUÇÃO

O setor de transportes está entre aqueles que são considerados essenciais para o desenvolvimento de uma nação, possuindo múltiplas finalidades como, por exemplo, militares, geográficas, sociais e econômicas. Considerando o viés econômico, os meios de transporte são responsáveis pela circulação da produção entre os mercados compradores e consumidores, sejam eles nacionais ou internacionais.

Mundialmente, mais de 90% das mercadorias transacionadas circulam pelo transporte marítimo, sendo o mesmo percentual aplicado aos negócios internacionais, realizados pelo Brasil. Em contrapartida, em se tratando de comércio interno, no Brasil, o modal mais utilizado é o rodoviário, com aproximadamente 61% de representatividade, seguido pelo ferroviário, com 21% e pela navegação de cabotagem, com 14% (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, 2014).

Em nível nacional, principalmente a partir da década de 1990, com a abertura comercial, acentuaram-se as discussões acerca de uma melhor distribuição da matriz de transporte, objetivando reduzir os custos de transporte, os gargalos logísticos e tornar o país "mais competitivo". Nesse sentido, principalmente a partir de 2003, com um novo período de políticas desenvolvimentistas, intensificaram-se os planos e projetos de integração logística, visando combinar as modalidades de transporte nas chamadas operações intermodais[1].

No sul de Santa Catarina[2], nos últimos anos, muito se tem discutido acerca dos investimentos no setor de transportes: duplicação da Rodovia BR-101; construção e remodelação de rodovias estaduais; construção e operação do aeroporto de Jaguaruna; ampliação do porto de Imbituba; expansão da malha ferroviária com a construção da Ferrovia Litorânea; entre outros. Obras essas, constantemente vinculadas aos discursos que versam sobre o desenvolvimento regional.

Devido ao histórico da região sul catarinense, que teve o seu desenvolvimento socioeconômico, em grande medida, pautado nas atividades carboníferas, o porto de Imbituba e a Estrada de Ferro Dona

---

[1] Define-se como transporte intermodal a operação logística realizada por meio da utilização de duas ou mais modalidades de transporte (ferroviário, rodoviário, aquaviário, etc.).

[2] O Apêndice A apresenta um mapa que delimita a mesorregião sul catarinense e suas microrregiões (Araranguá, Criciúma e Tubarão) e relaciona os municípios integrantes, conforme classificação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Tereza Cristina assumiram papel de destaque, transportando a produção de carvão das minas sulinas, com destino ao mercado consumidor nacional. No entanto, essa relação de integração entre porto e ferrovia, que iniciou na década de 1880, foi interrompida no início da década de 1990, devido à crise que abalou o complexo carbonífero catarinense.

Desde então, porto e ferrovia ensaiam uma reintegração que, todavia, não consegue se desenvolver, caracterizando-se como uma relação truncada, e contrariando os discursos que propõem que a circulação da produção e o desenvolvimento da região dependem da integração de ambas as formas de transporte.

Logicamente, existem múltiplas determinações que influenciam a cadeia logística e, neste caso, na relação porto–ferrovia. Contudo, dadas as diferentes conjunturas econômicas que marcaram o período anterior e posterior à crise do complexo carbonífero, onde havia, respectivamente, predominância da indústria carbonífera (especialização econômica) e existência de várias atividades industriais consolidadas (diversificação econômica), optou-se por verificar a relação entre porto e ferrovia inserida no contexto da economia regional.

Faz-se importante relatar que a ideia de complexo aqui utilizada deriva do estudo de Cano (1990), sobre o complexo cafeeiro paulista. Para o autor, um conjunto de atividades inter-relacionadas, sobre as quais atuam algumas variáveis, e que operam à base de relações capitalistas de produção, formam um "complexo econômico". Desse modo, pode-se definir os seguintes elementos componentes do complexo carbonífero catarinense:

a) a atividade produtora de carvão, representada pelas atividades de extração e beneficiamento (companhias mineradoras e o lavador de carvão);
b) o sistema de transporte ferroviário (EFDTC), conectando as unidades produtoras aos portos de embarque;
c) o desenvolvimento de infraestruturas como portos (Imbituba e Laguna), estradas, comunicações e fornecimento de energia (termoelétrica);
d) a indústria carboquímica que tinha como principal insumo o rejeito do carvão;
e) as atividades produtoras de alimentos (agricultura e pecuária) e de insumos e equipamentos (atividades fabris como metalmecânica e têxtil) para as unidades e à população, vinculadas ao complexo carbonífero;
f) a criação e/ou expansão de atividades bancárias e comerciais; e

g) a ação do estatal, em nível federal e estadual, por meio dos gastos públicos (investimentos) e da criação de leis e regulação.

Destaca-se ainda os conceitos de "especialização" e "diversificação" econômica: a "especialização econômica regional" é caracterizada pela forte presença de um mesmo setor industrial (setor líder) em determinada região; enquanto a "diversificação produtiva" é caracterizada pelo surgimento e fortalecimento de outros setores industriais que passam a dividir o comando da economia regional com o setor líder (GOULARTI FILHO, 2009).

Com base no exposto, buscou-se responder as seguintes questões:

- Como se estabeleceu a relação truncada entre porto e ferrovia no sul de Santa Catarina, após a desintegração parcial do complexo carbonífero?
- Essa relação truncada esteve vinculada a aspectos estruturais e/ou operacionais tanto do porto quanto da ferrovia?
- Em que medida essa truncada relação esteve fundada no desempenho da economia regional?
- A exemplo da especialização econômica, pautada no carvão, que foi capaz de promover a integração entre porto e ferrovia, a diversificação produtiva também foi capaz de caminhar neste sentido?
- Essa truncada relação resultou em problema para as empresas (porto e ferrovia) e/ou para o desenvolvimento da economia regional?

Como objetivo geral, o estudo buscou analisar a trajetória de integração, desintegração e tentativas truncadas de reintegração, entre porto e ferrovia, dentro da especialização regional e da diversificação produtiva do sul catarinense.

Para tal, foram elencados os seguintes objetivos específicos:

- Pesquisar a trajetória de integração entre o porto de Imbituba e a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, dentro da especialização econômica regional (complexo carbonífero);
- Relatar as iniciativas individuais do porto e da ferrovia, na ampliação das suas operações, após a desintegração dos modais, ocasionada pela reestruturação do complexo carbonífero

catarinense;

- Analisar os limites do desempenho e da diversificação da economia sul catarinense, como fonte geradora de cargas, que justifique a reintegração do porto com a ferrovia.

Com relação à justificativa e relevância, o presente estudo se constitui em uma relevante contribuição para conhecer e entender parte da história socioeconômica do sul catarinense, articulada ao contexto nacional e internacional. Acrescenta-se a isso, o fato de não existirem estudos que tratem diretamente da relação porto–ferrovia na região sul catarinense. Mesmo nos trabalhos mais recentes, realizados a partir da década de 1990, quando se intensificaram os estudos acerca da temática do transporte intermodal no meio acadêmico, o que existe são informações fragmentadas e vagas a respeito dessa relação.

Diante disso, conhecendo a contribuição do porto e da ferrovia para o desenvolvimento da região sul de Santa Catarina e levando em consideração a escassez de estudos que abordem essa relação, principalmente no período pós-1990, realizou-se este trabalho, utilizando o método histórico-descritivo, que além de contribuir para o entendimento das interações dessa estrutura de transporte, com a dinâmica social, econômica e espacial, também contribui para o estudo histórico das instituições ora citadas.

Primeiramente, fez-se a verificação dos trabalhos mais relevantes e que tratam do porto de Imbituba e da ferrovia/estrada de ferro Tereza Cristina, numa perspectiva isolada, com destaque para os estudos de Zumblick (1987), Neu (2003), Nascimento (2004), Teixeira (2004) e Goularti Filho (2013).

Zumblick (1987) e Teixeira (2004), apesar de apresentarem um vasto referencial documental em suas obras, “limitaram-se” a relatar aspectos técnicos e históricos da EFDTC; Nascimento (2004) se dedicou a analisar a contribuição da EFDTC na formação do espaço e da vida urbana da cidade de Criciúma; Neu (2003) realizou um estudo sobre a trajetória do porto de Imbituba, desde o período posterior à sua construção, passando por sua atuação como porto carvoeiro e trazendo algumas informações sobre a crise dos anos 1990; por fim, Goularti Filho (2013) tratou aspectos da história e da economia tanto da ferrovia quanto do porto, inseridos no contexto do complexo carbonífero catarinense, buscando verificar as suas interações com a economia regional.

Neste sentido, o presente estudo buscou avançar, em relação aos citados, principalmente, no que tange ao período posterior à década de

1990, posicionando a relação porto–ferrovia no contexto da economia sul catarinense e relacionando os seus avanços e recuos ao desempenho da economia regional.

Em seguida, realizou-se a coleta de dados em diversas bases e fontes documentais, sendo: (i) Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior (MDIC), por meio do Sistema AliceWeb e da Balança Comercial[3]; (ii) Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), por meio de relatórios e anuários; (iii) Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por meio de relatórios e anuários; (iv) Companhia Docas de Imbituba S.A. (CDI), com base nos relatórios anuais; (v) Rede Ferroviária Federal S.A., com base nos relatórios anuais; (vi) Ferrovia Tereza Cristina S.A., com base nas informações operacionais cedidas pela empresa.

Estruturalmente, a dissertação foi dividida em cinco seções, incluindo essa introdução (Seção 1) e a Seção 5, que trata das considerações finais acerca do estudo.

A Seção 2 apresenta o histórico da relação porto–ferrovia, no contexto das atividades carboníferas da região sul, onde a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina e o porto de Imbituba são constituídos e se desenvolvem como partes integrantes de tais atividades. Este período é marcado por uma forte participação estatal junto ao complexo carbonífero, sendo o Estado seu principal investidor, operador e consumidor.

A Seção 3 aborda as trajetórias individuais de porto e ferrovia, buscando ampliar suas operações, após o rompimento da relação, no período pós-1990, motivada pela desintegração do complexo carbonífero e pelo afastamento do Estado de tais atividades, sob influência das políticas neoliberais. Também demonstra números referentes à movimentação portuária e ferroviária, relata algumas decisões das gestões das empresas e apresenta alguns investimentos realizados.

A Seção 4, por sua vez, apresenta as tentativas de reintegração entre porto e ferrovia, por meio da criação de terminais intermodais e analisa a economia sul catarinense, descrevendo a sua trajetória de diversificação e demonstrando números que permitem verificar o seu desempenho.

---

[3] Os dados referentes à Balança Comercial (SECEX/MDIC) foram compilados utilizando a ferramenta de visualização on-line *DataViva*, disponível em http://pt.dataviva.info/

2 O INÍCIO DA RELAÇÃO PORTO–FERROVIA NO SUL DE SANTA CATARINA

2.1 A DESCOBERTA DO CARVÃO E O PROBLEMA DO TRANSPORTE: O SURGIMENTO DA ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA E DO PORTO DE IMBITUBA

Os primeiros relatos oficiais da existência de carvão no sul de Santa Catarina remetem ao fim do século XVIII. Teriam alguns tropeiros, viajando do planalto serrano catarinense, em direção ao porto de Laguna, pelas margens do rio Tubarão (atual localidade de Lauro Müller), ao acamparem para descansar e preparar suas refeições, observado que algumas pedras, em contato com o fogo, queimavam. A notícia da descoberta do carvão logo chegou até Laguna, sendo transmitida à Câmara Municipal (ABREU, 1937).

Entre as décadas de 1830 e 1860, diversas foram as pessoas (geólogos, naturalistas, engenheiros e viajantes) que realizaram estudos ou relatos a respeito do carvão catarinense. Durante esse período, houve algumas solicitações de concessão para explorar as jazidas carboníferas, porém, não foram atendidas ou, simplesmente, não foram cumpridas pelos concessionários devido à falta de recursos (ABREU, 1937; BOSSLE, 1979). Em razão dos fracassos com as concessões e a imagem do carvão como uma riqueza importante para o desenvolvimento nacional, o ministro dos Negócios do Império, Cândido José de Araújo Viana, cogitou, em 1841, que o próprio Estado explorasse o mineral (BRASIL, 1841).

Os referidos relatos, geralmente, abordavam três temas: qualidade do carvão, considerada boa; sua condição de exploração, considerada acessível; e o seu transporte, considerado problemático. Com base nos comentários de Augusto Kersting, Jules Parigot, Robert Christian Avé-Lallemant, João José Coutinho e Francisco Carlos de Araújo Brusque, a seguir, pode-se observar que, apesar das boas impressões a respeito do carvão catarinense, a falta de condições para transportá-lo, das minas até um porto de embarque, inviabilizava a sua exploração.

Em 1837, Augusto Kersting requereu explorar o carvão, mas não seguiu adiante devido à distância entre as minas e os portos. Entre 1839 e 1842, o naturalista belga Jules Parigot realizou estudos na região, confirmando a qualidade do carvão. Contudo, relatou a dificuldade de exploração, ocasionada pelo transporte, principalmente, pela distância entre as minas e as vias navegáveis e a ausência de transporte terrestre (BRASIL, 1865).

O relato do médico/explorador francês Robert Christian Avé-Lallemant, na obra *Viagem pelo Sul do Brasil no ano de 1858*, também é pessimista acerca do transporte, afirmando que mesmo de fácil exploração, o carvão continuava inexplorado devido à dificuldade de transportá-lo. Faltava uma estrada de ferro que ligasse as minas a um porto, e uma estrada conectando a região serrana com o Sul da província (AVÉ-LALLEMANT, 1953).

No mesmo sentido, em 1857, o presidente da província, João José Coutinho, em fala dirigida à Assembleia Legislativa Provincial, expôs seu pensamento sobre o tema: "A distância em que se acha o porto de embarque [dos locais mineráveis e] o pouco fundo da barra de Laguna [...] são no meu pensar os motivos que têm obstado a aproveitarmos essa riqueza" (SANTA CATARINA, 1857, p. 28).

No ano de 1860, em relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial, o presidente da província de Santa Catarina, Francisco Carlos de Araújo Brusque, também realizou algumas observações acerca do tema:

> Não é problemática a existência de carvão fóssil em grande quantidade nesta província. As explorações dos jazigos carboníferos começadas antes do ano de 1832 nas cabeceiras do rio Tubarão sucessivamente atestam a sua existência e boa qualidade. [...]. Em algumas destas veias o serviço da extração do carvão será fácil e [de] pronta execução. O único embaraço que antolham é a dificuldade do transporte até o melhor porto de embarque (SANTA CATARINA, 1860, p. 34).

Quando Felisberto Caldeira Brant Pontes, o Visconde de Barbacena[4], solicitou ao governo imperial a concessão de privilégio para explorar o carvão, recebendo-a pelo Decreto n. 2.737/1861, alguns pontos referentes ao transporte foram explicitados no documento. O decreto previa, além das condições para a exploração, a construção de uma estrada de ferro e a utilização do porto de Laguna para escoar a produção:

---

[4] Felisberto Caldeira Brant Pontes (20/07/1802–28/05/1906), o segundo Visconde de Barbacena, nasceu em Salvador e foi presidente da província do Rio de Janeiro, em 1848. Seu pai, Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira e Horta, foi militar e também exerceu cargos políticos, possuindo assim boas relações com o governo imperial.

> [...] 3ª. Se for necessário fazer uma estrada de ferro para o transporte do carvão, poderá o Visconde de Barbacena desapropriar o terreno preciso para leito da mesma estrada e depósitos [...]. 5ª. O Governo permitirá, durante o tempo que trabalharem as minas, que navios estrangeiros transportem carvão da Laguna para os portos do Império. [...]. 7ª. O Visconde de Barbacena organizará dentro de dois anos, contados da data da assinatura deste contrato, uma Companhia nacional ou estrangeira, que se encarregue do trabalho das minas (BRASIL, 1861, p. 90-91).

O prazo de dois anos, estipulado no Decreto n. 2.737/1861, para que Barbacena organizasse a empresa para explorar o carvão foi prorrogado por dez vezes[5]. "Essas prorrogações eram realizadas, a pedido do Visconde de Barbacena, para começar a correr a partir da inauguração do tráfego da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, a fim de facilitar o transporte do minério" (BOSSLE, 1979, p. 22). Em 1880, o Decreto n. 7.930 estendeu a concessão dada ao Visconde de Barbacena (BRASIL, 1881).

A cláusula 5ª do Decreto n. 2.737/1861 previa a utilização do porto de Laguna, porém, Barbacena tinha outra ideia: construir um porto em Imbituba. Tal ideia pode ser confirmada no relatório apresentado pelo 2º vice-presidente da província, Manuel do Nascimento da Fonseca Galvão, ao presidente André Cordeiro de Araújo Lima, em janeiro de 1870: "Consta-me que ele [Barbacena] tivera a ideia de construir uma via férrea entre a mina e a Enseada de Imbituba com o fim de facilitar a condução do material e exportação de carvão [...]" (SANTA CATARINA, 1870, p. 18).

Contudo, nem a enseada de Imbituba nem o porto de Laguna ofereciam as condições apropriadas para receber embarcações. Na enseada de Imbituba não havia proteção natural ou artificial contra os ventos norte, nordeste e leste, e os ingleses sugeriam a construção de um quebra-mar (molhe). A barra de Laguna, por sua vez, concentrava os

---

[5] Decreto n. 2.909 de 19/04/1862 (2 anos); Decreto n. 3.157 de 02/10/1863 (2 anos); Decreto n. 3.583 de 10/01/1866 (2 anos); Decreto n. 4.085 de 25/01/1868 (3 anos); Decreto n. 4.685 de 30/01/1871 (1 ano); Decreto n. 4.865 de 02/01/1872 (1 ano); Decreto n. 5.588 de 11/04/1874 (1 ano); Decreto n. 5.913 de 01/05/1875 (8 meses); Decreto n. 6.065 de 18/12/1875 (1 ano); Decreto n. 6.260 de 19/07/1876 (2 anos).

sedimentos trazidos pelo rio Tubarão e os provenientes dos cômoros de areia, pela ação dos ventos, reduzindo a profundidade e impedindo a entrada de embarcações maiores, sendo necessária a realização de constantes intervenções (BRASIL, 1890).

Em 1874, por meio do Decreto n. 5.774, de 21 de outubro, Barbacena recebeu a autorização para organizar uma empresa e construir a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC). O Estado garantia 7% de juros ao ano[6], sobre o capital empregado na construção da ferrovia, que deveria partir da cabeceira do rio Tubarão até a localidade de Passo do Gado ou onde iniciasse a navegação. O decreto ainda previa, caso fosse conveniente, o prolongamento da via férrea até Laguna e a construção de um ramal até o porto de Imbituba (BRASIL, 1875).

Barbacena necessitava organizar uma companhia para explorar o carvão e outra para construir e operar a EFDTC. A construção da ferrovia demandava investimentos vultosos e o risco do negócio não atraia os poucos capitais nacionais capazes de realizá-los. Por esse motivo, Barbacena viajou até Londres e se associou a alguns empresários ingleses, organizando assim, com capital estrangeiro, a *The Donna Thereza Christina Railway Company Limited* (BRASIL, 1876) e a *The Tubarão (Brazilian) Coal Mining Company Limited* (BRASIL, 1884).

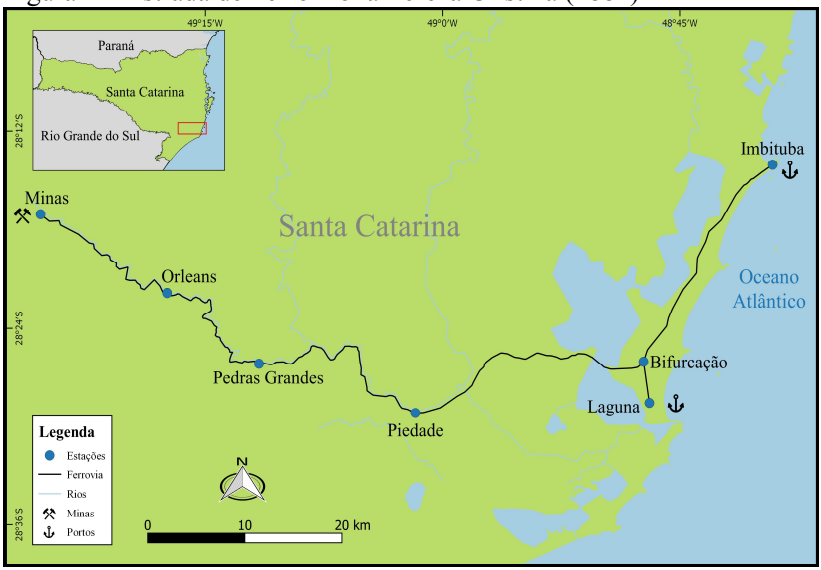
Com a *The Donna Thereza Christina Railway Company Limited* apta a funcionar no Brasil, as obras de construção da EFDTC tiveram início em 18 de dezembro de 1880. Após algumas alterações no traçado, as obras partiram da enseada de Imbituba, em direção às minas, com a previsão da construção de um ramal para Laguna. Entre os trabalhos preliminares estavam a construção de um local para armazenar os materiais destinados à ferrovia e de um trapiche para receber as embarcações que atracavam em Imbituba trazendo tais materiais (BRASIL, 1882).

A ferrovia foi concluída e aberta ao tráfego em lº de setembro de 1884, contando com 116,3 km de extensão sendo: 111,1 km referentes à linha principal, do porto de Imbituba até Minas (atualmente Lauro Müller) e 5,2 km referentes ao ramal de Laguna, partindo da estação da Bifurcação até a localidade de Campo de Fora, nas proximidades da cidade. A Figura 1 apresenta a localização e a extensão da EFDTC.

---

[6] Conforme o Decreto n. 2.450, de 24 de setembro de 1873, que concedia subvenção quilométrica ou garantia de juros às companhias que construíssem estradas de ferro (BRASIL, 1873).

Figura 1 – Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (1884)



Fonte: Elaboração própria (2016)

Com relação ao material rodante, a companhia possuía oito locomotivas, oito carros de passageiros, 150 vagões para transporte de carvão, cem vagões para mercadorias (sendo 80 abertos e 20 fechados), dez vagões para animais, dez para madeira, dez de freio e um vagão de socorro, para acidentes. Contava com 189 funcionários e possuía sete estações (SANTA CATARINA, 1886).

Com a EFDTC em operação, conectando as minas aos portos, parecia que o problema do transporte estava solucionado: a ligação minas–ferrovia–portos propiciava o início das atividades do complexo carbonífero catarinense. Contudo, em 1887, o primeiro carregamento de carvão, transportado das minas para o porto de Imbituba, ocasionou prejuízo para a empresa inglesa *The Tubarão (Brazilian) Coal Mining Company Limited* que, em seguida, encerrou suas atividades alegando não conseguir competir com o carvão importado da Inglaterra.

Além do mais, durante o "período inglês", a ferrovia foi danificada por fortes chuvas e enchentes, principalmente as ocorridas em 1885 e 1887, que prejudicaram a sua operação (SANTA CATARINA, 1886; 1888). Sem um fluxo de cargas contínuo, que seria gerado pelo carvão, e necessitando efetuar constantes reparos na via, mesmo contando com a garantia de juros, a EFDTC apresentava

resultados deficitários que fizeram com que os ingleses a abandonassem, em 1903, após acordo de encampação com o Estado brasileiro.

Prevendo o fracasso dos negócios, Barbacena, primeiramente, associou-se e, posteriormente, vendeu sua concessão mineradora ao grupo Lage & Irmãos, que também ficou responsável pelo porto de Imbituba[7]. Posteriormente, em 1918, o grupo Lage & Irmãos, por meio da Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá (CBCA), conseguiu junto ao Estado, o arrendamento da EFDTC (Decreto n. 12.933/1918).

Após sair do controle dos ingleses (1876–1903) e antes de ser arrendada ao grupo Lage & Irmãos (1918–1940), a ferrovia foi controlada pelo Estado (1903–1910) e pela Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSPRG) (1910–1918), pertencente à *Brazil Railway Company* (Decreto n. 7.928/1910), que acabou falindo, fazendo com que o Estado transferisse o contrato de arrendamento à CBCA. Nesse meio tempo, em 1906, houve uma tentativa de arrendamento ao engenheiro inglês Elmer Cothell (Decreto n. 5.977/1906), porém, o contrato acabou caducando (ZUMBLICK, 1987).

Com relação aos portos, os ingleses defendiam a construção do quebra-mar em Imbituba, e a sociedade lagunense pressionava o governo pelo desenvolvimento do porto local. Os pareceres eram divergentes: João Carlos Greenhalgh, engenheiro fiscal da EFDTC, em relatório apresentado ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, em 1882, defendia Imbituba como a melhor opção, alegando que Laguna não comportava a navegação das grandes embarcações (BRASIL, 1882); a comissão governamental, composta pelos engenheiros Fabio Hostilio de Moraes Rego, Gonzaga de Campos e João Caldeira d'Alvarenga Messeder, em relatório apresentado ao mesmo Ministério, em 1890, aconselhava que o Estado abandonasse qualquer investimento no porto de Imbituba e realizasse os melhoramentos necessários no porto de Laguna (BRASIL, 1890).

Seguindo a orientação da comissão, foi concedido à Companhia Industrial e de Construções Hidráulicas o privilégio para realizar os melhoramentos necessários no porto de Laguna (Decreto n. 1.034/1890). Entretanto, após uma longa espera e a pouca ação da companhia, o privilégio foi declarado sem efeito (Decreto n. 5.228/1904). Os trabalhos que consistiam, principalmente, na construção do molhe e no

[7] Primeiramente, Barbacena vendeu parte das terras, por 20:000$000, associando-se ao grupo Lage & Irmãos, que assumiu a tarefa de construir o quebra-mar na enseada de Imbituba. Posteriormente, vendeu a outra metade das terras, por 50:000$000, retirando-se dos negócios (RIBEIRO, 2007).

aprofundamento da barra, foram repassados à Comissão do Porto de Santa Catarina e seguiram de forma satisfatória, até 1914, quando foram suspensos em função da Primeira Guerra Mundial (GOULARTI FILHO, 2013).

Da descoberta do carvão até a Grande Guerra, as atividades carboníferas não se desenvolveram conforme a expectativa inicial. Sem a exploração do mineral, no período compreendido entre 1884 e 1917, a ferrovia construída para o seu transporte, passou a movimentar gêneros agrícolas, itens comerciais e passageiros; enquanto o porto de Imbituba foi praticamente abandonado.

Para o desenvolvimento dos meios de transporte, era necessário que a produção também se desenvolvesse: a aceleração da produção aceleraria a circulação que, por sua vez, voltaria a acelerar a produção em um processo de interdependência (MARX, 1991). Para que isso ocorresse, faltava uma atividade econômica, capaz de produzir um alto fluxo de cargas, que sustentasse as operações do porto e da ferrovia. Porém, a partir da Primeira Guerra Mundial, criou-se uma nova conjuntura internacional que favoreceu à retomada e à expansão da indústria carbonífera que, além de se converter na principal atividade econômica da região, também foi capaz de proporcionar o referido fluxo de cargas.

2.2 GUERRAS, CRISES E PLANOS: EXPANDEM-SE AS OPERAÇÕES DO COMPLEXO CARBONÍFERO E A RELAÇÃO PORTO–FERROVIA

O contexto da Primeira Guerra Mundial (1914–1918) impôs sérias restrições à importação de mercadorias, entre elas o carvão utilizado em navios, ferrovias e iluminação, motivando o grupo Lage & Irmãos a retomar a exploração do mineral em solo catarinense. Neste momento, destaca-se a figura de Henrique Lage[8] na condução dos negócios do grupo.

Em 1917, surgiram as primeiras carboníferas: Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá – CBCA (incorporada pelo grupo

[8] O empresário carioca Henrique Lage (14/03/1881–02/07/1941) possuía negócios espalhados por várias localidades do Brasil. Em Santa Catarina, foi responsável por grandes transformações na região de Imbituba, onde praticamente, fundou a cidade ao redor do porto e dos seus negócios (cerâmica, granja, comércio, etc.). Para mais informações sobre Henrique Lage e seus negócios, consultar Bossle (1979) e Ribeiro (2007).

Lage & Irmãos em 1918), Companhia Nacional de Mineração de Barro Branco (pertencente ao grupo Lage & Irmãos e constituída legalmente em 1922), Companhia Carbonífera Urussanga – CCU (constituída legalmente em 1918), Companhia Carbonífera Próspera (constituída legalmente em 1921), entre outras de menor porte (HEIDEMANN, 1981).

O Estado também incentivou a atividade carbonífera, fato observado em alguns decretos: o Decreto n. 3.316/1917 buscava, entre outras providências, "[...] promover a extração do carvão de pedra nacional e a construção de vias férreas para seu transporte [...]" (BRASIL, 1918, p. 140); o Decreto n. 12.943/1918 autorizava a concessão de empréstimos às empresas carboníferas, respeitados os limites de produção (BRASIL, 1919); e o Decreto n. 4.801/1924 previa a instalação de três usinas siderúrgicas, uma delas em Santa Catarina, na região carbonífera, devendo utilizar o carvão dali extraído[9] (BRASIL, 1925).

Consequentemente, com a expansão das mineradoras para a região de Criciúma e Urussanga, a EFDTC também precisou ser expandida para atender as demandas da produção. A CBCA, que havia arrendado a ferrovia, em 1918, deveria construir o prolongamento da linha tronco (entre Tubarão e Araranguá) e o ramal Urussanga (entre Esplanada e Urussanga). O prolongamento Tubarão–Araranguá foi construído pela própria CBCA, sendo dividido em duas partes: Tubarão–Criciúma, com 56,5 km (1918–1919) e Criciúma–Araranguá, com 35,3 km (1921–1927). A construção dos 32,8 km do ramal Urussanga (1919–1925), que não interessava à CBCA, foi transferida à CCU (Decreto n. 13.627/1919), que minerava na localidade (ZUMBLICK, 1987).

O carvão devia ser escoado pelo porto de Laguna, entretanto, Henrique Lage pretendia investir no porto de Imbituba, que apresentava melhores condições naturais. Por duas vezes, 1917 e 1933, Lage solicitou a concessão do porto de Imbituba, recebendo a negativa do governo[10]. Em 1922, organizou a empresa Companhia Docas de

---

[9] Existiram dois projetos para a siderúrgica catarinense e que nunca se concretizaram: a Siderúrgica de Santa Catarina e a Siderúrgica Sul Catarinense. Para mais informações consultar Goularti Filho e Moraes (2009).

[10] As negativas do governo, em conceder o porto de Imbituba à CDI, davam-se, principalmente, por questões políticas. As forças políticas lagunenses atuavam, junto ao governo federal, no intuito de transformar o porto de Laguna no porto carvoeiro sul catarinense. Nesse sentido, os investimentos no

Imbituba S.A. (CDI), que mesmo sem a autorização governamental e utilizando recursos próprios, realizou algumas obras no porto (BOSSLE, 1979).

No pós-guerra, o carvão estrangeiro voltou a ser importado, sob a alegação de possuir melhor qualidade e menor custo: a necessidade de beneficiamento e as condições de transporte encareciam o carvão catarinense. Contudo, a Crise de 1929, que afetou a exportação dos produtos agrícolas brasileiros, principalmente o café, trouxe um novo impulso ao carvão nacional. O governo Vargas (1930–1945) passou a mobilizar esforços para o desenvolvimento da indústria nacional e dedicou atenção ao setor carbonífero: o Decreto n. 20.089/1931 regulou as condições para o aproveitamento do carvão, obrigando as empresas nacionais a consumirem 10% de carvão nacional, em relação à tonelagem importada (BRASIL, 1938); e, posteriormente, o Decreto n. 1.828/1937 alterou o valor de 10% para 20% (BRASIL, 1942).

Com a Segunda Guerra Mundial (1939–1945), novas restrições foram impostas para a aquisição do carvão estrangeiro, impulsionando o complexo carbonífero catarinense que voltou a se expandir. Em 1941, a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) foi autorizada a funcionar (Decreto-Lei n. 3.002/1941) e, em 1946, foi inaugurado o lavador de carvão, em Tubarão (atualmente Capivari de Baixo), que beneficiava o mineral, separando o carvão metalúrgico do carvão energético (ou carvão-vapor) e do rejeito (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

No início da década de 1940, preocupado em melhorar a qualidade e diminuir o custo de produção do carvão, o governo publicou o Decreto-Lei n. 2.667/1940, que também abordava a questão dos transportes:

> [...] Art. 2º Ficam autorizadas obras e instalações necessárias para facilitar e baratear o transporte do carvão nacional [...] Art. 3º Para os fins previstos no artigo anterior, sem prejuízo de outras medidas que se tornarem necessárias, serão tomadas as seguintes providências: [...]; c) aparelhamento dos portos de embarque e desembarque do carvão nacional, de modo a permitir maior rapidez e economia nessas operações; d) remodelação e prolongamento a novas zonas carboníferas e eletrificação da Estrada de Ferro D. Tereza Cristina; e) conclusão das obras do porto de

---

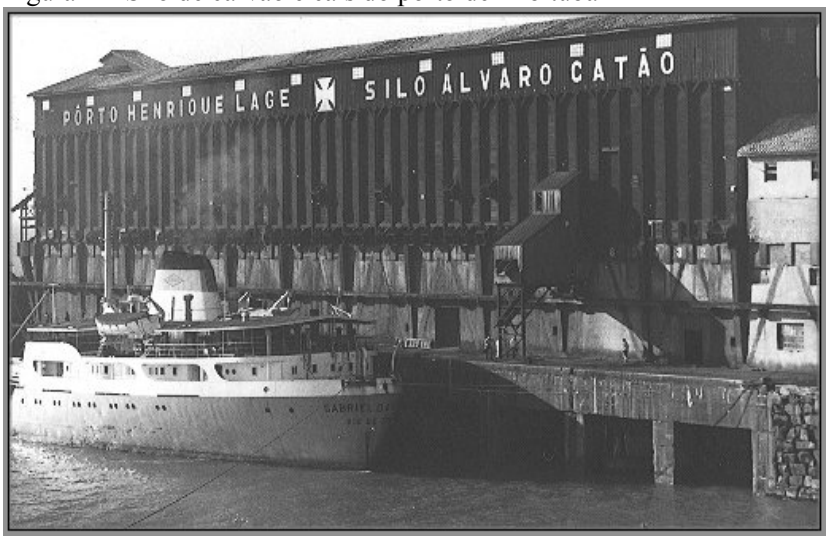
porto de Imbituba, contrariavam os interesses dessas forças políticas.

> Laguna; f) aparelhamento do porto de Imbituba, mediante concessão para sua construção e exploração [...] (BRASIL, 1941, p. 20).

Desde 1939, estavam sendo realizadas as obras de construção do novo porto de Laguna (Decreto n. 4.676/1939), que foram concluídas em 1944. Em 1941, valendo-se da alínea f, do Decreto-Lei n. 2.667/1940, após novo pedido de concessão, a CDI recebeu a autorização para realizar as obras e o aparelhamento do porto de Imbituba, bem como explorar o seu tráfego (Decreto n. 7.842/1941).

Em Imbituba, a CDI havia iniciado as obras de expansão portuária, em 1935, finalizando-as em 1943. Tais obras consistiram na construção de um cais acostável, com 100 metros de extensão; de um silo para depósito, carga e descarga de carvão, com capacidade para 3.000 toneladas (Figura 2); do caixão de fundação; da moega subterrânea, com capacidade para 20 toneladas; e das correias alimentadora, elevadora e distribuidora (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 1946).

Figura 2 – Silo de carvão e cais do porto de Imbituba



Fonte: Companhia Docas de Imbituba (2015).

Contudo, nesse meio tempo, o grupo Lage & Irmãos passou por problemas financeiros, agravados com a morte de Henrique Lage, em 1941. Em 1940, o Estado encampou a EFDTC (Decreto-lei n.

2.074/1940) e, em 1942, as demais empresas do grupo (Decreto-lei n. 4.648/1942). Por intermédio da família Catão, que interveio junto ao presidente Eurico Gaspar Dutra (Decreto n. 9.521/1946), a CDI e outros negócios de Henrique Lage (incluindo as minas CBCA e Barro Branco) foram devolvidos à sua viúva, Gabriela Bensanzoni Lage, impedida, pelo governo de Getúlio Vargas, de herdar os negócios por ser de origem italiana (haja vista o contexto da Guerra).

A EFDTC, sob o controle do Estado, foi novamente expandida para atender as demandas de transporte geradas pela abertura de novas minas, com a construção dos 14,4 km do ramal Treviso (1943–1947) e seus dois sub-ramais: Mina do Mato (4,7 km) e Mina União (2,5 km) (ZUMBLICK, 1987).

Essa foi a última expansão da ferrovia, que alcançou 264 km, divididos da seguinte forma (ver a Figura 3): linha tronco (Imbituba–Tubarão–Jaguaruna–Criciúma–Araranguá) com 144 km; ramal Laguna, com 6 km; ramal Lauro Müller, com 61 km; ramal Urussanga, com 33 km; e ramal Treviso (Siderópolis), incluindo os sub-ramais (Mina do Mato e Mina União), com 20 km.

Figura 3 – Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (1950–1969)

Fonte: Elaboração própria (2016).

Com a finalidade de realizar melhoramentos e o aparelhamento

da EFDTC, principalmente após o Estado reassumir o seu controle, foram emitidos diversos decretos pelo Ministério de Viação e Obras Públicas. Entre as ações estavam a liberação de verbas para a substituição de trilhos e dormentes; construção de variantes; pagamento de indenizações de terrenos; ampliação de estações; construção e manutenção de pontes, pontilhões, bueiros, etc.; aquisição e manutenção de material rodante; entre outros. Em 1942, a ferrovia possuía 18 locomotivas a vapor; três locomotivas para manobras; 16 vagões para passageiros (sete de 1ª classe; seis de 2ª classe; e três mistos); cinco vagões para animais; 313 vagões para mercadorias (264 abertos e 49 fechados); 40 vagões plataforma; um vagão guindaste; e cinco troles a motor (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1943).

Na década de 1950, os embarques de carvão foram decaindo, no porto de Laguna, voltando-se, na década seguinte, ao de Imbituba que se consolidou como o porto carvoeiro catarinense, enquanto o de Laguna iniciou a sua transição para terminal pesqueiro. Por este motivo, em 1959, sob a administração de Francisco João Bocaiúva Catão[11], a CDI realizou as obras de expansão do cais n. 1, que passou de 100 para 140 metros de extensão (GOULARTI FILHO, 2013).

O Estado ainda teve papel importante para o complexo carbonífero catarinense com a criação da Comissão Executiva do Plano de Carvão Nacional (Cepcan), no âmbito do Plano do Carvão Nacional (Lei n. 1.886/1953), que destinou verbas ao porto de Imbituba e à EFDTC; e do Plano de Metas (1954–1962), no qual foram constituídas a Sociedade Termoelétrica de Capivari S.A. (Sotelca) (responsável pela construção da Usina Termoelétrica Jorge Lacerda) e a Siderúrgica de Santa Catarina (Sidesc).

Em 1965, foi inaugurada a Usina Termoelétrica Jorge Lacerda (UTJL), passando a consumir a produção do carvão energético. A UTJL passou por ampliações, projetadas no âmbito do I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) (1972–1974) e executadas no II PND (1975–1979), constituindo assim o Complexo Termoelétrico Jorge Lacerda (CTJL). Ainda no II PND, a Sidesc foi transformada em Indústria Carboquímica Catarinense (ICC) (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

A partir da inauguração da UTJL, a EFDTC, que desde 1957 era

[11]Em 1950, após ter retomado os negócios de Henrique Lage, Gabriela Bensanzoni Lage transferiu a CDI, entre outros negócios, ao engenheiro Francisco João Bocaiúva Catão.

administrada pela Rede Ferroviária Federal S.A.[12] (RFFSA), voltou-se, ainda mais, ao transporte de carvão, reduzindo a movimentação de outras mercadorias e cessando o transporte de passageiros, em 1969. Neste momento, o transporte rodoviário se apresentava mais propício para tal. Em 1969, também aconteceu uma reforma administrativa que dividiu a RFFSA em sistemas regionais, passando a EFDTC a compor, isoladamente, a 12ª Divisão Operacional do Sistema Regional Sul – Superintendência Regional de Porto Alegre.

A RFFSA estava erradicando os ramais ferroviários deficitários ou ociosos, que podiam ser substituídos pelo transporte rodoviário[13], e algumas cidades buscavam retirar os trilhos da área central. Nesse contexto, a EFDTC perdeu 100 km de trilhos, passando de 264 km para 164 km. Em 1969, o trecho Criciúma–Araranguá foi erradicado, pois a Rodovia BR-101 estava em funcionamento e não havia minas na cidade; no mesmo ano foi inaugurada a variante (desvio) que permitiu retirar os trilhos do centro de Tubarão; entre 1970 e 1975, foi a vez de Criciúma retirar os trilhos do centro da cidade (10,5 km), construindo uma variante (7,7 km); em 1973, o ramal Laguna também foi erradicado, devido a ociosidade ocasionada pela decadência do porto; e, por fim, em 1974, uma enchente destruiu o ramal Lauro Müller que, por ser considerado "antieconômico", não foi reconstruído (GOULARTI FILHO, 2013; TEIXEIRA, 2004).

Nas décadas de 1960 e 1970, para realizar as obras de expansão necessárias para atender as demandas de transporte, ocasionadas pelo aumento da produção do carvão e pela instalação da ICC (em 1979), o porto de Imbituba foi contemplado com recursos do governo federal no II PND e em planos específicos como os Planos Portuários Nacionais de 1960–1962 e de 1963–1966 e os Planos Diretores de 1974 e 1979 (GOULARTI FILHO, 2013).

Em 1969, foi construído o cais n. 2, com 168 metros de extensão, dando seguimento ao cais n. 1. A partir de 1975, as obras passaram a ser financiadas pela Empresa de Portos do Brasil S.A. (Portobrás), *holding* criada pelo governo federal para administrar os portos, em nível

[12]Empresa estatal criada pela Lei n. 3.115/1957, com o objetivo de administrar as ferrovias nacionais que estavam sob o controle da União.

[13]A erradicação dos ramais ferroviários fazia parte do relatório da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, que aconselhava substituir os trechos ferroviários, definidos como "antieconômicos", por trechos rodoviários, contribuindo assim para a redução do *déficit* das ferrovias brasileiras. Para mais informações acerca do tema, ver Paula (2000).

nacional. Em 1976, foram construídos 500 metros do molhe (1ª etapa). Em 1979, foi construído o cais n. 3, com 245 metros e um sistema de correias reversíveis, facilitando a carga e a descarga dos navios carvoeiros e o atendimento das demandas da ICC, que transformava o rejeito do carvão em ácido sulfúrico. Em 1980, foram construídos mais 500 metros do molhe (2ª etapa), além de uma vala, com capacidade para 6.000 toneladas, em frente ao silo, para o descarregamento do carvão excedente, a fim de não reter os vagões da ferrovia. Em 1986, foi construído o cais n. 4, com 24 metros, para os navios *roll-on/roll-off*[14] (ro-ro) (NEU, 2003).

No fim da década de 1970 e início da década de 1980, havia muita expectativa em torno da crise energética e alguns estudos projetavam fluxos de movimentação de carvão que excederiam a capacidade do porto de Imbituba, havendo a necessidade de novos investimentos em ampliação da estrutura física e aquisição de equipamentos (BRASIL, 1979).

A EFDTC, que devido a novas reformas administrativas na RFFSA, converteu-se em Divisão Operacional de Tubarão, em 1984, sendo, posteriormente, transformada em Superintendência Regional de Tubarão (SR-9), em 1989, recebeu melhoramentos na linha e no material rodante:

> [...] foram realizados melhoramentos na linha, como recomposição do lastro de brita, substituição de dormentes e nivelamento em grau mais elevado; recuperação dos vagões existentes e aquisição de novos, com maior capacidade; e aquisição de locomotivas a vapor importadas, além da substituição gradual das antigas locomotivas a vapor por locomotivas diesel [...] (BRASIL, 1994, p. 13-19).

Em suma, durante o período analisado, principalmente a partir de meados da década de 1940, o porto de Imbituba e a EFDTC receberam investimentos, em sua maioria estatais, com vistas a estruturá-los dentro de um contexto nacional, para atender as demandas do complexo

[14] *Roll-on/roll-off* (ro-ro) é a classificação dada aos navios que se destinam ao transporte de veículos que, por sua vez, entram e saem das embarcações, por meios próprios (rodando), fazendo uso de rampas instaladas no cais específico para tal operação (cais ro-ro), não necessitando de guindastes ou equipamentos similares para carga e descarga.

carbonífero regional e do complexo siderúrgico nacional. A especialização econômica regional gerava um fluxo contínuo de cargas, que permitia e justificava a integração porto–ferrovia e, na medida em que essa produção se ampliava, havia a necessidade de novos investimentos nos meios de transporte.

Devido a isso, o porto de Imbituba assumiu um perfil graneleiro, especializado na movimentação de carvão destinado à cabotagem (seu principal fluxo de carga). O segundo fluxo mais importante era o destinado a atender às 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 caminhões carregados com bobinas de aço, enviadas pela Usiminas, com destino ao Sul, e eram embarcadas outras mercadorias como frete de retorno (esse cais, em 1990, representou 18% da movimentação do porto) (NEU, 2003).

A EFDTC, por sua vez, transportava o carvão das minas sul catarinenses para o lavador de carvão da CSN, para a termoelétrica Jorge Lacerda e para embarque no porto de Imbituba, com destino às siderúrgicas. Além de movimentar o rejeito do carvão destinado à ICC.

A Tabela 1 apresenta a movimentação de cargas no porto de Imbituba, por década (para informações anuais, verificar o Apêndice B), e permite observar a relevância do carvão.

Percebe-se que, na década de 1950, a movimentação do mineral correspondeu a 95% da movimentação total do porto; na década de 1960, a 94%; na década de 1970, a 92%; e, na década de 1980, a 75% da movimentação total do porto. Essa redução do percentual, que nas décadas anteriores foi superior a 90%, deu-se devido às novas demandas proporcionadas, principalmente, pelas operações da ICC (a partir de 1979) e do cais ro-ro (a partir de 1986).

Tabela 1 – Movimentação de cargas no porto de Imbituba, por década – 1950/1980

Década	Embarques				Desembarques		Total (t.)
	Carvão (t.)	%	Outras (t.)	%	Outras (t.)	%	
1950	5.818.536	95%	246.682	4%	83.158	1%	6.148.376
1960	7.237.443	94%	272.793	4%	168.276	2%	7.678.512
1970	9.895.492	92%	565.894	5%	238.465	2%	10.699.851
1980	25.052.823	75%	2.941.823	9%	5.308.534	16%	33.303.180

Fonte: Companhia Docas de Imbituba (2012).

Com base no Apêndice B, ainda é possível verificar a movimentação de embarcações no porto de Imbituba, onde entre os anos de 1950 e 1989, atracaram 6.627 embarcações: 653 (9%) de longo curso e 7.691 de cabotagem[15] (91%). Segundo Neu (2003), após a criação da CSN, os navios da Companhia passaram a representar 82% das atracações em Imbituba.

A Tabela 2, por sua vez, apresenta os valores totais transportados pela ferrovia e a representatividade do carvão sobre este valor, nas décadas de 1950 a 1980 (para informações anuais, verificar o Apêndice C).

Tabela 2 – Carga transportada pela ferrovia, por década – 1950/1980

Década	Total (mil/t.)	Carvão (mil/t.)	Carvão/Total (%)
1950	19.253	11.496	60%
1960	22.869	21.606	95%
1970	28.233	28.109	100%
1980	61.321	61.304	100%

Fonte: Kroetz (1975); Brasil (1961–1990).

Na década de 1950, o carvão representou aproximadamente 60% da carga transportada. Enquanto nas demais décadas superou 90%, sendo 95% na década de 1960 e 100% nas décadas de 1970 e de 1980. A diferença entre a década de 1950 e as demais, está no fato de que na primeira a ferrovia ainda transportava maior quantidade de outras cargas como madeira e produtos agrícolas. A partir da década de 1960, o transporte de tais itens foi reduzido e a ferrovia passou a operar, quase que exclusivamente, com o transporte de carvão.

Apesar do crescimento da produção e, consequentemente, da movimentação de carvão, verificado na década de 1980, as expectativas positivas deram lugar à preocupação: em 1983 os subsídios para extração de carvão foram cancelados, e, em 1988, foi a vez do corte atingir os subsídios para os fretes. Essas medidas comprometeram as operações do complexo carbonífero e, consequentemente, da relação porto–ferrovia. O cenário político-econômico estava se alterando e o neoliberalismo chegando ao Brasil.

[15]A navegação de longo curso ou internacional é realizada entre países distintos; enquanto a navegação de cabotagem ou nacional é realizada de um ponto a outro em um determinado país. Também existe o conceito de cabotagem internacional, para navegação costeira entre nações distintas.

3 O ROMPIMENTO DA RELAÇÃO PORTO–FERROVIA: PERÍODO PÓS–1990

3.1 O NEOLIBERALISMO E A DESINTEGRAÇÃO DO COMPLEXO CARBONÍFERO

O neoliberalismo surgiu após a Segunda Guerra Mundial, em oposição ao Estado intervencionista e de bem-estar. Em 1947, Friedrich Hayek convidou outros intelectuais para criar a *Mont Pelerin Society* (Sociedade de Mont Pèlerin), que tinha como objetivo "combater o keynesianismo e o solidarismo reinantes e preparar as bases de um outro tipo de capitalismo, duro e livre de regras para o futuro" (ANDERSON, 1995, p. 10). Durante as décadas de 1950 e 1960, o grupo permaneceu trabalhando os seus ideias, aguardando uma oportunidade para colocá-los em prática.

Com o esgotamento do modelo econômico vigente e a crise econômica em 1973, o momento aguardo chegou e o neoliberalismo ganhou força. A eleição de Margareth Thatcher, na Inglaterra (1979) e de Ronald Reagan, nos Estados Unidos (1980), ambos com orientação neoliberal, iniciou um movimento de propagação de governos neoliberais pela Europa e América Latina (ANDERSON, 1995). O ideário neoliberalista previa a mínima intervenção do Estado na economia e no mercado de trabalho, a abolição do protecionismo econômico, a privatização das empresas estatais, a abertura econômica, a redução dos gastos governamentais, a livre circulação de capitais internacionais e a diminuição dos impostos e tributos.

No Brasil, o pensamento neoliberal encontrou terreno fértil para sua difusão, em meados da década de 1980, com a crise do Estado desenvolvimentista. Em 1990, com a recomendação do Fundo Monetário Internacional, para que os países latino-americanos adotassem as regras estabelecidas pelo "Consenso de Washington", objetivando fugir da crise econômica e retomar o crescimento, o projeto político-econômico neoliberal foi implementado nacionalmente, no governo de Fernando Collor de Mello, sendo posteriormente ampliado no governo de Fernando Henrique Cardoso, após uma desaceleração no governo de Itamar Franco (FILGUEIRAS, 2003).

Os governos de cunho neoliberal de Collor e Cardoso ficaram marcados, principalmente, pela abertura da economia e pelo fechamento e privatização de inúmeras empresas estatais. Para Filgueiras (2003), as medidas neoliberais antes de resolver, aprofundaram ainda mais os problemas, principalmente com o aumento das dívidas externa e interna,

do desemprego e das desigualdades sociais. Em Santa Catarina, a região sul e o complexo carbonífero foram duramente castigados com o fechamento de diversas empresas, o aumento do desemprego e a queda na arrecadação dos municípios.

Se a década de 1980 havia imposto algumas dificuldades ao complexo carbonífero, com a retirada dos subsídios, o início da década de 1990, com a implementação das políticas neoliberais, acentuou tais dificuldades, uma vez que, o governo Collor retirou a obrigatoriedade de as siderúrgicas estatais adquirirem o carvão nacional. Aliado a isso, foi sancionada a Lei n. 8.029/1990 e aprovado o Programa Nacional de Desestatização, Lei n. 8.031/1990.

A Lei n. 8.029 previa a extinção e a dissolução de algumas entidades da administração pública, entre elas a Portobrás e a Siderbrás (BRASIL, 1990a); enquanto a Lei n. 8.031 visava transferir, para a iniciativa privada, as empresas estatais que desempenhavam atividades que o governo julgava "[...] indevidamente exploradas pelo setor público [...]" (BRASIL, 1990b, p. 782). A intervenção estatal, que contribuiu, fortemente, para a expansão do complexo carbonífero, dando suporte as suas atividades, agora fazia o oposto.

Com relação aos transportes, as políticas neoliberais alteraram o modelo do sistema nacional. Até então, havia forte participação estatal no setor, tanto na infraestrutura, quanto na prestação de serviços, e os investimentos realizados já não eram suficientes para atender as necessidades. A partir da década de 1990, o setor privado passou a ter maior participação nesses investimentos.

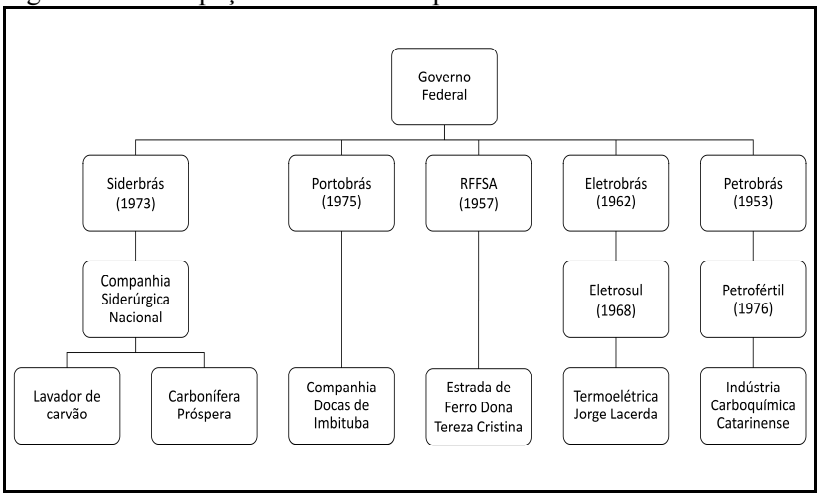
A partir desse novo modelo, ocorreu a extinção da Portobrás (1990), a promulgação da Lei dos Portos (1993) e do Regulamento dos Transportes Ferroviários (1996), a licitação de concessões rodoviárias (1994–1998), a liquidação da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro (1997), a concessão das ferrovias (1997–1998), o retorno do Ministério dos Transportes (1993), em detrimento do Ministério da Infraestrutura (1990–1992) e a criação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) (Lei n. 10.233/2001) (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA, 2006).

O complexo carbonífero catarinense, com exceção de algumas mineradoras e do porto de Imbituba, era formado por empresas estatais, que também eram responsáveis pelo consumo do carvão produzido: o carvão metalúrgico era destinado às empresas siderúrgicas da *holding* Siderbrás, da qual fazia parte a CSN que também era proprietária do

lavador de carvão e da Carbonífera Próspera; o carvão energético era destinado ao Complexo Termoelétrico Jorge Lacerda (CTJL), da Eletrosul/Gerasul (Eletrobrás); e o rejeito era destinado à ICC, pertencente à Petrofértil (Petrobrás). Com relação às unidades responsáveis pelo transporte do mineral, a ferrovia estava sob a administração da RFFSA e o porto de Imbituba, embora concessionado à CDI, recebia investimentos da Portobrás (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

A Figura 4 demonstra a participação estatal no complexo carbonífero catarinense:

Figura 4 – Participação estatal no complexo carbonífero catarinense



Fonte: Elaboração própria com base em Goularti Filho e Moraes (2009).

Com relação às privatizações, na primeira metade da década de 1990, houve a venda da CSN, em 1993. A companhia já havia encerrado as atividades da Carbonífera Próspera e desativado o lavador de carvão, em 1990. A ICC também foi incorporada ao Programa Nacional de Desestatização, em 1990. Declarada antieconômica, cessou sua produção, sendo fechada em 1992 e liquidada em 1994, enquanto as demais empresas do grupo Petrofértil foram vendidas. A Portobrás e a Siderbrás foram extintas em 1990, sendo as empresas que compunham esta última, privatizadas.

Na segunda metade da década de 1990, ainda dentro do Programa Nacional de Desestatização, houve, em 1996, a concessão da EFDTC ao consórcio de empresas denominado Ferrovia Tereza Cristina S.A.

(FTC). Em 1997, ocorreu a divisão da Eletrosul em: Gerasul (responsável pelas unidades geradoras de energia) e Eletrosul (responsável pelas linhas de transmissão de energia). Em 1998, a Gerasul foi vendida à empresa belga Tractebel Energia S.A., que assumiu o controle do CTJL. A Tractebel se comprometeu, contratualmente, a consumir o carvão catarinense, mantendo as unidades remanescentes do complexo carbonífero (minas–ferrovia–termoelétrica) em funcionamento (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

O Quadro 1 apresenta a situação do complexo carbonífero catarinense após o Plano Nacional de Desestatização.

Quadro 1 – Situação do complexo carbonífero catarinense após o Plano Nacional de Desestatização

Unidades	Situação
Siderbrás	Extinta em 1990
Companhia Siderúrgica Nacional	Vendida em 1993
Lavador de carvão	Fechado em 1990
Carbonífera Próspera	Fechada em 1990
Portobrás	Extinta em 1990
Porto de Imbituba	Concessionada à Companhia Docas de Imbituba entre 1942 e 2012
Rede Ferroviária Federal	Liquidação entre 1999 e 2007
Malha Tereza Cristina	Concessionada à Ferrovia Tereza Cristina S.A. entre 1997 e 2027
Gerasul	Vendida à Tractebel em 1998
Termoelétrica Jorge Lacerda	Vendida à Tractebel em 1998
Petrofértil	Liquidada em 1994
Indústria Carboquímica Catarinense	Fechada em 1992 e liquidada em 1994

Fonte: Elaboração própria, com base em Goularti Filho e Moraes (2009).

Como resultado da nova política adotada pelo Estado, o porto de Imbituba perdeu os seus principais fluxos carga, necessitando se reestruturar e buscar novas alternativas para continuar operando. Nesse momento, devido a sua diversificação, a economia sul catarinense contava com indústrias consolidadas como a cerâmica, a moldureira e a calçadista, que exportavam parte da sua produção e que poderiam ser captadas pelo porto. Por sua vez, a ferrovia manteve o transporte do carvão, limitado ao trecho entre as minas e a termoelétrica, rompendo assim a sua relação com o porto.

3.2 PORTO DE IMBITUBA: REESTRUTURAR PARA SUPERAR A CRISE

A desintegração do complexo carbonífero resultou para o porto de Imbituba, na perda dos seus três fluxos de movimentação: em 1991, com a privatização da Usiminas, os embarques no cais ro-ro foram interrompidos; em 1993, cessaram os embarques de carvão; em 1994, a ICC foi fechada (BRASIL, 1994). Esses acontecimentos ocasionaram sérias dificuldades ao porto, que necessitava se reestruturar, a exemplo do que haviam feito os portos de Itajaí e São Francisco do Sul.

No início da década de 1990, Imbituba estava sob a administração da Companhia Docas de Imbituba (CDI)[16], sendo o único porto brasileiro administrado pela iniciativa privada. Embora a situação financeira não fosse das melhores, o porto reunia algumas condições favoráveis para uma possível expansão, visto que dispunha de "grande retroárea, fácil acesso rodoviário e marítimo (enseada em mar aberto) e não [...] [estava] encravado no meio da cidade" (GOULARTI FILHO, 2013, p. 93).

Devido à escassez de recursos e à necessidade de readequar a área portuária, para atender as novas demandas de armazenagem e movimentação de cargas, foram realizadas diversas alterações na estrutura "com [o] reaproveitamento de áreas que antes serviam para outras finalidades, como: oficinas de locomotivas e motores elétricos, forja (fundição), almoxarifado, refeitórios e garagens" (RAIMUNDO, 2005, p. 64). Algumas dessas áreas foram transformadas em terminais especializados, como, por exemplo, o terminal de cargas frigorificadas, construído no local onde, inicialmente, ficava o silo de carvão, que foi demolido.

A área destinada à atracação das embarcações também passou por adaptações: o cais velho, berços 1 e 2, anteriormente utilizado para os embarques do carvão, passou a ser utilizado, principalmente, para carga geral (solta e conteinerizada) e granéis líquidos; o cais novo, berço 3, anteriormente utilizado pela ICC, passou a ser utilizado, principalmente, para os granéis sólidos; e o cais ro-ro, berço 4, dada a sua peculiaridade,

[16]A CDI detinha a concessão do porto de Imbituba, nos termos do Decreto n. 7.842/1941, sendo o contrato firmado em 06/11/1942, e registrado no Tribunal de Contas da União em 15/12/1942, com duração de 70 anos, estendendo-se até 15/12/2012. Seu controle era exercido por empresas ligadas às famílias Lage e Catão, dos sócios-fundadores Henrique Lage e Álvaro Monteiro de Barros Catão (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2008).

passou a atender demandas esporádicas e específicas.

Os equipamentos também foram adaptados para atender as novas demandas, como, por exemplo, o *shiploader* que inicialmente seria utilizado para movimentar rocha fosfática (para a ICC) e foi adaptado para movimentar grãos. Os guindastes também foram adaptados para movimentação de contêineres, porém, por terem capacidade limitada, posteriormente, foram adquiridos equipamentos com maior capacidade de operação (BRASIL, 1994).

Aproveitando-se da área ociosa e que facilmente poderia se transformar em local para a armazenagem de contêineres, a gestão portuária iniciou a operação deste tipo de carga, sendo as principais mercadorias movimentadas no interior dos contêineres: "[...] cerâmica, acessórios para veículos, calçados, carnes e miúdos, doce e caramelo, equipamentos diversos, fumo, ferro fundido, malte, pele, couro e vinho [...]" (RAIMUNDO, 2005, p. 64), algumas provenientes da região Sul.

Outra medida que contribuiu para a ampliação das operações portuárias foi o arrendamento de áreas do porto, para empresas privadas, objetivando a construção de terminais especializados. Esses terminais permitiram a captação de novas cargas como: congelados, fertilizantes, açúcar ensacado, arroz, milho, coque e sal (NEU, 2003; SILVA, 1999).

A partir de 1993, com a Lei n. 8.630 (Lei de Modernização dos Portos), a prática de arrendar terminais ganhou impulso, uma vez que, um dos seus objetivos era separar a operação portuária, da administração, transferindo-a para a iniciativa privada. Posteriormente, essa lei foi reforçada pela Lei n. 8.987/1995 (Lei das Concessões) (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA, 2006).

Até a primeira metade da década de 1990, o porto estava se ampliando e a crise inicial vinha sendo superada. A movimentação de contêineres, iniciada em 1990 e realizada pela administração portuária, aumentava, consideravelmente, a ponto de alcançar números semelhantes aos dos demais portos catarinenses entre de 1993 e 1995[17]. Com a Lei n. 8.630/1993, a operação do terminal de contêineres (Tecon)

[17] No período em questão, Imbituba movimentou 181.057 TEU, Itajaí 212.010 TEU e São Francisco do Sul 166.945 TEU (BRASIL, 2001). Importante mencionar que TEU significa *Twenty Foot Equivalent Unit* (traduzido: unidade equivalente a 20 pés) e faz referência à medida padrão utilizada para calcular o volume do contêiner, bem como mensurar sua movimentação ou transporte. Para fins de cálculo, um contêiner de 20 pés equivale a um TEU, enquanto um contêiner de 40 pés equivale a dois TEU.

foi subconcedida, em 1994, à Terminal de Contêineres Imbituba Ltda.[18]

Contudo, no fim de 1995, a gestão resolveu aumentar as tarifas portuárias[19], fazendo com que houvesse migração de clientes e cargas para outros portos e o cancelamento das linhas de alguns armadores. Um exemplo foram as empresas calçadistas e fumageiras do Rio Grande do Sul, que exportavam seus produtos, via contêiner, por Imbituba, e migraram para o porto do Rio Grande (SILVA, 1999). Essa situação fez com que o porto de Imbituba enfrentasse novas dificuldades.

Em 1996, o Tecon passou a ser operado pela Multiterminais Alfandegados do Brasil Ltda. e a movimentação se manteve em função dos novos contratos firmados com empresas dos ramos cerâmico e moldureiro do sul catarinense, que passaram a exportar seus produtos, por Imbituba. Entretanto, em 1998, novos aumentos tarifários fizeram com que os contratos com essas empresas exportadoras fossem cancelados e seus embarques migrassem para os portos de Itajaí e São Francisco do Sul. Consequentemente, em 1999, os armadores cancelaram suas linhas destinadas à Imbituba, interrompendo a movimentação de contêineres (SILVA, 1999).

Paralelamente à movimentação de contêineres, ocorreram os arrendamentos de terminais, à iniciativa privada, que também contribuíram no processo de conversão do porto de Imbituba de monopropósito (especializado) para multipropósito e, permitiram a expansão da sua área de abrangência terrestre (hinterlândia) para os estados do Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo e Mato Grosso, concorrendo com portos de Santos, Paranaguá, Itajaí, São Francisco do Sul e Rio Grande (SCPAR PORTO DE IMBITUBA, 2015).

O primeiro terminal arrendado foi o terminal de fertilizantes (Terfer), que iniciou suas atividades em 1992, sendo operado pela Fertilizantes Santa Catarina Ltda. (Fertisanta), que instalou uma fábrica para produção de fertilizantes no porto, em 1994. Inicialmente, a Fertisanta realizava a importação de fertilizantes e insumos para a sua fabricação (ARAÚJO; DUARTE, 2013). Devido ao fato da empresa ter realizado um novo arrendamento do Terfer, em 2012, as informações referentes ao contrato são citadas adiante.

---

[18] Empresa constituída, em parceria, pela Hipermodal Transportes e Navegação Ltda. e pela Companhia Docas de Imbituba S.A.

[19] Com relação ao aumento das tarifas portuárias, as fontes consultadas não trazem informações detalhadas, contudo, segundo Neu (2003, p. 61-62), "[...] a diretoria da CDI, entendendo que os preços estavam muito baixos e não cobriam os custos portuários, decidiu aumentar as tarifas praticadas [...]".

O segundo arrendamento foi o do terminal de carga frigorificada (Terfrio) à Armazéns Gerais Imbituba Ltda. (Agil), pertencente à Frangosul, em 1993. As obras de construção do terminal tiveram início 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. Devido a uma cláusula de movimentação mínima contratual (MMC), a Agil garante a movimentação mínima de 750 t./mês, sendo as cargas frigorificadas, carnes em geral e produtos agrícolas (cereais, frutas e legumes) as suas principais mercadorias. Em 1998, a Frangosul foi vendida ao grupo francês Doux, constituindo a Doux Frangosul S.A. (BRASIL, 2012; COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 1995), que, em 2012, teve os seus ativos arrendados pela JBS S.A.

Devido às características dos primeiros terminais arrendados, as cargas que se destacaram foram o frango congelado, proveniente do Rio Grande do Sul, e o açúcar ensacado, proveniente do interior de São Paulo, ambos para exportação e os fertilizantes e insumos, no sentido de importação (NEU 2003).

O início dos anos 2000 trouxe novas dificuldades à gestão portuária. Os embarques de contêineres foram reduzindo, a partir de 1995, sendo paralisados entre os anos 2000 e 2003. A situação financeira estava comprometida e, em 2001, a recém-criada Antaq exigiu que os portos saneassem seus débitos financeiros[20], auditassem os contratos de arrendamento existentes e realizassem processos de licitação de novos terminais, de acordo com Resolução n. 55/2002 (normas para o arrendamento de áreas e instalações portuárias).

Seguindo a normativa, em 2003, o terminal de granéis sólidos (TGS), foi arrendado para a CRB Operações Portuárias, pertencente ao grupo Votorantim Cimentos, pelo período de 25 anos (prorrogável por igual período). O terminal possuía área de 87.030 m² e o pátio comportava armazenar 120.000 t. de capacidade estática. Inicialmente, a Votorantim Cimentos investiu R$ 8,5 milhões no terminal, principalmente em dragagem, obras civis e no sistema de correias para o desembarque das cargas dos navios (BRASIL, 2012).

[20]Buscando solucionar os problemas financeiros e atender as exigências da Antaq, a CDI contratou, em 2001, a Fator Projetos e Assessoria Ltda., empresa especializada, que deveria auxiliar na sua reestruturação (RAIMUNDO, 2005).

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 dois guindastes Gottwald *Mobile Crane Harbor* (*MHC*) e um guindaste Liebherr *MHC*. A CRB/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 no Brasil (BRASIL, 2012; FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA, 2003).

Em 2004, devido às dificuldades financeiras, as empresas controladoras da CDI[21] decidiram vender suas ações à Royal Transportes e Serviços Ltda., do grupo paulista Multinvest Ltda., que assumiu o controle da companhia (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2008). A nova gestão passou a buscar parcerias e investimentos, que resultaram, inclusive, na tentativa de reintegração com a ferrovia.

A partir de então, novas linhas para contêineres foram incorporadas à programação do porto. A TMM Lines passou a atracar em Imbituba, com três navios com capacidade para 1.700 TEU, realizando a navegação entre a costa leste da América do Sul e os Estados Unidos. Outro armador que passou a atracar em Imbituba foi a *Compañia Sudamericana de Vapores SA* (CSAV), ofertando linhas para os Estados Unidos, norte da Europa e costa oeste da América do Sul (TRINDADE; GAVIOLI, 2004).

Em 2005, foi assinado um contrato operacional com a Libra Terminal Imbituba S.A. (no ato da assinatura, Marigold Operadora Portuária 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. Os investimentos da Libra e as novas linhas de navegação proporcionaram o retorno gradativo dos contêineres à Imbituba. Contudo, 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, o 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

[21]Nora Lage S.A. Serviços Técnicos, Empreendimentos e Participações; Emacobrás Empreendimentos Agroindustriais e Comerciais do Brasil S.A.; e Companhia de Investimentos da Bahia.

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 frigoríficas (especialidade da Standard), açúcar ensacado, madeira, bobinas e veículos (no cais ro-ro). Os investimentos iniciais da empresa foram de R$ 17 milhões, com previsão de investimento de mais R$ 15 milhões nos primeiros anos do arrendamento (BRASIL, 2012; COLUCCI, 2006).

Porém, em 2008, a Santos Brasil adquiriu a totalidade do capital social da Union, passando a controlar o TCG e, por meio da Tecon Imbituba S.A. (no processo licitatório, Wedelia Participações S.A.), arrendou o terminal de contêineres pelo prazo de 25 anos (prorrogável por igual período), sendo a área correspondente a 101.630,13 m², no primeiro ano de contrato e 152.784,57 m², a partir do segundo ano. A área de armazenagem correspondia a 53.755 m² e, devido a uma cláusula MMC, a Santos Brasil deveria movimentar o mínimo de 65.000 contêineres no primeiro ano do contrato; 150.000 no segundo; 280.000 no terceiro; e 360.000 a partir do quarto ano (BRASIL, 2012).

Entre 2009 e 2011, a Santos Brasil realizou a expansão do cais novo (berços 1 e 2), num investimento de R$ 283 milhões que proporcionou receber, simultaneamente, duas embarcações com 300 metros de comprimento (Figura 5). A obra foi executada em três etapas: (1ª) prolongamento da extensão do cais n. 2, em 410 metros; (2ª) alargamento do cais n. 2 em 12 x 150 metros; e (3ª) alargamento do cais n. 1, em 12 x 100 metros. As etapas foram finalizadas, respectivamente, em dezembro/2010, agosto/2011 e novembro/2011 (NOVO, 2011).

Para movimentar os contêineres, a operadora adquiriu dois guindastes *MHC Post Panamax*, seis *reach stacker* e dois portêineres *Twin Pick Super Post Panamax*. Os portêineres foram adquiridos da empresa chinesa *Shanghai Zhenhua Heavy Industry Co. Ltd.* ao custo de US$ 15 milhões cada, e possuem capacidade para movimentar 65 t. em contêineres e 80 t. em cargas especiais (SANTOS BRASIL, 2011).

A Santos Brasil ainda realizou, por duas vezes, dragagens emergenciais nos berços do Tecon: a primeira em 2008, quando as enchentes destruíram parte do porto de Itajaí e algumas embarcações foram desviadas para Imbituba; e a segunda, em 2012, para receber uma nova rota marítima, ofertada pelo grupo *Maersk*, tendo como destino o norte da Europa. As dragagens custaram, respectivamente, 4 e 5 milhões de reais, e aumentaram a profundidade dos berços de 9,5 para 11,5 metros e de 11,5 para 12,5 metros (FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA, 2008; NOVA, 2012).

Figura 5 – Tecon Imbituba/Santos Brasil após a expansão

Fonte: Santos Brasil (2015).

Em agosto de 2007, as linhas que cobriam a Costa do Golfo foram canceladas, porém, com os investimentos realizados pela Santos Brasil, o porto de Imbituba se tornou atrativo para novas rotas. Em 2009, a Aliança Navegação e Logística, do grupo alemão *Hamburg Süd*, disponibilizou escalas semanais realizadas por dois navios com capacidade de 1.400 TEU, ligando o porto catarinense a portos no Rio de Janeiro, Espírito Santo, Pernambuco, Bahia, Maceió e Sergipe. O mesmo aconteceu com a empresa Mercosul Line, do grupo dinamarquês *A.P.Moller-Maersk*, que disponibilizou três navios com capacidade de 2.500 TEU, em três operações mensais, ligando Imbituba aos portos de Salvador, Suape, Pecém e Manaus (TECON, 2009).

Em abril de 2011, a Mercosul Line substituiu a escala em Imbituba por Itajaí (MERCOSUL LINE, 2011). Em fevereiro de 2014, foi a vez da *CSAV* cancelar o seu único serviço remanescente, em Imbituba, que cobria a costa oeste da América do Sul (CSAV, 2014). Em contrapartida, no mesmo ano, a Santos Brasil fechou um novo contrato com a Aliança Navegação e Logística, que passou a realizar três escalas semanais de cabotagem, ligando Imbituba com alguns dos principais portos do Brasil, conforme a Figura 6.

Figura 6 – Linha regular para contêineres

Fonte: SCPAR Porto de Imbituba (2016).

Com relação à estrutura, Imbituba possui ainda um terminal para granéis líquidos, o Tesc (Terminal de Soda Cáustica), composto por três tanques, com capacidade para estocar 8.772 m³. Esse terminal não é arrendado, ficando sob a administração do porto (BRASIL, 2012). Entre 2006 e 2011, cogitou-se a hipótese de arrendá-lo, juntamente com outros dois terminais (o terminal de grãos agrícolas e o terminal de barrilha), porém, a ideia não se concretizou (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2008).

Em 2012, a Fertisanta arrendou novamente o Terfer (agora terminal de fertilizantes e rações animais), pelo prazo de 25 anos (prorrogável por igual período) e previsão de investimento mínimo de R$ 18,5 milhões nos primeiros cinco anos. A área arrendada correspondeu a 45.067 m², no primeiro ano, e 59.263 m², a partir do segundo ano de contrato, possuindo capacidade estática de armazenamento para 150.000 t. Além da movimentação de fertilizantes e insumos para sua fabricação, a Fertisanta passou a movimentar *commodities* como o milho e a soja, no sentido de exportação (ARAÚJO; DUARTE, 2013; BRASIL, 2012).

Em 2012, eram cinco os terminais arrendados, no porto de Imbituba, conforme o Quadro 2:

Quadro 2 – Terminais arrendados no porto de Imbituba

Arrendatário	Terminal	Início	Término
Armazéns Gerais de Imbituba Ltda.	Terfrio	15/03/1996	15/12/2012
CRB Operações Portuárias	TGS	29/01/2003	29/01/2028
Santos Brasil Logística*	TCG	13/02/2006	13/02/2031
Santos Brasil Tecon Imbituba**	Tecon	07/04/2008	07/04/2033
Fertilizantes Santa Catarina Ltda.	Terfer	17/02/2012	17/02/2037

Fonte: Elaboração própria, com base em Brasil (2012) e Santos Brasil (2010).
Notas: Novas nomenclaturas adotadas, a partir de 2010, para as empresas *Union Armazenagem e Operações Portuárias S.A. e **Tecon Imbituba S.A.

Existem outras empresas credenciadas pela administração portuária a operar como prestadoras de serviços: Operadora Portuária e Logística Ltda. (OPL), Imbituba Operadora Portuária Ltda. (IOP), Loxus Granéis Ltda., Imbituba Logística Portuária (ILP) e Serra Morena Corretora Ltda. (SCPAR PORTO DE IMBITUBA, 2014).

Em 2011, o controle acionário da CDI foi assumido pela Companhia Brasileira de Portos S.A. (CBP), empresa ligada ao mesmo grupo empresarial da Royal Transportes. Próximo ao fim da concessão do porto, a CBP ingressou na justiça, por entender que o contrato firmado com a União deveria se estender até 26 de julho de 2016, de modo a compensar o período compreendido entre 2 de setembro de 1942 e 26 de julho de 1946, no qual a empresa foi encampada e administrada pelo Estado, antes de ser devolvida aos proprietários. A Justiça chegou a conceder liminar favorável à CDI, porém, a Advocacia-Geral da União derrubou-a, apontando irregularidades na gestão da empresa (KAMAYURÁ, 2013).

Desse modo, em dezembro de 2012, a SC Participações e Parcerias S.A. – SCPAR, empresa pertencente ao governo do estado de Santa Catarina, assumiu a administração do porto de Imbituba, havendo, em 2014, prorrogado a concessão por mais 23 anos (SCPAR, 2014).

Recentemente, após o estado ter assumido o porto, uma nova obra de dragagem, financiada com recursos federais (R$ 33 milhões) e estaduais (R$ 3 milhões), aumentou a profundidade do canal de acesso para 17 metros, da bacia de evolução para 15,5 metros e dos berços de atracação para 15 metros, proporcionando receber as embarcações denominadas *post panamax*[22], com capacidade para até 9.000 TEU e

[22] *Post panamax* designa a classe de navios porta-contêineres que possuem dimensões superiores as permitidas para navegação no Canal do Panamá.

navios graneleiros que comportam até 80.000 toneladas.

Uma vez apresentada a trajetória do porto de Imbituba, faz-se importante demonstrar os números referentes a sua movimentação de cargas. Para tal, foi elaborada a Tabela 3, abrangendo o período entre 1990 e 2014.

Tabela 3 – Movimentação geral de cargas, por natureza, no porto de Imbituba – 1990–2014

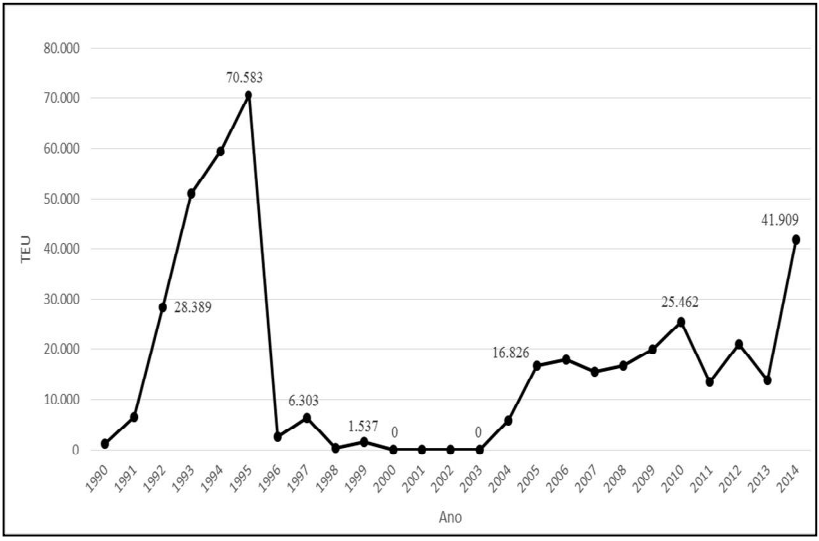
Ano	Granel sólido (t.)	%	Granel líquido (t.)	%	Carga geral (t.)	%	Total (t.)
1990	1.034.861	67%	157.008	10%	349.173	23%	1.541.042
1991	713.120	77%	136.268	15%	80.220	9%	929.608
1992	373.244	59%	74.949	12%	182.168	29%	630.361
1993	104.418	19%	49.688	9%	392.349	72%	546.455
1994	215.218	25%	61.421	7%	574.248	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
2013	2.106.544	85%	101.451	4%	284.030	11%	2.492.025
2014	2.560.594	76%	100.809	3%	704.025	21%	3.365.428

Fonte: Brasil (2001; 2002–2015); Companhia Docas de Imbituba (2012).

Observa-se a predominância dos granéis sólidos, entre 1990 e 1992, impulsionados pelos embarques do carvão remanescente. Entre 1993 e 1997, a carga geral, tendo a conteinerizada à frente, assumiu a predominância da movimentação portuária. Em 1998, com a redução dos contêineres e a captação de novas cargas, como o coque, os granéis sólidos retornaram ao comando das cargas movimentadas. Essa liderança, posteriormente, foi mantida e reforçada com o arrendamento do TGS à CBR/Votorantim, que vem cumprindo a cláusula MMC de 800.000 t./ano. Enquanto isso, a carga geral, principalmente a conteinerizada, 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.

Com relação à carga conteinerizada, a Figura 7 apresenta um gráfico por meio do qual foi possível verificar a trajetória da movimentação de contêineres, em TEU, no porto Imbituba, entre os anos 1990 e 2014. Para maiores informações consultar o Apêndice D, que além da movimentação em TEU, também demonstra a movimentação em números unitários e por tonelada.

Figura 7 – Movimentação de contêineres no porto de Imbituba, em TEU – 1990–2014



Fonte: Brasil (2001; 2002–2015); Companhia Docas de Imbituba (2012).

Ainda, por intermédio do gráfico apresentado na Figura 7, foi

possível periodizar a operação de contêineres em cinco momentos:

- Período inicial de movimentação (1990–1992), com média anual de 12.056 TEU e 68.517 t.;
- Período de ápice (1993–1995), com média anual de 60.352 TEU e 462.359 t.;
- Período de redução (1996–1999), quando houve aumento das tarifas portuárias, resultando no cancelamento dos contratos com clientes (que migraram para outros portos) e armadores (que passaram a não mais atracar em Imbituba), com média anual de 2.713 TEU e 32.390 t.;
- Período de paralisação (2000–2003), devido à migração de clientes para outros portos, condicionada aos aumentos das tarifas portuárias e o cancelamento das linhas de navegação dos armadores que atendiam o porto; e,
- Período da retomada da operação (2004–2014), impulsionada, principalmente, pelos investimentos da Libra Terminais Imbituba (maio/2005–abril/2008) e da Santos Brasil (maio/2008–2014).

Excetuando o ano de 2004 (5.859 TEU/ano) e o ano de 2014 (41.909 TEU/ano), ambas as operadoras movimentaram um número de TEU semelhantes. A Libra Terminais movimentou uma média de 16.788 TEU/ano (2005–2007), enquanto a média da Santos Brasil foi de 18.797 TEU/ano (2009–2013). Cabe salientar que a Santos Brasil não vem cumprindo a cláusula MMC 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 e a Libra movimentou apenas 5.215 TEU dos 16.704 TEU totais, sendo os demais movimentados pela ILP.

Com relação aos destinos e às origens das cargas embarcadas, verificou-se que, no acumulado do período, os principais destinos das exportações foram: Ásia (29%), Europa (19%), África (18%) e América do Norte (16%); enquanto as principais origens das importações foram: América do Sul (39%), América do Norte (37%) e Europa (14%). Os valores anuais, dos destinos e origens das cargas, são apresentados, respectivamente, nos Apêndices E e F. Também foi elaborado um mapa (Apêndice G), apresentando os fluxos em valores acumulados.

De modo geral, embora os granéis sólidos continuem predominando na movimentação total, Imbituba alterou o seu perfil, em relação ao do período anterior à década de 1990, passando de um porto

monopropósito, especializado em carvão, para um porto multipropósito, capaz de movimentar granéis sólidos, líquidos e carga geral.

A característica importadora de alguns dos terminais arrendados, aliada aos constantes problemas com as linhas de navegação no sentido de exportação, fez com que Imbituba passasse de um porto exportador/embarcador para importador/desembarcador. A falta de linhas no sentido de exportação, principalmente no longo curso, também influenciou na sua transformação em um porto alimentador (*feeder port*).

Referente ao fato dos armadores não se fixarem em Imbituba, uma única explicação parece cabível: inviabilidade da operação. Essas empresas de navegação buscam os contratos mais lucrativos, ou seja, aqueles que garantem cargas. Não é incomum verificar casos nos quais os armadores estão sediados, possuem participação societária ou estão vinculados a contratos de longa duração com terminais portuários como, por exemplo: a *Hamburg Süd*, no terminal portuário de Itapoá; a *Maersk Line*, no Teconvi de Itajaí, controlado pela *APM Terminals*; ou a *Mediterranean Shipping Company* S.A., em Navegantes.

Acrescenta-se ainda, que no período ora analisado, o porto de Imbituba parece ter "navegado" contrariamente aos discursos que exaltavam as suas condições geográficas naturais e as suas possibilidades de expansão, que o permitiriam receber as grandes embarcações e figurar entre os principais portos do Brasil e do Mercosul, ocupando a posição de *hub port* (porto centralizador).

O que se viu foi um porto que, apesar de bem estruturado e aparelhado (resultado dos investimentos realizados) e em condições de operar diversos tipos de carga, enfrentou altos e baixos, passando por alguns problemas de gestão, e que acabou sendo concedido, recentemente, ao governo do estado, vislumbrando conseguir deslanchar, de vez, no cenário portuário nacional.

3.3 FERROVIA DO CARVÃO: CONCESSÃO E MANUTENÇÃO DA MALHA

Mesmo com os problemas que afetaram o complexo carbonífero catarinense, no início da década de 1990, ao contrário do porto, que precisou, de imediato, captar novas cargas, a ferrovia continuou transportando o carvão. Alteraram-se, no entanto, os volumes transportados e os clientes atendidos, que foram menores que as expectativas dos anos anteriores, conforme pode ser observado no relatório da Superintendência Regional Tubarão (SR-9), referente ao ano

de 1990:

> A Superintendência Regional de Tubarão viveu em 1990, o pior ano de sua história, no que se refere a produção e, consequentemente, desempenho. As expectativas de revigoramento no Setor Carbonífero que estávamos antevendo no final de 1989 e início de 1990, quando a nossa área comercial chegou a prever uma execução de transporte da ordem de 5,2 milhões de toneladas, não se realizaram e acabamos 1990 com nada mais do que 2,2 milhões de toneladas transportadas (BRASIL, 1991, p. 6).

Os relatórios anuais da SR-9, dos anos de 1990 a 1996, permitem verificar informações e preocupações recorrentes à administração ferroviária, como, por exemplo, o esforço na contenção de despesas, a redução do quadro de funcionários (em 1989 eram 940, e, em 1996, 305), as incertezas do setor carbonífero (os gestores da ferrovia aguardavam medidas governamentais que pudessem dar um novo fôlego às atividades carboníferas) e a dependência das cotas de consumo da termoelétrica, que se tornou o único cliente/consumidor do carvão transportado pela ferrovia.

Dadas as políticas neoliberais, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, em 1992 (Decreto-Lei n. 473/1992) e, em 1996, aconteceu o leilão da malha ferroviária de 164 km[23] (Figura 8), que estava sob a administração da SR-9. O consórcio Ferrovia Tereza Cristina S.A. (FTC), formado pelo Banco Interfinance S.A., Gemon Geral de Engenharia e Montagem S.A. e Santa Lúcia Agroindústria e Comércio Ltda., foi o vencedor do leilão, pagando o valor de R$ 18,5 milhões e as operações da nova gestão[24] tiveram início em 1º de fevereiro de 1997 (BRASIL, 1997).

Com relação ao contrato de concessão, entre a União e a FTC, cabe destacar alguns detalhes, como o prazo de 30 anos de duração (prorrogável por igual período) e as metas que a ferrovia deve cumprir, destacando-se a meta anual de produção e a meta de segurança, que

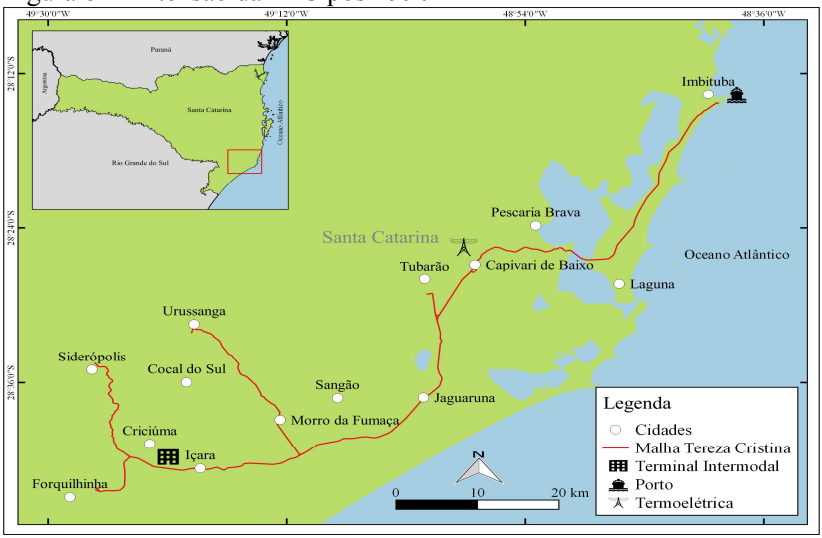
---

[23]Distribuídos da seguinte forma: linha tronco (Imbituba–Criciúma) com 116 km; ramal Oficinas (Tubarão) com 5 km; ramal Urussanga (Esplanada–Urussanga) com 25 km; e ramal Treviso (Criciúma–Siderópolis) com 18 km.

[24]O Apêndice H apresenta um quadro com os diferentes períodos e respectivas administrações da EFDTC/FTC, desde a sua construção.

considera o número de acidentes. Essas metas podem ser atualizadas a cada quinquênio, conforme os números fornecidos pela concessionária (FTC) à concedente (União) (BRASIL, 1997).

Figura 8 – Extensão da FTC pós-1990



Fonte: Elaboração própria (2016).

No que diz respeito à produção, registra-se que não foram estabelecidas metas, nos seis primeiros anos do contrato (1997–2002), devendo a FTC suprir a demanda do CTJL. Entre 2003 e 2007, foi estabelecida a meta de 1.857 TU e 130 TKU[25]. Em 2008, a meta foi elevada 2.486 TU e 174 TKU. Entre 2009 e 2012, a meta passou a ser de 2.500 TU e 175 TKU (FERROVIA TEREZA CRISTINA, 2012).

A Tabela 4 apresenta os números referentes ao transporte realizado pela malha Tereza Cristina, em tonelada útil (TU) e tonelada-quilômetro útil (TKU), no período 1990–2014.

O transporte do carvão pré-lavado e do carvão metalúrgico cessou, em 1991, devido, respectivamente, ao fechamento do lavador de carvão e ao fato de as siderúrgicas terem interrompido a compra do carvão nacional, passando a importar o estrangeiro. O rejeito foi

[25]TU (tonelada útil) e TKU (tonelada quilômetro útil) são terminologias utilizadas para medir a produtividade do transporte de carga. A TU registra o total de carga movimentada, enquanto a TKU é a relação entre a TU e a distância percorrida em quilômetros.

transportado até 1992, ano em que a ICC interrompeu sua produção. O carvão enérgico, dada à demanda do CTJL, continuou a ser transportado pelos trilhos da ferrovia do carvão. Ainda cabe registro o fato de que, em 1990, o CTJL realizou um estoque de reserva e, por isso, a ferrovia transportou carvão para além da demanda da termoelétrica.

Tabela 4 – Transporte realizado na malha Tereza Cristina – 1990–2014

Ano	TU (10^3)	TKU (10^6)	Ano	TU (10^3)	TKU (10^6)
1990	2.260	141	2003	2.281	147
1991	1.304	130	2004	2.439	169
1992	1.175	96	2005	2.401	170
1993	1.192	86	2006	2.625	183
1994	1.336	96	2007	2.698	191
1995	1.408	102	2008	3.036	214
1996	1.300	93	2009	2.856	203
1997	2.070	148	2010	2.637	185
1998	2.255	165	2011	2.448	173
1999	2.198	166	2012	2.968	190
2000	3.650	283	2013	3.248	239
2001	2.789	214	2014	3.854	288
2002	2.497	191	...	...	...

Fonte: Brasil (1991–1997; 2003–2014); Ferrovia Tereza Cristina (2012).
Nota: Inclui o transporte de cargas gerais (paletes e contêineres).

Outro fato a se registrar, diz respeito ao aumento da média anual de transporte, a partir de 1994, atribuído, conforme o relatório do respectivo ano, à captação do transporte de parte do carvão produzido na região de Lauro Müller e destinado à Eletrosul, que até então era transportado via modal rodoviário. Por sua vez, o incremento no volume transportado, a partir de 1997, em grande medida, esteve relacionado à ampliação do CTJL, com a inauguração da unidade VII, em 1997, resultando no aumento do consumo de carvão pela termoelétrica.

Com relação à realização das metas anuais, estabelecidas a partir de 2003, observa-se que apenas em 2011, a FTC não conseguiu cumpri-la. Nos demais anos as metas foram superadas.

Em 1999, a FTC criou uma empresa subsidiária, a Transferro Operadora Multimodal S.A., para atender o CTJL, onde instalou um terminal responsável pelo recebimento, descarga, movimentação e abastecimento dos silos do complexo. A criação da Transferro foi uma ação da FTC, buscando ampliar os serviços oferecidos e se credenciar

para operar outras cargas além do carvão (TRANSFERRO, 2015).

Anos depois, em 2004, a ferrovia passou a transportar paletes da indústria cerâmica (Figura 9), destinados à exportação, até o porto de Imbituba[26]. Este foi o primeiro passo rumo à reintegração porto–ferrovia, rompida no início da década de 1990. Com a abertura de um terminal intermodal, em 2006, na cidade de Criciúma, os paletes deram lugar aos contêineres, abrindo a possibilidade de movimentar outras cargas e não apenas a cerâmica paletizada.

Figura 9 – Transporte de paletes com cerâmica realizado pela FTC

Fonte: Ferrovia Tereza Cristina (2012).

O transporte de contêineres realizado pela ferrovia pode ser dividido em duas fases: a primeira com a operação do Criciúma Terminal Intermodal (CTI), entre 2006 e 2011; e a segunda a partir de outubro/2013, com a criação do Terminal Intermodal Sul (TIS). Por estarem relacionados à operação dos terminais intermodais, os números referentes ao transporte de contêineres são apresentados na próxima seção.

Com relação à ampliação da malha Tereza Cristina, nos últimos anos, devido a possibilidade de abertura de duas novas minas, nas localidades de Içara e Maracajá (com produção estimada em 840 mil de

[26]Os valores transportados foram equivalentes a 8,7 TU (1 TKU), em 2004; 29,9 TU (3,3 TKU), em 2005; e 3,4 TU (0,4 TKU), em 2006 (BRASIL, 2003–2014; FERROVIA TEREZA CRISTINA, 2012).

toneladas), e da instalação da Usina Termoelétrica Sul Catarinense S.A.[27] (Usitesc), em Treviso, representantes do setor carbonífero solicitaram, aos governos estadual e federal, a inclusão de investimentos nos planos e programas governamentais.

A solicitação consistia na construção de três novos trechos: ramal Usitesc, a partir do prolongamento do ramal Treviso (12 km); ramal Mina 101, em Içara (4,5 km); e ramal Maracajá (11 km). As três obras, destinadas ao transporte de carvão, foram orçadas em R$ 35 milhões (FERROVIA TEREZA CRISTINA, 2012) e, embora estudadas, até o momento não foram implementadas.

No período pós-1990, mesmo ampliando as suas operações, com a inclusão dos contêineres, o grande fluxo da ferrovia continuou sendo o carvão destinado à Tractebel. Inclusive, pode ser observado um aumento no transporte do mineral e a possibilidade de expansão das operações, ocasionadas pela abertura de novas minas.

Evidentemente, os investimentos e esforços realizados pela FTC, para captar novas cargas, são válidos para expansão dos negócios, porém, a movimentação dos contêineres equivaleu a aproximadamente 1% do total movimentado no período 2006–2014. Desse modo, percebe-se que o carvão continua sendo o principal negócio da ferrovia: se deixasse de transportar contêineres, certamente a sua operação não seria prejudicada, por outro lado, sem o transporte do mineral, dificilmente sobreviveria.

[27]Projetada por um grupo de empresas, entre elas as carboníferas Criciúma e Metropolitana, embora habilitada, a Usitesc não participou dos últimos leilões federais de energia, nos quais precisa ser contratada, para então sair do papel.

4 A TRUNCADA REINTEGRAÇÃO PORTO–FERROVIA: TRANSPORTE E ECONOMIA

4.1 TERMINAIS INTERMODAIS: TENTATIVAS TRUNCADAS REINTEGRAÇÃO

O Criciúma Terminal Intermodal (CTI) iniciou suas operações em fevereiro de 2006, por meio da parceria entre as empresas Transferro e Transervice Comércio Exterior, sendo idealizado para o transporte de contêineres, pela FTC, com destino à exportação, via porto de Imbituba (FERROVIA TEREZA CRISTINA, 2006). Posteriormente, o CTI também recebeu investimentos da Zimba Operadora Portuária e Logística S.A., empresa ligada ao grupo controlador da CDI.

O CTI oferecia "serviços de recepção de carga, armazenagem, separação de lotes, estufagem de contêineres, peação da carga, controle de estoque e monitoramento 24 horas" (FERROVIA TEREZA CRISTINA, 2009) e chegou a ser autorizado, pela Receita Federal, a operar como Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex), ou seja, habilitado para realizar o despacho aduaneiro de exportação (Figura 10).

Figura 10 – Criciúma Terminal Intermodal

Fonte: Ferrovia Tereza Cristina (2012).

Um dos objetivos do terminal era se especializar para captar a produção da indústria cerâmica sul catarinense, pois era a principal atividade de economia da região e poderia proporcionar um fluxo de cargas constante para a nova operação. Com alguns investimentos e ações específicas, o CTI logo conseguiu atrair as principais empresas do setor. Entretanto, no período entre junho de 2007 e abril de 2009, devido ao cancelamento da rota marítima, que cobria a linha da Costa do Golfo e que atendia as cerâmicas, teve que interromper as suas operações e as empresas se viram obrigadas a migrar para outros portos, a exemplo do que ocorrera na década de 1990.

Em maio de 2009, a Santos Brasil, então arrendatária do Tecon Imbituba, por meio dos seus investimentos, atraiu novos armadores, entre eles a Mercosul Line, restabelecendo as linhas de navegação e proporcionando a retomada da movimentação de contêineres pelo terminal. Além do retorno da cerâmica, o CTI também captou novas cargas conteinerizadas, com destaque para o arroz produzido na região.

Contudo, em 2011, a Mercosul Line, que também era o principal cliente do CTI, anunciou o cancelamento das escalas em Imbituba, substituindo o porto sul catarinense pelo de Itajaí. Essa medida, aliada à baixa procura pelos serviços do terminal, resultou no seu fechamento, em abril do mesmo ano (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2011; FERROVIA TEREZA CRISTINA, 2009).

Após um período de pouco mais de dois anos sem realizar o transporte de contêineres, a FTC voltou a investir em um terminal intermodal. Em parceria com o grupo Jaime Zanatta e a Open Market Comércio Exterior, foi constituído o Terminal Intermodal Sul (TIS), que iniciou suas operações, em outubro de 2013, tendo como área de abrangência o sul de Santa Catarina e o norte do Rio Grande do Sul (OPEN MARKET, 2015).

A retomada do transporte de contêineres, por via férrea, foi motivada pela conclusão dos investimentos iniciais, realizados pela Santos Brasil, no Tecon Imbituba, possibilitando a conquista de novas rotas de navegação. Entre as principais cargas transportadas, neste novo momento, citam-se: arroz, mel, pneus e produtos das indústrias cerâmica, plástica, madeireira e metalmecânica.

Provisoriamente, o terminal foi instalado em Criciúma, no mesmo local onde funcionava o CTI, com capacidade para 300 contêineres mensais e possibilidade de ampliação, caso ocorra aumento da demanda. O consórcio de empresas pretende construir um novo terminal, no município de Içara, em uma área com 51 hectares e capacidade de movimentação de 16 mil TEU, num investimento de R$ 150 milhões.

Referente a estrutura e equipamentos, o terminal dispõe, atualmente, de duas *reach stackers*, uma empilhadeira de sete toneladas, três empilhadeiras de 2,5 toneladas e cinco caminhões. O TIS possui ainda, um armazém com 1.500 m^2 e um pátio para contêineres com 20.000 m^2 (TERMINAL INTERMODAL SUL, 2015).

Figura 11 – Operação provisória do Terminal Intermodal Sul

Fonte: Terminal Intermodal Sul (2015).

A Tabela 5 apresenta o número de contêineres transportados pela ferrovia, durante a operação dos dois terminais intermodais, no intuito de verificar a representatividade destes, perante o número de contêineres movimentados pelo porto de Imbituba.

É possível observar que, desde a constituição do CTI e mais recentemente do TIS, em média 6% dos contêineres movimentados no porto de Imbituba chegam pelo modal ferroviário. Desconsiderando os anos nos quais não houve movimentação nos terminais, o valor médio sobe para aproximadamente 8%. Chama a atenção a movimentação ferroviária de contêineres, do ano de 2014, que equivaleu a 18% da movimentação portuária, demonstrando uma recuperação e fortalecimento da relação porto–ferrovia.

Contudo, é necessário considerar que as cargas provenientes dos terminais intermodais não são oriundas apenas da região sul de Santa Catarina, uma vez que, essas estruturas captam cargas de outras

localidades, principalmente, do Rio Grande do Sul.

Tabela 5 – Comparativo da movimentação de contêineres – 2006–2014

Ano	Ferrovia (A)				Porto (B)			A/B
	Cheio	Vazio	Total	TEU/mês	Cheio	Vazio	Total	(%)
2006	1.151	1.153	2.304	192	13.822	4.101	17.923	13%
2007	675	701	1.376	115	13.044	2.572	15.616	9%
2008	0	0	0	0	13.434	3.270	16.704	0%
2009	571	230	801	67	12.824	7.239	20.063	4%
2010	717	707	1.424	119	17.437	8.025	25.462	6%
2011	165	138	303	25	9.124	4.463	13.587	2%
2012	0	0	0	0	12.305	8.679	20.984	0%
2013	85	74	159	13	8.284	5.603	13.887	1%
2014	3.753	3.916	7.669	639	32.766	9.143	41.909	18%

Fonte: Brasil (2001; 2002–2015; 2003–2014); Companhia Docas de Imbituba (2012); Ferrovia Tereza Cristina (2012).

A capacidade de operação[28] da ferrovia também pode ser observada com o auxílio da Tabela 5. Considerando que uma composição ferroviária tem capacidade para transportar 40 TEU por viagem, vê-se que a ferrovia operou, no que se refere aos contêineres, muito abaixo da sua capacidade entre os anos de 2006 e 2013. O transporte realizado em 2014 (7.669 TEU), por exemplo, foi superior à soma de todos os períodos anteriores da operação (6.367 TEU), mantendo-se dentro do previsto pelos gestores da ferrovia.

Ainda com relação ao transporte ferroviário, cabe ressaltar que, devido às suas características operacionais, é adequado para a movimentação de cargas pesadas e volumosas, como os granéis sólidos (minerais e agrícolas), principalmente, quando em médias e longas distâncias[29]. Não obstante, também é comum o transporte de contêineres e veículos por meio de ferrovias.

Neste sentido, tratando-se do transporte de contêineres, a distância pode ser considerada um limitador operacional para a FTC,

[28]A partir de 2014, com o TIS, a meta da FTC é transportar 1.500 TEU/mês (uma viagem diária), tendo como ponto de equilíbrio 600 TEU/mês.

[29]Embora não seja regra, por existirem outros aspectos a serem analisados, as distâncias consideradas adequadas para o transporte ferroviário ficam entre 150 e 500 km.

uma vez que, na movimentação entre o terminal intermodal e o porto, a ferrovia utiliza 90 dos seus 164 km. Ademais, ainda há o fato da malha Tereza Cristina não se conectar à malha ferroviária nacional.

Para eliminar este limitador, existem propostas para a construção de trechos ferroviários, que conectem a malha Tereza Cristina à nacional, superando assim o "problema do isolamento".

Destes, o projeto mais aguardado é o da Ferrovia Litorânea, que tem por objetivo conectar a malha Tereza Cristina à malha da América Latina Logística (ALL), em Araquari, numa extensão de 236 km. Ainda há a possibilidade de construção do trecho sul da Ferrovia Litorânea, entre Içara/SC e Porto Alegre/RS, com 300 km. O valor estimado para a obra ultrapassa R$ 1 bilhão e foi incluído no Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), encontrando-se, atualmente, em fase de elaboração dos estudos de viabilidade (BRASIL, 2007).

Outro projeto incluído no PNLT, com período de implantação após 2020, trata da construção do trecho ferroviário Tubarão–Lages, numa extensão de 200 km, que partindo do ramal Oficinas da FTC, deve encontrar a malha do Tronco Sul, sob concessão da ALL, na serra catarinense (BRASIL, 2007).

Válido ressaltar, entretanto, que a construção desses novos trechos, caso venham a se concretizar, não garantem à FTC o direito de operá-los, uma vez que, os mesmos devem passar pelo processo de arrendamento/concessão, conforme estabelecido em lei.

Não se pode negar que, uma vez concluídos, estes novos trechos ferroviários serviriam para potencializar as operações do terminal intermodal e, consequentemente, a relação porto–ferrovia, abrindo a possibilidade para a captação de novos clientes e mercados. Contudo, por serem de grande vulto, tais investimentos aguardam a disponibilidade de recursos federais para que possam sair do papel.

Após a tentativa frustrada com o CTI, o TIS é a nova aposta da FTC para seguir expandindo as suas operações e conservar a integração com o porto de Imbituba. O projeto e o início das operações deixam certa expectativa, porém, não se pode realizar um diagnóstico futurista e nem se deixar convencer pelos discursos.

As experiências anteriores demonstram que porto e ferrovia precisam estar alinhados, uma vez que, os investimentos portuários em infraestrutura e superestrutura e a captação e manutenção de linhas de navegação influenciam diretamente na procura das empresas pelo terminal intermodal. Além disso, é necessário possuir um fluxo de cargas que sustente as operações da estrutura logística criada.

4.2 ESPECIALIZAÇÃO ECONÔMICA INTEGRADORA E DIVERSIFICAÇÃO PRODUTIVA DESINTEGRADORA

No intuito de apresentar, de forma breve, a trajetória da diversificação econômica da região sul catarinense, bem como as informações referentes ao seu desempenho, foi utilizada a periodização elaborada por Goularti Filho (2005), a saber: origem da diversificação produtiva (1946–1971); expansão acelerada da diversificação (1971–1990); e consolidação da diversificação (pós-1990).

No período compreendido entre o fim da década de 1910 e o início da década de 1970, a indústria carbonífera foi a principal atividade econômica e a maior indutora de renda e investimentos na região sul catarinense. Desse modo, a região possuía uma economia especializada e, de certo modo, integrada com os grandes centros nacionais, que abrigavam as siderúrgicas consumidoras do carvão catarinense.

O período entre 1946 e 1971, marcou a origem da diversificação produtiva regional, com o surgimento das indústrias cerâmica, calçadista, do vestuário e metalúrgica (GOULARTI FILHO, 2005). Contudo, mesmo com o início da diversificação produtiva, as atividades carboníferas continuaram a se expandir, em larga medida, devido à mecanização dos processos de lavra e a crise do petróleo (SANTOS, 1995), ocupando lugar de destaque na economia da região.

O setor cerâmico, que teve como pioneira a Cerâmica Henrique Lage, fundada em 1919, em Imbituba (posteriormente, Indústria Cerâmica Imbituba S.A.), expandiu-se com a abertura de novas indústrias: Cerâmica Santa Catarina Ltda. (Cesaca), em Criciúma (1946); Cerâmica Urussanga S.A. (Ceusa), em Urussanga (1953); Cerâmica Cocal Ltda. (posteriormente, Cerâmica Eliane S.A.), em Urussanga (hoje Cocal do Sul) (1954); Cerâmica Criciúma S.A. (Cecrisa), em Criciúma (1966); e Indústria e Comércio de Cerâmica S.A. (Incocesa), em Tubarão (1969) (GOULARTI FILHO, 2007).

A indústria calçadista se instalou a partir da década de 1950, com a abertura de fábricas em Araranguá, Criciúma, Nova Veneza e Sombrio. Enquanto a indústria do vestuário se alojou, principalmente, na região de Criciúma, onde havia abundância de mão de obra feminina: mulheres e filhas dos mineiros, que encontravam nessas atividades a oportunidade de adquirir renda extra (SANTOS, 1995).

A indústria metalmecânica teve origem nas pequenas oficinas instaladas, inicialmente, em Nova Veneza, Criciúma e Araranguá, e que atuavam dando suporte às atividades carboníferas e da agricultura, e,

posteriormente, à indústria cerâmica (GOULARTI FILHO, 2005).

Entre os anos de 1971 e 1990, a diversificação econômica da região sul catarinense foi acelerada com o estabelecimento da indústria de plásticos, o início da exportação de calçados e a expansão dos setores cerâmico e do vestuário.

O setor cerâmico foi impulsionado, na década de 1970, pelos recém-criados Banco Nacional de Habitação e Sistema Financeiro de Habitação, responsáveis pela política de financiamento e produção de empreendimentos imobiliários no país. Para atender as demandas nacionais da construção civil, surgiram diversas novas indústrias, fazendo com que, no fim da década de 1970, o sul de Santa Catarina se tornasse um polo nacional da cerâmica, concentrado nos municípios de Criciúma, Içara, Morro da Fumaça e Tubarão.

Neste movimento de expansão, os grupos Cecrisa e Eliane passaram a adquirir fábricas em diversas localidades do Brasil e o setor ingressou no mercado internacional, exportando parte da sua produção (GOULARTI FILHO, 2007).

No fim da década de 1960 e início da década de 1970, o setor calçadista também foi beneficiado por políticas governamentais que proporcionaram isenções fiscais e linhas de crédito às empresas dispostas a exportar. Logo, o setor ampliou sua abrangência para outras localidades (Jaguaruna, Siderópolis, Orleans, Braço do Norte e Praia Grande), com a abertura de novas empresas, fazendo com que o Sul se transformasse em um polo calçadista exportador. A indústria calçadista passou a ser a terceira maior empregadora da região, atrás apenas da cerâmica e do vestuário (GOULARTI FILHO, 2005).

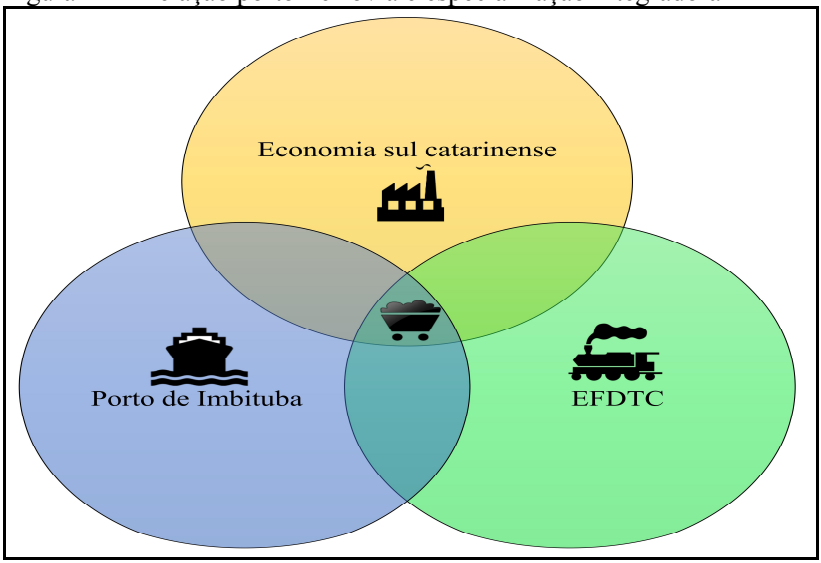
A indústria do vestuário, até então concentrada em Criciúma, também se expandiu para outras localidades, principalmente, para a região de Tubarão. Essa expansão fez com que a região se destacasse no cenário nacional como polo do *jeans*. A partir da década de 1980, surgiram diversas facções, voltadas a atender as grandes empresas do setor. Devido a essa característica de terceirização, o número de pequenas empresas aumentou, sendo muitas delas estabelecidas por ex-funcionários das firmas maiores, em suas próprias casas.

A indústria plástica, que teve como pioneira a Plaszom – Zomer Indústria de Plásticos Ltda. (1967), instalada em Orleans, teve sua difusão, em nível regional, a partir da década de 1970, com a instalação de fábricas em Criciúma, São Ludgero e Urussanga (SANTOS, 1995). Neste processo, destacaram-se os grupos empresariais das famílias Schlickmann (Grupo Copobras, de São Ludgero) e Zanatta (Grupo Jorge Zanatta, de Criciúma).

A indústria metalmecânica acompanhou o crescimento dos demais setores, servindo-lhes como suporte. Porém, como diferencial, algumas empresas passaram a se especializar na fabricação de peças e máquinas para indústrias específicas, como, por exemplo, a cerâmica e a carbonífera. Na década de 1980, algumas delas passaram a exportar parte da sua produção, ao mesmo tempo em surgiram diversas empresas de menor porte (GOULARTI FILHO, 2005).

No que diz respeito à relação porto–ferrovia, mesmo com a aceleração da diversificação econômica sul catarinense e o surgimento de setores exportadores, como o cerâmico e o calçadista, as operações do porto de Imbituba e da EFDTC, continuavam sustentadas, exclusivamente, pelo complexo carbonífero, especialização econômica regional, que gerava um alto fluxo de carga, capaz de integrar ambas as modalidades de transporte (Figura 12).

Figura 12 – Relação porto–ferrovia e especialização integradora



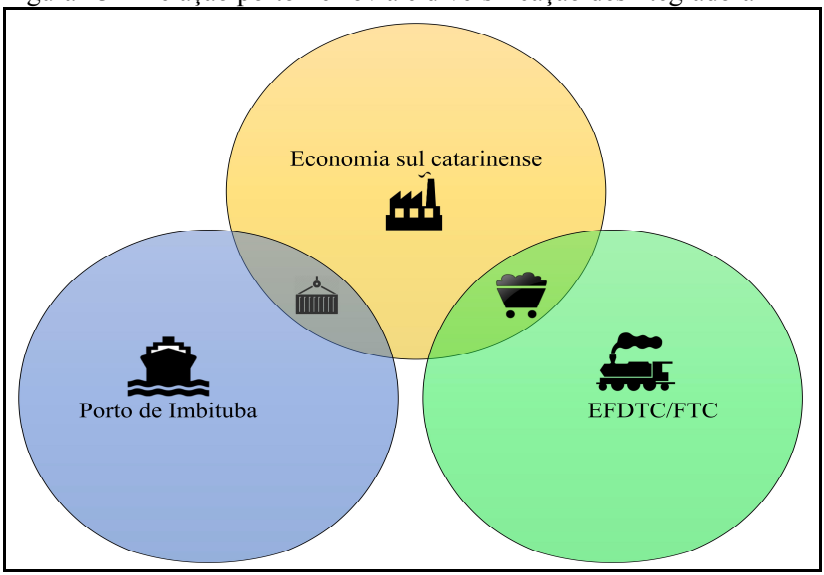
Fonte: Elaboração própria (2016).

A partir da década de 1990, com a crise do complexo carbonífero, a extração do carvão perdeu força e relevância como principal atividade econômica da região que, por sua vez, passou a ser comandada pela indústria cerâmica, nova especialização regional. Neste período ocorreu a consolidação da diversificação econômica sul catarinense, com a inclusão das indústrias química (colorifícios e tintas), madeireira

(molduras) e de alimentos (agroindústria).

Como já exposto, a crise do complexo carbonífero também foi responsável pelo rompimento da relação porto–ferrovia (Figura 13): o porto passou a operar novas cargas e a ferrovia se manteve transportando o carvão para a termoelétrica.

Figura 13 – Relação porto–ferrovia e diversificação desintegradora



Fonte: Elaboração própria (2016).

Com a abertura comercial, a indústria do vestuário se viu prejudicada pelo ingresso de itens importados do sudeste asiático, revendidos no mercado interno a preços inferiores e fazendo com que houvesse queda na produção e, consequentemente, no número de empregos do setor. Porém, no fim dos anos 1990, a indústria conseguiu se recuperar, mantendo-se entre as principais da economia regional.

A indústria calçadista foi duramente prejudicada pela valorização cambial da moeda nacional frente ao dólar, fazendo com que a produção, que quase na sua totalidade era destina à exportação, caísse em aproximadamente 90%. A exemplo da indústria do vestuário, a calçadista iniciou uma recuperação no fim dos anos 1990, porém, está longe de voltar aos números anteriores à crise (GOULARTI FILHO, 2005).

A indústria cerâmica também passou por momentos de

dificuldades financeiras, nos quais os grandes grupos, Eliane e Cecrisa (que chegou a solicitar concordata, em 1991), passaram por processos de reestruturação administrava, fechando algumas das suas unidades espalhadas pelo território nacional. Todavia, devido à rápida incorporação de novas tecnologias europeias, a indústria se manteve atuante em nível nacional e internacional.

Devido a consolidação da indústria cerâmica e a facilitação da entrada de investimentos estrangeiros, a indústria química se consolidou na região sul, com o surgimento de diversas empresas fornecedoras de insumos para a cerâmica (esmaltes, fritas, corantes, etc.), algumas ligadas a grupos multinacionais.

Ainda na indústria química, pode-se citar a consolidação dos segmentos de transformação de plástico (tendo como principais atividades a produção de descartáveis, embalagens e rótulos) e de fabricação de tintas e vernizes (que surgiu e cresceu impulsionada, principalmente, pelas demandas das indústrias cerâmica e plástica), ambos vinculados ao capital local.

A indústria de molduras também se destacou no período, formando nas cidades de Braço do Norte, Grão-Pará, Orleans e São Ludgero, o maior parque industrial da América do Sul, direcionando mais de 75% da sua produção para exportação (GOULARTI FILHO, 2007). Entre 2004 e 2006, a crise norte-americana e a consequente desvalorização do dólar, somadas à concorrência asiática, fizeram com que a produção sofresse uma queda considerável.

A Agroindústria também ganhou força a partir de meados da década de 1990. A Agroeliane Indústria de Alimentos S.A. (fundada na década de 1970 pelo grupo Eliane), foi vendida, em 1995, para a Seara Alimentos Ltda.; e, em 1997, foi fundada a Agroavícola Vêneto Ltda., em Nova Veneza (Agrovêneto S.A., a partir de 2008). Em 2005, em Morro Grande, foi fundada a Tramonto Agroindustrial S.A. Atualmente, as três agroindústrias são controladas pelo grupo JBS S.A. Ainda no segmento agroindustrial, destaca-se a produção de arroz e fumo e, em menor medida, de mel.

A indústria metalmecânica manteve a mesma dinâmica do período anterior, atendendo as demandas regionais. Algumas empresas que se especializaram na fabricação de peças, máquinas e equipamentos conseguiram ampliar seu mercado tanto em nível nacional como internacional, porém, boa parte da produção continuou destinada à região (GOULARTI FILHO, 2005).

O Quadro 2 apresenta algumas das principais empresas, sediadas no sul de Santa Catarina e seus respectivos setores de atuação.

Quadro 3 – Principais empresas exportadoras do sul de Santa Catarina

Empresa	Setor
Alliance One Brasil Exportadora de Tabacos Ltda.	Agroindustrial
Apis Nativa Agroindustrial Exportadora Ltda.	Agroindustrial
Cooperativa Agroindustrial Cooperja	Agroindustrial
JBS S.A.	Agroindustrial
JTI Processadora de Tabaco do Brasil Ltda.	Agroindustrial
Minamel Agroindústria Ltda.	Agroindustrial
Cecrisa Revestimentos Cerâmicos S.A.	Cerâmico
Cerâmica Elizabeth Sul Ltda.	Cerâmico
Eliane S.A.	Cerâmico
Moliza Revestimentos Cerâmicos Ltda.	Cerâmico
Pisoforte Revestimentos Cerâmicos Ltda.	Cerâmico
Tractebel Energia S. A.	Energia
Indústria de Molduras Moldurarte Ltda.	Madeireiro
Alcoa Alumínio S.A.	Metalmecânico
Icon S.A.	Metalmecânico
Industrial Pagé Ltda.	Metalmecânico
Librelato S.A.	Metalmecânico
Metalúrgica DS Ltda.	Metalmecânico
Plasson do Brasil Ltda.	Metalmecânico
Canguru Plásticos Ltda.	Plástico
Copobras S.A.	Plástico
Plaszom Zomer Indústria de Plásticos Ltda.	Plástico
Anjo Química do Brasil Ltda.	Químico
Colorminas Colorífico e Mineração S.A.	Químico
Esmalglass do Brasil Ltda.	Químico
Farben S.A.	Químico
Fertilizantes Santa Catarina Ltda.	Químico
Manchester Química do Brasil S.A.	Químico
Resicolor Indústria de Produtos Químicos Ltda.	Químico
Smalticeram Unicer do Brasil Ltda.	Químico
Torrecid do Brasil Ltda.	Químico
Indústria e Comércio de Confecções La Moda Ltda.	Vestuário

Fonte: Elaboração própria (2016).

A Tabela 6 apresenta o desempenho das principais atividades da indústria catarinense, no período entre 1950 e 2010, evidenciando alguns dos pontos levantados anteriormente: i) redução na produção de carvão e de calçados, a partir de 1990, com maior impacto na indústria calçadista; ii) aumento da produção de descartáveis plásticos, a partir da de 1995; iii) aumento constante do número de empresas da indústria metalmecânica, em decorrência da sua posição de suporte às demais indústrias; iv) aumento na produção das indústrias cerâmica e do vestuário, que mesmo passando por dificuldades, no início dos anos 1990, conseguiram manter suas posições, dando respostas rápidas às dificuldades enfrentadas.

Tabela 6 – Desempenho das principais atividades industriais da região sul de Santa Catarina – 1950/2010

Ano	Carvão (ROM/t.)	Cerâmica (mil/m²)	Calçados (mil/pares)	Vestuário (mil/peças)	Descartáveis (t.)	Metalmecânico (empresas)
1950	1.005.174	...	-	-	-	-
1955	1.325.512	...	88	-	-	-
1960	1.436.398	1.608	450	20	-	-
1965	2.240.140	2.146	520	120	-	15
1970	3.506.314	4.313	825	640	-	30
1975	5.006.275	15.715	1.500	1.150	1.740	60
1980	13.167.950	23.951	3.840	3.340	3.079	120
1985	19.781.089	45.053	10.800	12.950	4.202	180
1990	7.484.098	58.954	8.500	30.500	8.620	200
1995	6.751.758	79.292	8.563	49.000	29.549	220
2000	6.639.019	85.613	1.215	56.000	55.000	250
2005	7.808.680	75.168	*1.050	*62.500	*58.000	324
2010	6.278.327	83.890	*1.295	*70.000	*62.000	406

Fonte: Goularti Filho (2007); Sindiceram (2015); Siecesc (2015).
Nota: *valores estimados com base nos anos anteriores.

Além do desempenho das principais atividades industriais do sul de Santa Catarina, abre-se espaço para apresentar os números referentes ao comércio internacional, por se entender que grande parte das cargas que circulam pela ferrovia, com destino ao porto e vice-versa, tem o exterior como destino ou origem.

No que diz respeito ao comércio internacional, nos últimos 15 anos (2000–2014), período em que ocorreram as tentativas de

reintegração entre porto e ferrovia, a mesorregião sul foi responsável por aproximadamente 10% das exportações e 14% das importações do estado de Santa Catarina, considerando o peso das mercadorias (BRASIL, 2016).

Desagregando estes números, em grupos de mercadorias, elaborou-se a Tabela 7, que apresenta os valores acumulados no período, para as movimentações realizadas nos sentidos de exportação e importação e sua representação percentual em relação ao montante total. Para as informações anuais, verificar, respectivamente, os Apêndices I e J.

Tabela 7 – Exportações e importações sul catarinenses (mil/t.) – 2000–2014 (acumulado)

Grupo de mercadorias	Exportações	%	Importações	%
Produtos minerais	30,7	0%	1.545,9	21%
Produtos de madeira	223,1	3%	8,1	0%
Metais	67,6	1%	345,3	5%
Artigos de pedra e outros materiais	5.222,0	65%	260,7	3%
Artigos de papel	4,3	0%	27,8	0%
Produtos de origem animal e vegetal*	1.513,1	19%	1.635.3	22%
Calçados, chapéus e semelhantes	1,8	0%	0,3	0%
Peles e couros de animais	1,5	0%	0,4	0%
Artigos Têxteis	1,0	0%	98,4	1%
Transportes	30,8	0%	4,4	0%
Máquinas	55,9	1%	54,2	1%
Metais preciosos	0,0	0%	0,0	0%
Produtos químicos	909,6	11%	3.013,0	41%
Instrumentos	0,0	0%	0,0	0%
Plásticos e borrachas	31,9	0%	414,8	6%
Artigos diversos	24,6	0%	1,9	0%
Artes e antiguidade	0,1	0%	0,0	0%
Total	8.118	100%	7.410	100%

Fonte: Brasil (2016).
Nota: *Inclui os grupos: derivados vegetais e animais; produtos de origem vegetal; produtos de origem animal e gêneros alimentícios.

Com relação às exportações, percebe-se a relevância do grupo **artigos de pedra e outros materiais** que, no acumulado do período, representou 65% de toda a movimentação regional, sendo os produtos cerâmicos equivalentes a 98% dessa movimentação. Como já exposto,

tamanha representatividade está relacionada ao fato da região Sul possuir um dos maiores polos cerâmicos nacionais e que destina média de ¼ da sua produção[30] ao mercado externo.

Em seguida, destaca-se a agroindústria, grupo **produtos de origem animal e vegetal**, que representou 19% do acumulado, sendo a maior representatividade referente às carnes e miudezas comestíveis de aves, que equivaleram a 61% da movimentação total do grupo. Essa representatividade é proveniente da consolidação da agroindústria na região, liderada, pelas empresas Agroeliane/Seara, Agrovêneto e Tramonto, todas com vocação exportadora[31] e, atualmente, sob o controle da JBS S.A.

A partir de 2006, também há um crescimento das exportações de fumo e derivados, proveniente da instalação de unidades de grandes indústrias fumageiras na região de Araranguá, entre elas as multinacionais *Alliance One International* e *Japan Tobacco International*. Também é possível perceber um crescimento nas exportações de arroz, no período entre 2011 e 2014, proveniente, em grande medida, da região que engloba os municípios de Forquilhinha, Meleiro, Jacinto Machado e Turvo, e que conta, entre outras empresas, com maior cooperativa orizícola do país, a Cooperja.

O grupo **produtos químicos**, também se destaca, representando 11% da movimentação acumulada no período. Seus principais produtos são os químicos inorgânicos (67%) e extratos tanantes e tintoriais (pigmentos, tintas, vernizes, corantes, etc.) (22%). Estes números se explicam por haver na região, um aglomerado de empresas fornecedoras de insumos para à indústria cerâmica (incluindo grandes grupos multinacionais como a Torrecid, a Smalticeram e a Esmalglass) e fabricantes de tintas e correlatos (como a Anjo Química, a Farben e a Resicolor).

Entre os principais grupos de mercadorias destinados à exportação, a ferrovia consegue captar cargas da cerâmica e algumas da indústria química. Com relação à agroindústria, não capta as cargas refrigeradas e congeladas (*reefer*), mas sim as cargas à granel, como o arroz, que podem ser conteinerizadas. É preciso considerar o limitador da distância, que faz com que muitas cargas sejam transportadas pelo modal rodoviário, como, por exemplo, as que são exportadas por outros

[30]Média do período 2000–2014, conforme números do Sindicato das Indústrias Cerâmicas de Criciúma e Região (SINDCERAM, 2015).

[31]Estima-se que, no período em questão, as três empresas exportaram cerca de 50% da sua produção.

portos nacionais ou têm como destino os países fronteiriços.

Referente às importações, os grupos mais representativos, considerando o total acumulado do período 2000–2014, foram: **produtos químicos**, com 41% e destaque para os fertilizantes e insumos para sua fabricação; **produtos de origem animal e vegetal**, com 22% e destaque para o trigo; e **produtos minerais**, com 21% e destaque para o sal e o coque.

No caso das cargas provenientes de importação, há de se ressaltar que possuem pouca representatividade na movimentação ferroviária, pois são destinadas, principalmente à Fertisanta e outras indústrias de fertilizantes localizadas em Imbituba, no caso dos fertilizantes e insumos para sua produção; e à CRB/Votorantim, no que se refere ao coque.

A Tabela 8 apresenta os valores acumulados, por continente, dos destinos das exportações e das origens das importações sul catarinenses, no período 2000–2014 (para informações anuais, verificar o Apêndice K).

Tabela 8 – Destinos das exportações e origens das importações do Sul Catarinense (mil/t.) – 2000–2014 (acumulado)

Continentes	Exportações	%	Importações	%
Ásia	1.423,3	18%	1.417,6	19%
América do Norte	2.571,1	32%	480,5	6%
América Central e Caribe	991,3	12%	0,7	0%
América do Sul	1.646,1	20%	4.152,0	56%
Oceania	73,5	1%	7,7	0%
África	556,9	7%	411,8	6%
Europa	853,6	10%	940,1	13%
Total	8.118	100%	7.410	100%

Fonte: Brasil (2016).

Com relação às exportações, observa-se um fluxo bem distribuído entre os continentes, com destaque para a América do Norte (32%), América do Sul (20) e Ásia (18). A América do Norte é o principal destino das exportações de cerâmica e a Ásia das carnes e miudezas comestíveis de aves. Nas importações, a América do Sul representa mais da metade do fluxo movimentado (56%), sendo seguido pela Ásia (19%) e pela Europa (13%). Os valores apresentados foram convertidos em um mapa, apresentado no Apêndice L.

Uma vez demonstrados os valores do comércio internacional

realizado pelas empresas sul catarinenses, julgou-se interessante verificar o quanto eles representaram na movimentação do porto de Imbituba. Para tal foi elaborado o Apêndice M, que abrange o período compreendido entre 1997 e 2014[32].

Percebe-se que as exportações regionais representaram média de 20% da movimentação total do porto de Imbituba, enquanto as demais regiões de Santa Catarina foram responsáveis por 12% e as demais Unidades Federativas brasileiras por 68%[33] da movimentação portuária.

Mesmo em comparação com o estado de Santa Catarina (32%), as demais Unidades Federativas possuem movimentação expressiva em Imbituba (68%), situação que está relacionada à sua área de abrangência, formada ainda no início da década de 1990, com os arrendamentos dos terminais; bem como com a busca das empresas por portos menos congestionados e operações logísticas menos onerosas para escoar suas mercadorias (como no caso dos carregamentos de soja, oriundos do centro-oeste brasileiro, recentemente embarcados em Imbituba).

Referente às importações, os números apresentados foram mais nivelados, sendo: região sul, 28%; demais regiões de Santa Catarina, 32%; e demais estados brasileiros, 40%. A participação mais expressiva da região sul, nas importações, é fruto da sua diversificação econômica, onde as indústrias utilizam matérias-primas e máquinas importadas em seus processos produtivos. Ademais, existem terminais especializados na movimentação de cargas provenientes de importação, como o TGS e o Terfer.

Visto a participação do Sul, nas exportações realizadas pelo porto de Imbituba, procurou-se verificar quais são as vias mais utilizadas pelas empresas da região, sendo os números anuais, para o período 1997–2014, apresentados no Apêndice N.

Percebe-se que, no acumulado do período, 12% da movimentação regional foi realizada pelo porto de Imbituba; 40% pelo porto de Itajaí; 19% pelo porto de São Francisco do Sul; e 29% por outros portos nacionais, terminais de uso privado (exemplo, Itapoá e Navegantes) e vias de transporte (principalmente, a rodoviária).

Mesmo estando localizado na região sul, o porto de Imbituba

---

[32]O sistema AliceWeb não disponibiliza os valores, por município, para os anos anteriores a 1997.

[33]Sendo: São Paulo, 32%; Rio Grande do Sul, 18%; Paraná, 8%; Mato Grosso, 8%; e outras Unidades Federativas, 2% (BRASIL, 2015).

apresenta o menor percentual, se comparado com as demais estruturas portuárias do estado e demais vias utilizadas para a exportação de mercadorias. Existem múltiplos motivos, que auxiliam a entender a baixa participação do porto de Imbituba nas exportações sul catarinenses: as empresas exportadoras buscam serviços de terminais especializados, maior facilidade de liberação de cargas em operações como o Redex, linhas de navegação de longo curso, menor custo de transporte, entre outras vantagens financeiras e operacionais.

Por outro lado, nas importações, o porto de Imbituba foi a principal via utilizada pelas empresas da região, correspondendo a 60% da movimentação acumulada no período, enquanto o porto de Itajaí representou 11%; o de São Francisco do Sul, 4% e os demais portos nacionais, terminais de uso privado e vias de transporte, representaram 25% da movimentação realizada pela região sul (os valores anuais são apresentados no Apêndice O). A maior movimentação por Imbituba se justifica pelo fato das indústrias sul catarinenses importarem matérias-primas e máquinas.

Diante do exposto, pode-se constatar que a diversificação econômica sul catarinense, por mais que tenha resultado na formação de polos nacionais, alguns com destaque internacional, como o cerâmico, o calçadista e o moldureiro, não foi capaz de restabelecer a relação porto–ferrovia, no período que sucedeu a crise e reestruturação do complexo carbonífero.

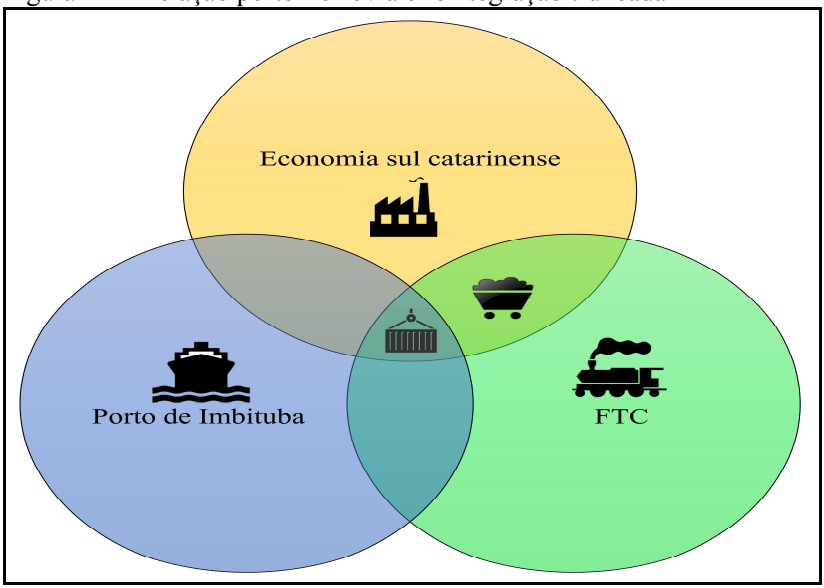
Durante toda a década de 1990, as indústrias da região, que exportaram por Imbituba, enviaram suas cargas pelas rodovias, descartando a ferrovia, que continuou transportando o carvão. Mesmo com a reestruturação do complexo carbonífero e com a queda da produção do mineral, o fluxo gerado pela sua produção ainda era alto, proporcionando à ferrovia, obter rendimentos com a sua movimentação.

Com exceção da cerâmica, as demais indústrias não foram capazes de gerar um fluxo de cargas que pudesse reintegrar as modalidades de transporte (Figura 14), **caracterizando a diversificação econômica regional, no que tange a relação porto–ferrovia, como de baixo fluxo e desintegradora**.

A cerâmica, mesmo havendo se fixado como a nova especialização regional e possuindo um alto fluxo de produção, caracterizando-se como potencial integradora, não foi capaz de restabelecer, de forma plena, relação porto–ferrovia. Como visto, as primeiras iniciativas de reintegração entre porto e ferrovia estiveram relacionadas ao setor cerâmico, nos anos de 2004 (com o transporte de paletes) e de 2006 (com o estabelecimento dos

terminais intermodais e o transporte de contêineres), e ocorreram de forma truncada.

Figura 14 – Relação porto–ferrovia e reintegração truncada



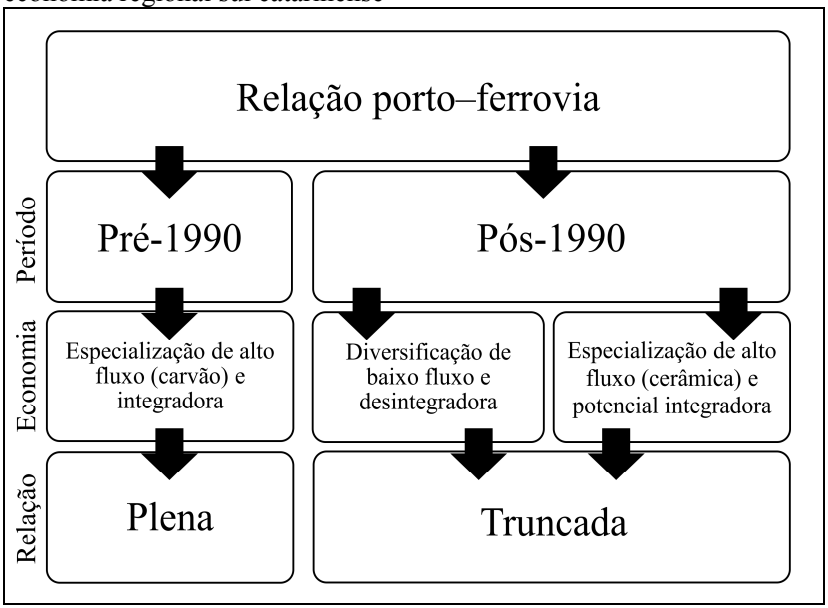
Fonte: Elaboração própria (2016).

Neste caso, a incapacidade de acumulação regional interferiu na retomada plena da integração entre porto e ferrovia, corroborando a afirmação de Marx (1991) que, em primeira instância, subordina o transporte (circulação) à produção, para em seguida, colocá-los em uma relação de interdependência, na qual o transporte, ao mesmo tempo em que é acelerado pelo desenvolvimento da produção, também o acelera.

Todavia, quando se fala em incapacidade de acumulação regional, é importante ressaltar que não se está desqualificando a produção sul catarinense ou classificando-a como insignificante, mas sim, fazendo menção à produção que pode ser captada pelo transporte ferroviário, proporcionando assim a reintegração plena entre porto e ferrovia.

Em suma, a ideia central apresentada neste estudo pode ser sintetizada na Figura 15, que permite observar os dois períodos distintos da relação porto–ferrovia no sul de Santa Catarina, sendo: anterior e posterior à 1990.

Figura 15 – Síntese da relação porto–ferrovia inserida no contexto da economia regional sul catarinense



Fonte: Elaboração própria (2016).

O primeiro período apresenta a relação plena, pautada na especialização econômica regional (integradora), enquanto o segundo remete à relação truncada, proveniente da diversificação econômica (desintegradora).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A relação porto–ferrovia, no sul de Santa Catarina, não iniciou da forma esperada, tendo a empresa mineradora inglesa, organizada pelo Visconde de Barbacena, enfrentado problemas para extrair o carvão catarinense. Apenas um carregamento do mineral foi transportado, entre a inauguração da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (1884) e o estabelecimento das primeiras companhias mineradoras, no contexto da Primeira Guerra Mundial (1917), obrigando a "ferrovia do carvão", a sobreviver do transporte de produtos agrícolas e de passageiros, e colocando o porto de Imbituba em condição de abandono.

Contudo, as conjunturas nacional e internacional, influenciaram diretamente nas atividades carboníferas sul catarinenses e, consequentemente, na relação porto–ferrovia. Acontecimentos como a Primeira Guerra Mundial, a crise pós-1929, a Segunda Guerra Mundial, o processo de industrialização, a implantação da siderurgia no Brasil e o choque do petróleo, impulsionaram a formação e a expansão do complexo carbonífero catarinense que, no seu auge, contava com diversas companhias carboníferas, um lavador de carvão, uma usina termoelétrica e uma indústria carboquímica, além do porto de Imbituba e da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina.

Este complexo, em grande medida, foi incentivado e financiado pelo Estado brasileiro, que figurava também como seu principal cliente, pois controlava a Companhia Siderúrgica Nacional e a Indústria Carboquímica Catarinense. O incentivo se deu, principalmente, por meio das diversas leis sancionadas em prol da mineração e da siderurgia (principal atividade consumidora do carvão) e o financiamento, deu-se pelos investimentos na ferrovia, nos portos e nas outras unidades componentes do complexo.

Com a formação e a expansão do complexo carbonífero, a região sul passou a possuir uma economia especializada, sendo as atividades carboníferas o seu principal indutor de investimento e renda e, consequentemente, do desenvolvimento regional. Contudo, mesmo possuindo uma especialização econômica, a partir de meados da década de 1940, a região iniciou uma trajetória de diversificação da economia, com o surgimento de diversas indústrias, algumas de destaque nacional e internacional como a cerâmica, a calçadista, a do vestuário e a moldureira, entre outras, que, ao decorrer dos anos foram se desenvolvendo e se consolidando.

Mesmo com o desenvolvimento dessas outras indústrias, porto e ferrovia tinham no carvão o principal fluxo de transporte. O complexo

carbonífero gerava um fluxo alto e contínuo de cargas que, por suas características físicas (granel mineral) era adequado ao transporte ferroviário. Assim sendo, a ferrovia transportava o carvão até o porto, que se encarregava de enviá-lo para os demais estados brasileiros onde estavam localizadas as empresas, principalmente as siderúrgicas, que o consumiam.

A relação porto–ferrovia era, portanto, pautada em uma especialização econômica capaz de proporcionar um alto fluxo de cargas, que integrava, de forma plena, ambas as modalidades de transporte e justificava a realização dos investimentos. Porto e ferrovia obtinham rendimentos operando o carvão e não se interessavam em diversificar suas operações, captando cargas das demais indústrias.

Entretanto, as reformas neoliberais do início da década de 1990 trouxeram consigo dificuldades ao complexo carbonífero. A desestatização e o fechamento de algumas das suas unidades, a retirada dos subsídios de extração e frete de carvão e a liberação da importação, desobrigando as siderúrgicas a consumirem o carvão nacional, contribuíram para a desintegração do complexo.

No que diz respeito à relação porto–ferrovia, esse cenário fez com que, "da noite para o dia", o porto de Imbituba perdesse os seus principais fluxos de carga, enquanto a ferrovia continuou operando o carvão, "limitada" a trafegar no trecho entre as minas e a termoelétrica. Essa situação ocasionou o rompimento da relação secular, entre a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina e o porto de Imbituba.

Nesse momento, o porto iniciou um processo de reestruturação, buscando captar novas cargas e superar a crise recém-instaurada. O fato da economia regional estar diversificada facilitou a captação de cargas da indústria cerâmica e moldureira, por exemplo. Porém, o porto também passou a movimentar cargas de outros estados como São Paulo e Rio Grande Sul, devido a instalação de terminais arrendados à iniciativa privada e a ampliação da sua área de abrangência.

O porto apresentou uma "rápida" resposta à crise, entretanto, a sua gestão (Companhia Docas de Imbituba) tomou algumas decisões que prejudicaram, em certa medida, as operações, como, por exemplo, os aumentos consecutivos e arbitrários das tarifas, que resultaram na fuga de clientes e armadores. Com as tarifas elevadas as empresas passaram a buscar portos onde pudessem obter menores custos e, por sua vez, sem cargas para transportar, os armadores que atracavam em Imbituba, migraram para outros portos em busca de melhores contratos. Essa situação ocasionou a paralisação do embarque de contêineres em

Imbituba.

Em 2004, os problemas financeiros da Companhia Docas de Imbituba se agravaram e o comando acionário foi transferido, das famílias Lage e Catão, para um grupo paulista. A partir de então, o novo controlador passou a buscar novos contratos e parcerias. Com o restabelecimento das linhas de navegação, o porto reiniciou o transporte de contêineres e, pela primeira vez, desde 1990, a ferrovia retornou a ingressar na zona portuária, dessa vez, transportando paletes da indústria cerâmica. Em seguida, no ano de 2006, os paletes deram lugar aos contêineres.

O porto de Imbituba sofreu uma profunda alteração no seu perfil, passando de um porto graneleiro especializado (monopropósito) para multipropósito. Ademais, converteu-se de porto embarcador/exportador para desembarcador/importador. Essa alteração de perfil ocorreu devido à necessidade de ampliar as operações e captar novas cargas, e foi resultado das mudanças estruturais ocasionadas, principalmente, pelos investimentos realizados pelos arrendatários dos terminais e pelos governos federal e estadual. Contudo, embora possuindo condições naturais favoráveis e bem estruturado, devido aos investimentos realizados em infraestrutura e superestrutura, permitindo movimentar cargas variadas, Imbituba não se configurou como a principal opção das empresas exportadoras sul catarinenses, perdendo em participação, no tocante à movimentação regional, para os portos de Itajaí e São Francisco do Sul.

Por sua vez, a ferrovia, concessionada à iniciativa privada em 1996, permaneceu transportando o carvão e, entre 2004 e 2006, passou a diversificar sua operação, com a abertura de um terminal intermodal na cidade de Criciúma. O novo negócio, entretanto, não foi duradouro. Mesmo o terminal focando na indústria cerâmica, principal atividade econômica da região, os contêineres eram poucos e os armadores logo cancelaram as suas escalas em Imbituba. Entre 2006 e 2011, o Criciúma Terminal Intermodal não conseguiu operar de forma contínua: abriu em 2006, fechou em 2007, reabriu em 2010 e voltou a fechar em 2011.

Durante a operação do CTI, a ferrovia operou o transporte de contêineres muito abaixo da sua capacidade. Posteriormente, em 2013, atenta às novas oportunidades no porto de Imbituba, com a concessão ao governo do estado de Santa Catarina e os investimentos do grupo Santos Brasil, entre outros, a Ferrovia Tereza Cristina, em sociedade com outras empresas, voltou a investir na abertura de um terminal: o Terminal Intermodal Sul. Nessa nova fase, a movimentação foi superior a todos os anos anteriores, criando uma expectativa positiva para que a

relação porto–ferrovia, possa se consolidar. Em contrapartida, o carvão ainda representa 99% de todo o transporte realizado pela ferrovia.

Desse modo, pode-se verificar que, após a crise do complexo carbonífero, as novas indústrias não foram capazes de gerar um fluxo de cargas capaz de reintegrar a relação porto–ferrovia, ou seja, a diversificação econômica da região assumiu um caráter desintegrador no que tange à relação porto ferrovia. Nem mesmo a indústria cerâmica, nova especialização econômica regional, que possuía alto fluxo de cargas e se postulava como potencial integradora das modalidades de transporte conseguiu desatar as amarras da relação porto–ferrovia, que se deu de forma truncada.

Assim sendo, pensando a logística de forma integrada, como um elemento determinado e determinante do desenvolvimento regional, essa relação truncada, entre porto e ferrovia, não figurou como um problema. **Havia a oferta do transporte ferroviário, mas a demanda era baixa. A oferta estava à frente da demanda.** A distância entre as plantas produtivas e o porto e o perfil das mercadorias produzidas, aliados ao alcance da integração produtiva e a articulação comercial da economia sul catarinense que possuem abrangência mesorregional (sul do Brasil), fizeram com que o uso da ferrovia e até mesmo do porto, fossem descartados em prol do modal rodoviário.

Do ponto de vista empresarial essa relação truncada também não se configurou como um problema, uma vez que, no período pós-1990, o porto buscou e continua buscando soluções para ampliar suas operações em outros mercados e a ferrovia se mantém com o transporte do carvão, embora haja o transporte de um modesto número de contêineres. Portanto, ambos operam obtendo rendimentos, de forma independente, embora haja integração, e continuam buscando soluções para resolver seus problemas imediatos e ampliar a sua capacidade de acumulação.

Acrescenta-se ainda, que os investimentos na extensão da malha ferroviária, ligando a Ferrovia Tereza Cristina à malha nacional, bem como no desenvolvimento da navegação de cabotagem e na estrutura do porto de Imbituba e do Terminal Intermodal Sul, podem colaborar para o restabelecimento pleno da relação porto–ferrovia na região sul catarinense. Porém, devem ser realizados sem perder de vista o aspecto econômico/produtivo, pois somente um alto fluxo de cargas será capaz de sustentar a estrutura de transporte e justificar os investimentos realizados.

REFERÊNCIAS

ABREU, S. F. **A riqueza mineral do Brasil.** São Paulo: Companhia Nacional, 1937.

ANDERSON, P. Balanço do neoliberalismo. In: SADER, E.; GENTILI, P. (Orgs.) **Pós-neoliberalismo**: as políticas sociais e o Estado democrático. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995. p. 9-23.

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

AVÉ-LALLEMANT, R. **Viagem pelo sul do Brasil no ano de 1858**. Rio de Janeiro: INL, 1953.

BOSSLE, O. P. **Henrique Lage e o desenvolvimento sul catarinense**. 1979. 123 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1979.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Anuários Estatísticos**: 2001-2014. Brasília: ANTAQ, 2002-2015. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/Estatisticas_Anuarios.asp>. Acesso em: 28 fev. 2015.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestre. **Relatórios anuais**: 2002-2013. Brasília: ANTT, 2003-2014. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4994/Relatorios.html#lista>. Acesso em: 28 fev. 2015.

BRASIL. Decreto n. 2.737, de 6 de fevereiro de 1861. Aprova o contrato celebrado com o Visconde de Barbacena, para lavrar as minas de carvão de pedra nas margens do Passa-Dois, Distrito da Laguna, na Província de Santa Catarina. **Coleção de Leis do Império do Brasil - 1861**, p. 90-91, v. 1. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1861. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18476/colleccao_leis_1861_parte2.pdf?sequence=2>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Decreto n. 2.450, de 24 de setembro de 1873. Concede subvenção quilométrica ou garantia de juros às Companhias que construírem estradas de ferro, na conformidade da Lei n. 611 de 26 de junho de 1852. **Coleção de Leis do Império do Brasil - 1873**, p. 386-

387. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1873. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18605/colleccao_leis_1873_parte1.pdf?sequence=1>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Decreto n. 5.774, de 21 de outubro de 1874. Concede durante 30 anos fiança de garantia de juros de 7 % ao ano para o máximo capital de 3.300:000$000, destinado à construção da estrada de ferro denominada de D. Thereza Christina na Província de Santa Catarina**. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1874**, p. 1092-1096, v. 2. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18606/colleccao_leis_1874_parte1.pdf?sequence=1>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Decreto n. 6.343, de 20 de setembro de 1876. Autoriza a Companhia da Estrada de ferro Thereza Christina a funcionar no Império. **Coleção de Leis do Império do Brasil - 1876**, p. 1022, v. 2. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18659/colleccao_leis_1876_parte2.pdf?sequence=2>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Decreto n. 7.930, de 4 de dezembro de 1880. Concede permissão ao Visconde de Barbacena para explorar carvão de pedra nas cabeceiras do rio Tubarão, na Província de Santa Catarina. **Coleção de Leis do Império do Brasil -** 1880, p. 877-878, v. 1. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18669/colleccao_leis_1880_parte2.pdf?sequence=2>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Decreto n. 8.856, de 19 de janeiro de 1883. Autoriza a The Tubarão (Brasilian) Coal Mining Company Limited para funcionar no Império. **Coleção de Leis do Império do Brasil - 1883**, p. 134-163, v. 1. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1884. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18646/colleccao_leis_1883_parte2.pdf?sequence=2>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Decreto n. 3.316, de 16 de agosto de 1917. Autoriza o Poder Executivo a amparar e fomentar a produção nacional e dá outras providencias. **Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil - 1917**, p. 140-141, v. 1. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18781/collecca

o_leis_1917_parte1.pdf?sequence=1>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Decreto n. 12.943, de 30 de março de 1918. Institui favores em proveito da indústria de extração e beneficiamento de carvão mineral. **Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil - 1918**, p. 198-199, v. 2. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18783/colleccao_leis_1918_parte2.pdf?sequence=2>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Decreto n. 4.801, de 9 de janeiro de 1924. Autoriza o Poder Executivo a amparar a exploração industrial siderúrgica e carbonífera existente e dá outras providencias. **Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil - 1924**, p. 71-73, v. 1. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1925. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/19122/colleccao_leis_1924_parte1.pdf?sequence=4>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Decreto n. 1.828, de 21 de julho de 1937. Eleva de 10 para 20% a quota obrigatória de consumo do carvão nacional, de que trata o art. 2º do decreto n.º 20.089, de 9 de junho de 1931, devendo esse combustível ser entregue aos consumidores devidamente beneficiado ou lavrado. **Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil - 1937**, p. 45, v. 2. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18862/colleccao_leis_1937_parte2.pdf?sequence=2>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Decreto-Lei n. 2.667, de 3 de outubro de 1940. Dispõe sobre o melhor aproveitamento do carvão nacional. **Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil - 1940**, p. 19-22, v. 7. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1941. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18863/colecao_leis_1940_parte2.pdf?sequence=2>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Decreto n. 20.089, de 9 de junho de 1931. Regula as condições para o aproveitamento do carvão nacional. **Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil - 1931**, p. 396-398, v. 2. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18845/colleccao_leis_1931.pdf?sequence=1>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Lei n. 8.029, de 12 de abril de 1990. Dispõe sobre a extinção e dissolução de entidades da Administração Pública Federal e dá outras providências. **Coleção de Leis do Brasil - 1990**, p. 768-779 v. 2. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1990a. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/19320/colecao_leis_1990.pdf?sequence=1>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Lei n. 8.031, de 12 de abril de 1990. Cria o Programa Nacional de Desestatização, e dá outras providências. **Coleção de Leis do Brasil - 1990**, p. 782-793, v. 2. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1990b. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/19320/colecao_leis_1990.pdf?sequence=1>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatório do ano de 1864, apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 3ª Sessão da 12ª Legislatura**. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1865. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1949/000208.html>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatório da Ferrovia D. Thereza Christina apresentado por João Carlos Greenhalgh ao ministro José Antônio de Saraiva no 1º semestre de 1881**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1967/000822.html>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Estado de Santa Catarina**: Relatório apresentado ao General Francisco Glicério, Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas por Fabio Hostilio de Moraes Rego, Gonzaga de Campos, João Caldeira d 'Alvarenga Messeder. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. Disponível em: <https://archive.org/details/estadodesantaca00brazgoog>. Acesso em: 18 nov. 2014.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior via Internet**: AliceWeb. 2015. Disponível em: <http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>. Acesso em: 10 dez. 2015.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Balança comercial**. 2016. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br//sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1076>. Acesso em: 02 jan. 2016.

BRASIL. Ministério dos Negócios do Império. **Relatório do ano de 1840, apresentado à Assembleia Geral Legislativa na Sessão ordinária de 1841, pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios do Império, Candido José de Araújo Viana**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1841. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1711/000021.html>. 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.

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

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Contrato de concessão da Malha Tereza Cristina**. Brasília, 1997.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Departamento de Portos. **Anuário Estatístico Portuário – 2000**. Brasília: MT, 2001.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Ministério da Defesa. **Plano Nacional de Logística e Transportes**. Brasília: MT/MD, 2007.

BRASIL. Rede Ferroviária Federal S.A. Departamento de Estatística e Documentação. **Anuários Estatísticos**. Rio de Janeiro: RFFSA, 1961-1990.

BRASIL. Rede Ferroviária Federal S.A. Superintendência Regional de Tubarão. **Relatório anual**: 1990. Tubarão: SR-9, 1991.

BRASIL. Rede Ferroviária Federal S.A. Superintendência Regional de Tubarão. **Relatórios anuais:** 1990-1996. Tubarão: SR-9, 1991-1997.

BRASIL. Secretaria de Portos da Presidência da República. **Plano mestre:** Porto de Imbituba. Florianópolis: UFSC, 2012.

CANO, W. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. 3 ed. São Paulo: Hucitec, 1990.

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, 1946.

COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA. **ADPORT n. 839/95**. Imbituba: CDI, 1995.

COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA. **Relatório de tomada de contas do ano de 2008**. Imbituba: CDI, 2008.

COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA. **Laudo de avaliação**: Avaliação da Cia Docas de Imbituba e da Zimba Operadora Portuária e Logística S.A. - 2011. Imbituba: CDI/Banco Fator, 2011.

COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA. **Movimentação histórica de cargas no porto de Imbituba**. Imbituba: CDI, 2012.

COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA. **História**. 2015. Disponível em: <http://www.cdiport.com.br/porto/historia.htm>. Acesso em: Acesso em: 05 set. 2015.

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

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Plano CNT de transporte e logística**: 2014. Brasília: CNT, 2014.

CSAV. **Serviço Conosur:** escala Imbituba**.** 2014. Disponível em: <http://www.csav.com/pt/news/paginas/imbituba-call-conosur-servic.aspx>. Acesso em: 01 abr. 2015.

ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA. **Relatório da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina referente ao exercício de 1942.** Tubarão: EFDTC, 1943.

FERROVIA TEREZA CRISTINA. **FTC inicia transporte de contêineres**. 2006. Disponível em: <http://ftc.com.br/noticias/ftc-inicia-transporte-de-conteineres>. Acesso em: 01 abr. 2015.

FERROVIA TEREZA CRISTINA. **FTC retoma transporte para o Porto de Imbituba**. 2009. Disponível em: <http://ftc.com.br/noticias/ftc-retoma-transporte-para-o-porto-de-imbituba>. Acesso em: 01 abr. 2015.

FERROVIA TEREZA CRISTINA. **Ferrovia Tereza Cristina**. Tubarão: FTC, 2012.

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.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA. Companhia Docas e Santos Brasil anunciam dragagem emergencial do Porto de Imbituba. **Infralog**, Florianópolis, n. 340, 18 dez. 2008. Disponível em: <http://app.fiescnet.com.br/aplic/fiesc/informe.nsf/InformeAtual/6ccfbad8995a60488325751c005edcec?OpenDocument&ExpandSection=4>. Acesso em: 05 abr. 2015.

FILGUEIRAS, L. **Neoliberalismo e crise na América Latina**: o caso de Brasil. Buenos Aires: CLACSO, 2003.

GOULARTI FILHO, A. Diversificação produtiva no sul de Santa Catarina: uma contribuição à história econômica regional. In: GOULARTI FILHO, A. (Org.). **Ensaios sobre a economia sul catarinense II**. Criciúma: UNESC, 2005. p. 13-28.

GOULARTI FILHO, A. **Formação econômica de Santa Catarina**. 2. ed. Florianópolis: Ed. UFSC, 2007.

GOULARTI FILHO, A. Desenvolvimento regional em Santa Catarina: uma interpretação alternativa. In: MANSUR, C.; THEIS, I. M. (Org.). **Desenvolvimento regional**: abordagens contemporâneas.

Blumenau: Edifurb, 2009. p. 167-178.

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

GOULARTI FILHO, A.; 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.

GOULARTI FILHO, A.; MORAES, F. F. O porto carvoeiro na formação do complexo carbonífero catarinense: a disputa entre Laguna e Imbituba. **Estudios Históricos**, Uruguai, n. 11, dez. 2013.

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.

KAMAYURÁ, U. Advocacia Geral da União. **AGU assegura o direito da União de controlar porto de Imbituba/SC**. 2013. Disponível em: <http://www.agu.gov.br/page/content/detail/id_conteudo/225341>. Acesso em 07 mar. 2015.

KROETZ, L. R. **As estradas de ferro de Santa Catarina:** 1910-1960. 1975. 141 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1975.

MARX, K. **O capital**: crítica da economia política. Rio de Janeiro: Bertand do Brasil, 1991.

MERCOSUL LINE. **Nova escala em Itajaí:** mudança de escalas na costa brasileira. 2011. Disponível em: < http://www.mercosul-line.com.br/areacliente_ComunicadosaoCliente.php?id_nota=25&nt=1> . Acesso em: 01 abr. 2015.

NASCIMENTO, D. **As curvas do trem**: a presença da estrada de ferro no sul de Santa Catarina (1880-1975), cidade, modernidade e vida urbana. Criciúma: Editora UNESC, 2004.

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

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

NOVA linha de contêineres no porto de Imbituba acelera dragagem. **O Grande Jornal**, Imbituba, ano 3, n. 109, 17 ago. 2012, p. 6. Edição bissemanal.

NOVO cais com 660 m será inaugurado em novembro. **Revista Porto Sul**, Tubarão, ano 2, n. 9, out./nov. 2011, p. 15.

OPEN MARKET. **Terminal Intermodal Sul.** 2015. Disponível em: <http://www.opmarket.com.br/pt-br/noticia/tis_terminal_intermodal_sul-6>. Acesso em: 26 jan. 2015.

PAULA, D. A. de. **Fim de linha**: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974. 2000. 356 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000.

RAIMUNDO, M. da C. M. B. **O Estado na criação, crise e reestruturação do porto de Imbituba (SC)**. 2005. 118 f. Dissertação (Mestrado em Educação e Cultura) – Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2005.

RIBEIRO, C. A. C. **Henrique Lage e a companhia nacional de navegação Costeira**: a história da empresa e sua inserção social (1891-1942). 2007. 337 f. Tese (Doutorado em História Social) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

SANTA CATARINA. **Fala que o presidente da província de Santa Catarina, Dr. João José Coutinho, dirigiu à Assembleia Legislativa Provincial no ato da abertura de sua sessão ordinária em 1º de março de 1857**. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e C., 1857. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/944/000028.html>. Acesso em: 18 nov. 2014.

SANTA CATARINA. **Relatório do presidente da província de Santa Catarina, Francisco Carlos de Araújo Brusque, apresentado à Assembleia Legislativa Provincial na 1ª sessão da 10ª legislatura.** Rio de Janeiro: Typ. do Correio Mercantil, 1860. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/947/000035.html>. Acesso em: 18 nov. 2014.

SANTA CATARINA. **Relatório apresentado pelo 2º vice-presidente da Província Manuel do Nascimento da Fonseca Galvão ao presidente André Cordeiro de Araújo Lima, em janeiro de 1870**. Cidade do Desterro: Typ. de J. J. Lopes, 1870. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u917/000017.html>. Acesso em: 18 nov. 2014.

SANTA CATARINA. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa da província de Santa Catarina na 1ª sessão de sua 26ª legislatura pelo presidente, Dr. Francisco José da Rocha, em 21 de julho de 1886**. Desterro: Typ. do Conservador, 1886. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/971/000175.html>. Acesso em: 18 nov. 2014.

SANTA CATARINA. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial de Santa Catarina na 2ª sessão de sua 26ª legislatura, pelo presidente, Francisco José da Rocha, em 11 de outubro de 1887**. Rio de Janeiro, Typ. União de A.M. Coelho da Rocha & C., 1888. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/972/000354.html>. Acesso em: 18 nov. 2014.

SANTOS, M. A. dos. **Crescimento e crise na região sul de Santa Catarina**. 186 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1995.

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-imbituba-inicia-operacoes-com-porteineres>. Acesso em: 13 ago. 2014.

SANTOS BRASIL. **Galeria de fotos**. 2015. Disponível em: <http://www.santosbrasil.com.br/pt-br/unidades-de-negocios/tecon-imbituba/galeria-de-fotos>. Acesso em: 20 dez. 2015.

SCPAR administrará o porto de Imbituba pelos próximos 23 anos. **Popular Catarinense**, Imbituba, ano 14, n. 1598, 16 set. 2014, p. 4.

Geral.

SCPAR PORTO DE IMBITUBA. **Operadores portuários.** 2014. Disponível em: <http://www.portodeimbituba.com.br/downloads/operacional/operadores201411.pdf>. Acesso em: 20 dez. 2014.

SCPAR PORTO DE IMBITUBA. **Área de abrangência.** 2015. Disponível em: <http://www.portodeimbituba.com.br/site/porto/?id=9>. Acesso em: 20 jan. 2015.

SCPAR PORTO DE IMBITUBA. **Linhas e serviços.** 2016. Disponível em: <http://www.portodeimbituba.com.br/site/operacoes/?id=37>. Acesso em: 02 jan. 2016.

SIECESC, Sindicato da Indústria de Extração de Carvão do Estado de Santa Catarina. **Dados estatísticos:** 2000–2014. 2015. Disponível em: <http://www.siecesc.com.br/dados_estatisticos>. Acesso em: 11 nov. 2015.

SILVA, S. E. S. **Desenvolvimento, crise e reconstrução da economia de Imbituba (SC)**. 1999. 77 f. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1999.

SINDICERAM, Sindicato das Indústrias Cerâmicas de Criciúma e Região. **Dados de produção:** 2000–2014. 2015. Disponível em: <http://www.sindiceram.com.br/conteudo.php?int=canal&codigo_can=4>. Acesso em: 11 nov. 2015.

TECON Imbituba recebe operações de cabotagem. **Fator Brasil.** 27 mar. 2009. Disponível em: <http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver_noticia.php?not=72155>. Acesso em: 01 abr. 2015.

TEIXEIRA, J. W. **Ferrovia Tereza Cristina**: uma viagem ao desenvolvimento. Tubarão: Ed. do autor, 2004.

TERMINAL INTERMODAL SUL. **Infraestrutura**. 2015. Disponível em: <http://www.terminalsul.com.br/index.php> Acesso em: 01 abr. 2015.

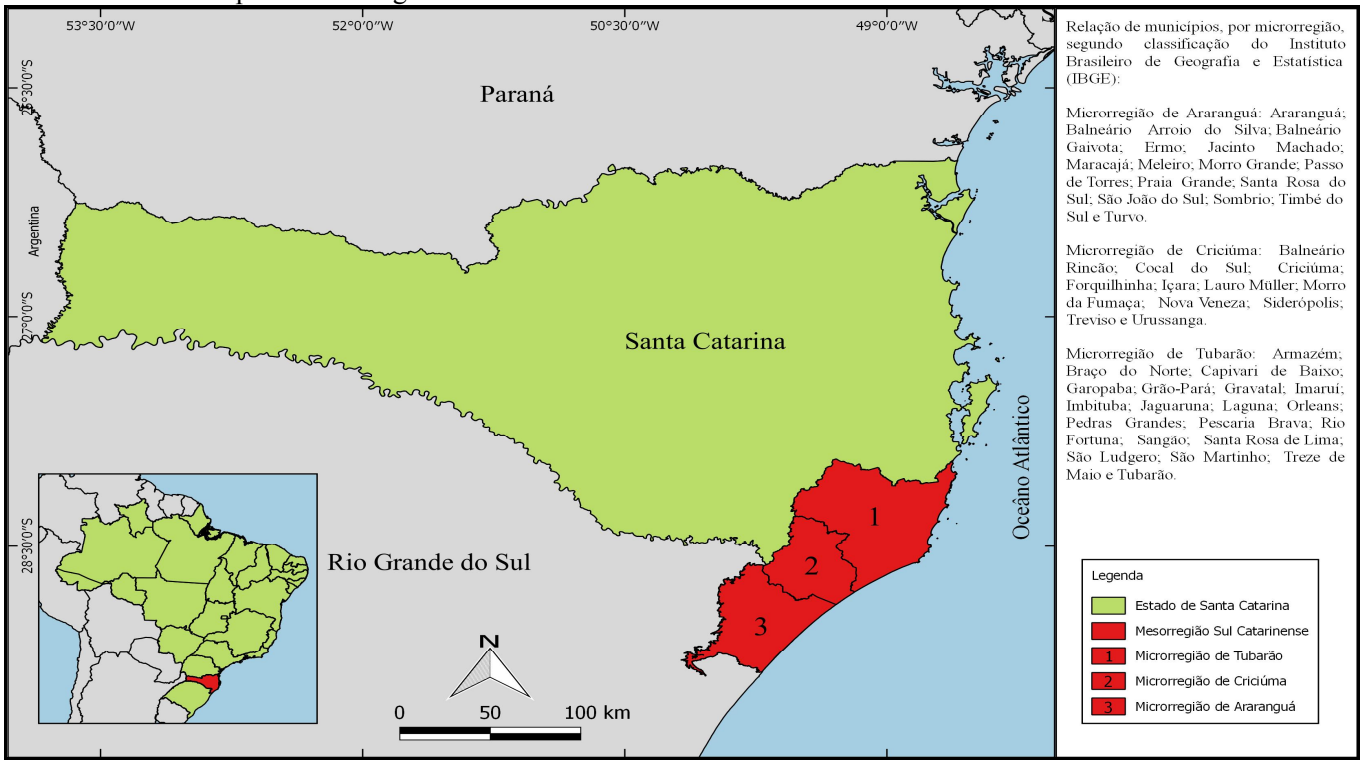
TRANSFERRO. **A empresa**. 2015. Disponível em: <http://www.transferro.com.br/institucional/a-empresa>. Acesso em: 19 mar. 2015.

TRINDADE, P. de C.; GAVIOLI, F. **Porto de Imbituba volta a movimentar contêineres e projeta movimentação recorde de carga**. 2004. Disponível em: <http://www.vmlog.com.br/index.php?cmd=noticias&id=1283&idioma=1>. Acesso em: 01 abr. 2015.

ZUMBLICK, W. **Teresa Cristina**: a ferrovia do carvão. Florianópolis: Editora da UFSC, 1987.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Mapa da mesorregião sul catarinense



Fonte: Elaboração própria (2016).

APÊNDICE B – Movimentação de cargas e embarcações no porto de Imbituba – 1950–1989

(continua)

Ano	Embarcações		Exportação (t.)				Importação (t.)		Total (t.)
			Carvão		Carga geral e granéis		Carga geral e granéis		
	Cab.	LC	Cab.	LC	Cab.	LC	Cab.	LC	
1950	139	18	359.902	0	23.211	14.708	20.898	0	418.719
1951	194	19	511.076	0	41.372	11.593	8.134	44	572.219
1952	209	5	626.464	0	22.901	1.413	1.648	400	652.826
1953	183	3	496.890	0	16.451	528	3.204	0	517.073
1954	199	9	607.046	0	21.016	3.324	4.437	804	636.627
1955	207	19	646.996	0	12.467	8.830	7.907	1.226	677.426
1956	176	17	581.645	0	22.903	3.391	9.826	902	618.667
1957	161	6	664.538	0	6.248	2.603	7.376	1.106	681.871
1958	130	9	582.121	0	13.753	506	2.926	4.782	604.088
1959	154	9	741.858	0	15.582	3.882	5.509	2.029	768.860
1960	122	24	643.948	0	1.671	26.120	3.502	3.762	679.003
1961	115	10	662.888	0	7.006	11.299	8.358	2.624	692.175
1962	128	9	729.043	0	15.045	0	14.915	5.842	764.845
1963	124	2	623.705	0	14.721	0	14.284	7.177	659.887
1964	118	16	665.296	0	13.355	38.947	13.172	6.534	737.304
1965	125	11	726.667	0	10.652	26.072	20.648	3.523	787.562
1966	128	10	738.570	0	6.498	26.205	15.271	5.757	792.301
1967	109	1	745.430	0	5.061	0	12.335	801	763.627
1968	103	0	832.186	0	4.991	0	12.753	0	849.930
1969	113	5	869.710	0	7.633	57.517	17.013	5	951.878
1970	120	8	835.640	0	13.973	45.542	20.458	0	915.613
1971	124	7	948.220	0	12.105	30.815	18.451	1.138	1.010.729

APÊNDICE B – Movimentação de cargas e embarcações no porto de Imbituba – 1950–1989

(conclusão)

Ano	Embarcações		Embarques (t.)				Desembarques (t.)		Total (t.)
			Carvão		Carga geral e granéis		Carga geral e granéis		
	Cab.	LC	Cab.	LC	Cab.	LC	Cab.	LC	
1972	94	8	677.950	0	8.348	26.850	21.487	4.426	739.061
1973	106	7	823.720	0	8.030	23.745	21.921	428	877.844
1974	103	10	963.365	0	7.390	73.165	26.881	0	1.070.801
1975	84	12	829.850	0	4.471	26.808	20.286	3.340	884.755
1976	83	12	940.590	0	2.362	26.861	25.160	404	995.377
1977	71	29	1.016.317	0	500	88.143	2.347	8.340	1.115.647
1978	92	29	1.238.584	0	601	39.337	0	24.559	1.303.081
1979	128	25	1.621.256	0	57.481	69.367	5.665	33.174	1.786.943
1980	198	30	2.180.383	0	87.848	131.675	45.351	123.010	2.568.267
1981	305	28	2.676.433	0	134.824	100.065	161.731	101.889	3.174.942
1982	291	30	2.240.585	0	180.146	151.251	374.638	4.904	2.951.524
1983	366	17	3.140.043	0	212.164	98.476	452.313	0	3.902.996
1984	335	37	2.749.128	0	240.982	180.852	670.663	1.498	3.843.123
1985	315	33	2.664.761	39.462	261.764	79.108	751.618	5.249	3.801.962
1986	284	34	2.971.291	107.896	225.210	63.626	741.820	2.958	4.112.801
1987	267	37	2.955.000	0	165.786	87.264	717.910	19.944	3.945.904
1988	197	14	2.042.846	0	277.148	27.129	596.230	11.563	2.954.916
1989	127	29	1.284.995	0	200.158	36.347	398.478	126.767	2.046.745

Fonte: Companhia Docas de Imbituba (2012).

Notas: Cab. = cabotagem / LC = longo curso.

APÊNDICE C – Carga transportada pela Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina – 1950–1989

Ano	Total	Carvão	Carvão/ Total (%)	Ano	Total	Carvão	Carvão/ Total (%)
1950	1.358	841	62%	1970	2.064	2.044	99%
1951	1.544	943	61%	1971	2.075	2.047	99%
1952	1.728	998	58%	1972	2.027	2.002	99%
1953	1.754	1.056	60%	1973	2.115	2.095	99%
1954	1.696	986	58%	1974	1.750	1.729	99%
1955	1.851	1.109	60%	1975	2.396	2.396	100%
1956	2.190	1.129	52%	1976	3.315	3.315	100%
1957	2.048	1.061	52%	1977	3.652	3.652	100%
1958	2.499	1.279	51%	1978	3.884	3.884	100%
1959	2.585	2.094	81%	1979	4.945	4.945	100%
1960	2.664	1.963	74%	1980	5.588	5.588	100%
1961	2.430	2.328	96%	1981	6.059	6.058	100%
1962	2.476	2.365	96%	1982	6.007	6.007	100%
1963	2.282	2.191	96%	1983	6.951	6.945	100%
1964	2.239	2.145	96%	1984	7.016	7.015	100%
1965	2.053	1.994	97%	1985	7.142	7.133	100%
1966	2.253	2.199	98%	1986	7.266	7.266	100%
1967	2.213	2.189	99%	1987	5.733	5.733	100%
1968	2.112	2.101	99%	1988	5.267	5.267	100%
1969	2.147	2.131	99%	1989	4.292	4.292	100%

Fonte: Kroetz (1975); Brasil (1961-1990).

Notas: Os valores referentes aos anos compreendidos entre 1950 e 1959 têm por base os relatórios da EFDTC analisados por Kroetz (1975). Os demais anos têm por base os Anuários Estatísticos da Rede Ferroviária Federal S.A.

APÊNDICE D – Movimentação de contêineres no porto de Imbituba – 1990–2014

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
2001	0	0	0
2002	0	0	0
2003	0	0	0
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
2013	11.228	13.887	179.918
2014	31.263	41.909	592.954

Fonte: Brasil (2001; 2002–2015); Companhia Docas de Imbituba (2012).

APÊNDICE E – Destinos das exportações embarcadas no porto de Imbituba (Peso líquido/Kg) – 1990–2014

Destino	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
América do Sul	0	0	0	20.458.809	34.517.239	15.644.302	15.113.405	6.403.087	16.927.082	5.576	1.221	0	0
Am. C. e Caribe	0	0	0	14.605.540	41.308.169	35.733.100	776.312	27.446.712	496.055	0	0	3.105.213	2.905.299
América do Norte	0	0	0	129.853.402	155.644.407	113.749.965	2.183.480	16.566.541	942.641	16.250	14.968	17.673	22.277
Europa	0	0	0	17.834.744	15.302.562	51.578.783	1.117.657	5.165.084	13.136	3.867	3.714.024	32.246.358	76.903.613
África	0	0	0	31.051.063	56.547.552	69.329.376	57.223.000	37.932.862	166.615.022	113.579.954	28.082.994	19.741.615	35.710.797
Ásia	0	0	0	24.233.609	26.555.116	27.552.530	80.762.650	82.109.627	81.853.814	109.966.075	48.217.257	73.584.348	69.436.615
Oceania	0	0	0	1.253.196	1.514.689	28.603	0	0	0	0	0	0	0
Não especificado	0	0	0	2.701	546.852	1.046.555	1.402.015	752.735	2.495.775	1.360.188	617.175	525.132	408.465
Totais	0	0	0	239.293.064	331.936.586	314.663.214	158.578.519	176.376.648	269.343.525	224.931.910	80.647.639	129.220.339	185.387.066

Destino	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
América do Sul	11.070	5.852.116	64.704.634	81.160.866	67.488.188	67.867.403	35.491.386	26.766.251	14.672.622	29.766.417	24.525.127	12.598.691
Am. C. e Caribe	7.679.607	42.157.488	36.180.914	32.223.734	29.620.408	34.491.656	34.387.571	41.226.068	44.906.959	39.862.647	36.402.037	46.293.730
América do Norte	1.749	59.216.596	65.413.168	43.690.374	42.582.601	0	40.135	0	3.360	64.725.955	98.963.408	232.598.768
Europa	24.830.739	22.625.089	79.673.441	49.822.025	50.842.677	28.254.844	26.606.359	11.438.777	8.182.186	4.990.065	122.496.412	573.503.045
África	70.067.420	2.075.072	95.333.143	60.708.135	17.878.342	3.507.496	10.710.337	10.059.786	4.276.367	11.935.991	118.337.695	82.814.620
Ásia	59.250.097	74.294.972	104.473.738	65.796.279	73.463.689	7.452.203	1.277.498	121.775	361.926.924	178.441.005	178.480.997	94.156.377
Oceania	54	0	0	0	52.829	609	0	0	9.500	800	25.574.314	370.702
Não especificado	532.641	597.802	564.973	463.590	302.613	349.664	203.988	430.396	381.174	361.345	212.346	74.503
Totais	162.373.377	206.819.135	446.344.011	333.865.003	282.231.347	141.923.875	108.717.274	90.043.053	434.359.092	330.084.225	604.992.336	1.042.410.436

Fonte: Elaborado a partir de Brasil (2015).

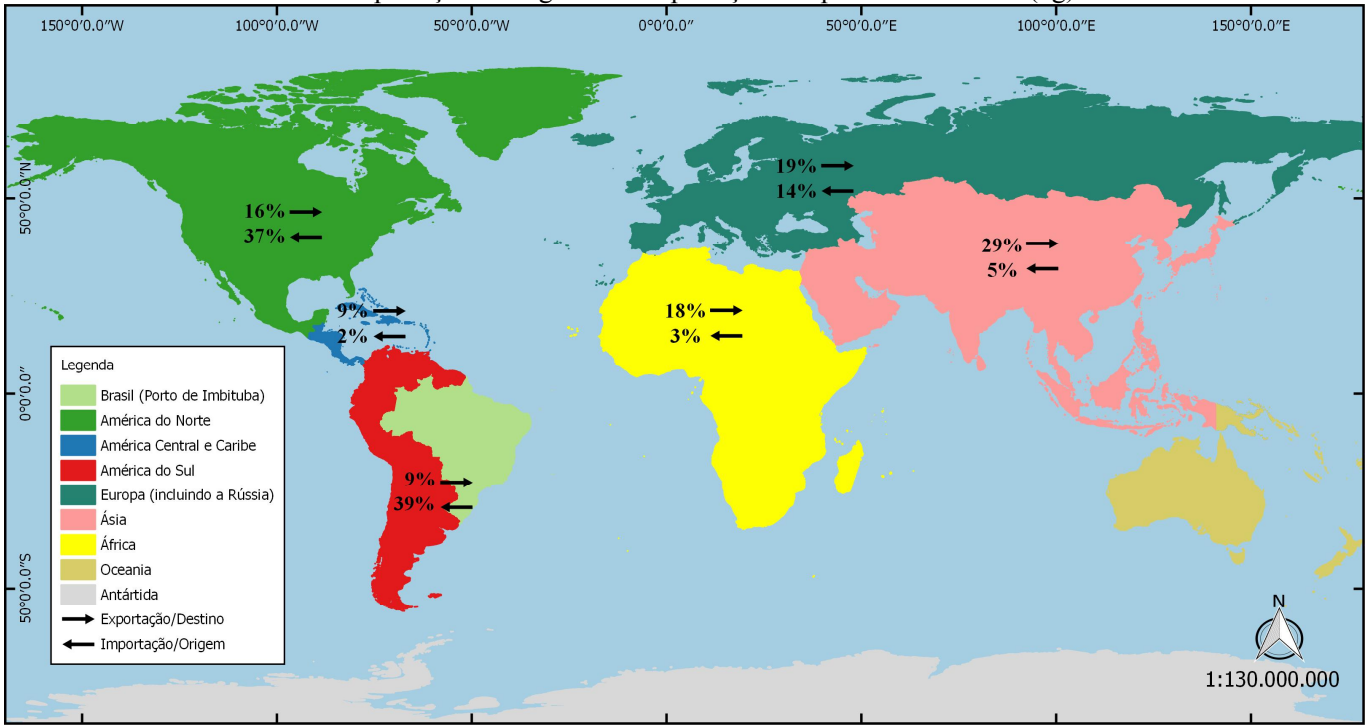
APÊNDICE F – Origem das importações desembarcadas no porto de Imbituba (Peso líquido/Kg) – 1990–2014

Origem	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
América do Sul	39.968	0	3.168.137	30.026.087	34.667.230	95.980.580	94.609.804	85.401.220	158.339.834	113.518.244	248.774.994	173.363.202	216.186.215
Am. C. e Caribe	0	0	0	14.000	1.597.550	53.047	55.615	2.005.475	34.429.485	136.006.767	158.687.609	5.401.800	8.573.000
América do Norte	12.000.000	17.185.329	1.626.141.955	35.388.745	53.398.905	94.834.697	20.773.557	7.621.205	174.883.742	244.816.623	183.048.225	351.896.110	243.519.600
Europa	499.300	3.789.110	42.076.567	19.716.699	84.542.866	30.155.804	27.112.665	86.142.173	90.765.459	168.714.740	217.929.115	204.682.269	173.526.286
África	0	0	3.675.000	45.994.000	39.949.314	39.264.152	9.012.972	30.970.061	30.356.000	0	53.128.100	0	9.970.500
Ásia	0	6.637	27.840	1.965.920	67.724.183	22.681.088	1.840.588	4.100.835	16.256.519	84.931.300	111.922.072	0	3.450.000
Oceania	0	0	220.559	0	0	13.588	0	0	0	0	0	0	0
Não especificado	0	0	0	0	0	25.469	0	0	0	0	0	0	0
Totais	12.539.268	20.981.076	1.675.310.058	133.105.451	281.880.048	283.008.425	153.405.201	216.240.969	505.031.039	747.987.674	973.490.115	735.343.381	655.225.601

Origem	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
América do Sul	254.961.075	356.708.107	300.447.132	389.603.742	412.990.971	710.024.133	873.529.754	761.389.349	782.052.754	888.381.284	809.387.596	601.685.949
Am. C. e Caribe	0	0	0	0	0	0	8.938	0	7.316	0	0	43.848.899
América do Norte	375.267.218	350.991.588	316.077.678	312.587.457	318.948.092	371.650.126	283.156.415	469.213.897	500.000.619	362.773.014	493.435.075	691.707.763
Europa	149.678.186	176.485.232	119.000.125	112.425.853	145.529.889	191.174.849	127.318.679	211.522.757	245.839.995	173.887.208	197.921.273	165.045.605
África	31.588.700	13.201.293	50.034.689	46.185.561	38.504.060	74.362.947	12.032.778	25.449.090	70.143.928	10.479.095	12.059.197	0
Ásia	30.303.300	26.670.000	29.012.000	16.697.062	68.080.192	42.467.229	115.611.214	64.157.127	80.137.240	99.320.480	67.173.171	154.809.104
Oceania	0	0	0	4.887	0	0	0	0	0	0	0	0
Não especificado	0	0	0	0	3.082	0	0	0	45.000	0	0	240
Totais	841.798.479	924.056.220	814.571.624	877.504.562	984.056.286	1.389.679.284	1.411.657.778	1.531.732.220	1.678.226.852	1.534.841.081	1.579.976.312	1.657.097.560

Fonte: Elaborado a partir de Brasil (2015).

APÊNDICE G – Destinos das exportações e origens das importações do porto de Imbituba (kg) – 1990–2014



Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2015).

APÊNDICE H – Diferentes períodos e administração da malha Tereza Cristina

Período	Responsabilidade/administração	Histórico
1876-1903	*The Donna Thereza Christina Railway Company Limited* / Visconde de Barbacena	Decreto n. 5.774/1874, que concedeu ao Visconde de Barbacena autorização para organizar uma empresa para construir e explorar a EFDTC. A sociedade, criada em Londres, foi autorizada a funcionar no Brasil pelo Decreto n. 6.343/1876.
1903-1910	Estado brasileiro	Devido a insolvência da empresa inglesa, o Estado encampou a EFDTC, em acordo assinado em junho de 1902, assumindo o controle definitivo em fevereiro de 1903. Nesse meio tempo, pelo Decreto n. 5.977/1906, tentou-se arrendar a ferrovia, sem sucesso, ao engenheiro inglês Elmer Cothell.
1910-1918	Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande / *Brazil Railway Company*	Pelo Decreto n. 7.928/1910, a Companhia EFSPRG, pertencente à *Brazil Railway Company* (BRC), arrendou a EFDTC.
1918-1940	Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá	Devido à insolvência da BRC, o Estado arrendou a EFDTC para a CBCA, do grupo Lage & Irmãos, por meio do Decreto n. 12.933/1918.
1940-1957	Estado brasileiro	Devido à insolvência da CBCA, o Estado novamente encampou a EFDTC pelo Decreto-lei n. 2.074/1940.
1957-1969	Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA)	Com a Lei n. 3.115/1957, o Estado criou a RFFSA, empresa que administraria as ferrovias que estavam sob o seu controle. A EFDTC foi incorporada à RFFSA em 20/09/1957.
1969-1984	Rede Ferroviária Federal S.A. - Superintendência Regional de Porto Alegre	A RFFSA foi dividida e a EFDTC passou a compor a 12ª Divisão - Sistema Regional Sul – Superintendência Regional de Porto Alegre
1984-1989	Rede Ferroviária Federal S.A. - Superintendência Regional de Porto Alegre	A RFFSA passou por uma reforma administrativa e a 12ª Divisão foi transformada em Divisão Operacional Tubarão, subordinada à Superintendência Regional de Porto Alegre.
1989-1997	Rede Ferroviária Federal S.A. - Superintendência Regional de Tubarão	Com uma nova reforma administrativa, a Divisão Operacional Tubarão se tornou autônoma, sendo transformada em Superintendência Regional de Tubarão (SR-9).
1997-2027	Ferrovia Tereza Cristina S.A.	A Malha Tereza Cristina foi incluída no Plano Nacional de Desestatização, sendo concedida, em 26/11/1996, ao consórcio Ferrovia Tereza Cristina S.A., que iniciou suas atividades em 01/02/1997. O contrato tem duração de 30 anos e pode ser prorrogado por igual período.

Fonte: Elaboração própria (2016).

APÊNDICE I – Exportações do Sul Catarinense (mil/t.) – 2000–2014

Grupo de mercadorias	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Produtos minerais	0,9	0,7	1,2	1,2	2,1	9,6	2,3	2,1	2,2	2,9	1,6	1,5	0,8	0,7	1,2
Produtos de madeira	14,2	18,7	26,0	24,2	31,0	25,8	26,1	18,4	8,9	5,4	5,5	3,8	4,0	4,9	6,1
Metais	4,2	4,0	4,4	3,6	4,8	5,3	5,8	6,1	5,4	4,5	4,6	3,9	3,9	3,8	3,4
Artigos de pedra e outros materiais	331,0	325,0	364,0	473,0	569,0	592,0	556,0	434,0	334,0	238,0	223,0	223,0	191,0	182,0	187,0
Artigos de papel	0,2	0,3	0,4	0,3	0,6	0,6	0,6	0,5	0,3	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Derivados vegetais e animais	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0
Produtos de origem vegetal	1,6	2,0	1,3	0,8	0,6	0,5	1,9	3,2	5,5	7,4	1,2	32,5	38,3	24,5	76,2
Produtos de origem animal	8,9	13,6	17,8	22,2	27,3	48,7	34,4	43,0	102,0	105,0	124,0	151,0	124,0	109,0	123,0
Gêneros alimentícios	0,0	0,0	0,1	0,2	1,5	6,4	15,8	25,6	17,6	19,6	13,7	24,1	56,6	48,7	27,7
Calçados, chapéus e semelhantes	0,5	0,4	0,3	0,3	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Peles e couros de animais	0,2	0,8	0,5	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Artigos Têxteis	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transportes	0,3	0,3	0,3	0,7	1,6	1,6	1,3	1,8	2,4	1,4	2,1	3,2	3,6	5,6	4,5
Máquinas	0,7	1,2	1,3	1,4	3,1	3,6	4,0	4,1	4,9	4,3	5,1	6,6	5,2	5,1	5,3
Metais preciosos	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Produtos químicos	3,8	4,5	7,7	9,1	22,1	17,3	18,5	20,7	22,1	28,0	27,9	389,0	182,0	120,0	36,9
Instrumentos	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Plásticos e borrachas	0,9	1,0	0,6	1,3	1,6	2,3	3,9	3,2	3,5	2,3	2,7	2,8	2,0	1,8	2,0
Artigos diversos	3,7	2,7	3,6	4,5	3,8	1,4	2,2	1,0	0,6	0,4	0,4	0,0	0,2	0,1	0,1
Artes e antiguidade	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total das exportações	371	375	430	543	670	716	673	563	510	420	413	842	611	508	474

Fonte: Elaborado a partir de Brasil (2016).

APÊNDICE J – Importações do Sul Catarinense (mil/t.) – 2000–2014

Grupo de mercadorias	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Produtos minerais	87,6	28,4	24,7	35,1	30,0	32,8	44,9	34,4	23,8	37,2	211,0	229,0	262,0	184,0	281,0
Produtos de madeira	0,3	0,0	0,5	0,7	1,7	0,7	0,4	0,6	0,0	0,0	0,3	0,7	0,9	0,7	0,6
Metais	1,5	0,1	1,3	2,3	8,8	17,9	34,2	38,0	41,3	30,5	40,3	32,0	20,4	22,9	53,8
Artigos de pedra e outros materiais	1,6	0,7	0,6	0,9	0,6	0,5	9,1	27,3	17,2	13,2	31,9	39,0	42,6	36,5	39,0
Artigos de papel	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,4	0,3	0,2	0,2	1,9	0,5	7,1	4,9	5,1	6,6
Derivados vegetais e animais	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4
Produtos de origem vegetal	115,0	5,6	3,7	21,2	72,4	95,5	155,0	126,0	182,0	178,0	101,0	75,1	52,1	67,2	32,4
Produtos de origem animal	1,2	0,3	1,2	0,8	0,6	0,5	1,6	0,2	0,1	0,0	0,3	0,8	1,5	1,6	3,7
Gêneros alimentícios	20,7	52,2	63,9	58,4	36,8	54,2	21,7	4,2	11,6	5,1	1,6	0,2	0,3	0,8	3,9
Calçados, chapéus e semelhantes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Peles e couros de animais	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
Artigos Têxteis	1,2	0,4	0,9	1,1	2,5	1,0	3,5	11,7	12,4	6,8	6,1	7,7	10,6	16,8	15,8
Transportes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,5	1,0	1,2	1,5
Máquinas	1,1	1,3	0,8	1,1	0,8	1,2	2,9	2,9	6,2	3,5	5,4	8,2	5,7	5,6	7,6
Metais preciosos	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Produtos químicos	149,0	166,0	191,0	182,0	371,0	345,0	183,0	178,0	221,0	192,0	115,0	220,0	175,0	142,0	183,0
Instrumentos	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Plásticos e borrachas	16,7	10,2	13,6	9,2	5,5	6,5	18,4	22,8	32,2	29,3	35,6	60,1	63,1	43,7	47,9
Artigos diversos	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,3	0,2	0,3	0,6
Artes e antiguidade	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total das exportações	396	265	302	313	531	556	475	447	548	498	550	681	640	529	678

Fonte: Elaborado a partir de Brasil (2016).

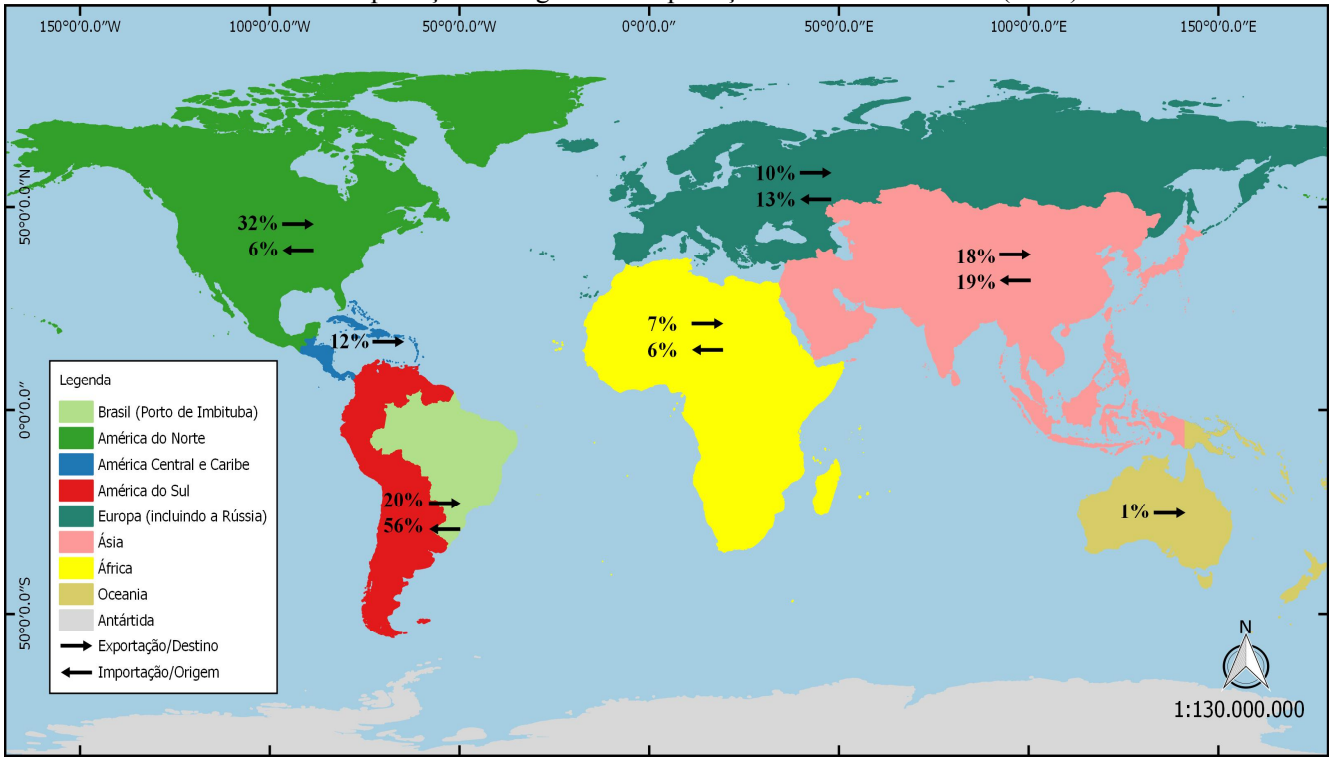
APÊNDICE K – Destinos das exportações e origens das importações do Sul Catarinense (mil/t.) – 2000–2014

Exportação/Destinos	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Ásia	8,3	8,1	15,2	17,0	23,3	37,8	30,5	31,2	73,7	72,4	82,8	462,0	249,0	175,0	137,0
América do Norte	142,0	149,2	220,2	263,6	334,9	374,3	372,6	235,9	132,5	79,8	64,5	50,6	46,3	54,5	50,2
América C. e Caribe	48,0	59,8	65,8	87,4	85,1	75,7	68,4	74,1	65,5	64,2	45,6	60,5	58,9	69,5	62,8
América do Sul	111,0	91,4	58,6	79,1	121,0	113,0	103,0	113,0	126,0	106,0	129,0	136,0	116,0	118,0	125,0
Oceania	7,7	5,5	8,9	13,9	9,6	7,1	7,0	6,1	2,4	1,9	0,9	0,7	0,9	0,4	0,5
África	19,6	36,2	30,3	39,8	38,7	39,4	31,9	36,0	36,5	36,3	32,4	64,3	61,0	33,2	21,3
Europa	34,5	24,4	30,8	42,2	57,1	68,4	59,9	66,6	73,3	59,1	58,3	67,5	77,5	57,7	76,3
Total	371	375	430	543	670	716	673	563	510	420	413	842	611	508	474

Importação/Origens	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Ásia	82,0	34,0	85,2	60,9	89,1	77,0	51,4	64,6	100,0	103,0	83,4	137,0	150,0	121,0	179,0
América do Norte	17,5	22,4	8,1	13,7	42,6	28,9	9,6	4,8	12,4	29,3	76,4	102,5	60,7	25,5	26,1
América C. e Caribe	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,2
América do Sul	194,0	108,0	134,0	180,0	300,0	324,0	315,0	288,0	312,0	317,0	323,0	299,0	353,0	315,0	390,0
Oceania	0,0	0,1	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2	0,4	0,3	4,5
África	45,1	16,5	22,9	11,2	31,5	50,2	41,8	32,8	33,9	5,5	26,3	70,9	11,5	11,0	0,7
Europa	58,2	83,9	51,4	47,2	67,7	75,7	57,2	56,3	89,4	42,7	40,2	69,6	66,5	56,5	77,6
Total	397	265	302	313	531	556	475	447	548	498	549	682	642	529	678

Fonte: Elaborado a partir de Brasil (2016).

APÊNDICE L – Destinos das exportações e origens das importações do Sul Catarinense (mil/t.) – 2000–2014



Fonte: Elaborado a partir de Brasil (2016).

APÊNDICE M – Movimentação pelo porto de Imbituba, considerando origens e destinos nacionais – 1997–2014

Ano	Exportação							Importação						
	Sul	%	SC*	%	Outras**	%	Imbituba	Sul	%	SC*	%	Outras**	%	Imbituba
1997	50.581.034	29%	13.594.255	8%	112.201.359	64%	176.376.648	73.513.638	34%	40.731.018	19%	101.996.313	47%	216.240.969
1998	129.788.327	48%	456.656	0%	139.098.542	52%	269.343.525	196.136.362	39%	40.015.102	8%	268.879.575	53%	505.031.039
1999	42.000.000	19%	1.337.497	1%	181.594.413	81%	224.931.910	123.501.081	17%	50.132.750	7%	574.353.843	77%	747.987.674
2000	0	0%	609.142	1%	80.038.497	99%	80.647.639	239.657.297	25%	70.159.107	7%	663.673.711	68%	973.490.115
2001	0	0%	6.634.796	5%	122.585.543	95%	129.220.339	103.898.017	14%	23.671.317	3%	607.774.047	83%	735.343.381
2002	3.799	0%	2.855.674	1%	196.530.126	99%	199.389.599	124.942.965	19%	44.065.085	7%	486.217.551	74%	655.225.601
2003	21.917	0%	2.330.110	1%	160.021.350	99%	162.373.377	164.451.099	20%	23.750.920	3%	653.596.460	78%	841.798.479
2004	14.341.696	7%	36.720.057	18%	155.757.382	75%	206.819.135	335.506.443	36%	63.302.000	7%	525.247.777	57%	924.056.220
2005	51.757.085	12%	82.044.371	18%	312.542.555	70%	446.344.011	385.368.577	47%	90.295.456	11%	338.907.591	42%	814.571.624
2006	51.183.209	15%	76.772.941	23%	205.908.853	62%	333.865.003	325.514.116	37%	297.181.221	34%	254.809.225	29%	877.504.562
2007	33.824.741	12%	51.323.130	18%	197.083.476	70%	282.231.347	328.910.987	33%	522.896.635	53%	132.248.664	13%	984.056.286
2008	21.321.385	15%	38.129.112	27%	82.473.378	58%	141.923.875	320.269.857	23%	896.955.646	65%	172.453.781	12%	1.389.679.284
2009	12.599.300	12%	34.825.069	32%	61.292.905	56%	108.717.274	317.120.003	22%	991.271.573	70%	103.266.202	7%	1.411.657.778
2010	20.562.901	23%	17.535.139	19%	51.945.013	58%	90.043.053	387.878.281	25%	953.736.985	62%	190.116.954	12%	1.531.732.220
2011	376.500.114	87%	1.894.621	0%	55.964.357	13%	434.359.092	487.948.007	29%	1.070.111.811	64%	120.167.034	7%	1.678.226.852
2012	186.949.901	57%	28.614.922	9%	114.519.402	35%	330.084.225	451.201.809	29%	908.279.020	59%	175.360.252	11%	1.534.841.081
2013	114.235.442	19%	187.795.240	31%	302.961.654	50%	604.992.336	340.906.293	22%	845.407.643	54%	393.662.376	25%	1.579.976.312
2014	85.010.342	8%	111.561.674	11%	845.838.420	81%	1.042.410.436	431.645.624	26%	726.184.253	44%	499.267.683	30%	1.657.097.560

Fonte: Elaborado a partir de Brasil (2015).

Notas: *valores referentes ao estado de Santa Catarina, excluindo a região Sul. **valores referentes as demais unidades federativas do Brasil.

APÊNDICE N – Portos e vias de exportação utilizadas pelas empresas sul catarinenses – 1997–2014

Ano	Imbituba	%	Itajaí	%	São F. do Sul	%	Outros*	%	Sul de SC	%
1997	50.581.034	19%	73.915.390	28%	23.082.445	9%	118.994.731	45%	266.573.600	100%
1998	129.788.327	32%	93.047.344	23%	29.458.755	7%	149.711.987	37%	402.006.413	100%
1999	42.000.000	12%	111.845.684	31%	49.873.421	14%	155.428.290	43%	359.147.395	100%
2000	0	0%	119.390.831	32%	76.880.190	21%	174.589.059	47%	370.860.080	100%
2001	0	0%	149.844.196	40%	67.314.077	18%	157.599.463	42%	374.757.736	100%
2002	3.799	0%	169.307.679	39%	111.510.819	26%	149.064.260	35%	429.886.557	100%
2003	21.917	0%	250.105.731	46%	176.124.448	32%	116.937.062	22%	543.189.158	100%
2004	14.341.696	2%	225.163.436	34%	232.754.075	35%	197.506.029	29%	669.765.236	100%
2005	51.757.085	7%	276.120.424	39%	209.505.335	29%	178.347.053	25%	715.729.897	100%
2006	51.183.209	8%	277.415.769	41%	162.671.198	24%	182.050.314	27%	673.320.490	100%
2007	33.824.741	6%	247.245.946	44%	145.562.903	26%	136.754.165	24%	563.387.755	100%
2008	21.321.385	4%	247.951.488	49%	112.183.121	22%	128.836.569	25%	510.292.563	100%
2009	12.599.300	3%	187.528.286	45%	93.115.639	22%	126.349.644	30%	419.592.869	100%
2010	20.562.901	5%	234.632.350	57%	50.255.397	12%	107.573.257	26%	413.023.905	100%
2011	376.500.114	45%	295.709.641	35%	57.596.863	7%	111.707.562	13%	841.514.180	100%
2012	186.949.901	31%	237.789.950	39%	74.408.644	12%	112.167.308	18%	611.315.803	100%
2013	114.235.442	23%	240.443.750	47%	43.477.524	9%	108.955.579	21%	507.112.295	100%
2014	85.010.342	18%	243.092.393	51%	47.214.641	10%	98.513.908	21%	473.831.284	100%

Fonte: Elaborado a partir de Brasil (2015).

Notas: *valores referentes a movimentação por outros portos, terminais de uso privado e outras vias de transporte.

APÊNDICE O – Portos e vias de importação utilizadas pelas empresas sul catarinenses – 1997–2014

Ano	Imbituba	%	Itajaí	%	São F. do Sul	%	Outros*	%	Sul de SC	%
1997	73.513.638	38%	36.584.198	19%	14.978.584	8%	68.608.592	35%	193.685.012	100%
1998	196.136.362	65%	40.595.537	13%	22.078.753	7%	44.374.537	15%	303.185.189	100%
1999	123.501.081	50%	25.269.634	10%	14.812.444	6%	81.171.284	33%	244.754.443	100%
2000	239.657.297	60%	21.848.627	6%	7.757.950	2%	127.226.514	32%	396.490.388	100%
2001	103.898.017	39%	22.716.154	9%	10.623.566	4%	127.736.819	48%	264.974.556	100%
2002	124.942.965	41%	21.859.048	7%	17.735.081	6%	137.586.715	46%	302.123.809	100%
2003	164.451.099	53%	18.607.734	6%	10.252.514	3%	119.723.618	38%	313.034.965	100%
2004	335.506.443	63%	21.968.255	4%	14.120.989	3%	159.576.746	30%	531.172.433	100%
2005	385.368.577	69%	31.284.850	6%	5.626.903	1%	134.134.307	24%	556.414.637	100%
2006	325.514.116	68%	44.052.979	9%	2.216.639	0%	103.513.901	22%	475.297.635	100%
2007	328.910.987	74%	53.388.812	12%	1.463.643	0%	62.866.819	14%	446.630.261	100%
2008	320.269.857	58%	80.741.609	15%	11.822.129	2%	135.386.216	25%	548.219.811	100%
2009	317.120.003	64%	36.972.944	7%	10.296.434	2%	133.416.372	27%	497.805.753	100%
2010	387.878.281	71%	76.281.249	14%	6.451.921	1%	78.934.451	14%	549.545.902	100%
2011	487.948.007	72%	95.396.717	14%	25.628.026	4%	72.404.927	11%	681.377.677	100%
2012	451.201.809	71%	95.296.581	15%	31.144.110	5%	62.295.093	10%	639.937.593	100%
2013	340.906.293	64%	100.532.104	19%	20.387.206	4%	67.750.233	13%	529.575.836	100%
2014	431.645.624	64%	129.003.821	19%	43.247.518	6%	73.950.150	11%	677.847.113	100%

Fonte: Elaborado a partir de Brasil (2015).

Notas: *valores referentes a movimentação por outros portos, terminais de uso privado e outras vias de transporte.