

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO DE EMPRESAS – LINHA DE FORMAÇÃO
ESPECÍFICA EM COMÉRCIO EXTERIOR**

VIVIANE DA ROCHA PORTO CONSTANTINO

**ANÁLISE DO DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE IMBITUBA/SC NOS ANOS
DE 2013 E 2014**

**CRICIÚMA
JUNHO DE 2015**

VIVIANE DA ROCHA PORTO CONSTANTINO

**ANÁLISE DO DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE IMBITUBA/SC NOS ANOS
DE 2013 E 2014**

Monografia apresenta para obtenção do grau de Bacharel em Administração, no curso de Administração Linha de Formação Específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

Orientadora: Prof.^a Izabel Regina de Souza.

**CRICIÚMA
JUNHO DE 2015**

VIVIANE DA ROCHA PORTO CONSTANTINO

**ANÁLISE DO DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE IMBITUBA/SC NOS ANOS
DE 2013 E 2014**

Monografia apresenta para obtenção do grau de Bacharel em Administração, no curso de Administração Linha de Formação Específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

Orientadora: Prof.^a Izabel Regina de Souza.

Criciúma, 09 de maio de 2015.

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Izabel Regina de Souza – Orientador – (UNESC)

Prof. Thiago Henrique Almino Francisco – Me – (UNESC)

Prof. Roberto Recart dos Santos – Me – (UNESC)

DEDICATÓRIA

Dedico a Deus que me deu força para que em certos momentos me levantasse diante de todas as dificuldades e a minha família, especialmente minha mãe que sempre me apoiou e deu forças para vencer mais uma etapa de minha vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus e a Nossa Senhora por me deram forças para que não desistisse e conseguisse concluir o curso.

Agradeço por ter conseguindo realizar um sonho, teve um início meio turbulento, mas que passado os anos vi que tinha feito a escolha certa e que não poderia me abater pelas dificuldades ao longo desta caminhada.

Agradeço a minha mãe, irmã e meu namorado, serei para sempre grata pelo amor, paciência, dedicação, atenção e carinho de vocês nesse período. Em especial quero agradecer minha mãe que me ajudou de todas as formas possíveis e impossíveis que só nós duas sabemos para me ver conquistando este sonho, sempre acreditando em mim, ela que sempre foi a minha base para a minha educação e o meu suporte para as dificuldades que enfrentei. Não posso deixar de agradecer meu pai, *in memoriam*, do lugar onde ele estiver, está me dando forças e me enviando luz para meu caminho.

Agradeço a todos os amigos que conheci naquele segundo semestre de 2012, cada um, com seu jeitinho e personalidade me acolheram e me ajudaram de certa forma. Não posso deixar de agradecer em especial a Jessica Laurindo, a Kenia Nandi e também a Geise Manarin, sempre dividindo comigo os momentos vividos na universidade.

Agradeço a minha professora e orientadora Izabel que norteou para o caminho correto a seguir. Obrigada professora pelos seus ensinamentos, paciência, atenção e também a confiança depositada em mim para a conclusão deste estudo.

Finalmente, agradeço a todos os professores que fizeram parte da minha história na universidade, sem o ensinamento de cada um de vocês eu não conseguiria concluir esta etapa da minha vida.

Muito obrigada!

"O futuro pertence àqueles que acreditam na beleza de seus sonhos."

Eleanor Roosevelt

RESUMO

CONSTANTINO, Viviane da Rocha Porto. **O desenvolvimento do porto de Imbituba nos anos de 2013 e 2014**. 2015. 65 páginas. Monografia do Curso de Administração – Linha de Formação Específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

O Porto de Imbituba tem grande influência ao desenvolvimento econômico da cidade de Imbituba. A análise tem como finalidade de mencionar essa importância faz-se indispensável uma auditoria dos dados identificando o desempenho do porto para o município. O presente estudo tem como finalidade mostrar o desenvolvimento do porto de Imbituba nos anos de 2013 e 2014. Verificando os dados foi caracterizada como descritiva, por meio de documentos e informações retiradas do saldo da balança comercial de Santa Catarina e também do município de Imbituba. Já relação aos meios de investigação caracterizou-se como bibliográfica e documental, pois utilizou de dados da balança comercial do ministério do Desenvolvimento e Secretaria de Comercio Exterior. Desta forma conclui-se que o período analisado conseguiu perceber que ocorreu um amplo avanço nos anos de 2013 e 2014 em relação aos anos anteriores onde se tinha uma administração privada, diferente da atual, e também ficou evidenciado que o Porto de Imbituba caracteriza-se predominante como um porto importador devido seu progresso e decréscimo, nas exportações. Esta situação pressionou o Porto de Imbituba a buscar novas potencialidades, analisado através da balança em novos itens exportados a partir do ano de 2012, mesmo assim o Porto de Imbituba caracteriza-se como porto importador identificado por sua crescente importação e diminuição nas exportações.

Palavras-chave: Porto. Gestão. Balança Comercial

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Principais portos do Brasil.....	21
Figura 2 – Porto de Itajaí.....	27
Figura 3 – Localização do Porto de Itajaí.....	27
Figura 4 – Porto de São Francisco do Sul.....	29
Figura 5 – Portonave.....	31
Figura 6 – Localização do Porto de Itapoá.....	32
Figura 7 – Porto de Itapoá.....	32
Figura 8 – Raio de influência do Porto de Imbituba.....	33
Figura 9 – Complexo portuário de Imbituba.....	38

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Companhias de Docas do Brasil	22
Tabela 2 – Os portos mais movimentados do Brasil	24
Tabela 3 – Principais Portos do Brasil.....	25
Tabela 4 – Acontecimentos acerca do Porto de Imbituba	37
Tabela 5 – Quadro de dados demográficos do Porto Imbituba.....	39
Tabela 6 – Produtos mais exportados por Santa Catarina em 2013 e 2014.....	46
Tabela 7 – Produtos mais importados por Santa Catarina em 2013 e 2014.....	47
Tabela 8 – Balança comercial de Imbituba no ano de 2013.....	48
Tabela 9 – Balança comercial de Imbituba no ano de 2014.....	49
Tabela 10 – Exportações ocorridas nos anos de 2013 e 2014, por posição do sistema harmonizados: SH4.....	50
Tabela 11 – Importações ocorridas nos anos de 2013 e 2014, por posição do sistema harmonizados: SH4.....	52
Tabela 12 – Exportações Brasileiras no porto Imbituba nos anos de 2013 e 2014: principais países e blocos econômicos de destino.....	57
Tabela 13 - Importações Brasileiras no porto Imbituba nos anos de 2013 e 2014: principais países e blocos econômicos de destino.....	59

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Balança comercial catarinense (mil US\$ FOB).....	45
Gráfico 2 – Gráfico comparativo dos resultados da balança comercial dos anos 2013 e 2014	49

LISTA DE ABREVIATURAS

AMESC – Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense

AMREC – Associação dos Municípios da Região Carbonífera

AMUREL – Associação dos Municípios da Região de Laguna

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

CDC – Companhia Docas do Ceará

CDI – Companhia Docas de Imbituba

CDP – Companhia Docas do Pará

CDRJ – Companhia Docas do Rio de Janeiro

CIDASC – Companhia Integrada Desenvolvimento Agrícola de SC

Codeba – Companhia Docas do Estado da Bahia

Codern – Companhia Docas do Rio Grande do Norte

Codesa – Companhia Docas do Espírito Santo

Codesp – Companhia Docas do Estado de São Paulo

EFDTC – Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina

ICC – Indústria Carboquímica Catarinense

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

PND – Programa Nacional de Desestatização

SCPar – SC Parcerias

SEP – Secretaria Especial de Portos

MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

TPH – Tonelada(s) por hora

TUPs – Terminais de uso privado

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 SITUAÇÃO DO PROBLEMA	14
1.2 OBJETIVOS	14
1.2.1 Objetivo geral	14
1.2.2 Objetivos específicos	14
1.3 JUSTIFICATIVA	15
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	16
2.1 TRANSPORTE MARÍTIMO DO BRASIL.....	16
2.2 GESTÃO PORTUÁRIA.....	17
2.2.1 O sistema portuário brasileiro antes do processo de privatização	18
2.2.2 Lei de Modernização dos Portos	19
2.2.3 Portos	20
2.3 CARACTERÍSTICAS DOS PRINCIPAIS PORTOS DO BRASIL E DE SANTA CATARINA	23
2.4 ASPECTOS DESTACADOS DOS PRINCIPAIS PORTOS DE SANTA CATARINA	26
2.4.1 Porto de Itajaí	26
2.4.2 Porto de São Francisco do Sul	28
2.4.3 Terminal portuário de Navegantes	30
2.4.4 Porto de Itapoá	31
2.5 PORTO DE IMBITUBA	33
2.5.1 Descrição histórica do Porto de Imbituba	34
2.5.2 Expansão do Porto de Imbituba	40
2.5.3 Desenvolvimento do Porto de Imbituba	40
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	42
3.1 TIPOS DE PESQUISA	42
3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA E/OU POPULAÇÃO-ALVO	43
3.3 PLANOS DE COLETA DE DADOS	43
3.4 PLANO DE ANÁLISE DOS DADOS.....	44
4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA	45
4.1 BALANÇA COMERCIAL CATARINENSE.....	45
4.1.1 Produtos exportados por Santa Catarina	46

4.1.2 Produtos importados por Santa Catarina	47
4.2 BALANÇA COMERCIAL DE IMBITUBA 2013 E 2014.....	47
5 CONCLUSÃO	61
REFERÊNCIAS.....	63

1 INTRODUÇÃO

Os portos brasileiros estão enfrentando um processo de modernização de suas atividades, principalmente para que os tornem competitivos aos portos internacionais e também para que sirvam de exemplo de estrutura e assim um plano bem-sucedido. De toda a maneira para que isso ocorra é imprescindível uma junção porto-indústria, onde ambos proporcionem produtos e serviços superiores em qualidade. Esses predicados são apropriados de movimentar o processo de desenvolvimento do porto (OLIVEIRA, 2007).

As exportações no Brasil evoluíram a partir de 1993 com a Lei da Modernização dos Portos, onde proporcionou a gestão portuária a participar da iniciativa de modernização. (TOVAR; FERREIRA, 2006).

Com um território de 95.985 km², podemos dizer que Santa Catarina está em uma localização favorecida, situada no ponto geográfico para o maior mercado consumidor da América do Sul (São Paulo) e com facilidades de acesso aos demais estados brasileiros, e ainda aos países vizinhos: Paraguai, Argentina e Uruguai (HOFFMANN, 2001).

O estado de Santa Catarina possui cinco portos marítimos (São Francisco do Sul, Itajaí, Porto Pesqueiro de Laguna, Itapoá e Imbituba). Com as inovações em suas instalações de novas indústrias, Imbituba tem pretensão de desenvolvimento econômico e ampliando a cidade. Uma vez que as fundamentais fontes econômicas que a cidade detém é o seu complexo portuário, na qual vem se transformando por meio dos investimentos injetados da nova administração do governo estadual (CABRAL, 2012).

Com a descoberta das jazidas de carvão no sul de Santa Catarina no final do século passado, Imbituba foi escolhida para ter o escoamento desse mineral que seria transportado desde as minas através de estrada de ferro até o porto (GOULARTI FILHO, 2005).

Em 1922 foi criada a companhia de Mineração de Carvão do Barro Branco e que no mesmo ano, mais precisamente em 12 de novembro, surgiu a Companhia Docas de Imbituba que viria a ter a concessão do porto por 70 anos. Atualmente o Porto de Imbituba é administrado pelo estado de Santa Catarina, assim ele deixado de ser privado (GOULARTI FILHO, 2005).

A cidade de Imbituba busca desenvolvimento econômico para obter o crescimento da cidade, onde o foco é na abertura de novas indústrias. Sendo que uma das principais fontes econômicas da cidade é o Complexo Portuário, este com nova administração do Governo Estadual e que vem ganhando evidência por meio de investimentos aplicados (SANTAELLA, 2012).

1.1 SITUAÇÃO DO PROBLEMA

O Porto de Imbituba foi administrado até 2012 pela Companhia Docas de Imbituba, uma empresa de Capital Aberto e que teve a concessão para exploração comercial do Porto de Imbituba através do Decreto nº 7.842, de 13 de setembro de 1941, instituindo-se assim, o único porto público do país administrado por uma empresa privada. A partir dezembro de 2012, quando finalizou a concessão privada, o porto começou a ser administrado pelo o estado, onde adveio a ter o controle de um dos portos com maior potencial de crescimento e com uma das melhores condições naturais do país.

Diante do exposto, a pesquisa se motivou a analisar o desenvolvimento do Porto de Imbituba no período de 2013 e 2014.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Analisar o desenvolvimento do Porto de Imbituba no período de 2013 a 2014.

1.2.2 Objetivos específicos

1. Identificar o volume de mercadorias exportadas e importadas pelo Porto de Imbituba nos anos de 2013 e 2014.
2. Apresentar os investimentos realizados no Porto de Imbituba nos anos de 2013 e 2014;
3. Apontar elementos que contribuam para o desenvolvimento das atividades do Porto de Imbituba no mesmo período;

1.3 JUSTIFICATIVA

A globalização é um processo evolutivo que está reorganizando a economia mundial para o século 21, rodovias, ferrovias, hidrovias, portos, dutos e aeroportos do Brasil precisam estar cada vez mais integrados, física e operacionalmente, permitindo-nos tirar, de cada modal de transporte, o melhor aproveitamento a fim de reduzir distâncias, ganhar tempo, baixar fretes e tornar nossos produtos, mas baratos nos mercados internos e mais competitivos nos mercados externos (RODRIGUES, 2011).

O presente estudo tem como objetivo mostrar o desenvolvimento porto Imbituba nos anos de 2013 a 2014 após sua nova fase, com nova administração.

A modernização portuária no Brasil toma aspectos prioritários na medida em que o avanço tecnológico possibilitou a outros portos no mundo, entre eles os latinos americanos, reduzir custos, aprimorar serviços e apresentar alto índice de qualidade dos mesmos (JUNKEIRA, 2002).

Alcançar os objetivos sugeridos neste trabalho é de suma importância, pois irar mostrar de forma simples e clara o quanto o porto representa para o município de Imbituba, uma vez que muitas pessoas não têm ciência da influência do Porto de Imbituba.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O presente capítulo tem por finalidade evidenciar por meio de embasamento teórico em pesquisas bibliográficas, dissertações, teses, assim como em bibliotecas digitais e aos sites de artigos relacionados ao histórico econômico regional da cidade de Imbituba, destacando as suas perspectivas.

2.1 TRANSPORTE MARÍTIMO DO BRASIL

Realizado por meio de embarcações para deslocamentos de passageiros e mercadorias utilizando o mar aberto como via, o transporte marítimo é o tipo de transporte aquaviário. Este é o principal tipo de transporte nas comercializações internacionais na qual pode transportar diversos tipos de produtos como veículos, cereais, petróleo, alimentos, minérios, combustíveis, cerâmica, equipamentos. O transporte marítimo é um dos modais mais importantes para a manufatura e a logística, mesmo que seu potencial ainda não foi totalmente explorado (MINISTÉRIO TRANSPORTES, 2015).

A sua importância está diretamente ligada a intermodalidade, ao aumento na movimentação de cargas no país e a consolidação do setor de logística no mercado nacional e internacional. Embora enfrentando algumas dificuldades como: portos ainda inadequados, burocracia e altas tarifas, este setor movimenta mais de 350 milhões de toneladas ao ano (CECATTO, 2010).

O transporte pode ocorrer de duas formas: cabotagem/costeira (cuja navegação marítima é realizada entre pontos da costa ou entre um ponto costeiro e um ponto fluvial) ou de navegação de longo curso/internacional (navegação entre portos brasileiros e estrangeiros) (MINISTÉRIO TRANSPORTES, 2015).

Características do transporte marítimo de carga no Brasil:

- Grande capacidade de carga;
- Baixo custo para grandes distâncias;
- Diversificação dos tipos e tamanhos de cargas;
- Flexibilidade superior ao transporte hidroviário.

2.2 GESTÃO PORTUÁRIA

O surgimento dos diversos portos no litoral brasileiro está relacionado com a ocupação e o povoamento do território. O mar sempre foi um caminho natural e uma ligação entre a colônia e a coroa e em meio a diferentes vilas fundadas ao longo da costa brasileira. Pelo mar já transitava mercadorias, pessoas e armas sendo que os portos surgiram como consequência desse movimento (GOULART FILHO, 2007).

Porém o marco principal da história portuária brasileira situa-se em 1808, quando D. João VI assinou a Carta Régia de abertura dos portos. O ato soberano português serviu não apenas para um pontapé necessário para a inserção do Brasil no comércio exterior como também ele surtiria outros efeitos estabelecendo as bases para o fim do regime colonial e dar início a o processo de independência frente à coroa portuguesa (CALDAS, 2008).

Perante a política de estatização de Getúlio Vargas, na entrada da década de 1960, momento regido pelo governo militar, incidiu a uma disposição de espírito ao centralismo do Estado, levando os portos a serem controlados pela administração federal. Nesse sentido criou-se a Empresa Portos Brasil S/A, a Portobrás, em 1975 – extinta em 1990 e duramente criticada pela lentidão na modernização dos terminais (CALDAS, 2008).

Segundo Tovar e Ferreira (2006), a eficiência dos portos e o desenvolvimento econômico do país estão particularmente relacionados, uma vez que o avanço da eficiência restringe os custos e melhora visivelmente o nível dos serviços portuários, originando um impacto positivo para toda a economia.

O Brasil por meio das suas águas calmas e características tropicais os portos transitam nossa economia no exterior. Nas recentes décadas, um estilo de desenvolvimento predatório fez dessas estruturas e atividades grandes polos econômicos e ao mesmo tempo concentrações de práticas poluidoras, combinadas as outras infraestruturas de extração de recursos naturais, transporte e áreas de instalações industriais (JUNKEIRA, 2002).

A base portuária brasileira é o resultado do molde estabelecido ao longo das últimas décadas, e desta forma proporciona obstáculos e carências que afetam sua eficiência, ou melhor dizer, o desenvolvimento econômico do país. Torna-se imprescindível viabilizar o desenvolvimento da infraestrutura aquaviária e terrestre

nos portos brasileiros, à vista disso nosso sistema portuário possa de fato cooperar para consolidar o comércio exterior nacional (TOVAR; FERREIRA, 2006).

O crescimento do comércio internacional está estreitamente ligado à questão portuária, uma vez que a quase totalidade das mercadorias que circulam pelo mundo são transportadas pelos navios e movimentadas por meio dos portos. As novas tecnologias introduzidas nas navegações marítimas e nas infraestruturas portuárias nos últimos anos provocaram profundas transformações no panorama do comércio mundial (OLIVEIRA, 2007).

2.2.1 O sistema portuário brasileiro antes do processo de privatização

O sistema portuário nacional era constituído por portos gerenciados inteiramente pela Empresa Brasileira de Portos S. A. (Portobrás), por Companhias Docas, por concessionários privados e estaduais até 1990. Por ser uma administração centralizada, em que a União segurava a autoridade sobre a administração de parte dos portos, apresentava o interesse de promover a transferência de aquisições para as regiões Norte e Nordeste, bem como restringir as diferenças inter-regionais (TOVAR; FERREIRA, 2006).

Segundo Souza Júnior (2008, p. 74), figura da Portobrás, o modelo adotado determinou respeitáveis resultados para o setor portuário:

O período de atuação da Portobrás foi caracterizado por um, ainda inigualável, desenvolvimento do setor portuário nacional, período em que foram realizados diversos investimentos no aumento da capacidade física de manuseio e estocagem, dragagem e melhorias nas técnicas operacionais.

Iniciado então na década de 1990, o Programa Nacional de Desestatização (PND), onde procurou a privatização de ativos públicos como saída de solucionar a dificuldade de déficit do setor público e de expandir a eficiência econômica, tal indigência de privatização de empresas públicas procedeu da expansível busca por parte da sociedade de programas de bem-estar e da demasiada participação do Estado na atmosfera econômica. Acompanhando as predisponências mundiais de globalização da economia e de anulação das barreiras à produção, o Brasil buscou enquadrar-se nesse movimento de alteração por meio da ascensão do desenvolvimento via descentralização, flexibilidade,

desburocratização e reorientação das atividades do setor público (MATOS FILHO; OLIVEIRA, 1996).

Como consequência do processo, estabeleceu-se pelo menos um porto organizado por estado, ficando nas regiões Sul e Sudeste, existem duas ou mais acomodações portuárias de porte médio ou grande. O sistema portuário estatal tinha abrangências de um total de 36 portos (atualmente 37 portos), com distintos graus de instrumentalização e sem ausência de dificuldade nem sempre compatíveis com os níveis de demanda por serviços portuários (TOVAR; FERREIRA, 2006).

Para Tovar e Ferreira (2006), com a amortização da Portobrás, em março de 1990, instituiu-se certo dissabor administrativo, uma vez que os portos e administrações hidroviárias eram inteiramente fiscalizados, e assim também se extinguíram nessa mesma data. Para contornar essa indisposição, a União, por intermédio do Decreto nº 99.475, de agosto de 1990, liberou o então Ministério de Infraestrutura a dissolver a administração dos portos, hidrovias e eclusas às sociedades de economia mista subsidiárias da Portobrás ou às unidades federadas, pelo prazo de um ano.

No decurso de 1990 a 1997, foram ampliados os modelos de gestão dos portos públicos brasileiros, sobretudo em benefício de processos de descentralização e de delegação para os estados e municípios. Outro acontecimento que merece destaque e que ocorreu nesse mesmo momento, foi a constituição de uma nova estrutura jurídica e institucional para o âmbito, a partir da publicação da Lei nº. 8.630 de 1993, denominada Lei de Modernização dos Portos (TOVAR; FERREIRA, 2006).

Para Freitas (2014), a Lei de Modernização dos Portos, foi devida, pois a infraestrutura portuária existente na época começou a ficar excedida e perde integralmente a concorrência frente aos demais países, em razão de despertar questionamento pelo *staff* empresarial, o então intitulado “custo Brasil” e a necessidade de remodelação do setor.

2.2.2 Lei de Modernização dos Portos

A Lei de Modernização dos Portos, Lei nº 8.630, sancionada pelo então presidente Itamar Franco, em 25 de fevereiro de 1993, foi fruto de frenético debate

nacional e adaptada em projeto de acordo partidário e consentido pela Câmara dos Deputados (OLIVEIRA, 2007).

Para Rocha e Morato (2006), a lei aborda a possibilidade de delegação dos portos a estados e municípios, consentindo a concessão da administração portuária.

Com fim da Portobrás em 1990, e a nova publicação da Lei dos Portos, em 1993, estes dois acontecimentos conceberam a fase mais complicada para o sistema portuário nacional. Estava-se perante há uma nova regulamentação da administração portuária, com atitude mais privatista, ou seja, constituindo organismos institucionais para dar apoio a essa regulamentação (TOVAR; FERREIRA, 2006).

2.2.3 Portos

Considerado um sujeito de abertura de caminho para que se queira entrar no comércio internacional, onde o porto faz um papel importante para o desenvolvimento econômico.

Um porto é um nódulo na rede de transportes – um sistema espacial de nódulos e conexões sobre as quais o movimento de carga e passageiros ocorre. Um porto é também uma unidade econômica que provê um serviço de transferência em oposição a uma atividade produtiva física. [...]. Em um ambiente competitivo, portos não só competem em termos de localização e eficiência operacional, mas também em termos de conectividade às cadeias de suprimento dos embarcadores. (CULLINANE; TALLEY, 2006, p. 01).

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a ANTAQ (2014):

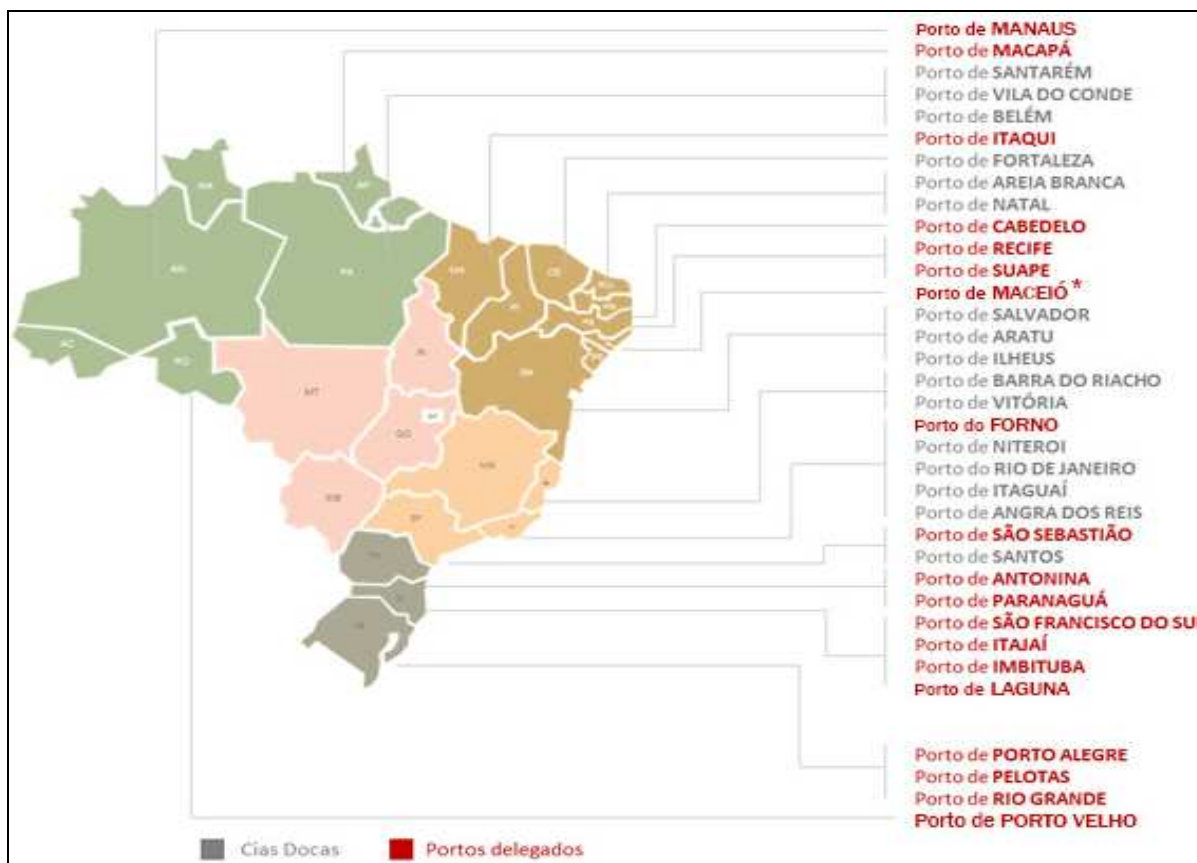
É o porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária. As funções no porto organizado são exercidas, de forma integrada e harmônica, pela administração do porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Com uma costa de 8,5 quilômetros navegáveis e para que se aja controle do fluxo aduaneiro e bem como as suas diretrizes sejam aplicadas de forma correta, existe uma secretaria que faz com que o andamento seja feito de forma correta, este

órgão é a Secretaria Especial de Portos (SEP). A secretária tem como papel executar as medidas, inserir projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura aos portos marítimos. Já os portos fluviais e lacustres, por sua vez, são dirigidos e orientados pelo Ministério dos Transportes. (MESQUITA, 2014).

Segundo Mesquita (2014), o Brasil possui 37 portos públicos organizados no país. Nessa categoria, estes por sua vez encontram-se os portos com administração desempenhada pela União, no caso das Companhias Docas, ou delegada a municípios, estados ou consórcios públicos. A área destes portos é demarcada por ato do Poder Executivo, segundo art. 2º da Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013.

Figura 1 – Principais portos do Brasil



Fonte: Mesquita (2014)

O único porto fluvial considerado é o de Estrela no Rio Grande do Sul, porém hoje não mais integra o rol mencionado como também o Porto de Laguna, atualmente vinculado à Codesp. Não existem portos fluviais (IP4 ou que se assemelhe a tal) sob gestão da SEP. (MESQUITA, 2014).

Segundo Mesquita (2014), da Portos do Brasil:

O complexo portuário brasileiro movimentou, em 2013, 931 milhões de toneladas de carga bruta, apresentando um crescimento de 2,9% em relação a 2012. Sozinho, o setor portuário é responsável por mais de 90% das exportações do País. Dessa movimentação, 338 milhões de toneladas (36%) foram realizadas pelos Portos. Organizados e 593 milhões (64%) pelos Terminais de Uso Privado (TUPs).

As sete Companhias Docas responsáveis pelos portos são:

Tabela 1 – Companhias de Docas do Brasil

SIMBOLO	COMPANHIA DOCAS
	<p>Companhia Docas do Pará (CDP): Administra os portos de Belém, Santarém e Vila do Conde.</p>
	<p>Companhia Docas do Ceará (CDC): Administra o Porto de Fortaleza.</p>
	<p>Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern): Administra os portos de Natal e Maceió, além do Terminal Salineiro de Areia Branca.</p>
	<p>Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba): Administra os portos de Salvador, Ilhéus e Aratu.</p>
	<p>Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa): Administra os portos de Vitória e Barra do Riacho.</p>
	<p>Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ): Administra os portos do Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis e Itaguaí.</p>
	<p>Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp): Administra o Porto de Santos.</p>

Fonte: Porto Sem Papel (2014)

2.3 CARACTERÍSTICAS DOS PRINCIPAIS PORTOS DO BRASIL E DE SANTA CATARINA

Atualmente existem mais de 2000 portos no mundo, desde aqueles com apenas um berço (espaço para um navio) que movimenta algumas centenas de toneladas por ano, até os portos multitarefas. No Brasil, temos 34 portos marítimos e 16 portos fluviais. (COELHO, 2010).

Durante as últimas décadas, o uso de contêineres para transporte de cargas aumentou constantemente. Contêineres são grandes caixas de metal feitas em tamanho padrão em múltiplos de 20 pés (6 metros) chamadas *twenty foot equivalent units* (unidades equivalentes a 20 pés – TEUs). O transporte usando containers apresenta diversas vantagens, como o produto precisar de menos embalagens, evitam alguns tipos de danos, praticidade no carregamento, alta produtividade em diversas etapas de manuseio e transporte. (COELHO, 2010).

Do mesmo modo, o uso de containers possibilita o transporte em diferentes modais: entre barcos, caminhões, trens e a troca de um para outro é feita com relativa facilidade. O transporte mundial de containers atingiu 8.186.896 de TEUs em 2013, superando com folga os 7.928.190 de TEUs atingidos em 2001. (COELHO, 2010).

No transporte marítimo, o sistema *hub-spoke* é o mais utilizado. Este sistema utiliza pequenos portos e pequenos navios, que se comunicam com um grande porto, que é abastecido pelos grandes navios, e de onde os grandes navios partem carregando enormes volumes de carga. Alguns dos grandes navios consegue carregar até 15,200 TEUs. (COELHO, 2010).

Os portos conseguem agregar muito movimento e muita carga, tornando o transporte transoceânico mais barato. No entanto, os portos precisam de infraestrutura de ponta para receber estes grandes navios e manusear toda a carga. Confira na tabela abaixo os portos mais movimentados do Brasil. (COELHO, 2010).

Tabela 2 – Os portos mais movimentados do Brasil

Posição	Porto	Número de estados servidos	Comércio Internacional (em US\$ milhões)
1	Santos / SP	26	65.380,03
2	Vitória / ES	22	17.087,30
3	Paranaguá / PR	23	16.553,17
4	Rio Grande / RS	21	13.265,23
5	Rio de Janeiro / RJ	22	12.183,12
6	Itajaí / SC	22	7.884,11
7	São Sebastião / SP	7	7.059,61
8	São Luís / MA	10	6.799,67
9	Aratu / BA	8	5.586,75
10	São Francisco do Sul / SC	23	5.534,28

Fonte: COELHO, 2010

Atualmente o Brasil possui 37 portos públicos marítimos sob a gestão da SEP, administrados diretamente pelas Companhias Docas, que têm como acionista majoritário o Governo Federal (MESQUITA, 2014).

A seguir relação dos portos conforme sua região:

Tabela 3 – Principais Portos do Brasil

REGIÃO	ESTADO	PORTO
REGIÃO SUL	PARANÁ	Porto de Antonina
		Porto de Paranaguá
	SANTA CATARINA	Porto de São Francisco do Sul
		Porto de Itajaí
		Porto Pesqueiro de Laguna
		Porto de Itapoá
		Porto de Imbituba
	RIO GRANDE DO SUL	Porto de Pelotas
Porto de Rio Grande		
REGIÃO NORTE	AMAPÁ	Porto de Amapá
	AMAZONAS	Porto de Manaus
	PARÁ	Porto de Belém
		Porto de Vila Conde
REGIÃO SUDESTE	ESPÍRITO SANTO	Porto de Vitória
		Porto de Barra Riacho
	RIO DE JANEIRO	Porto de Forno
		Porto de Itaguaí
		Porto de Niterói
		Porto do Rio de Janeiro
		Porto de Angra dos Reis
		Porto de Itaguaí antigo Porto de Sepetiba
	SÃO PAULO	Porto de Santos
Porto de São Sebastião		
REGIÃO NORDESTE	CEARÁ	Porto de Mucuripe ou Porto de Fortaleza
		Terminal de Pecém
	RIO GRANDE DO NORTE	Porto de Areia Branca
		Porto de Natal
	ALAGOAS	Porto de Jaraguá ou Porto de Maceió
	MARANHÃO	Porto de Itaqui
	PARAÍBA	Porto de Cabedelo
	PERNAMBUCO	Porto do Recife
	PERNAMBUCO	Porto de Suape
BAHIA	Porto de Aratu	
	Porto de Ilhéus	

Fonte: Principais Porto (2014)

Segundo a ANTAQ, (2015), o Porto de Santos obteve a maior movimentação de carga no ano de 2014, com participação majoritária de 27% do total movimentado no conjunto dos portos organizados. Já o Porto de Itaguaí (RJ),

aparece com 18% do total, seguido de Paranaguá (PR) com 12%, Rio Grande (RS) com 6% e, por último, Itaqui (MA) com 5%.

Já os portos organizados que mais mobilizaram carga em 2014 contribuíram com mais de 85% do total das cargas que ocorreram para o tipo de instalação portuária. Já os terminais de uso privado, conhecidos como TUP, o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, no Maranhão, que movimentou 112,5 milhões de toneladas de carga em 2014, que obteve a liderança. O Terminal de Tubarão, na região Sul, movimentou 109,8 milhões de toneladas, ficando com segundo lugar e, em terceiro lugar, o Terminal Almirante Barroso, com 53 milhões de toneladas (ANTAQ, 2015).

2.4 ASPECTOS DESTACADOS DOS PRINCIPAIS PORTOS DE SANTA CATARINA

2.4.1 Porto de Itajaí

O Porto de Itajaí possui uma estrutura para embarque de cargas *dry* e *reefer*. Tem-se registro de 1905, mas foi por volta de 1914 que foi construído o molhe sul de 700 metros de comprimento, seguido de outras obras (PORTO DE ITAJAÍ, 2013).

Em 2010, foi considerado como o segundo porto em crescimento de carga mundial, registrado pela consultoria britânica Drewry's, superando assim a enchente no ano de 2008 (PORTO DE ITAJAÍ, 2013).

As principais mercadorias são: madeira e derivados, frangos congelados (maior porto exportador do Brasil), cerâmicos, papel *kraft*, máquinas e acessórios, tabacos, veículos, têxteis, açúcar e carne congelada. Não podendo deixar de mencionar as cargas de contêineres, perdendo somente para o Porto de Santos na quantidade de movimentação (PORTO DE ITAJAÍ, 2015).

Figura 2 – Porto de Itajaí



Fonte: Porto de Itajaí (2015)

A estrutura do porto é caracterizada com berço 1 (8,70 metros), berço 2 (12 metros) do APM Terminals, berço 3 (12 metros), berço 4 (9,50 metros) do Porto Público e berço 1 (11,50 metros), berço 2 (10,60 metros), berço 3 (10 metros) do terminal portuário da Portonave. (PORTO DE ITAJAÍ, 2015).

Figura 3 – Localização do Porto de Itajaí



Fonte: Porto de Itajaí (2015)

Localizado estrategicamente, o complexo Portuário do Itajaí é um dos principais entroncamentos rodoviários do sul do Brasil, afastado por poucos quilômetros das rodovias BR 101 e BR 470, sua disposição geográfica, coloca o porto no centro da região sul (conglomerando as capitais de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo, além de importantes municípios desses quatro estados), que incorpora 46% do PIB nacional (PORTO DE ITAJAÍ, 2015).

Particularidade que demuda o Complexo em um centro concentrador e distribuidor de cargas, assim permitindo o atendimento de mercados exportadores e importadores dos 21 estados brasileiros e Distrito Federal (PORTO DE ITAJAÍ, 2015).

2.4.2 Porto de São Francisco do Sul

O Porto de São Francisco do Sul está localizado no município de São Francisco do Sul, onde em sua estrutura possui 780 metros de comprimento, fazendo parte do complexo portuário o terminal portuário da bacia de Babitonga. Berços 101, 102, 103, 201, 301 possuem 14 metros de profundidade (PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, 2014).

O Porto de São Francisco do Sul é uma autarquia do Governo do Estado de Santa Catarina. A renovação da Delegação foi feita em 28 de novembro de 2013, com validade até 30 de novembro de 2015. O Porto trabalha com a presteza de um terminal privado, por este motivo por ele transita mais da metade da circulação portuária de Santa Catarina. (PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, 2014).

Já na parte de estrutura natural, o Porto possui canal de entrada 9,3 milhas de extensão, 150 metros de largura e 13 metros de calado, onde tem seu espaço de maré de 2 metros e cinco áreas de ancoradouros oficiais (PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, 2014).

O Porto de São Francisco do Sul, Seu Chico como também é chamado e conhecido, tem seu acesso rodoviário através da BR 280, na cidade de Joinville. Já para as vias ferroviárias entram e saem do porto pelo meio da estrada de ferro 485, que liga São Francisco do Sul à cidade de Mafra, a linha ferroviária tem acesso a Mafra que por sua vez acessa a malha ferroviária que se vincula com São Paulo, e também com Porto Alegre. Além disso, se pode acessar a rede ferroviária que corta

o estado do Paraná no sentido oeste, um dos mais importantes corredores de grãos do país. (PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, 2014).

Figura 4 – Porto de São Francisco do Sul



Fonte: Porto de São Francisco do Sul (2015)

O porto tem em suas imediações três aeroportos: o de Joinville (distante 60 quilômetros), Navegantes (distante a 100 quilômetros), estes aeroportos são oferecem em seus serviços linhas aéreas domésticas que os conectam com os principais centros nacionais e internacionais. E a última alternativa é o Aeródromo de São Francisco do Sul, que permite o uso de pequenas aeronaves particulares em sua pista (PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, 2014).

Apontado por sua eficiência e rapidez nas operações, o Porto de São Francisco do Sul tem sua boa popularidade, devida à parceria feita com amplas empresas: Terlogs, Bunge e Companhia Integrada Desenvolvimento Agrícola de SC (CIDASC), tais empresas, ajudam a compor o caminho de exportação instalado na zona primária do Porto (PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, 2014).

Com uma área de 40 mil m² e com 13 balanças ferroviárias e rodoviárias, a Terlogs tem em sua amplitude o total de 140 mil toneladas de grãos para armazenamento (PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, 2014).

Já complexo da Bunge possui uma extensão de 125 mil m², sendo sua planta de comercialização de soja para o processamento a quantia de 1,7 mil

toneladas dia, aonde sua perspectiva de expedição chega a 1,5 mil TPH (tonelada por hora) de granéis sólidos e 1 mil TPH de óleo de soja, onde a sua condição de conservar são de 200 mil toneladas de granéis sólidos e 45 mil toneladas de óleo de soja. Juntas arremeteram cerca de US\$ 20 milhões no corredor de exportação, e mais de US\$ 3 milhões em dois ships loaders, que triplicaram a competência de carregamento (PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, 2014).

Já a CIDASC atua no Terminal Graneleiro Irineu Bornhausen. Seu atendimento é feito por três balanças com capacidade para até 120 vagões e 150 caminhões por dia, e duas moedas rodoferroviárias, juntas somam um luxo de 50^o TPH. A capacidade de estocagem são 110 mil toneladas para granéis sólidos e 9 mil m³ para óleos vegetais (PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, 2014).

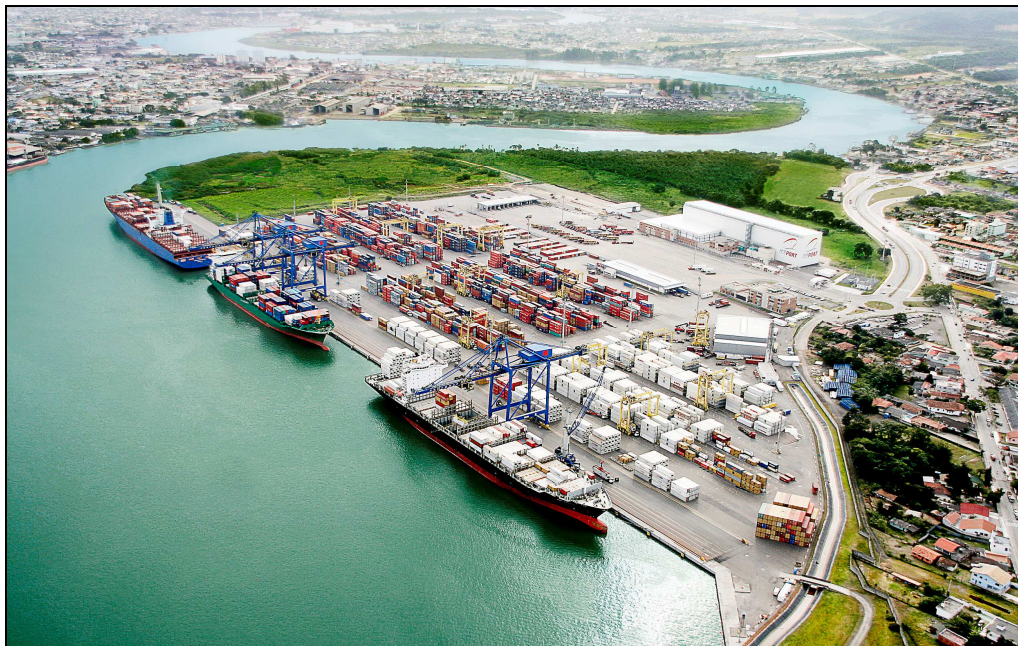
2.4.3 Terminal portuário de Navegantes

O empresário Agostinho Leão tinha um sonho de construir um terminal portuário, foi então que este sonho começou a ser idealizado em 1998, quando o empresário efetuou a compra de alguns terrenos na região que contornava o Rio Itajaí-Açu. A ideia foi tão positiva que logo contou com o apoio dos empresários da região, ondem começaram a expandir o projeto. Passado três anos, surgia a Portonave (PORTONAVE, 2014).

Dentro do prazo programado, nove anos após do início das atividades, a construção foi finalizada, em agosto de 2007, e assim no dia 21 outubro de 2007, o MSC Uruguay foi o primeiro navio a atracar. Em sua administração o porto já tem diversos certificados emitidos por grandes empresas certificadoras tais quais com os seguintes certificados: ISPS Code, ISO 9001 e ISO 14001 (PORTONAVE, 2014).

O terminal possui infraestrutura completa para movimentação de cargas em contêiner, têm em sua estrutura três berços de atracação e seu cais é de 900 metros com uma retro área de 270 mil m² e com profundidade de 11,3 metros (PORTONAVE, 2014).

Figura 5 – Portonave



Fonte: Terminal Portuário de Navegantes (2015)

O terminal portuário de Navegantes é também conhecido como Portonave, mesmo sendo somente um terminal, ele vem adicionar à estrutura portuária do estado de Santa Catarina. O município de Navegantes, onde o terminal está instalado, se sobressai pelo panorama econômico, pois há em suas atividades a indústria naval e assim ganhando evidência pela mão-de-obra especializada do País (PORTONAVE, 2014).

2.4.4 Porto de Itapoá

Com administração privada e capacidade de 500 mil TEUs por ano e já com projeto de ampliação para 2 milhões, o terminal portuário Itapoá iniciou suas atividades em 2011 no norte do estado (ITAPOÁ, 2015).

O Porto Itapoá tem profundidade natural um cais de 16 metros, na qual possui dois berços de atracação, totalizando 630 metros de comprimento, seu comprimento máximo são 350 metros e possui 48 metros de largura, comportando assim, a atracação paralela de dois navios com capacidade de 300 metros de comprimento. O terminal dispõe de um scanner de verificação, considerado um dos mais atualizados da América Latina, e desta forma consegue analisar 100% das

cargas de exportação e, também, em sua estrutura o porto tem disponíveis 1.380 tomadas *reefers* para cargas refrigeradas (ITAPOÁ, 2015).

Figura 6 – Localização do Porto de Itapoá



Fonte: adaptado pela pesquisadora (2015)

O terminal portuário possui uma localização privilegiada, uma vez que fica entre os estados do Paraná e Santa Catarina, propiciando o agrupamento de cargas de clientes de ambos estados (ITAPOÁ, 2015).

Figura 7 – Porto de Itapoá



Fonte: Porto de Itapoá (2015)

Pensando no futuro, o porto está expandindo sua infraestrutura, onde no término das obras, aumentará para três berços de atracação e, assim, simultaneamente, conseguirá realizar a atracação de três navios de 350 metros de

comprimento, aumentando um píer de 1.250 metros, e uma área de armazenamento quatro vezes superior à atual (ITAPOÁ, 2015).

2.5 PORTO DE IMBITUBA

O Porto de Imbituba está situado na cidade de Imbituba, no centro sul do litoral do estado de Santa Catarina a cerca de 90 km da capital Florianópolis. Foi construído em uma enseada aberta ao mar, possuindo águas abrigadas e profundas. O canal de acesso ao porto também é profundo, permitindo a navegação de navios de grande porte. Possui grande capacidade de crescimento devido ao tamanho de sua retaguarda (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2013).

Através de dois acessos pavimentados, um ao norte e outro ao sul, o Porto de Imbituba está ligado à BR-101, uma das mais importantes rodovias do país, permitindo o deslocamento a todas as regiões do Brasil e países do Mercosul. Por mar, está a 286 milhas marítimas do Porto de Santos e 322 milhas marítimas do Porto de Rio Grande (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2013)

Figura 8 – Raio de influência do Porto de Imbituba



Fonte: CDIPort (2013)

A região sul de Santa Catarina, atualmente, possui três microrregiões: Associação dos Municípios da Região Carbonífera (AMREC); Associação dos Municípios da Região de Laguna (AMUREL) e a Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense (AMESC). As três microrregiões ocupam uma área de 9.608 km², e somam uma população de aproximadamente 900 mil habitantes, resultado da soma dos 43 municípios que compõem as três microrregiões (ZILLI, 2014).

De acordo com a ANTAQ (2015), a região da AMUREL possui três estruturas portuárias, Laguna (administrado pela CODESP) e em Imbituba tem-se dois: os Portos Públicos de Imbituba (administrado pela SCPar Porto de Imbituba S.A) e o Imbituba Terminal Portuário, um terminal de uso privado dirigido pela Imbituba Empreendimentos e Participações S/A. Dentre estes três, os Portos Públicos de Imbituba ganham evidência.

2.5.1 Descrição histórica do Porto de Imbituba

O Porto de Imbituba foi criado para atender a necessidade da movimentação e comercialização do minério de carvão na região sul de Santa Catarina. Em 1870 foram descobertas as jazidas de carvão no Rio Tubarão e, com isso, projetou-se um porto com condições de efetuar o transporte deste minério (GOURLATI FILHO, 2010).

Segundo Goularti Filho (2005, p. 254):

O Porto de Imbituba foi construído pelos ingleses para escoar a produção de carvão extraído nas minas na cabeceira do Rio Tubarão e transportado pela Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina. No início do século XX, a concessão das minas de carvão e da ferrovia foi transferida para a firma carioca Lage & Irmãos, que também assumiu o porto. Com a ampliação das atividades carboníferas em Santa Catarina, a Lage & Irmãos resolveu ampliar o Porto de Imbituba para atender quase que exclusivamente aos seus navios, o estaleiro na Ilha do Viana no Rio de Janeiro e a futura siderurgia.

Povoada por açorianos inicialmente, a localidade de Imbituba fundada em 1715, foi se constituindo em torno da pesca da baleia, cuja armação foi criada em

1796. Apesar da armação da baleia ter sido extinta em 1829, a pesca da baleia continuou de forma artesanal até início dos anos 1970 (MARTINS, 1978).

Segundo o site Companhia Docas de Imbituba (2013), no ano de 1870 na cidade de Tubarão (SC), foram encontradas jazidas de carvão nas encostas do rio Tubarão. Foram realizados estudos na época que indicavam que Imbituba seria o local ideal para a construção de um porto para a circulação de carvão. Na mesma época ao descobrimento das jazidas de carvão em Tubarão, foi iniciada a construção da estrada de ferro Dona Tereza Cristina que:

[...] ligaria o Porto - ainda inexistente - às minas de carvão. Mas as obras de construção do Porto só se efetivaram mesmo a partir de 1919, com o pioneirismo do empresário carioca Henrique Lage. A obra foi iniciada com a construção do molhe de proteção, dos escritórios e dos armazéns. Na época, Henrique Lage obteve ajuda do Eng.º Álvaro Monteiro de Barros Catão, então Diretor da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina. Este iniciou um processo de modernização das instalações para embarque mecanizado de carvão. Catão foi responsável também por várias outras obras no porto, entre elas a construção de um quebra-mar para a proteção das instalações (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2013).

Goularti Filho (2012), afirma que o Porto de Imbituba não surgiu relacionado diretamente com a pesca da baleia, e sim como parte da construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTTC). Contrariamente aos demais portos de Santa Catarina, que surgiram e se desenvolveram com suas respectivas vilas, o Porto de Imbituba está associado à descoberta do carvão, partindo dele a formação da cidade de Imbituba.

Tendo Álvaro Catão como diretor, em 03 de novembro de 1922, foi criada a Companhia Docas de Imbituba (CDI). Todos os navios de carga ou de passageiros da Companhia Nacional de Navegação Costeira passaram a fazer escala no Porto de Imbituba. Foi realizada a ordenação do registro de concessão à CDI, pelo Decreto nº. 7.842 de 13 de setembro de 1941, para exploração comercial do porto, tendo término previsto para o ano de 2012 (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2013).

Quanto à fundação da CDI, Goularti Filho (2012, p. 86) afirma:

No dia 3 de novembro de 1922, foi fundada a Companhia Docas de Imbituba (CDI), que nasceu assumindo a área portuária (principalmente o quebra-mar em construção) e as instalações existentes (oito armazéns, ferrarias, oficinas, máquinas, acessórios e materiais flutuantes).

No ano de 1942, foi concedida a permissão para realizar obras de aparelhamento e exploração de tráfego do Porto de Imbituba. Em 1981, foi construída uma rampa para navios Ro-Ro, com 24 metros de comprimento. O Porto de Imbituba esteve vinculado a mineração do carvão por muitas décadas, chegando a movimentar na década de 80, cerca de 4 milhões de toneladas anuais (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2013).

Ao longo dos anos 1980, com média de 3.290.000 toneladas de carga movimentada, sendo 2.430.000 toneladas de carvão, o Porto de Imbituba movimentou 73,86% de carvão, principalmente o metalúrgico (GOULARTI FILHO, 2012).

Goularti Filho (2012, p. 96), destaca que:

O porto fazia parte do complexo carbonífero catarinense formado por minas, ferrovia, lavador, termoelétrica, carboquímica e porto. Na segunda metade dos anos 1980, começaram os cortes nos subsídios para o transporte ferroviário do carvão e o aumento das importações do carvão metalúrgico; com isso, a movimentação no porto começou a cair. Em 1990, o governo Collor liberou a importação do carvão metalúrgico e fechou o Lavador de Capivari e as minas da CSN.

Em 1990 com a redução das alíquotas de importação e a retirada do subsídio do carvão, acarretou-se o colapso da indústria do carvão catarinense. Com este novo cenário, o Porto de Imbituba precisou se transformar de terminal exportador de carvão para um porto multifuncional, movimentando vários tipos de mercadorias (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2013).

Goularti Filho (2012), afirma que a exportação de carvão pelo Porto de Imbituba passou de 2 milhões de toneladas em 1988 para 795 mil em 1990, zerando em 1994. O Porto de Imbituba deixava então de ser o porto carvoeiro e necessitava de uma reestruturação.

Houve uma corrida por infraestrutura e logística com a chegada do século XXI. Os movimentadores de cargas redescobriram o Porto de Imbituba pela sua localização estratégica e a condição favorável a expansão. No ano de 2008, saiu o arrendamento do Terminal de Contêineres, vencido pelo Grupo Santos Brasil. Com o resultado da licitação, a CDI obteve seu principal parceiro na sua ampliação (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2013).

Tabela 4 – Acontecimentos acerca do Porto de Imbituba

DATA	ACONTECIMENTO
1880 a 1919	<p>Construção e abandono do Porto Inglês:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neste período o porto construído pelos ingleses, estava sob os regimes dos ventos; • A falta do quebra-mar dificultava a entrada de navios na enseada aberta; • Com a saída dos ingleses em 1902, o porto foi abandonado, e cogitava-se a construção de outro porto em Massiambu.
1919 a 1942	<p>Porto Henrique Lage:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Em 1919, Henrique Lage assumiu o porto e fez dele um ancoradouro para os seus navios; • Reiniciou a movimentação de cargas gerais (alimentos e madeira) e carvão, e fez obras de melhoramentos; • Em 1922, foi organizada a Companhia Docas de Imbituba, encarregada de concluir as obras; • Em 1941, o porto foi encampado pelo governo Vargas.
1942 a 1990	<p>Porto carvoeiro do Plano Nacional do Carvão:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Em 1942, sob tutela do governo, as obras de ampliação foram inauguradas, e Imbituba começou a disputar com Laguna o título de exclusividade de “porto carvoeiro”; • Neste longo período, Imbituba se ajustava ao Plano Nacional do Carvão; • Em 1979, passou a atender às demandas da ICC.
1990 a 2012	<p>Tentativas de reestruturação:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Com o fim das exportações do carvão e o fechamento da ICC, houve uma tentativa de reestruturação do porto, adaptando-o para a movimentação de contêineres; • Na segunda metade da década, novamente, o porto voltou a operar com alta capacidade ociosa.
2012	<ul style="list-style-type: none"> • Acaba a permissão de administração da Porto de Imbituba, que era conduzido pela Companhia Docas de Imbituba empresa privada. • Concessão acabou em novembro até o ano 2012.
2013 a 2014	<ul style="list-style-type: none"> • Através da nova administração, SCPar, o Porto de Imbituba retorna à movimentação de carga pelo transporte pela Ferrovia Teresa Cristina; • Consegue acordo com Porto de Barcelona, cujo objetivo é aumentar o comércio portuário e as transações de comércio entre ambos os países; • Presidente assina contrato para financiamento de R\$2 bilhões via Banco do Brasil da nova dragagem do Porto, obra avaliada em 34 milhões de reais; • Secretaria de Portos concede mais 25 anos de administração para o estado de Santa Catarina.

Fonte adaptado: Goularti Filho (2005), Correio Lageano (2013), Caldas LG1 SC (2013), Popular Catarinense (2014), Porto Gente (2014).

Figura 9 – Complexo portuário de Imbituba



Fonte: CDIPort (2013)

Na tabela abaixo podemos identificar maiores detalhes da parte territorial e demográfica da figura 9, o Porto de Imbituba:

Tabela 5 – Quadro de dados demográficos do Porto Imbituba.

Área terrestre:	1.550.000 m ²
Área aquática:	750.000 m ²
Extensão:	300 metros
Profundidade:	12 metros
Capacidade (atual):	7,5 milhões de toneladas
TEUs:	450.000
Navios atracados (2014):	242
Porte das embarcações:	Berços 1 e 2: 290 metros
	Berço 3: 200 metros
Capacidade máxima das embarcações:	Berços 1 e 2: 75.000 TPB (DWT)
Estrutura física:	Berços 1 e 2: Cada berço com 330 metros, perfazendo um total de 660 m de cais acostável
	Berço 3: Com 245 metros de comprimento
Estrutura física quanto a instalações:	Berços 1 e 2: instalações especiais para granéis líquidos, congelados, carga geral e contêineres. Sendo capaz de movimentar granéis sólidos, incluindo grãos agrícolas
	Berço 3: instalações especiais para movimentação de granéis sólidos
Fundeio e canal de acesso:	Fundeio externo: Latitude: 28°12'32"S Longitude: 048°38'44"W
	Área de quarentena (provisória): Latitude: 28°12'21.50"S Longitude: 48°37'52.69"W

Fonte: SCPAr (2014)

O porto está localizado numa enseada aberta, abrigada por um molhe de 850 metros. Suas cargas preeminentes são açúcar, arroz, barrilha, bobinas de aço, cargas de projeto, contêineres, coque, clínquer, fertilizantes, grãos agrícolas, hulha betuminosa, produtos congelados e sal (SCPAr, 2014).

As cotas dos cais de atracação em Imbituba possuem 6,50 metros de altura acima do nível do mar, alguns metros acima da maioria dos portos brasileiros, o que evita alagamentos por marés atípicas (SCPAr, 2014).

2.5.2 Expansão do Porto de Imbituba

O Porto de Imbituba considerado o principal no sul do estado para o governo estadual, após de aproximadamente 70 anos de concessão e de uma administração cheia de descontentamento para o governo estadual, a CDI, perdeu então no final de 2012, o comando do porto que até então era seu. Em 2014, no segundo ano da gestão da SCPar (o braço empreendedor do governo), o Porto de Imbituba recebeu R\$ 88 milhões em investimentos (CAVALLI, 2014).

Do total, R\$ 38 milhões (R\$ 33 milhões da União e R\$ 5 milhões do governo do Estado) serão para aumentar a capacidade do terminal e R\$ 50 milhões para obras em estradas e vias de acesso ao porto (CAVALLI, 2014).

Uma dragagem vai aumentar a profundidade do canal de acesso dos navios, dos atuais 15 metros para 17 metros, da bacia de evolução (área de manobra) de 13 metros para 15,5 metros e dos berços de atracação de 12,5 metros para 15 metros, permitindo a operação de navios maiores. Serão feitas também melhorias da estrutura do porto, como obras na pavimentação, sinalização e renovação das portarias (CAVALLI, 2014).

De acordo com presidente da SCPar Rogerio Pupo, o Porto de Imbituba, a draga que fará o trabalho foi a mesma que fez as ilhas artificiais de Dubai, nos Emirados Árabes. A alta tecnologia da máquina, segundo o presidente, vai garantir a conclusão das obras em tempo recorde (CAVALLI, 2014).

O restante do valor do investimento, R\$ 50 milhões, será destinado por Santa Catarina para obras em estradas e vias de acesso ao porto. Pupo (2014), afirma que até fevereiro as obras devem estar licitadas com previsão de início ainda neste ano (CAVALLI, 2014).

2.5.3 Desenvolvimento do Porto de Imbituba

Com o governo do Estado assumindo a gestão do Porto de Imbituba, no Sul do Estado, em dezembro de 2012 nestes quase dois anos, as consequências foram significativas: o movimento de contêineres aumentou em mais de cinco vezes. Segundo site SCPAR (2014), foram movimentados 13.734 TEUs, contra do 41.617 TEUs no ano de 2014.

Já o volume de cargas no ano de 2013, onde o volume de cargas movimentado cresceu 67%, passando de 2,1 milhões de toneladas em 2012 para uma previsão de 3,5 milhões de toneladas em 2014. O bom desempenho garantiu que o governo federal aprovasse a assinatura do termo de prorrogação por mais 23 anos. (LENZI, 2014).

A reestruturação e renovação da concessão tolerará uma série de novas aquisições no local. Segundo o presidente da SCPAr, Paulo Cesar da Costa, que também preside o Conselho de Administração do Porto de Imbituba, explica que (LENZI, 2014):

O setor de infraestrutura de um porto exige investimentos de longo prazo. Quando não se tem uma delegação por um período mais amplo, fica muito difícil conseguir os investimentos. Por isso, a importância do ato histórico de hoje, que coloca o Porto de Imbituba em uma nova fase, que vai refletir na economia de toda a região.

A previsão é que serão R\$ 300 milhões em progressos no berço três e molhe, com recursos adquiridos por meio da parceria entre terminais, operadores e entre os comandos estadual e federal. O Porto de Imbituba vem se solidificando como um polo de desenvolvimento regional, já que ultimamente a cadeia bem-sucedida mobilizou cerca de 4 mil empregos. (LENZI, 2014).

Com a sociedade entre governos estadual e federal tendo como valor de R\$ 38 milhões, o valor viabilizou a dragagem do porto e assim garantiu o aprofundamento do canal de acesso (de 15 metros para 17 metros), da bacia de evolução (de 13 para 15,5 metros) e dos berços (de 12,5 para 15 metros). Com a nova dragagem, o porto pode terá permissão de admitir navios de até 360 metros de comprimento, embarcar e desembarcar mais cargas para comercialização. (LENZI, 2014).

A perspectiva era para 2014 para o Porto de Imbituba, segundo diretor do porto, Marcelo Schlichting, era assegurado que as novas conformações técnicas de atracação e com a fim da obra da dragagem, tarifas concorrentes e uma ato comercial novo, estimulariam a meta de mobilizar 150 mil TEUs por ano até 2015. (LENZI, 2014).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Neste item apresenta os procedimentos metodológicos utilizados na pesquisa para a coleta dos dados, a abordagem da pesquisa, tratamento e apresentação das informações coletadas, apontando responder aos objetivos do trabalho.

3.1 TIPOS DE PESQUISA

Define-se pesquisa um conjunto de procedimentos sistemáticos, baseado no raciocínio lógico, tem por finalidade encontrar respostas e soluções para os problemas existentes utilizando métodos científicos (ANDRADE, 2005).

Fez-se imprescindível o uso de pesquisa descritiva, pois o estudo tem como objetivo analisar comparativamente a perspectiva do Porto de Imbituba no período de 2013 a 2014, e discutir os reflexos locais das mudanças recentes nas suas atividades.

A pesquisa descritiva expõe características de determinada população ou determinado fenômeno. Pode também estabelecer correlações entre variáveis e definir sua natureza. Não tem compromisso de explicar fenômenos que descreve, embora sirva de base para tal explicação (VERGARA, 2009).

Segundo Andrade (2005), a pesquisa descritiva é onde os fatos são observados, registrados, analisados, classificados e interpretados, sem a interferência do autor com o objetivo de estudar o assunto sem a manipulação do pesquisador.

Quanto aos meios de investigação a monografia se dará com pesquisa bibliográfica e documental.

A pesquisa bibliográfica pesquisa bibliográfica implica pode se dizer é um conjunto ordenado de procedimentos de busca por soluções, atento ao objeto de estudo, e que, por isso, não pode ser aleatório (LIMA, 2007).

A pesquisa por meio documental, é efetuado através de dados de órgãos públicos e privados, de registros, anais, memorando, balancetes, regulamentos, diários, cartas pessoais, comunicações informais, circulares, ofícios entre outros (VERGARA, 2009).

3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA E/OU POPULAÇÃO-ALVO

A população-alvo é o grupo de pessoas ou empresas onde tem interesse de aplicar a pesquisa, tendo visto que essa população em potencial deve ser apresentada com intuito de identificar o alvo (ROESCH; BECKER; MELLO, 2005).

Neste sentido, para a abordagem de estudo a população definida será o próprio Porto de Imbituba, na qual ocorrerá a pesquisa de suas atividades nas movimentações de cargas, o que há de novo, a expectativa para/com essa nova administração, o que irar mudar, qual a expectativa de crescimento da cidade, dos municípios que fazem uso deste porto.

Este projeto não se aplica a população, a finalidade deste estudo será para mostrar a relação do Porto de Imbituba em relação aos demais portos catarinenses.

3.3 PLANOS DE COLETA DE DADOS

As origens do estudo serão primárias e secundárias, primárias é quando são constituídas por obras e textos originais, material ainda não trabalhado que por sua relevância dão origem a outras obras e secundárias se referem a fontes primárias, isto é, são constituídas pela literatura originadas e determinadas fontes primárias de pesquisas bibliográficas sendo assim é o conjunto de obras escritas para esclarecer as fontes primárias e analisá-las divulgá-las (ANDRADE, 2005).

Os dados primários são aqueles coletados com o único objetivo de satisfazer às necessidades da pesquisa, e os dados secundários, são aqueles que já foram coletados e catalogados e que já estão disponíveis para consulta (MATTAR, 2001).

Os dados secundários são transcritos de informações não criadas pelo autor, através de pesquisa estatística, relatórios, banco de dados, índices. Sendo buscadas em dados já que foram criados, e não foram elaboradas pelo autor (ROESCH; BECKER; MELLO, 2005).

A monografia apresentada terá dados primários e secundários, por meio de pesquisa em dados estatísticos, artigos, monografias.

3.4 PLANO DE ANÁLISE DOS DADOS

A pesquisa qualitativa é apropriada para a avaliação formativa, quando se trata de melhorar a efetividade de um programa, ou planejamentos, ou mesmo quando é o caso da proposição de planos, ou seja, quando se trata de selecionar as metas de um programa e construir uma intervenção, mas não é adequada para avaliar resultados de programas ou planos (ROESCH; BECKER; MELLO, 2005).

Sendo utilizada a abordagem qualitativa, pois é por meio de coleta e análise de dados em relatórios que fará com que chegue ao resultado esperado na pesquisa. Com essas informações estatísticas trará mais atilamento na análise.

Destacam-se no próximo capítulo os dados estatísticos coletados por meio eletrônico no ALICEWEB e também os dados coletados com a pesquisa de campo que será realizada no Terminal Portuário de Imbituba (SC).

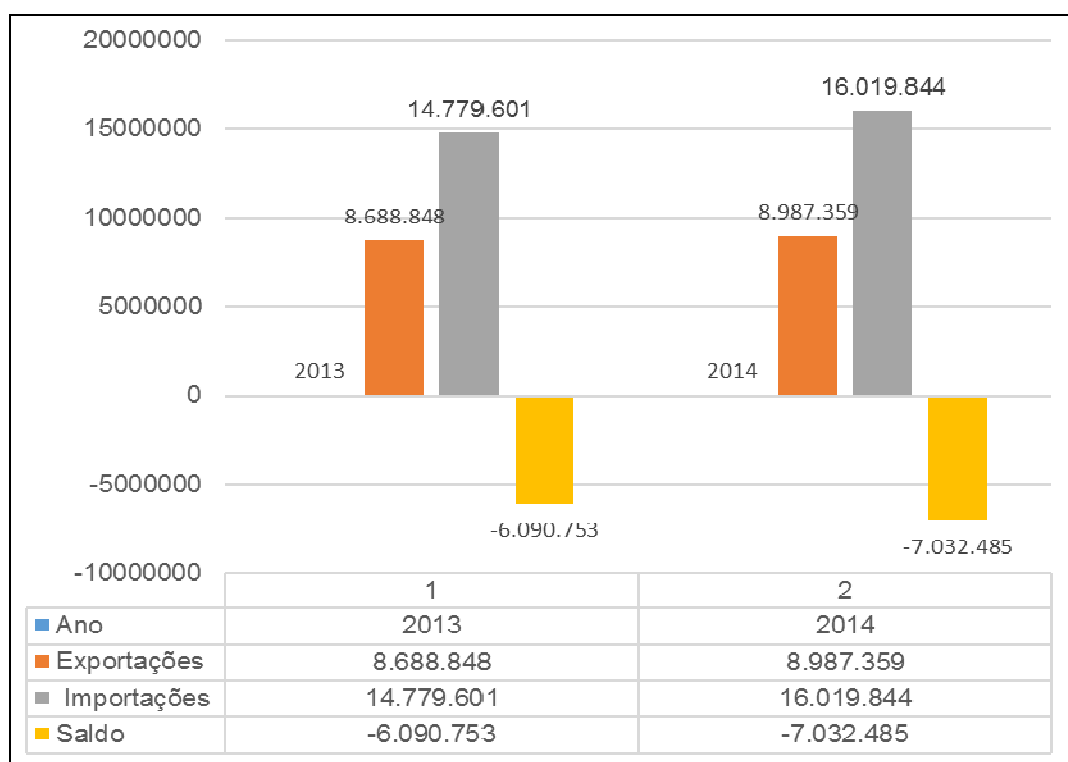
4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA

Neste capítulo são apresentadas as análises da balança comercial catarinense e municipal no período de 2013 até 2014, através de dados recolhidos site do governo Desenvolvimento e correlacionados.

4.1 BALANÇA COMERCIAL CATARINENSE.

O gráfico 1 apresenta a balança comercial de Santa Catarina, onde mostra toda a importação (compra) do mercado externo e toda a exportação (venda) para o exterior e os seus respectivos saldos.

Gráfico 1 – Balança comercial catarinense (mil US\$ FOB)



Fonte: Fiescnet (2015)

A balança comercial catarinense, como mostra o gráfico acima, no ano de 2013, as exportações catarinenses alcançaram o valor acumulado de US\$ 8.688.848, o que significa uma queda de 2,60% em relação ao mesmo período do ano anterior (2012). Já as importações neste mesmo período (2013) ocorreram em maior escala, US\$ 14.779,601, deixando o ano de 2013 com saldo deficitário de US\$

-6.090,753. Segundo Alexandre Martello (2015), do site G1, “o déficit tem relação com a crise financeira internacional que enfraqueceu as exportações brasileiras”.

Já o aglomerado de exportações catarinenses de 2014 conseguiu o valor concentrado de US\$ 8.987.359, o que constitui um aumento de 3,44% em relação ao mesmo período do ano de 2013. Os valores exportados por Santa Catarina corresponderam a 4,0% das exportações brasileiras, deixando o estado ocupar a décima posição no ranking nacional. Já importação continuou avançando, foram US\$ 16.019.844 contra US\$ 8.897,39 de exportação, causando assim um “alvorço” na economia do estado, pois o saldo contínuo deficitário de US\$ -7.032.485.

4.1.1 Produtos exportados por Santa Catarina

Abaixo está a listagem dos dez 10 produtos mais exportados por Santa Catarina em 2013 e 2014.

Tabela 6 – Produtos mais exportados por Santa Catarina em 2013 e 2014.

Produtos	FOB - US %		(A/B) %
	2014	2013	
Frangos	2.177.056.037	2.149.068.140	1,3
Fumo	531.538.751	849.754.221	-37,45
Motores e geradores elétricos	576.977.104	601.609.617	-1,62
Soja	832.176.991	481.081.448	72,98
Suínos (carne e carcaças)	576.017.852	425.744.115	37,22
Blocos de cilindro, cabeçotes para motores	442.708.013	411.087.402	7,69
Moto compressor hermético	369.941.698	407.838.841	-9,29
Moveis	174.441.444	156.676.456	11,34
Portas, caixilhos, alizares, soleiras de madeira	134.413.029	131.205.564	2,44

Fonte: Fiescnet (2015)

Na tabela acima se consegue identificar que o ano de 2014, comparado com ano de 2013, apresentou momentos oscilantes, tendo como base os mesmos produtos. A exportação de frangos se conseguiu manter em alta, já a exportação de fumo foi a que teve maior variação, um decréscimo de -37,45% em relação ao no de 2013.

4.1.2 Produtos importados por Santa Catarina

Abaixo está a listagem dos dez 10 produtos mais importados por Santa Catarina em 2013 e 2014

Tabela 7 – Produtos mais importados por Santa Catarina em 2013 e 2014.

Produtos	FOB - US %		(A/B) %
	2014	2013	
Catodos de cobre refinado e seus elementos	816.080.749	1.133.965.381	-28,03
Polietilenos sem carga e linear	531.353.875	370.164,024	4,55
Automóveis com motor de explosão até 6 passageiros	446.306.607	225.075.095	98,29
Laminados de ferro e aço	437.837.515	233.418.799	87,58
Fios de fibras de poliésteres, artificiais e acrílicas	368.813.116	399.365.471	-7,65
Peixes, crustáceos e moluscos	266.580.919	280.199.332	-4,86
Pneus novos para ônibus, caminhões e automóveis	256.895.970	248.664.502	3,31
Outros polímeros de etileno	229.147.970	186.301.983	23,00
Fios têxteis de poliésteres	192.186.566	173.322.325	10,88
Polipropileno sem carga, em forma primária	179.737.349	115.002.154	56,26

Fonte: Fiescnet (2015)

Na tabela acima se consegue identificar que o ano de 2014, confrontado com ano de 2013, exibiu momentos melhores, obtendo como apoio os mesmos produtos. A importação de automóveis foi a que teve maior destaque no ano de 2014, teve um aumento de quase 100% comparado com ano de 2013, isto se deu por conta de que mesmo com muita burocracia o valor final ainda se faz compensatório (FELIX, 2014).

4.2 BALANÇA COMERCIAL DE IMBITUBA 2013 E 2014

As tabelas abaixo apresentam a balança comercial da cidade de Imbituba nos anos de 2013 e 2014, onde mostra toda a compra (importação) e toda a venda (exportação) e os seus relativos saldos.

Bem como também será analisado também os países e blocos econômicos que também contribuíram para que a formação dos números do Porto de Imbituba;

Tabela 8 – Balança comercial de Imbituba no ano de 2013

Ano/Mês	Exportação	Importação	Saldo
2013	US\$ FOB (A)	US\$ FOB (B)	US\$ FOB (A) - (B)
Janeiro	12.613	6.881.367	-6.868.754
Fevereiro	Sem valor neste mês	17.416.189	-17.416.189
Março	2.023.475	19.647.719	-17.624.244
Abril	1.967.660	10.049.587	-8.081.927
Maio	15.671	11.157.325	-11.141.654
Junho	47.767	10.029.152	-9.981.385
Julho	22.105	10.686.457	-10.664.352
Agosto	10.803	10.245.330	-10.234.527
Setembro	1.235	7.332.308	-7.331.073
Outubro	7.589	10.322.061	-10.314.472
Novembro	30.093	10.571.389	-10.541.296
Dezembro	3.265	14.806.399	-14.803.134
Total	4.142.276	139.145.283	-135.003.007

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria E Comércio Exterior (2015)

Na tabela acima se consegue observar que as importações no ano de 2013 foram o destaque para o município de Imbituba, onde todos os meses têm ocorreram em grande número, enquanto que as exportações não obtiveram grande volume. Com esse aumento das importações o ano de 2013 fechou, podemos dizer que fechou em déficit com uma diferença de -135.003,007 UU\$.

Segundo Alexandro Martello (2015), do site G1, esta diferença se por conta de que os mercados para os quais tradicionalmente eram exportados, ficaram com suas ações desaquecidas, o mercado europeu, especificamente.

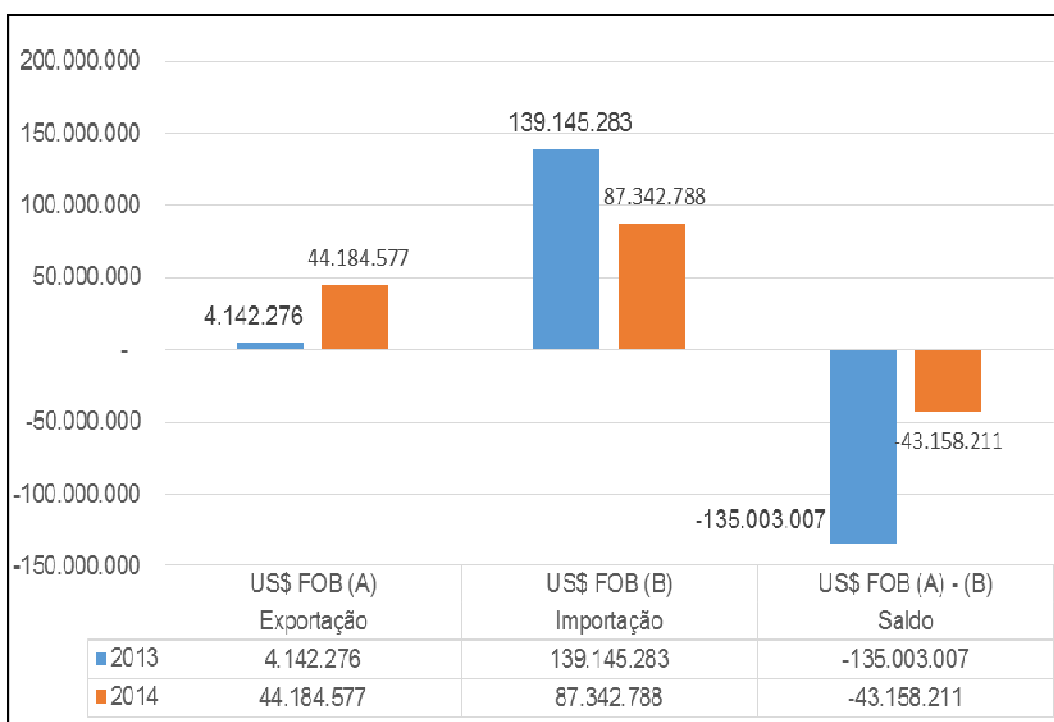
Tabela 9 – Balança comercial de Imbituba no ano de 2014

Ano/Mês	Exportação	Importação	Saldo
2014	US\$ FOB (A)	US\$ FOB (B)	US\$ FOB (A) - (B)
Janeiro	4.258	14.197.200	-14.192.942
Fevereiro	16.565	7.389.645	-7.373.080
Março	1.696.018	2.356.144	-660.126
Abril	20.373.863	16.613.526	3.760.337
Mai	12.635.478	2.028.861	10.606.617
Junho	23.249	8.816.017	-8.792.768
Julho	1.001.089	10.663.960	-9.662.871
Agosto	13.951	5.295.251	-5.281.300
Setembro	8.388.751	5.438.283	2.950.468
Outubro	10.277	5.864.201	-5.853.924
Novembro	6.076	7.469.466	-7.463.390
Dezembro	15.002	1.210.234	-1.195.232
Total	4.142.276	139.145.283	-135.003.007

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria E Comércio Exterior (2015)

O ano de 2014 para porto de Imbituba foi um ano em que os números de exportações tiveram um acréscimo comparado com os do ano de 2013, aumentaram consideravelmente mesmo o ano terminou mesmo deficitário, com saldo positivo.

Gráfico 2 – Gráfico comparativo dos resultados da balança comercial dos anos 2013 e 2014



Fonte: Fiescnet (2015)

Analisando o gráfico acima, consegue-se observar que o saldo em 2014 foi menor que no ano de 2013, porém o número de exportações comparado com ano anterior foi maior e melhor para o município, porém ainda, as importações liberam o ranking, deixando o saldo mais uma vez em queda.

Tabela 10 – Exportações ocorridas nos anos de 2013 e 2014, por posição do sistema harmonizados: SH4

SH4	DESCRIÇÃO (SH4)	2014			2013			2013/2014
		US\$ FOB	Part %	Kg	US\$ FOB	Part %	Kg	
	Total geral	44.184.577	100	70.462.933	4.142.276	100	89.783.162	966,67
	Total dos principais produtos exportados	44.183.652	100	70.462.889	4.142.276	100	89.783.162	966,65
1201	Soja, mesmo triturada	40.359.262	91,34	70.263.742	–	–	–	–
8901	Transatlânticos, barcos de cruzeiro, ferry-boats, cargueiros, chatas e embarcações semelhantes, para o transporte de pessoas ou de mercadorias	1.977.334	4,48	32.000	–	–	–	–
2821	Óxidos e hidróxidos de ferro; terras corantes contendo, em peso, 70 % ou mais de ferro combinado, expresso em Fe ₂ O ₃	1.672.589	3,79	44.016	3.431.347	82,84	89.668.434	-51,26
6112	Fatos de treino para desporto, fatos-macacos e conjuntos de esqui, maiôs, biquínis, calções (shorts) e slips, de banho, de malha	87.870	0,2	1.986	112.283	2,71	1.284	-21,74
9998	Consumo de bordo (combustíveis e lubrificantes para embarcações e aeronaves)	75.277	0,17	37.445	73.726	1,78	44.260	2,1
8477	Máquinas e aparelhos, para trabalhar borracha ou plástico ou para fabricação de produtos dessas matérias	–	–	–	401.856	9,7	12.497	0

Continuação (1)

8480	Caixas de fundição; placas de fundo para moldes; modelos para moldes; para metais	-	-	-	93.043	2,25	2.346	0
8418	Refrigeradores, congeladores (freezers) e outro material, máquinas e aparelhos para a produção de frio, bombas de calor	-	-	-	11.304	0,27	600	0
7610	Construções e suas partes (por exemplo: pontes e elementos de pontes, torres, pórticos ou pilonos, pilares, colunas, armações, estruturas para telhados, portas e janelas, e seus caixilhos, alizares e soleiras, balaustradas), de alumínio	-	-	-	8.144	0,2	659	0
8419	Aparelhos e dispositivos, mesmo aquecidos eletricamente (exceto fornos)	-	-	-	7.391	0,18	67	0

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria E Comércio Exterior (2015)

Como pode ser visto na tabela acima, o ano de 2014 para exportação apresentou uma melhora, incidiu um melhor significativo para porto contendo uma variação de 966,67% positiva com relação ao ano anterior 2013, visto que no ano de 2013 ocorreram somente de 4.142,276 contra 44.184.577 de 2014.

Os bens intermediários, assim chamados os alimentos e bebidas destinados a indústria, foram que ocorreram em maior quantidade em 2014 foram UU\$ 42.043,171, sendo provenientes da soja (SH 1201) UU\$ 40.359.262, somando aos 1.672.589 dos Óxidos (SH 2821) e UU\$11320 do Sal (SH 2501) , onde neste mesmo período no ano de 2013 somente ocorreram o valor de UU\$ 3.431.347 Óxidos (SH 2821).

Já os bens de capital (equipamento de transporte de uso industrial), foram de UU\$1.977,334 (SH 8901), seguidos dos bens de consumo (consumos não duráveis) na qual gerou o total de UU\$88.795,00 (UU\$87.870,00 (SH 6112) + UU\$925,00 (demais produtos)). E para finalizar as demais operações somaram o valor de UU\$75.277,00 deixando assim o ano de 2014 comparado com 2013 com saldo positivo, variação de 966,67%.

Tabela 11 – Importações ocorridas nos anos de 2013 e 2014, por posição do sistema harmonizados: SH4

SH4	DESCRIÇÃO (SH4)	2014			2013			2013/2014
		US\$ FOB	Part %	Kg	US\$ FOB	Part %	Kg	
	Total geral	87.342.788	100	410.000.615	139.145.283	100	342.039.673	-37,23
	Total dos principais produtos importados	87.198.901	100	409.941.628	137.572.364	100	341.406.925	-36,62
3105	Adubos (fertilizantes) minerais ou químicos, contendo: azoto (nitrogénio), fósforo e potássio; outros adubos (fertilizantes)	13.501.555	15,46	25.107.391	11.118.715	7,99	17.890.000	21,43
2836	Carbonatos; peroxocarbonatos (percarbonatos); carbonato de amónio comercial contendo carbamato de amónio	10.644.176	12,19	45.942.510	10.996.081	7,9	46.924.115	-3,2
3102	Adubos (fertilizantes) minerais ou químicos, azotados	10.316.500	11,81	33.853.000	6.328.757	4,55	20.159.197	63,01

Continua (1)

Continuação (1)

3105	Aubos (fertilizantes) minerais ou químicos, contendo: azoto (nitrogénio), fósforo e potássio; outros adubos (fertilizantes)	13.501.555	15,46	25.107.391	11.118.715	7,99	17.890.000	21,43
2836	Carbonatos; peroxocarbonatos (percarbonatos); carbonato de amónio comercial contendo carbamato de amónio	10.644.176	12,19	45.942.510	10.996.081	7,9	46.924.115	-3,2
3102	Aubos (fertilizantes) minerais ou químicos, azotados	10.316.500	11,81	33.853.000	6.328.757	4,55	20.159.197	63,01
1001	Trigo e mistura de trigo com centeio	9.632.073	11,03	30.702.021	18.588.099	13,36	58.750.370	-48,18
7403	Cobre afinado e ligas de cobre, em formas brutas	7.688.677	8,8	1.053.587	48.832.552	35,09	6.679.385	-84,26
3901	Polímeros de etileno, em formas primárias	4.994.074	5,72	3.080.500	4.724.731	3,4	3.121.506	5,7
2501	Sal (incluídos o sal de mesa e o sal desnaturado) e cloreto de sódio puro, mesmo em solução aquosa ou adicionados de agentes antiaglomerantes	4.056.948	4,64	201.816.530	3.306.899	2,38	140.085.230	22,68
8426	Cábreas; guindastes, incluídos os de cabos; pontes rolantes, pórticos de descarga e de movimentação, pontes-guindastes, carros-pórticos, carros-guindastes	3.735.001	4,28	268.752	-	--	-	--
3104	Aubos (fertilizantes) minerais ou químicos, potássicos	3.606.870	4,13	11.402.300	2.373.050	1,71	6.100.000	51,99
8428	Outras máquinas e aparelhos de elevação, de carga, de descarga ou de	2.316.762	2,65	161.000	-	-	-	-

Continua (2)

Continuação (2)

2833	Sulfatos; alúmenes; peroxosulfatos (persulfatos)	2.307.624	2,64	25.802.100	1.842.804	1,32	18.508.000	25,22
3103	Adubos (fertilizantes) minerais ou químicos, fosfatados	2.189.960	2,51	7.200.000	–	–	–	–
5510	Fios de fibras artificiais descontínuas (exceto linhas para costurar), não acondicionados para venda a retalho	2.005.764	2,3	765.935	12.188.471	8,76	3.702.511	-83,54
2835	Fosfinatos (hipofosfitos), fosfonatos (fosfitos) e fosfatos; polifosfatos, de constituição química definida ou não	1.825.322	2,09	1.693.962	1.343.827	0,97	1.260.000	35,83
2842	Outros sais dos ácidos ou peroxoácidos inorgânicos (incluindo aluminossilicatos de constituição química definida ou não)	1.453.951	1,66	3.036.177	3.137.850	2,26	6.602.400	-53,66
8429	Bulldozers, angledozers, niveladoras, raspotransportadoras (scrapers), pás mecânicas, escavadoras, carregadoras e pás carregadoras, compactadores e rolos ou cilindros compressores, autopropulsores	1.131.193	1,3	289.959	575.172	0,41	127.062	96,67
3902	Polímeros de propileno ou de outras olefinas, em formas primárias	1.129.997	1,29	686.000	1.102.690	0,79	707.000	2,48
7210	Produtos laminados planos de ferro ou aço não ligado.	841.999	0,96	1.060.205	821.510	0,59	1.000.335	2,49
3204	Matérias corantes orgânicas sintéticas, produtos orgânicos sintéticos dos tipos utilizados como agentes de aviv	808.309	0,93	128.000	–	–	–	–

Continua (3)

Continuação (3)

8427	Empilhadores; outros veículos para movimentação de carga e semelhantes, equipados com dispositivo de elevação	720.489	0,82	287.793	377.328	0,27	138.194	90,95
2815	Hidróxido de sódio (soda cáustica); hidróxido de potássio (potassa cáustica); peróxidos de sódio ou de potássio	443.381	0,51	840.000	695.510	0,5	1.300.000	-36,25
2926	Compostos de função nitrilo	373.165	0,43	200.000	771.295	0,55	400.000	-51,62
3904	Polímeros de cloreto de vinilo ou de outras olefinas halogenadas, em formas primárias	297.557	0,34	306.000	8.046.386	5,78	7.538.000	-96,3
2903	Derivados halogenados dos hidrocarbonetos	292.061	0,33	192.500	278.642	0,2	178.000	4,82
2520	Gipsite; anidrite; gesso	196.677	0,23	12.490.830	1.960	-	83.400	-
2523	Cimentos hidráulicos (incluídos os cimentos não pulverizados, denominados clinkers), mesmo corados	153.795	0,18	1.260.000	-	-	-	-
8451	Máquinas e aparelhos para lavar, limpar, espremer, secar, passar, prensar (incluídas as prensas fixadoras), branquear, tingir, para apresto e acabamento, para revestir ou impregnar fios, tecidos ou obras de matérias	67.874	0,08	3.170	-	-	-	-
8543	Máquinas e aparelhos, elétricos, com função própria,	58.976	0,07	2.204	40	-	6	-
3908	Poliamidas em formas primárias	57.254	0,07	16.000	-	-	-	-
4814	Papel de parede e revestimentos de parede semelhantes; papel para vitrais	47.084	0,05	12.415	-	-	-	-
7229	Fios de outras ligas de aço	44.082	0,05	49.680	-	-	-	-

Continua (4)

Continuação (4)

8431	Partes reconhecíveis como exclusiva ou principalmente destinadas às máquinas e aparelhos das posições 8425 a 8430	40.502	0,05	3.511	20.645	0,01	4.464	96,18
8477	Máquinas e aparelhos, para trabalhar borracha ou plástico ou para fabricação de produtos dessas matérias, não especificados nem compreendidos em outras posições deste capítulo	36.994	0,04	5.770	-	-	-	-
3809	Agentes de apresto ou de acabamento, aceleradores de tingimento ou de fixação de matérias corantes e outros produtos e preparações	27.301	0,03	12.485	24.432	0,02	12.150	11,74
8474	Máquinas e aparelhos, para selecionar, peneirar, separar, lavar, esmagar, moer, misturar ou amassar terras, pedras, minérios ou outras substâncias minerais sólidas (incluídos os pós e pastas); máquinas para aglomerar ou moldar combustíveis minerais sólidos.	22.537	0,03	2.266	-	-	-	-
7302	Elementos de vias férreas, de ferro fundido, ferro ou aço; carris, contracarris e cremalheiras, agulhas, cróssimas, alavancas para comando de agulhas e outros elementos de cruzamentos e desvios, dormentes, eclissas, coxins de carril, cantoneiras	18.434	0,02	24.250	-	-	-	-

Continua (5)

Continuação (5)

9506	Artigos e equipamentos para cultura física, ginástica, atletismo, outros desportos (incluído o ténis de mesa) ou jogos ao ar livre, não especificados nem compreendidos em outras posições deste capítulo; piscinas, incluídas as infantis	17.268	0,02	653	-	-	-	-
8412	Outros motores e máquinas motrizes	14.244	0,02	2.172	-	-	-	-
	Demais produtos	143.887	0	58.987	1.572.919	0	632.748	-90,85

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria E Comércio Exterior (2015)

De acordo com a tabela 11 o ano de 2014 para importação apresentou uma queda com relação ao ano anterior, aja visto que no ano de 2013 ocorreram o valor de UU\$ 139.145.283 contra UU\$ 87.342,788 de 2014.

Os bens intermediários constituíram o que incidiram em maior quantidade em 2014 foram UU\$79.115,58171 destes, foram UU\$69.483,012 de insumos industriais , somados UU\$9.632.072 de alimentos e bebidas destinados a indústria e UU\$ 496,00 de peças e acessórios de equipamentos de transportes.

Em segundo lugar vem os bens de capital (equipamento de transporte de uso industrial), que obtiveram o valor de UU\$8.191.614, seguidos dos bens de consumo na qual gerou o total de UU\$35.593,00 procedente do somatório dos bens de consumos não duráveis UU\$34.713,00 e bens de consumo duráveis UU\$80,00, deixando assim uma variação de -37,23% do ano de 2014 para ano 2013.

Tabela 12 – Exportações Brasileiras no porto Imituba nos anos de 2013 e 2014: principais países e blocos econômicos de destino.

	Descrição	2014		2013		Var %
		US\$ FOB	Part %	US\$ FOB	Part %	
	Total da área	44.184.577	100	4.142.276	100	966,67
	Total dos principais países destinos	44.184.577	100	4.142.276	100	966,67
1	Rússia	25.992.732	58,83	-	-	-
2	Itália	12.634.878	28,6	27.176	0,66	-
3	Angola	1.981.907	4,49	-	-	-
4	Bélgica	1.766.093	4	-	-	-
5	China	1.672.589	3,79	3.431.347	82,84	-51,26

Continuação

	Descrição	2014		2013		Var %
		US\$ FOB	Part %	US\$ FOB	Part %	
6	Provisão de navios e aeronaves	75.277	0,17	73.726	1,78	2,1
7	Martinica	25.652	0,06	6.696	0,16	283,09
8	Nova Caledônia	13.203	0,03	26.364	0,64	-49,92
9	Haiti	6.747	0,02	–	–	–
10	Japão	4.936	0,01	–	–	–
11	Portugal	4.071	–	2.611	0,06	55,92
12	Polinésia Francesa	2.435	–	7.884	0,19	-69,11
13	Estados Unidos	2.108	–	1.439	0,03	46,49
14	Espanha	1.706	–	75	–	–
15	Peru	123	–	–	–	–
16	Uruguai	120	–	2.455	0,06	-95,11
17	Argentina	–	–	521.738	12,6	0
18	Austrália	–	–	36.036	0,87	0
19	França	–	–	3.010	0,07	0
20	Costa Rica	–	–	1.131	0,03	0
21	Grécia	–	–	588	0,01	0
	Demais países	–	0	–	0	–

	PRINCIPAIS BLOCOS ECONÔMICOS	2014		2013		Var %
		US\$ FOB	Part %	US\$ FOB	Part %	
1	Europa Oriental	25.992.732	58,83	–	–	–
2	União Europeia - UE	14.406.748	32,61	33.460	0,81	–
3	África	1.981.907	4,49	–	–	–
4	Ásia (Exclusive Oriente Médio)	1.677.525	3,8	3.431.347	82,84	-51,11
5	Provisão de Navios e Aeronaves	75.277	0,17	73.726	1,78	2,1
	Demais blocos	50.388	0,11	603.743	14,58	-91,65

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria E Comércio Exterior (2015)

De acordo com a tabela 12 o ano de 2014 para exportações para os principais países e blocos econômicos, comparado com o ano de 2013, tivemos uma variação positiva de 2,1%.

A Rússia liderou a tabela, com 58,83% de suas exportações, o que rendeu o montante de 25.992.732. Segundo Da Reuters (2014), do site G1, tal valor se deve por conta um decreto firmado pelo presidente russo, Vladimir Putin, na qual o governo proíbe ou limita importações de alimentos de países que atribuíram sanções a Moscou, por sua ajuda aos rebeldes no leste da Ucrânia e pelo ajuntamento da Crimeia, tal suspensão será válida a partir de 7 de agosto 2014 e irá durar um ano.

A China, grande importador de produtos agronegócios, ficou 4ª na posição com valor de 1.677,525 com apenas 3,8% das exportações.

Tabela 13 - Importações Brasileiras no porto Imbituba nos anos de 2013 e 2014: principais países e blocos econômicos de destino

	Descrição	2014		2013		Var %
		US\$ FOB	Part %	US\$ FOB	Part %	
	Total da Área	87.342.788	100	139.145.283	100	-37,23
	Total dos Principais Países Destinos	87.342.788	100	123.796.978	88,97	-29,45
1	Chile	16.929.810	19,38	34.049.575	24,47	-50,28
2	China	14.894.202	17,05	13.502.279	9,7	10,31
3	Espanha	9.668.675	11,07	9.339.921	6,71	3,52
4	Peru	5.829.526	6,67	29.170.218	20,96	-80,02
5	Uruguai	5.103.247	5,84	3.372.000	2,42	51,34
6	Áustria	3.735.001	4,28	-	-	-
7	Estados Unidos	3.483.180	3,99	5.925.948	4,26	-41,22
8	Rússia	3.404.000	3,9	-	-	-
9	Argentina	3.296.826	3,77	2.681.106	1,93	22,97
10	Coveite (Kuwait)	3.084.875	3,53	-	-	-
11	Tailândia	2.872.711	3,29	3.418.849	2,46	-15,97
12	México	2.764.400	3,17	-	-	-
13	Reino Unido	2.316.762	2,65	-	-	-
14	Bahreim	2.055.900	2,35	-	-	-
15	Emirados Árabes Unidos	1.798.524	2,06	2.766.500	1,99	-34,99
16	Coreia Do Sul	1.225.694	1,4	1.119.199	0,8	9,52
17	Franca	1.170.050	1,34	3.682.534	2,65	-68,23
18	Polônia	1.068.750	1,22	-	-	-
19	Índia	868.675	0,99	24.432	0,02	-
20	Catar	442.026	0,51	329.904	0,24	33,99
21	Turquia	387.813	0,44	4.431.248	3,18	-91,25
22	Arábia Saudita	310.800	0,36	68.924	0,05	350,9
23	Canada	190.224	0,22	-	-	-
24	Taiwan (Formosa)	165.320	0,19	111.810	0,08	47,86
25	Coreia Do Norte	124.728	0,14	-	-	-
26	Itália	86.415	0,1	39.538	0,03	118,6
27	Japão	57.254	0,07	-	-	-
28	Austrália	6.955	-	-	-	-
29	Hong Kong	445	-	-	-	-
30	Paraguai	-	-	9.762.993	7,02	0
	Demais países	-	0	15.348.305	11,03	-100

	PRINCIPAIS BLOCOS ECONÔMICOS	2014		2013		Var %
		US\$ FOB	Part %	US\$ FOB	Part %	
1	Associação Latino Americana De Integração - Aladi	33.923.809	38,84	87.082.278	62,58	-61,04
2	Ásia (Exclusive Oriente Médio)	20.209.029	23,14	22.007.469	15,82	-8,17
3	União Europeia - UE	18.045.653	20,66	13.185.216	9,48	36,86
4	Oriente Médio	7.692.125	8,81	3.165.328	2,27	143
5	Estados Unidos (Inclusive Porto Rico)	3.483.180	3,99	5.925.948	4,26	-41,22
	Demais Blocos	3.988.992	4,57	7.779.044	5,59	-48,72

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria E Comércio Exterior (2015)

Através do porto de Imbituba, importamos o total de UU\$ 87.342.788, se comparado o ano de 2014, com 2013 a importação apresentou uma queda, tendo visto que no ano de 2013 ocorreu o valor de UU\$ 139.145.283 contra UU\$ 87.342,788 de 2014, deixando uma variação de -37,23%.

5 CONCLUSÃO

Os portos têm ampla relevância para o comércio internacional e também a logística brasileira, uma vez que o transporte marítimo vem se transformando um fundamental elemento de transação para outros estados e também para outros países. Na qual o comércio de produtos é constante em meio aos países, provocando uma concorrência persistente no panorama econômico.

No Sul do estado de Santa Catarina, na região carbonífera, o carvão foi considerado o causador do avanço do processo da região. O município de Imbituba foi prejudicado por ter o carvão como seu principal fator de segurança na atividade econômica. A extração do mineral ocasionou pontos positivos e pontos negativos, uma que vez com a sua venda, conseguiu trazer para a cidade riqueza e expectativa de uma vida com uma qualidade melhor. Já o lado negativo dessa extração, foi a extinção da movimentação mineral via Porto, e assim estimulando uma cadeia de implicações sócio e econômico para a cidade de Imbituba.

O Estado de Santa Catarina, mesmo com tantas exportações se manteve com déficit por dois anos seguidos, isso se deu por conta do amplo número de importações feitas 2013 e 2014, onde se conclui que com a nova administração já se conseguiu imediatos investimentos para renovação da dragagem e área e assim permitindo a operação de navios maiores e também conseguirá atender a demanda de crescimento da estrutura portuária.

Para o desenvolvimento das atividades do Porto de Imbituba no mesmo período, o destaque foi a participação das importações que tiveram no Porto de Imbituba nos últimos dois anos 2013 e 2014 aumentando significativamente, tornando um Porto extremamente importante para o Sul do estado de Santa Catarina.

Como sugestão para trabalhos futuros é importante identificar a operação de dragagem onde requer um estudo de impacto ambiental causado pelos navios no complexo portuário que ocasionara um relatório.

Finalizando o presente estudo é possível analisar o aspecto do porto de Imbituba através de seu percentual de informações obtidas através da sua balança comercial e desta forma consegue-se perceber a sua atuação nas diferentes atividades, comprovando assim que Porto de Imbituba tem alguns aspectos para se

desenvolverem e assim aumentar a sua quantia de participação, ficando dentro dos maiores portos.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Boletim informativo portuário 2º trimestre/2014**. Brasília: ANTAQ, jul. 2014. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/BoletimPortuario/BoletimPortuarioSegundoTrimestre2014.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2014.

_____. **Instalações portuárias do país movimentam 969 milhões de toneladas em 2014**. Brasília: ANTAQ, 25 fev. 2015. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Noticias_Det.asp?5855497F575603061F015B544C11050A07535F490310607E33E6C0B4C774953D62DB17C8E184B551E5BF680A76B7F25BC83B3F065ACB3EF30C94903B7766529A29B00958F233D00E78DE79234278B60A85F19F3872837622C183B0A881874859240013A4DED0F601C76721591F89389DEA62B40F7AF708DE543B4D>. Acesso em: 23 abr. 2015.

_____. **Panorama da navegação marítima e de apoio**. Brasília: ANTAQ, ago. 2012. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/BoletimPortuario/PanoramaNavegacaoMaritimaApoio2012.pdf>>. Acesso em: 23 abr. 2015.

ALVES, Magda. **Como escrever teses e monografias**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.

AMATO, Fábio. Balança comercial registra em 2014 primeiro déficit desde 2000. **G1**, Brasília, 05 jan. 2015. Caderno de economia. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2015/01/balanca-comercial-registra-em-2014-primeiro-deficit-desde-2000.html>>. Acesso em: 02 mai. 2015.

ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à metodologia do trabalho científico: elaboração de trabalhos na graduação**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2005. 174 p.

ASSOCIAÇÃO DOS JORNAIS DO INTERIOR DE SANTA CATARINA. Porto de Imbituba retoma o transporte pela FTC: Produtos para exportação vindos da região de Criciúma utilizarão a Ferrovia para chegar até o Porto. **Popular Catarinense**, Garopaba, 30 ago. 2013. Disponível em: <<http://www.adjorisc.com.br/jornais/opopular/popular-catarinense-edic-o-1499/local-imituba/porto-de-imituba-retoma-o-transporte-pela-ftc-1.1306096#.vvoiyflvikp>>. Acesso em: 02 mai. 2015.

BANCO DE INFORMAÇÕES E MAPAS DE TRANSPORTES. **PAC – Programa de aceleração do crescimento – Portuário**. Brasília: BIT/Ministério dos Transportes, 2014. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/05-mar/pac-mar.html>>. Acesso em: 07 set. 2014.

_____. **Porto de Imbituba**. Brasília: BIT/Ministério dos Transportes, 2014. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/05-mar/1-portos/imbituba.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2014.

_____. **Principais portos**. Brasília: BIT/Ministério dos Transportes, 2014. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 07 set. 2014.

CABRAL, Otavio. Ranking dos estados aponta o destino dos investimentos. **Veja**, São Paulo, 01 jan. 2012. Caderno de economia. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/noticia/economia/o-destino-do-dinheiro-do-exterior>>. Acesso em: 20 abr. 2015.

CALDAS, Sergio Túlio; SASAKI, Hiroe. **Portos do Brasil**: a história passa pelo mar = The ports of Brazil. São Paulo: Horizonte, 2008. 192 p.
L

CALDAS, Joana. Dilma acompanha assinatura de contrato para Porto de Imbituba, SC. **G1**, Florianópolis, 27 nov. 2013. Caderno de Santa Catarina. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2013/11/dilma-acompanha-assinatura-de-contratos-para-porto-de-imbituba-sc.html>>. Acesso em: 02 mai. 2015.

CÂMARA BRASILEIRA DE CONTÊINERES, TRANSPORTE FERROVIÁRIO E MULTIMODAL. **CBC Notícias**. Rio de Janeiro: dez. 2013. p. 1-4. Disponível em: <http://www.cbccontainer.org.br/cbc/images/informe_CBC/cbc%20not%EDcias%20-%20dezembro%202013.pdf>. Acesso em: 12 de set. 2014.

CAVALLI, Janaina. Porto de Imbituba puxa desenvolvimento do Sul catarinense. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 08 jun. 2014. Caderno de economia. Disponível em: <<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/economia/noticia/2014/06/porto-de-imbituba-puxa-desenvolvimento-do-sul-catarinense-4521219.html>>. Acesso em: 07 set. 2014.

_____. Portos de SC reforçam infraestrutura para receber navios maiores. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 18 jan. 2014. Caderno de economia. Disponível em: <<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/economia/noticia/2014/01/portos-de-sc-reforcam-infraestrutura-para-receber-navios-maiores-4393713.html>>. Acesso em: 23 mar. 2015.

CECATTO, Cristiano. **A importância do transporte marítimo no Brasil**. <http://www.ecivilnet.com/artigos/transporte_maritimo_importancia.htm> Acesso em: 29 mar. 2015.

CERVO, Amado Luiz; BERVIAN, Pedro Alcino. **Metodologia científica**. 4. ed. São Paulo: Makron Books, 1996. 209 p.

_____. **Metodologia científica:** para uso dos estudantes universitários. 3. ed. São Paulo: McGraw-Hill, 1983. 249 p.

COELHO, Leandro Callegari. **Logística portuária:** os portos mais movimentados do Brasil e do mundo. Québec (Canadá): 2010. Disponível em:

<<http://www.logisticadescomplicada.com/logistica-portuaria-os-portos-mais-movimentados-do-brasil-e-do-mundo/>>. Acesso em: 12 set. 2014.

COMPANHIA DOCA DE IMBITUBA. **História.** Imbituba: CDIPort, 2013. Disponível em: <<http://www.cdiport.com.br/porto/historia.htm>>. Acesso em: 15 mar. 2015.

_____. **Localização privilegiada.** Imbituba: CDIPort, 2013. Disponível em: <<http://www.cdiport.com.br/porto/porto.htm>>. Acesso em: 15 mar. 2015.

_____. **O Porto.** Imbituba: CDIPort, 2013. Disponível em: <<http://www.cdiport.com.br/porto/porto.htm>>. Acesso em: 15 mar. 2015.

CORREIO LAGEANO. Portos de Imbituba e de Barcelona formalizam acordo bilateral. **Correio Lageano**, Lages, 09 jul. 2013. Caderno de notícias. Disponível em: <<http://www.clmais.com.br/negocios/view/6865>>. Acesso em: 02 mai. 2015.

CRESWELL, John W. **Projeto de pesquisa:** métodos qualitativo, quantitativo e misto. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2007. 248 p.

CULLINANE, Kevin, TALLEY, Wayne. Port Economics. Amsterdam: Elsevier, 2006.

DA REUTERS. Rússia compensará proibição de importação com mais carne do Brasil. **G1**, Brasília, 07 ago. 2014. Caderno economia. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2014/08/russia-compensara-proibicao-de-importacoes-com-mais-carne-do-brasil.html>>. Acesso em: 20 abr. 2015.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DE SANTA CATARINA. **Balança comercial de SC:** exportações catarinenses – dezembro/2013. FIESC, Florianópolis, 13 jan. 2014. Disponível em: <<http://www2.fiescnet.com.br/web/recursos/VUVSR05ESXhNdz09>>. Acesso em: 02 mai. 2015.

_____. **Balança comercial de SC:** exportações catarinenses – dezembro/2014. FIESC, Florianópolis, 08 jan. 2015. Disponível em: <http://fiesc.com.br/sites/default/files/medias/balanca_dezembro_2014.pdf>. Acesso em: 02 mai. 2015.

FELIX, Leonardo. Burocracia dificulta importar carro, mas preço final pode compensar. **Uol**, São Paulo, 08 mai. 2014. Caderno Uol carros. Disponível em: <<http://carros.uol.com.br/noticias/redacao/2014/05/08/burocracia-dificulta-importar-carro-mas-preco-final-pode-compensar.htm>>. Acesso em: 20 abr. 2015.

FREITAS, José Carlos Higa de. Novo marco regulatório do setor portuário: forças econômicas e construção histórica. **Revista Publius**, v. 1, n. 1, p. 1-15, jan./jun. 2014. Disponível em: <<http://www.periodicoeletronicos.ufma.br/index.php/rpublius/article/view/3294/1325>> . Acesso em: 23 abr. 2015.

GOLDBERG, David Joshua Krepel. **Regulação do setor portuário no Brasil: análise do novo modelo de concessão de portos organizados**. 2009. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, SP., 2009.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Ensaio sobre a economia sul-catarinense II**. Criciúma, SC: UNESC, 2005. 169 p.

_____. O Porto de Imbituba na formação do complexo carbonífero catarinense. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 15, n. 2, p. 235-262, dez. 2010. ISSN 1414-0055. Disponível em: <<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rhr/article/viewFile/2379/1874>>. Acesso em: 20 jun. 2014.

_____. **Portos, ferrovias e a navegação em Santa Catarina**. Florianópolis: UFSC, 2013. 324 p.

HOFFMAM, Valmir Emil; SILVA, Silmara Nascimento da. **Porto de Itajaí: o impacto da abertura de mercado e consequente municipalização**. Itajaí: Univali, 2001. 48 p.

JUNKEIRA, Luciano A. Prates. **Desafios da modernização portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 2002. 190 p.

KAISER, Jakzam; *et al.* **Santa Catarina, Brasil, oportunidades e negócios**. Florianópolis: Letras Brasileiras, 2005. 80 p.

LENZI, Alexandre. **Governo do Estado garante gestão dos portos de São Francisco do Sul e Imbituba por mais de 20 anos**. Florianópolis: 18 set. 2014. Disponível em: <<http://www.sc.gov.br/mais-sobre-desenvolvimento-economico/10371-governo-do-estado-garante-gestao-dos-portos-de-sao-francisco-do-sul-e-imituba-por-mais-de-20-anos>>. Acesso em: 30 abr. 2015.

LIMA, Telma Cristiane Sasso; MIOTO, Regina Célia Tamasso. Procedimentos metodológicos na construção do conhecimento científico: a pesquisa bibliográfica. **Katálysis**, Florianópolis, v. 10, n. esp., p. 37-45, 2007. ISSN 1982-0259. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/katalysis/article/view/S1414-49802007000300004>>. Acesso em: 25 jun. 2014.

MARTELLO, Alexandro. Balança comercial registra em 2013 pior resultado em treze anos. **G1**, Brasília, 05 jan. 2015. Caderno de economia. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2014/01/balanca-comercial-registra-em-2013-pior-resultado-em-doze-anos.html>>. Acesso em: 02 mai. 2015.

MARTINS, Manuel de Oliveira. **Imbituba**: história e desenvolvimento. Imbituba, 1978.

MATOS FILHO, José Coelho; OLIVEIRA, Carlos Wagner de A. **O processo de privatização das empresas estatais brasileiras**. Brasília: mai. 1996. Disponível em: <http://www.portalfederativo.gov.br/biblioteca-federativa/estudos/td_0422.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2015.

MATTAR, Fauze Najib. **Pesquisa de marketing**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2001. 275 p.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. **Balança Comercial Imbituba**. [2013] Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/sistema/balanca/?item=2013-12>>. Acesso em: 03 mai. 2015.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. **Balança Comercial Imbituba**. [2014] disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/sistema/balanca/?item=2014-12>>. Acesso em: 04 mai. 2015.

MINISTÉRIO TRANSPORTES. Transporte Marítimo do Brasil disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/05-mar/mar.html>> Acesso em: 23 abr. 2015.

MESQUITA, Patricia Laurentino de. **Sistema portuário nacional**. 2014. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 01 out. 2014.

OBSTFELD, Maurice; KRUGMAN, Paul R. **Economia Internacional**. Madrid: Pearson Educación, 2006.

OGMO IMBITUBA. **Porto de Imbituba**. Imbituba: 2014. Disponível em: <<http://www.ogmoimbituba.com.br/portal/porto.php>>. Acesso em: 22 set. 2014.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Modernização dos portos**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

PORTO DE ITAJAÍ. **Histórico**. Itajaí: 2014. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/historia>> Acesso em: 03 out. 2014.

PORTO DE ITAPOA. Institucional. Itapoá: 2014. Disponível em: <<http://www.portoitapoa.com.br/institucional/69>> Acesso em: 22 abr. 2015.

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL. **Corredor de exportação**. São Francisco do Sul: 2014. Disponível em: <<http://www.apsfs.sc.gov.br/index.php?area=institucional&sub=corredor>>. Acesso em: 03 out. 2014.

PORTO SEM PAPEL. **Autoridades portuárias**. Brasília: 2014. Disponível em: <http://www.portosempapel.gov.br/sitios_companhia_docas>. Acesso em: 28 set. 2014.

PORTOGENTE. Portos de SC serão administrados pelo estado por mais 25 anos. **Portogente**, Imbituba, 22 set. 2014. Caderno notícias. Disponível em: <<https://portogente.com.br/noticias/portos-do-brasil/imbituba/imbituba-sao-francisco-do-sul-economia-logistica-sociedade-de-proposito-especifico-gestao-terminal-de-itapoa-itajai-83628>>. Acesso em: 02 mai. 2015.

PORTONAVE. **Histórico**. Navegantes: 2014. Disponível em: <<http://www.portonave.com.br/pt/quemsomos/historico.html>>. Acesso em: 03 de out. 2014.

_____. **Infraestrutura e equipamentos**. Navegantes: 2014. Disponível em: <<http://www.portonave.com.br/pt/quemsomos/infraestruturaeequipamentos.html>>. Acesso em: 03 out. 2014.

PREVIDELLI, Amanda. Os 12 melhores portos públicos brasileiros. **Exame**, São Paulo, 01 nov. 2012. Caderno Brasil. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/os-12-melhores-portos-publicos-brasileiros>>. Acesso em: 02 mai. 2015.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002. 176 p.

_____. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 5. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011. 176 p.

ROCHA, Cláudia Bueno; MORATO, Renato Alves. **Gestão portuária: análise comparativa entre modelos internacionais e propostas ao modelo atual brasileiro-2006**. Disponível em: <<http://aplicativos.fipe.org.br/enaber/pdf/66.pdf>>. Acesso em: 12 fev. 2015.

ROESCH, Sylvia Maria Azevedo; BECKER, Grace Vieira; MELLO, Maria Ivone de. **Projetos de estágio e de pesquisa em administração: guia para estágios,**

trabalhos de conclusão, dissertações e estudos de caso. 3. ed. São Paulo, Atlas, 2005. 308 p.

ROMÃO, António. **Comércio internacional: teorias e técnicas**. Lisboa: Instituto do Comércio Externo de Portugal, 1991.

SANTANA, Lídia. **Revitalização de áreas portuárias: referências para Salvador**. Bahia Análise & Dados. Salvador, v. 13, n. 2, p. 225-238, set. 2003.

SANTANA NETO, José Vieira de. **A Lei 8.630/93 e a modernização portuária no Brasil: um estudo dos impactos da privatização da operação portuária na movimentação da carga containerizada no Porto de Salvador**. Salvador, 2005. Disponível em: <<http://www.adm.ufba.br/sites/default/files/publicacao/arquivo/10002.pdf>>. Acesso em: 15 abr. 2015.

SANTAELLA, Thiago. **Governo do Estado assume administração do Porto de Imbituba em dezembro**. SAN/SC, Brasília, nov. 2012. Disponível em: <http://www.san.sc.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=1270&Itemid=26>. Acesso em: 15 mar. 2015.

SCPAR - PORTO DE IMBITUBA. **Conheça o porto**. Imbituba: 2014. Disponível em: <<http://www.portodeimbituba.com.br/site/porto/>>. Acesso em: 07 set. 2014.

SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA DE SANTA CATARINA. **Caderno de indicadores: Santa Catarina e suas regiões: 2013**. Florianópolis: SEF/SC, out. 2013. Disponível em: <http://www.sef.sc.gov.br/sites/default/files/Caderno%20de%20Indicadores%20de%202013_site_marcadores%2008.10.2013.pdf>. Acesso em: 23 abr. 2015.

SOUZA JUNIOR, Suriman Nogueira. **Regulação portuária: a regulação jurídica dos serviços públicos de infraestrutura portuária no Brasil**. São Paulo: Saraiva, 2008.

TOVAR, Antonio Carlos de Andrada; FERREIRA, Gian Carlos Moreira. A infraestrutura portuária brasileira: o modelo atual e perspectivas para seu desenvolvimento sustentado. **Revista do BNDES**, v. 13, n. 25, p. 209-230, 2006.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2009. 95 p.

VIEIRA, Sirlei Tereza Pitteri; BRESCIANI, Luís Paulo. Competências territoriais em perspectivas teóricas e empíricas: o caso do Complexo Portuário de Santos, SP. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 11, n. 1, 2015.

ZILLI, Júlio César. A comercialização de produtos agropecuários e agroindustriais no porto de Imbituba – Santa Catarina. In: SEMINÁRIO DE ENSINO, PESQUISA E EXTENSÃO: socialização de experiências e disseminação de saberes, 5., 2014, Orleans, SC. **Anais...** Orleans: UNIBAVE/SENPEX, 2014. p. 14-21. Disponível em: <http://unibave.net/images/2015/03/8276/anexo_8276_12880.pdf>. Acesso em: 02 mai. 2015.