

A INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA CATARINENSE NO SÉCULO XX

Leandro Moraes Vidal

leleleh2@gmail.com

Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC)

Lucas dos Santos Ferreira

lucas.s.f@gmail.com

Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC)

1. INTRODUÇÃO

A evolução histórica de um porto é também a história do desenvolvimento econômico de sua *hinterland*, que se verifica na infra-estrutura portuária através de formas espaciais geradas pelas necessidades logísticas das regiões produtoras, que ali constroem instalações para armazenar ou beneficiar seus produtos, pressionam pelo aumento da capacidade de embarque, por melhorias no sistema de transportes até o porto etc.

A percepção pelo Estado Nacional do caráter estratégico das infra-estruturas de transportes em que se inscreve o sistema portuário tende a engendrar modificações neste espaço, através de obras de engenharia visando a modernização e ampliação das estruturas, dragagem etc; que buscam adequar os portos à constante evolução tecnológica verificada no setor da engenharia naval, que permitiram o aumento da capacidade das embarcações, e conseqüentemente seu comprimento e seu calado. A importância do setor portuário parece ainda mais evidente para o desenvolvimento nacional quando se sabe que o transporte marítimo é o modal utilizado em não menos de 90% das operações de comércio exterior no mundo (VIEIRA, 2003).

Em Santa Catarina o sistema portuário respondeu historicamente aos fatos verificados nas escalas nacional e global, mas também respondeu de forma muito direta ao desenvolvimento econômico regional. Os portos são parte indissociável da conjuntura que permitiu fazer deste Estado, ao longo do século XX, uma das regiões proporcionalmente mais industrializadas do país, superando a situação de economia marginal ligada ao suprimento do mercado interno que vinha do período colonial, graças ao dinamismo exportador de suas indústrias com origem na pequena produção mercantil (ROCHA, 2005).

A análise da evolução espacial dos portos e de seu entorno nos ajuda a desvendar este processo, e a compreender um pouco mais da dinâmica atual da formação sócio-espacial do litoral catarinense (BASTOS, 2007; PEREIRA, 2007), na qual está inscrita a infra-estrutura dos transportes, e que é destino final para a maior parte de nossa cadeia logística exportadora.

2. EVOLUÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA DE SANTA CATARINA NO SÉCULO XX

Na passagem para o século XX os portos mantinham a função que até então haviam historicamente desempenhado para a economia catarinense, a saber, a de mais eficaz via de comunicação deste Estado com o restante do país - dada à precariedade das vias terrestres àquele tempo - e em conseqüência deste fato o comércio das regiões da vertente atlântica dependia basicamente da via marítima. A relação estreita e quase exclusiva com o abastecimento da economia regional, contudo, já começava a ser

contrastada pela utilização dos portos do nordeste catarinense para o escoamento da madeira e da erva-mate, que era exportada em grande medida para os países do Prata Além do comércio, a preferência pelo transporte marítimo se verificava também no transporte de passageiros, já que no início do século a maneira mais rápida e confortável de se alcançar destinos como a capital do país, por exemplo, era utilizar uma das linhas regulares que operavam a navegação de cabotagem em todo o litoral catarinense.

Santa Catarina contava com um grande número de portos, o que se deve tanto às características físicas do litoral recortado por enseadas e baías protegidas (PELUSO JÚNIOR, 1952), quanto à própria inexistência de uma unidade na vida econômica de seu território, marcado pela diversidade da vida regional (MAMIGONIAN, 1966). Esta diversidade se deve à combinação de fatores sociais - como a sobreposição de distintos momentos históricos de ocupação - ao quadro natural, em que a compartimentação do relevo atuou como fator preponderante no isolamento dos núcleos de povoamento iniciais. Na vertente atlântica, as bacias hidrográficas dividem o litoral em compartimentos de vales individualizados e bem demarcados (exceto pelo trecho iniciado ao Sul do Cabo de Santa Marta), sendo que os rios que desenhavam tais vales também desempenharam papel importante no sistema de transportes, localizando-se as principais colônias européias ao longo de seu curso, no século XIX. Dentre os portos marítimos, desenvolveram-se na desembocadura destes vales Itajaí e Tijucas entre outros. São Francisco, Florianópolis, Imbituba e Laguna, mesmo tendo adquirido novas funções do século XIX em diante, em virtude da dinâmica econômica trazida pelas levas de imigrantes europeus e do próprio desenvolvimento incipiente da economia nacional, já possuíam funções portuárias mais antigas, referentes aos momentos da ocupação vicentista, do povoamento açoriano e do monopólio colonial da pesca de baleias, no caso específico de Imbituba.

O quadro que descrevemos alterou-se drasticamente no decorrer do século. Já nas primeiras décadas do século a aceleração do desenvolvimento industrial, concomitante à exploração mais intensiva dos recursos naturais do estado, deu lugar à especialização de alguns portos. Assim as instalações de Itajaí e São Francisco adaptaram-se ao grande volume que adquiria a exportação da madeira e erva-mate, enquanto o Porto de Imbituba, até então pouco expressivo, viu-se radicalmente transformado para atender à crescente demanda nacional por carvão. Isso enquanto Florianópolis mantinha sua tradicional função de entreposto comercial responsável pelo abastecimento das cidades da região litorânea, o que possibilitou o enriquecimento da classe dos comerciantes ligados à atividade portuária como Carl Hoepcke, que chegou a instalar um estaleiro no porto de Florianópolis, destinado à manutenção de sua frota de três vapores que operavam as linhas de transportes de passageiros a partir da capital.

Mas, se por um lado a ascensão das colônias italianas e alemãs nos vales promoveu a reorganização da estrutura portuária, mediante a diversificação das atividades econômicas a ela associadas, por outro lado, a precoce industrialização da região impôs a necessidade de melhores ligações terrestres com o restante do país (BASTOS, 2007), e mesmo entre as cidades da rede urbana que se desenvolvia no interior do Estado. Esta situação, que levou ao paulatino abandono das opções de transporte marítimo e fluvial em detrimento da utilização da malha rodoviária, inseriu-se no contexto nacional inaugurado pela Revolução de 1930. De acordo com José Messias Bastos:

A configuração da nova estrutura sócio-econômica brasileira iniciada na crise mundial das últimas décadas do século XIX e cristalizada com a Revolução de 30, que veio em parte como consequência da quebra da bolsa de Nova Iorque, imprimirá radical transformação na organização espacial com priorização do transporte de cargas pelo sistema rodoviário em detrimento da cabotagem. As

vias de transporte partem do centro econômico do Brasil (São Paulo) em direção as várias grandes regiões brasileiras, configurando num sistema radial-concêntrico. As cidades portuárias de São Francisco do Sul, Florianópolis e Laguna, atreladas nas suas relações econômicas ao sistema de cabotagem, foram as mais atingidas no território catarinense. (BASTOS, 2007, p.3)

Além dos três portos citados, deve-se ainda mencionar que a cidade de Tijucas perderá sua função portuária, destino que seria mais tarde compartilhado por Florianópolis. Laguna também passará por lenta agonia, até definir-se como porto exclusivamente pesqueiro, de modo que São Francisco será o único dos três núcleos iniciais da ocupação do litoral a manter um porto com funções diversificadas, associado ao dinamismo industrial do Nordeste Catarinense.

O caso de Florianópolis é o que melhor exemplifica a relação existente entre a decadência dos portos e o desenvolvimento da malha viária, que como vimos, determinou a extinção daqueles que não estavam diretamente associados às regiões exportadoras. Sem dúvida, a própria situação geográfica local foi importante para determinar a inatividade deste porto, na medida em que os progressos da construção naval no séc. XX aumentaram a capacidade e, conseqüentemente, o calado das embarcações de transporte internacional de cargas (VIEIRA, 2003), inviabilizando, na prática, a entrada de navios deste tipo nas águas rasas das duas baías. Entretanto, apontar esta razão somente para o fim da atividade portuária na capital é insuficiente, já que um porto mais dinâmico teria justificado obras de dragagem, manutenção do canal de acesso etc; ainda mais considerando-se a profundidade natural de 30m que ocorre no canal da barra sul da Baía de Florianópolis. O que de fato determina a decadência do porto da capital é a importância crescente do transporte rodoviário no abastecimento da economia da Ilha de Santa Catarina (PELUSO JÚNIOR, 1990) culminando com a conclusão da BR-101 em 1970, e em seguida da Ponte Colombo Salles. Ao ponto da cidade dar-se ao luxo de, nos anos seguintes, literalmente soterrar seu porto, trocando-o juntamente com toda a orla da região central pela paisagem de vias expressas sobre aterros que presentemente se verifica.

Assim, à medida em que o desenvolvimento econômico de Santa Catarina - à par do próprio desenvolvimento geral dos meios de transporte e comunicações - foi atuando no sentido de superar o isolamento das regiões econômicas do Estado integrando-as crescentemente, a estrutura do sistema portuário foi adequando-se às novas necessidades. Aqui passamos a uma situação em que a atividade portuária, outrora disseminada em diversos núcleos, se concentrou em apenas três: São Francisco, Itajaí e Imbituba. Paulo F. Lago, contudo, observava, já em 1958, que “a diminuição do número de portos ativos não incidiu num decréscimo de volume comercial escoado, e pelo contrário, tem-se observado aumento das mercadorias que se destinam à exportação e que são das provenientes da importação”(LAGO, 1958, p. 116).

O processo de especialização e desenvolvimento destes portos deve, portanto, ser mais detidamente observado, pois é revelador da complexidade do processo histórico catarinense e seu dinamismo industrial.

a. Imbituba

A ocupação da região de Imbituba data de meados do século XVIII, com a presença da população de origem açoriana na Vila Nova e na Lagoa do Mirim. Mas sua inserção efetiva na economia colonial tem como marco o ano de 1796, em que se constrói, na praia onde mais tarde seria o porto, a mais meridional das armações baleeiras da costa brasileira, no sistema de monopólio real concedido pela coroa

portuguesa a comerciantes que organizavam a pesca do cetáceo, extraindo e processando o valioso óleo.

Mas será associado à extração de carvão que Imbituba aparecerá como um porto moderno, no início do século XX, especializado no transporte deste minério. Desde a segunda metade do século XIX se conhecia o potencial das jazidas que ocorrem em algumas das camadas sedimentares das encostas da Serra Geral no Sul do Estado, tendo já o Governo Imperial contratado geólogos estrangeiros para averiguar a possibilidade de sua exploração. Esta logo interessou a um grupo inglês, que obteve a concessão para a lavra e também para a construção de uma estrada de ferro que ligasse a área produtora aos Portos de Imbituba e Laguna: a Ferrovia Teresa Cristina, concluída em 1884. Mas não havia ainda à época mercado interno que justificasse o empreendimento, e dado às dificuldades para escoar o carvão pela via marítima, especialmente em virtude da inadequação da infra-estrutura portuária da região, a empresa mineradora faliu, prejudicando a extração da matéria-prima.

Durante a Primeira Guerra Mundial, a escassez de matéria-prima se fazia sentir em um Brasil que vivia seu primeiro surto industrial. Isto levou à retomada do interesse pelo carvão catarinense, e a iniciativa da reorganização de sua produção se deveu a um grupo de empresários cariocas liderados pelo armador da navegação de cabotagem Henrique Lage, cuja família dispunha de terras na região de Imbituba. Já em 1917 começam os melhoramentos para escoar a produção de carvão, e em 1919 é instalada uma fábrica de cerâmica que produzia louças para os navios do Grupo Lage, cujas caldeiras a esta altura já eram abastecidos pelo carvão catarinense. O sucesso dos empreendimentos de Henrique Lage, e o grau de desenvolvimento atingido pela região justificaram, em 1923, a emancipação de Imbituba, até então distrito de Laguna, sendo primeiro prefeito o engenheiro Álvaro Catão, braço direito de Henrique Lage e administrador do porto de que mais tarde, com a morte de deste, se tornaria proprietário.

Como se evidencia, a estreita associação entre os negócios do porto (dependentes, por sua vez, do carvão) e os destinos da cidade, estava selada desde a gênese do município de Imbituba, e até hoje se verifica, por exemplo, nas palavras de um trabalhador portuário com quem tivemos a oportunidade de conversar, o qual declarou-nos informalmente que “Em Imbituba é assim: se o porto vai bem, a cidade vai bem; se o porto vai mal...”. Márcia Fernandes Neu, autora de detalhado estudo sobre o Porto de Imbituba, sintetiza a questão da seguinte forma: “Os problemas relacionados à falta de diversificação da atividade produtiva tornaram este município dependente de apenas um produto, o carvão, e de um grupo de empresários”. (NEU, 2003, p.47)

A dependência *de apenas um produto* não diminuiu com a morte de Henrique Lage em 1942, seguida do encampamento das empresas pelo governo Getúlio Vargas. Pelo contrário, a instalação da Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda, na mesma época, fez explodir a demanda nacional de carvão, fazendo crescer a exploração do minério e, conseqüentemente, seu embarque pelo Porto de Imbituba. Embora este momento tenha gerado alguma acumulação de capitais nas regiões produtoras (Criciúma, principalmente), deflagrando a formação de um pólo industrial importante em seu entorno e fazendo a fortuna de grupos empresariais de peso, como os Freitas, Angeloni, etc; Imbituba não se beneficiou significativamente deste processo. De qualquer forma, o governo ia progressivamente se tornando o principal agente da movimentação do Porto, através da Companhia Siderúrgica Nacional, cuja frota representou para o período 1960-85, a proporção de 81,6% da frequência de navios (NEU, 2003).

A diversificação das cargas, quando se deu, foi a partir da industrialização dos rejeitos do carvão (produção de fertilizantes) pela ICC (Indústria Carboquímica

Catarinense) – estatal criada no Governo Geisel – que agregou novas infra-estruturas e dinamizou a área portuária, mantendo, contudo, a dependência do governo e da atividade mineradora.

Os anos 90 foram desastrosos para Imbituba, primeiro com a retirada ao subsídio do carvão nacional no Governo Collor, e em seguida com a liquidação da ICC por decisão do presidente Itamar Franco (NEU, 2003). Tais medidas determinaram a redução drástica da movimentação do porto, com efeitos imediatos sobre a vida econômica do município, indissociável da atividade portuária, gerando como efeito social mais visível o desemprego, conforme se verifica no seguinte gráfico.

É o período da crise, que transforma Imbituba em um porto essencialmente importador, sofrendo com a distância de centros exportadores dinâmicos e de ligações terrestres que potencialmente melhorem sua situação e permitam buscar um aumento de sua *hinterland*, visto que hoje tais ligações se limitam à BR-101 em seu trecho não-duplicado e à uma estrada de ferro (a Teresa Cristina) desarticulada do restante da malha ferroviária nacional.

Atualmente a CDI (Companhia Docas de Imbituba), empresa de capital aberto que detém a concessão do Porto até 2012, tem procurado aproveitar o bom momento vivido pela economia nacional para atrair investimentos que permitam aproveitar o potencial do porto, apresentando-o como uma alternativa interessante para o comércio internacional, e procurando passar a imagem de que o porto está superando os momentos difíceis. Recentemente a administração do terminal de Contêineres, foi arrematada pela quantia de 282 milhões de R\$ por grupo ligado à Santos Brasil S. A., o que permite suportar investimentos expressivos na infra-estrutura portuária em um futuro não muito distante.

b. Itajaí

As origens do Porto de Itajaí devem ser buscadas no rio em cuja foz ele se situa. O Itajaí-Açu foi a porta de entrada para grande parte da colonização européia em Santa Catarina, destacando-se em seu médio curso a cidade de Blumenau como pólo aglutinador da população de origem germânica. Assim, embora a própria cidade de Itajaí date do período da expansão da pequena produção mercantil açoriana, anterior à imigração alemã portanto, será no contato com as colônias do Vale do Itajaí, especialmente de 1880 em diante, que a atividade portuária florescerá. De acordo com Goularti Filho (2008)

Nessa época, grande parte da produção das colônias do Vale do Itajaí era escoada pelo Porto de Itajaí. O contato de Blumenau com o porto era feito pelo Rio Itajaí-Açu. O rio, o porto e a Vila de Itajaí serviam de via de comunicação e base de transporte para as colônias do Vale. Além de base de exportação, pelo porto também chegavam os imigrantes e as mercadorias e ferramentas necessárias para a colonização.

Sendo assim, seria previsível que a prosperidade das colônias estabelecidas no Vale do Itajaí, na fase de origem e crescimento do capital industrial (ROCHA, 2004) fosse seguida pela prosperidade do Porto de que esta região constituía naturalmente a *hinterland*: Itajaí. Entretanto, o extraordinário desenvolvimento experimentado pelo Porto de Itajaí não se explica apenas pela transformação das manufaturas do Vale em indústrias cada vez mais complexas, que sem dúvida foi fundamental, mas deve-se, sobretudo, a um outro fator: a madeira.

Nas primeiras décadas do século o planalto catarinense começa a ser ocupado de forma cada vez mais intensa, e seus vastos recursos florestais são explorados também de

forma progressiva e acelerada, resultando no fato verificado atualmente do domínio fitogeográfico da mata de araucárias ser o mais degradado do Brasil. Começando com a instalação da companhia estadunidense Lumber na Região de Três Barras em 1912, a extração de madeira continuará forte até os anos 60, e o Porto de Itajaí será utilizado como escoadouro para grande parte desta produção. Além do Planalto, o próprio Alto Vale do Itajaí se configurará como importante zona madeireira, especialmente nas décadas de 40, 50 e 60. Para se ter uma idéia, a madeira chegará a participar com 79% das exportações catarinenses no ano de 1965 (GOULARTI FILHO, 2008). Este quadro gerou a especialização do Porto neste produto, com a construção de armazéns específicos para armazenar as toras destinadas à exportação.

O dinamismo adquirido pelo Porto justificará o investimento federal em obras que dessem conta de solucionar alguns problemas decorrentes da localização geográfica na foz do rio, ambiente instável em que as feições naturais são dadas pelo delicado equilíbrio da dinâmica flúvio-marinha. Em 1927 são iniciadas obras visando a correção do canal da barra, ainda lentas. A importância crescente da exportação da madeira no pós-1945 incentivará obras mais efetivas de aumento dos berços de atracação e melhoria geral da infra-estrutura portuária.

Em 1966 o Porto de Itajaí é declarado por decreto um “porto organizado”, o que significou na prática a sua integração ao sistema portuário nacional, e sua inserção no planejamento estratégico do Estado brasileiro, passando a fazer parte do DNPVN (Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis), mais tarde PORTOBRÁS. A data da segunda metade dos anos 60 coincide com o início do declínio do ciclo da madeira e com o *boom* da diversificação produtiva das indústrias catarinenses, o que permitirá ao Porto de Itajaí, devido à sua situação geográfica privilegiada, acompanhar as transformações vividas pela economia regional, inserindo-se plenamente nos novos ciclos produtivos que se abriam. Deve-se mencionar que também neste período ocorre a ampliação do terminal pesqueiro de Itajaí, que rapidamente tornaria a cidade o maior centro da indústria pesqueira no estado.

Paralela à expansão das atividades portuárias em Itajaí seguiam havendo deficiências de ordem estrutural (necessidade de mais berços de atracação e de dragagem) e técnica (equipamentos obsoletos, inadequados), a impedirem que o Porto desenvolvesse seu potencial, problemas que foram objeto de diversas análises, recomendações e relatórios por parte das autoridades competentes (GOULARTI FILHO, 2008) nos anos 80, sem que contudo se tomassem muitas providências. O país entrava definitivamente em uma nova era, recessiva, e os problemas se acumulavam sem solução prática.

Em 1990, no primeiro dia do mandato do presidente Fernando Collor, a PORTOBRÁS é extinta, no contexto neoliberal da desestruturação das políticas nacionais estratégicas, e sucateamento dos setores de planejamento e infra-estrutura. O período de abertura econômica também marca uma profunda reestruturação do setor produtivo catarinense (ROCHA, 2005), com reflexos na atividade portuária. Segue-se à extinção da PORTOBRÁS um período de indefinição administrativa até que, em 1995, a administração do Porto passa às mãos da Prefeitura. Em seguida ocorre o arrendamento do berço 1 e de mais três áreas de containeres para a TECONVI S. A., o que implica na prática na privatização de grande parte do Porto, que passa às mãos de uma empresa de capital aberto, mas que representa, assim como suas congêneres (TECON em Imbituba, Docas de Santos etc), os interesses das grandes companhias armadoras internacionais. Outras importantes empresas privadas que investiram em infra-estruturas no Porto foram a Seara Alimentos e a Multilog.

Ao longo do século XX o Porto de Itajaí sofreu extraordinária expansão,

acompanhando o próprio desenvolvimento do estado de Santa Catarina, e que representa hoje a principal via para o comércio internacional. Tendo atravessado a crise brasileira dos anos 90, o Porto entra no séc. XXI com perspectiva de crescimento, tendo sido incluído no PAC com obras para dinamizar sua infra-estrutura.

c. São Francisco do Sul

Embora as águas calmas da Baía de Babitonga tenham oferecido abrigo a diferentes tipos de embarcações desde o séc. XVI, e a Ilha de São Francisco tenha sido o primeiro núcleo da ocupação vicentista no litoral catarinense no século XVII, é apenas na passagem para o século XX que o Porto se organiza e assume papel importante na economia catarinense. Isto se dá primeiramente em função da conclusão de duas importantes ligações com a região do Planalto Norte: a Estrada Dona Francisca, construída “à facção” pela mão de obra dos imigrantes em fins do século XIX,; e, mais tarde, o ramal ferroviário Mafra-São Francisco. No primeiro caso, a estrada serviu ao escoamento das exportações crescentes de erva-mate oriunda das frentes extrativas do Paraná e Santa Catarina, que por sua vez influenciou decisivamente na especialização metal-mecânica de Joinville, onde chegavam os carroções que transportavam o produto. A estrada de ferro, por sua vez, serviu grandemente ao escoamento da madeira, extraída da região do Planalto Norte pela Lumber and Colonization Company, empresa de capital estadunidense.

Assim, São Francisco passa a possuir uma importante função para a economia catarinense, antes mesmo de possuir instalações adequadas ao novo quadro, o que deflagrou as primeiras obras de melhoramentos portuários, planejadas pela Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais em 1921. Pouco se fez, todavia, até que o Porto passou a ser, em 1955, uma autarquia estadual, a Administração do Porto de São Francisco do Sul, que entregou, em julho deste mesmo ano, dois novos berços e instalou 4000 m² de armazéns. As exportações de madeira de Santa Catarina viviam, então, uma grande fase, e determinaram forte especialização do porto neste setor.

Os anos 60 marcam a diversificação e expansão das indústrias catarinenses, e a proximidade com o porto de Joinville, o maior centro industrial do estado, beneficiou São Francisco do Sul. Na década seguinte o porto verificaria a expansão de sua *hinterland* para a área produtora de soja, com a instalação de importantes infra-estruturas destinadas à estocagem e beneficiamento do grão, o que gerou o chamado “corredor de exportação” na zona primária do porto, com áreas importantes sendo geridas pela CEVAL (que passaria a ser mais tarde controlada pela BUNGE, no quadro de desnacionalização dos anos 90), TERLOGS e pela própria companhia estadual CIDASC. Esta nova especialização imprimiu em São Francisco a característica de um porto graneleiro, embora hoje se verifique a tendência a uma maior diversificação e inserção no mercado das cargas conteneirizadas.

A extraordinária localização geográfica de São Francisco, bem no centro de uma das mais dinâmicas zonas industriais do país, e bem conectado à rede ferroviária (operada atualmente pela América Latina Logística) e rodoviária (BR-101), justifica os investimentos na modernização do porto, que está também contemplado no PAC com a dragagem do canal de acesso. Outras obras se fazem necessárias, como o derrocamento das lages de pedra que atrapalham a manobra dos navios próximas ao canal de acesso.

3. SISTEMA PORTUÁRIO E URBANIZAÇÃO DO LITORAL CATARINENSE

O quadro da evolução do sistema portuário catarinense no século XX, que esboçamos acima, se insere em um contexto maior de profundas modificações na “fachada atlântica” catarinense (MAMIGONIAN, 1966), em que a conclusão da BR-101 em 1970 é o ponto crucial, pois significa a integração definitiva dos vales atlânticos entre si e à vida econômica nacional. É a partir deste momento também que se deflagra o processo de acentuada urbanização do litoral catarinense, acompanhando as tendências verificadas em escala nacional e mundial de urbanização massiva, mas possuindo particularidades importantes para o caso catarinense, por não se dirigir a um único centro urbano preferencial. De fato, o exôdo rural em Santa Catarina deu-se primeiramente demandando as metrópoles regionais, mantendo o relativo equilíbrio da rede urbana, atingindo apenas de forma progressiva o litoral, provocando impactos significativos sobretudo na área continental de Florianópolis e na região de Joinville, com diferenças importantes entre as duas cidades, devidas à oferta de empregos ser muito maior na dinâmica e industrializada Joinville do que na capital.

Mas a verdadeira explosão das taxas de urbanização do litoral se dará efetivamente da década de 80 em diante, quando o contexto recessivo tornou mais atraente o investimento em imóveis, drenando para a especulação imobiliária significativa parcela do capital acumulado nos anos do surto desenvolvimentista dos anos 60/70. Isso se dará especialmente através de investimentos de capitalistas da região industrial de origem germânica em imóveis no litoral centro-norte catarinense, que contava então com oferta de terras abundantes e baratas (BASTOS, 2007). Será o início do crescimento explosivo de cidades como Camboriú (dando origem ao município de Balneário Camboriú, urbanizado em 100% do território que ocupa) e Itapema; em ciclo aliás não terminado, visto os dados do IBGE apontarem, crescimento populacional entre 2000 e 2007 a taxas de cerca de 28% para Balneário Camboriú e 30% para Itapema. Para efeitos de comparação, considere-se que Florianópolis no mesmo período experimentou crescimento populacional em torno de 16%, e Lages, no Planalto, cresceu pouco mais de 2%.

Este crescimento da urbanização se dá sobretudo entre Florianópolis e Joinville, tendo como eixo a BR-101 neste trecho, e como um dos vetores a zona de intersecção entre a rodovia e o complexo portuário em Itajaí, pois é próximo à foz deste rio que se localizam algumas das cidades com maior crescimento relativo, como Balneário Camboriú e Itapema. Também deve ser mencionado o caso de Itapoá, que está em vias de receber a instalação de um terminal portuário privado, e de todo o litoral próximo à Joinville.

Outra questão importante, que deve merecer a nossa atenção ao continuarmos a estudar o tema, é a do extravasamento das infra-estruturas portuárias para o perímetro urbano, que é bastante evidente em Itajaí, onde os pátios de containeres tem modificado significativamente o traçado urbano. Ainda, deve-se verificar que a atividade portuária modifica funções e determina espacialidades ao longo da rodovia. Exemplo disto se vê no município de Araquari, em que o posto da Sinuelo próximo à entrada de São Francisco chega a abrigar cerca de 1200 caminhões simultaneamente (segundo relatos de funcionários), no período da safra da soja.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como vimos a própria dinâmica econômica catarinense levou à especialização de alguns portos, e isso na medida em que o desenvolvimento da navegação comercial gerou, segundo VIEIRA (2003) “(...)uma tendência de aumento do tamanho dos navios e redução do número de escalas por parte das companhias marítimas (...)”, o que reduziu a um seletivo grupo os portos aptos a participarem ativamente do comércio internacional, obrigando a investimentos em infra-estrutura e à diversificação de serviços. O Brasil infelizmente saiu atrasado na reformulação deste competitivo e vital setor das economias nacionais, pois o momento em que os efeitos da modernização tecnológica e da contêinerização se fazem sentir em escala global, os anos 80, coincidem com a desestruturação da vida econômica nacional, que fez com que este período ficasse conhecido como a “década perdida”. Mais perdidos ficamos, isso sim, nos anos 90, em que a desnacionalização da economia e a cartilha neoliberal se refletem de maneira dramática em nosso sistema portuário, e o exemplo mais marcante desta fase em nosso estado é o de Imbituba, quando a repentina retirada do subsídio sobre o carvão nacional mergulha o porto em crise de que até hoje luta para sair. A única resposta que o governo neste período dá, diante da urgente questão da modernização dos portos, é a retirada de direitos trabalhistas da categoria dos trabalhadores portuários, que passam a ser vistos pelo discurso dominante como uma classe privilegiada, e é responsabilizada pelo alto custo dos serviços portuários no Brasil.

O desenvolvimento da infra-estrutura portuária é função direta do desenvolvimento da capacidade produtiva de sua *hinterland*, o que se verificou no desenvolvimento do sistema portuário de Santa Catarina ao longo do séc.XX. Isso não implica, contudo, numa relativização do papel do Estado, ou ainda na leitura neoliberal de que vê nos agentes estatais um entrave ao desenvolvimento e modernização dos portos. Muitas vezes estas críticas partem, na verdade, de setores que se vêm entravados na verdade não em seu desenvolvimento produtivo, mas em suas intenções monopolísticas. Felizmente o neoliberalismo, que marcou a crise de nossos portos nos anos 90, tem perdido força e o que se vê atualmente é uma, ainda que tímida, importante retomada do investimento estatal em infra-estrutura, exemplificada pelo PAC, entre outras medidas recentes tomadas em âmbito federal.

A melhora das condições para a exportação que se verifica em muitos setores de nossa economia é visível, e mesmo portos que atravessam crises, e possuem situação geográfica mais desfavorável, como é o caso de Imbituba, tem sido vistos como áreas de investimentos públicos e privados com potencial exportados, tamanho é o estrangulamento que a defasagem da nossa infra-estrutura impõe ao desenvolvimento de nosso comércio exterior e, junto com este, o desenvolvimento Das forças produtivas nacionais.

O estudo infra-estrutura portuária, como reflexo da situação econômica das áreas produtoras e fundamental elo de sua cadeia logística, é o ponto de partida que adotamos para a compreensão da dinâmica exportadora das indústrias catarinenses, que tende a crescer ainda mais, caso o país decida efetivamente levar a sério a questão da infra-estrutura e consiga desatar os nós que o impedem de crescer á medida de suas capacidades produtivas.

Bibliografia

BASTOS, José Messias. Considerações sobre a urbanização do litoral catarinense. In: **Anais do X SIMPURB**, Florianópolis, 2007.

MAMIGONIAN, Armen. Vida Regional em Santa Catarina. In: **Orientação**, IGEO/USP, set. 1966.

_____. Indústria. In: SANTA CATARINA. GAPLAN. **Atlas de Santa Catarina**. Rio de Janeiro: Aerofoto Cruzeiro, 1986.

PELUSO Jr, Victor A. **O relêvo do Estado de Santa Catarina**. Publicação, n.3, Série 1, Florianópolis: Departamento Estadual de Geografia e Cartografia, 1952.

_____. **Aspectos geográficos de Santa Catarina**. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura/EDUFSC, 1991.

ROCHA, I. O. **Dinamismo Industrial e Exportador de Santa Catarina**. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2005.

PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. A Particularidade do Quadro Urbano do Litoral Catarinense no Processo de Urbanização do Sul do Brasil. In: **Anais do X SIMPURB**, Florianópolis, 2007.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Transporte internacional de cargas**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

VIEIRA, M. G. E. D.; PEREIRA, R. M. F. A. Formações socioespaciais catarinenses: notas preliminares. In: **Anais do congresso de História e Geografia de Santa Catarina**. Florianópolis: CAPES/MEC, 1997.