

# CRISE, REESTRUTURAÇÃO E DIVERSIFICAÇÃO NO PORTO DE IMBITUBA – 1990-2012<sup>1</sup>

Ricardo Alves Colonetti<sup>2</sup> / UNESC / ricardocolonetti@hotmail.com

Alcides Goularti Filho<sup>3</sup> / UNESC / alcides@unesc.net

O porto de Imbituba tem sua gênese no limiar das atividades carboníferas do sul de Santa Catarina. Inicialmente construído por ingleses e logo abandonado, devido ao fracasso das primeiras iniciativas da exploração do carvão, foi assumido por Henrique Lage, do grupo Lage & Irmãos, que realizou os investimentos necessários para viabilizar o escoamento da produção do mineral, retomada pelo grupo. Posteriormente, em 1922, Lage fundou a Companhia Docas de Imbituba que foi concessionária do porto durante 70 anos (1942-2012). A partir da concessão, o porto passou a expandir-se com investimentos governamentais, sempre com vistas a especializá-lo para atender as demandas do complexo carbonífero. Porém, na década de 1990, os embarques de carvão foram paralisados devido às mudanças trazidas, em grande medida, pela adoção de políticas neoliberais. Cessados os embarques, a gestão portuária precisou buscar alternativas para diversificar as operações e captar novas cargas. Diante disso, este estudo tem por objetivo analisar o processo de reestruturação e diversificação do porto de Imbituba, no período pós-1990. Verificou-se que a diversificação se deu em decorrência do início da movimentação de contêineres e do processo de arrendamento de terminais para empresas privadas. Contudo, o porto apresentou uma trajetória oscilante e nunca chegou a despontar no cenário portuário nacional. Com relação ao perfil portuário, verificou-se que os granéis sólidos continuaram sendo a principal carga movimentada, porém, inverteu-se o sentido da navegação, predominando o longo curso (desembarque/importação) sobre a cabotagem (embarque/exportação).

**Palavras-chave:** Porto. Imbituba. Crise. Reestruturação. Diversificação.

## 1. INTRODUÇÃO

Diversos portos surgiram com o movimento de colonização e povoamento das localidades litorâneas. Inicialmente, eram ancoradouros naturais que, após a fixação da população, recebiam trapiches de madeira ou de ferro, destinados a atender as demandas locais de transporte de pessoas e de mercadorias (GOULARTI FILHO, 2007). Além dos ‘portos da colonização’, surgiam também portos destinados a atender as demandas provenientes da produção. Dentre estes portos estava o de Imbituba, no sul de Santa Catarina, que foi idealizado para o escoamento do carvão extraído na região.

Até 1930, no Brasil, tinha-se um sistema portuário descentralizado, no qual os portos

---

<sup>1</sup> Este trabalho é parte de uma pesquisa de mestrado financiada pela FAPESC e CAPES. Uma versão preliminar foi apresentada no IX Encontro de Economia Catarinense, em maio de 2015.

<sup>2</sup> Especialista em Logística pela UNIVALI e mestrando do PPGDS/UNESC.

<sup>3</sup> Doutor em Economia pela UNICAMP e professor do PPGDS/UNESC.

eram criados sem planejamento, resultando no aparecimento de diversos portos regionais, próximos uns aos outros, sem considerar a área de abrangência (*hinterland*) e, muitas vezes, sem condições econômicas de se sustentarem, dadas as demandas regionalizadas de transporte (GÓES, 1930). A partir de 1930, o sistema portuário passou a ser pensado no contexto da industrialização nacional, surgindo órgãos responsáveis por conduzir o planejamento e os investimentos (GOULARTI FILHO, 2007).

É também neste movimento industrializante que o Estado passa a estimular a produção carbonífera e o seu consumo por empresas nacionais (por meio de decretos e leis) e a investir nas atividades do complexo carbonífero catarinense. Consequentemente, o porto de Imbituba foi privilegiado, recebendo investimentos para especializá-lo na movimentação do carvão, tornando-se assim um ‘porto carvoeiro’ (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

Entretanto, no início da década de 1990, com o afastamento do Estado de diversas funções, fruto da adoção de políticas neoliberais, o complexo carbonífero é diretamente afetado. Primeiramente, o Estado desobrigou as siderúrgicas a comprarem o carvão nacional e, em seguida, incluiu diversas empresas (entre elas as siderúrgicas) no Programa Nacional de Desestatização. Tais medidas impactaram diretamente no porto de Imbituba, que tinha sua operação pautada nas demandas do complexo carbonífero. Da noite para o dia, o ‘porto carvoeiro’ perdeu seus principais fluxos de cargas e viu-se imerso em uma crise (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009). Era necessário reagir e a solução passava por reestruturar-se e diversificar as operações.

Diante do exposto, este estudo tem por objetivo analisar o processo de reestruturação e diversificação do porto de Imbituba, no período entre 1990 e 2012. Para tal, está dividido em quatro seções incluindo esta seção introdutória. A segunda seção contextualiza o período anterior a 1990, quando o porto de Imbituba foi construído e estruturado como ‘porto carvoeiro’, atendendo as demandas do complexo carbonífero catarinense e do complexo siderúrgico nacional. A terceira seção aborda o período pós-1990, quando o complexo carbonífero é reorganizado, devido ao fechamento de algumas das suas unidades componentes e o porto de Imbituba inicia o processo de reestruturação e diversificação das suas operações. Por fim, a quarta seção traz as considerações finais.

## **2. O CONTEXTO PRÉ-1990: PORTO CARVOEIRO**

Construído pelos ingleses, no início da década de 1880, como parte da construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC), que ligava a região das minas aos portos de

embarque, na época Laguna e Imbituba, o porto de Imbituba viu-se abandonado, na mesma década, devido ao fracasso inglês na exploração do mineral. O Visconde de Barbacena, que detinha a concessão para explorar o carvão e construir a ferrovia e o porto, ao observar que a sua associação com os ingleses não seria duradoura, vendeu parte de sua concessão ao grupo Lage & Irmãos, do qual fazia parte o empresário Henrique Lage. Mais tarde, quando os ingleses abandonaram definitivamente as atividades carboníferas, Barbacena vendeu a totalidade da concessão ao referido grupo (BOSSLE, 1979).

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

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

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

Em 1943, foram concluídas as obras iniciadas em 1935: o cais acostável, com 100

metros de extensão; o silo para depósito, carga e descarga de carvão, com capacidade para 3.000 toneladas; o caixão de fundação; a moega subterrânea, com capacidade para 20 toneladas; e as correias alimentadora, elevadora e distribuidora. Em 1959, o cais foi aumentado em 40 metros, passando a possuir 140 metros de extensão. Devido à demanda crescente de embarque do carvão, em 1969 foi construído o cais n. 2, com 168 metros de extensão, dando seguimento ao cais n. 1 (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 1946; NEU, 2003).

A partir da segunda metade da década de 1970, o porto recebeu novos investimentos. Em 1976, foram construídos 500 metros do molhe, concluído em 1980, com a construção de mais 500 metros. Em 1979, com o início das operações da Indústria Carboquímica Catarinense (ICC), em Imbituba, o porto foi ampliado, com vistas a atender as novas demandas: foi construído o cais n. 3, com 245 metros de extensão, contando com um sistema de correias reversíveis, além de uma vala, em frente ao silo de carvão, com capacidade para 6.000 toneladas, facilitando o descarregamento do carvão que excedesse a capacidade do silo e evitando assim reter os vagões ferroviários que traziam o carvão. Em 1986, foi construído o cais n. 4, com 24 metros, destinado aos navios *roll-on/roll-off (ro-ro)* (NEU, 2003).

Em suma, o porto de Imbituba foi estruturado dentro de um contexto nacional, para atender as demandas do complexo carbonífero regional e do complexo siderúrgico nacional. Era, portanto, um porto graneleiro, especializado na movimentação de carvão, destinado à cabotagem. O segundo fluxo mais importante era o destinado a atender as demandas da ICC (BRASIL, 1979). Os fluxos de exportação de produtos agrícolas eram inexpressivos e irregulares. Ainda havia a movimentação no cais *ro-ro*, pelo qual desembarcavam as bobinas de aço, enviadas pela Usiminas, com destino ao Sul, e eram embarcadas outras mercadorias, como frete de retorno (em 1990, este cais representou 18% da movimentação portuária) (NEU, 2003). A Tabela 1 apresenta a movimentação de navios e cargas, no porto de Imbituba, por década:

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

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

Fonte: Companhia Docas de Imbituba (2012).

Notas: Cab. = Cabotagem / LC = Longo curso / t. = tonelada

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

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

Para sair da crise, Imbituba precisava diversificar sua operação, a exemplo do que haviam feito os portos de Itajaí e São Francisco do Sul, e possuía condições para fazê-lo, visto que dispunha de “grande retroárea, fácil acesso rodoviário e marítimo (enseada em mar aberto) e não [...] [estava] encravado no meio da cidade” (GOULARTI FILHO, 2013, p. 93).

### **3. DIVERSIFICAR PARA SUPERAR A CRISE**

No início da década de 1990, o porto estava sob a administração da Companhia Docas de Imbituba (CDI), sua concessionária nos termos do Decreto n. 7.842/1941, sendo o único porto brasileiro administrado pela iniciativa privada. O contrato foi firmado em 6/11/1942, e registrado em 15/12/1942, no Tribunal de Contas da União, possuindo duração de 70 anos, ou seja, estendendo-se até 15/12/2012. A CDI era controlada por empresas ligadas às famílias Lage e Catão (dos sócios-fundadores Henrique Lage e Álvaro Monteiro de Barros Catão) (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2008).

Devido à escassez de recursos e à necessidade de readequar a área portuária para

atender às novas demandas de armazenagem e movimentação de cargas, foram realizadas diversas alterações na estrutura portuária “com reaproveitamento de áreas que antes serviam para outras finalidades, como: oficinas de locomotivas e motores elétricos, forja (fundição), almoxarifado, refeitórios e garagens” (RAIMUNDO, 2005, p. 64). Algumas dessas áreas se transformaram em terminais especializados, como, por exemplo, o terminal de cargas frigorificadas, construído no local onde, inicialmente, ficava o silo de carvão, que foi demolido.

A área destinada à atracação das embarcações também passou por adaptações: o ‘cais velho’, berços 1 e 2, anteriormente utilizado para os embarques do carvão, passou a ser utilizado, principalmente, para carga geral (solta e containerizada) e granéis líquidos; o ‘cais novo’, berço 3, anteriormente utilizado pela ICC, passou a ser utilizado, principalmente, para os granéis sólidos; e o cais *ro-ro*, berço 4, devido a sua peculiaridade, passou a atender demandas raras e específicas. Os equipamentos também foram adaptados: o *shiploader*, que inicialmente seria utilizado para movimentar rocha fosfática, passou a movimentar grãos; enquanto os guindastes foram adaptados para movimentação de contêineres. No caso dos guindastes, posteriormente, houve a necessidade de adquirir modelos com maior capacidade de movimentação, observadas as limitações de capacidade dos disponíveis (BRASIL, 1994).

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

Outra medida que contribuiu para a ampliação das operações portuárias foi o arrendamento de áreas do porto, mediante contrato, a empresas privadas, objetivando a construção de terminais especializados. Esses terminais permitiram a captação de novas cargas como: congelados, fertilizantes, açúcar ensacado, arroz, milho, coque e sal (NEU, 2003; SILVA, 1999). A partir de 1993, com a Lei n. 8.630 (Lei de Modernização dos Portos), a prática de arrendar terminais ganhou impulso, uma vez que, um dos seus objetivos era separar a operação portuária da administração, transferindo-a à iniciativa privada (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA, 2006).

Até a primeira metade da década de 1990, o porto estava se ampliando e a crise inicial sendo superada. A movimentação de contêineres, iniciada em 1990 e realizada pela administração portuária aumentava, consideravelmente, a ponto de alcançar números semelhantes aos dos demais portos catarinenses, entre os anos de 1993 e 1995 (ver Tabela 2).

Com a Lei n. 8.630/1993, a operação do terminal de contêineres (Tecon) foi subconcedida, em 1994, à Terminal de Contêineres Imbituba Ltda.

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

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

Fonte: Brasil (2001).

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

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

Paralelamente à movimentação de contêineres, ocorreram os arrendamentos de terminais para a iniciativa privada, que também contribuíram no processo de diversificação do porto, auxiliando na manutenção do volume de carga e das operações, principalmente, nos períodos em que a movimentação de contêineres passou por dificuldades. Devido à característica dos primeiros terminais arrendados, as cargas que se destacaram foram o frango congelado (proveniente do Rio Grande do Sul) e o açúcar ensacado (proveniente do interior de São Paulo), ambos para exportação e os fertilizantes, no sentido de importação (NEU 2003).

O primeiro terminal arrendado foi o de fertilizantes (Terfer), que iniciou suas atividades

em 1992, sendo operado pela Fertilizantes Santa Catarina Ltda. (Fertisanta). Posteriormente, em 1994, a Fertisanta instalou, na área arrendada, uma fábrica para produção de fertilizantes. Inicialmente, a empresa realizava a importação de fertilizantes e insumos para fabricação dos mesmos (ARAÚJO; DUARTE, 2013). Devido ao fato de a Fertisanta ter realizado um novo arrendamento do Terfer, em 2012, as informações referentes ao contrato serão citadas adiante.

O segundo arrendamento foi o do terminal de carga frigorificada (Terfrio) à Armazéns Gerais Imbituba Ltda. (Agil), pertencente à Frangosul, em 1993. As obras de construção do terminal tiveram início em 1992 e foram parcialmente concluídas em 1995. Em 1996, foi realizado um novo contrato de arrendamento, com validade de 16 anos e nove meses (prorrogável por igual período), da área equivalente a 10.000 m<sup>2</sup> e capacidade de armazenagem de 3.800 toneladas. Devido a uma cláusula de movimentação mínima contratual (MMC), a Agil garante a movimentação mínima de 750 toneladas/mês. Suas principais cargas são carnes em geral e produtos agrícolas (cereais, frutas e legumes). Em 1998, a Frangosul foi vendida ao grupo francês Doux, constituindo a Doux Frangosul S.A. (BRASIL, 2012; COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 1995). Posteriormente, em 2012, JBS S.A. arrendou os ativos da empresa, passando a controlá-la.

O início dos anos 2000 trouxe novas dificuldades à gestão portuária. Os embarques de contêineres foram reduzindo, a partir de 1995, sendo paralisados entre os anos 2000 e 2003. A situação financeira estava comprometida e, em 2001, a recém-criada Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) exigiu que os portos saneassem seus débitos financeiros, auditassem os contratos de arrendamento existentes e realizassem processos de licitação de novos terminais. A Antaq ainda foi responsável pela Resolução n. 55/2002, que aprovou a norma sobre arrendamento de áreas e instalações portuárias. Para atender às exigências da Antaq, a CDI contratou a Fator Projetos e Assessoria Ltda., empresa especializada que deveria auxiliar na sua reestruturação. A Fator Projetos acabou adquirindo ações da CDI, passando a compor a estrutura societária da companhia (RAIMUNDO, 2005).

Outra medida tomada para atender às exigências da Antaq foi o arrendamento do terminal de granéis sólidos (TGS), em 2003, à CRB Operações Portuárias, pertencente ao grupo Votorantim Cimentos, pelo período de 25 anos (prorrogável por igual período). O TGS possui área de 87.030 m<sup>2</sup> e comporta a armazenagem de 120.000 toneladas de capacidade estática. Inicialmente, a Votorantim Cimentos investiu R\$ 8,5 milhões no terminal, principalmente em dragagem, obras civis e no sistema de correias para o desembarque das cargas dos navios. A Loxus Granéis Ltda., parceira na operação de carga e descarga no TGS, investiu US\$ 3,5 milhões na aquisição de um guindaste *Gottwald* com capacidade para 16 mil

toneladas. Atualmente são dois guindastes *Gottwald Mobile Crane Harbor (MHC)* e um guindaste *Liebherr MHC*. A Votorantim, que devido a uma cláusula MMC deve movimentar 800.000 toneladas/ano, tem como principal produto o coque de petróleo importado, distribuído para algumas das suas unidades produtoras de cimento (BRASIL, 2012; FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA, 2003).

Em 2004, devido às dificuldades financeiras, as empresas controladoras da CDI (Nora Lage S.A. - Serviços Técnicos, Empreendimentos e Participações; Emacobrás Empreendimentos Agroindustriais e Comerciais do Brasil S.A. e Companhia de Investimentos da Bahia) decidiram vender suas ações à Royal Transportes e Serviços Ltda. (pertencente à Multinvest Ltda.), que assumiu o controle da companhia (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2008). A nova gestão passou a buscar alternativas, parcerias e investimentos.

A partir de então, novas linhas para contêineres foram incorporadas à programação do porto. A TMM Lines passou a atracar em Imbituba, com três navios com capacidade para 1.700 TEU, realizando a navegação entre a costa leste da América do Sul e os Estados Unidos, passando pelos portos de Houston e Nova Orleans (EUA), Caucedo (República Dominicana), Puerto Cabello (Venezuela), Imbituba, Santos, Vitória, Salvador, Vila do Conde (Brasil) e Cartagena (Colômbia). Outro armador que passou a atracar em Imbituba foi a *Compañia Sudamericana de Vapores SA (CSAV)*, ofertando linhas para os Estados Unidos, norte da Europa e costa oeste da América do Sul (TRINDADE; GAVIOLI, 2004).

Em 2005, foi assinado um contrato operacional com a Libra Terminal Imbituba S.A. (no ato da assinatura, Marigold Operadora Portuária S.A.), pertencente ao grupo Libra, que passou a operar o Tecon. A Libra realizou investimentos iniciais de R\$ 17 milhões em obras no cais, no pátio (40.000 m<sup>2</sup>) e na aquisição de equipamentos. Os investimentos da Libra e as novas linhas de navegação proporcionaram o retorno gradativo dos contêineres à Imbituba. Contudo, o contrato que se estenderia até 2012, foi rescindido em 2008, devido à licitação para o arrendamento do Tecon (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2008; NEU, 2009).

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

capital social da Union, passando a controlar o TCG (BRASIL, 2012; COLUCCI, 2006).

Ainda em 2008, o Grupo Santos Brasil, por meio da Tecon Imbituba S.A. (no processo licitatório, Wedelia Participações S.A.), arrendou o Tecon pelo período de 25 anos (prorrogável por igual período), sendo a área correspondente a 101.630,13 m<sup>2</sup>, no primeiro ano de contrato e 152.784,57 m<sup>2</sup>, a partir do segundo ano. A área de armazenagem corresponde a 53.755 m<sup>2</sup>. Devido a uma cláusula MMC, a Santos Brasil deveria movimentar o mínimo de 65.000 contêineres no primeiro ano do contrato; 150.000 no segundo; 280.000 no terceiro; e 360.000 contêineres a partir do quarto ano (BRASIL, 2012).

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

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

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

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

Suape/PE, Pecém/CE e Manaus/AM (TECON, 2009).

Em abril de 2011, a Mercosul Line substituiu a escala em Imbituba por Itajaí (MERCOSUL LINE, 2011). Em fevereiro de 2014, foi a vez da CSAV cancelar o seu único serviço remanescente, em Imbituba, que cobria a costa oeste da América do Sul (CSAV, 2014). Atualmente, o porto de Imbituba conta com quatro linhas regulares da *Hamburg Süd*/Aliança: Aliança-cabotagem, *Hamburg Süd*-ALCT 1, *Hamburg Süd*-ALCT 3 e *Hamburg Süd*-UCLA.

O serviço regular da *Hamburg Süd*/Aliança realiza três escalas semanais de cabotagem, transportando contêineres da região Sul para alguns dos principais portos do Norte e Nordeste do Brasil: Salvador/BA, Suape/PE, Pecém/CE, Manaus/AM e São Luís/MA. Além dessa linha, Imbituba conta com outros dois serviços regulares da *Hamburg Süd*: o primeiro proveniente da região do Golfo do México e Caribe; e o segundo com destino ao Uruguai e à Argentina (SANTOS BRASIL, 2014).

Com relação à estrutura, Imbituba possui ainda um terminal para granéis líquidos, o terminal de soda cáustica (Tesc), composto por três tanques, com capacidade para estocar 8.772 m<sup>3</sup>. Esse terminal não é arrendado, ficando sob a administração do porto (BRASIL, 2012). Entre 2006 e 2011, cogitou-se a hipótese de arrendar o Tesc, além de outros dois terminais: o terminal de grãos agrícolas e o terminal de barrilha (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2008), porém, a ideia não se concretizou.

Em 2012, a Fertisanta arrendou novamente o Terfer (agora terminal de fertilizantes e rações animais), pelo prazo de 25 anos (prorrogável por igual período) e previsão de investimento mínimo de R\$ 18,5 milhões nos primeiros cinco anos. A área arrendada correspondeu a 45.067 m<sup>2</sup> no primeiro ano, e 59.263 m<sup>2</sup>, a partir do segundo ano de contrato, possuindo capacidade de armazenamento para 150.000 toneladas de capacidade estática. Além da movimentação de fertilizantes e insumos, a Fertisanta passou a movimentar *commodities* como o milho e a soja no sentido de exportação (ARAÚJO; DUARTE, 2013; BRASIL, 2012).

Em 2012, eram cinco os terminais arrendados no porto de Imbituba: o Terfer, pela Fertisanta; o Terfrio, pela Agil/Doux Frangosul; o TGS, pela CRB/Votorantim; e o Tecon e o TCG, pela Santos Brasil, por intermédio das empresas Santos Brasil Tecon Imbituba e Santos Brasil Logística, respectivamente, as novas nomenclaturas adotadas, em 2010 para as empresas Tecon Imbituba S.A. e Union Armazenagem e Operações Portuárias S.A. (BRASIL, 2012; SANTOS BRASIL, 2010).

Os números referentes à movimentação de cargas, no porto de Imbituba, são

apresentados nas Tabelas 3 e 4. A Tabela 3 faz menção apenas ao transporte de contêineres, enquanto a Tabela 4 traz informações acerca da movimentação geral de cargas. Ambas compreendem o período 1990-2012.

Tabela 3 – Movimentação de contêineres – 1990-2012

<b>Ano</b>	<b>Unidades</b>	<b>TEU</b>	<b>Peso (t.)</b>
1990	...	1.205	7.956
1991	...	6.574	34.977
1992	...	28.389	162.617
1993	30.928	51.051	309.638
1994	37.819	59.423	413.912
1995	45.675	70.583	663.527
1996	1.876	2.585	25.019
1997	4.839	6.303	81.415
1998	350	428	6.583
1999	1.262	1.537	16.543
2000	0	0	0
2001	0	0	0
2002	0	0	0
2003	0	0	0
2004	3.718	5.850	46.268
2005	11.578	16.826	194.505
2006	13.497	17.923	295.511
2007	11.850	15.616	255.827
2008	14.660	16.704	303.268
2009	16.069	20.063	279.462
2010	19.637	25.462	369.805
2011	11.537	13.587	199.640
2012	15.396	20.984	263.025

Fonte: Brasil (2001; 2002-2013); Companhia Docas de Imbituba (2012).

A Tabela 3 apresenta as informações referentes à movimentação de contêineres entre 1990 e 2012, permitindo periodizar a operação em cinco momentos: (1º) o período inicial de movimentação de contêineres (1990–1992), com média anual de 12.056 TEU e 68.517 t.; (2º) o período de ápice (1993–1995), com média anual de 60.352 TEU e 462.359 t.; (3º) o período de redução (1996–1999), quando houve aumento das taxas que motivaram o cancelamento dos contratos com clientes (que migraram para outros portos) e armadores (que passaram a não mais atracar em Imbituba), com média anual de 2.713 TEU e 32.390 t.; (4º) o período de paralização (2000–2003), devido à migração de clientes para outros portos, condicionada aos aumentos das tarifas portuárias e o cancelamento das linhas de navegação dos armadores que atendiam o porto; e (5º) o período da retomada da operação (2004–2012), impulsionada, principalmente, pelos investimentos da Libra Terminais Imbituba (entre maio de 2005 e abril de 2008) e da Santos Brasil (a partir de maio de 2008). Excetuando o ano de 2004, ambas as

operadoras movimentaram um número de TEU semelhantes. A Libra Terminais movimentou uma média de 16.788 TEU/ano (2005–2007), enquanto a média da Santos Brasil foi de 20.024 TEU/ano (2009–2012). Convém ressaltar que a Santos Brasil não vem cumprindo o MMC, fato que remete ao pagamento de multa estipulada no contrato. O ano de 2008 não foi incluído na média de nenhuma das empresas, uma vez que, foi o ano de transição das operações: dos 16.704 TEU movimentados, 5.215 foram pela Libra e os demais pela Imbituba Logística Portuária Ltda.

Tabela 4 – Movimentação geral de cargas, por natureza – 1990-2012.

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

Fonte: Brasil (2001; 2002-2013); Companhia Docas de Imbituba (2012).

Por sua vez, a Tabela 4, apresenta um panorama da movimentação geral de cargas no porto de Imbituba, entre 1990 e 2012. Observa-se a predominância dos granéis sólidos, entre 1990 e 1992, impulsionados pelos embarques do carvão remanescente. Entre 1993 e 1997, a carga geral, tendo a containerizada à frente, assumiu a predominância da movimentação portuária. Em 1998, com a redução dos contêineres e a captação de novas cargas (como o coque), os granéis sólidos retornam ao comando das cargas movimentadas. Essa liderança,

posteriormente, é mantida e reforçada com o arrendamento do TGS à CBR/Votorantim, que vem cumprindo o MMC de 800.000 toneladas/ano. Enquanto isso, a carga geral, principalmente a containerizada, vem se mantendo na média, devido aos investimentos realizados pela Libra (2005–2008) e pela Santos Brasil (a partir de 2008), no Tecon e no TCG.

Outro ponto importante a ressaltar, pois reflete diretamente na ampliação dos serviços do porto de Imbituba, diz respeito à atracação de navios. Se até a década de 1980, predominavam os navios de cabotagem (conforme Tabela 1), a partir da década de 1990, a situação se altera e passam a predominar os navios de longo curso. Os dados referentes às atracações de navios no porto de Imbituba, no período entre 1990 e 2012, são apresentados na Tabela 5.

Tabela 5 – Navios atracados no porto de Imbituba – 1990-2012

Ano	Navegação				Total	Ano	Navegação				Total
	LC	%	Cab.	%			LC	%	Cab.	%	
1990	45	30%	105	70%	150	2002	85	83%	18	17%	103
1991	51	40%	78	60%	129	2003	86	80%	21	20%	107
1992	187	80%	47	20%	234	2004	108	83%	22	17%	130
1993	279	94%	18	6%	297	2005	...	...	...	...	207
1994	310	94%	21	6%	331	2006	187	91%	19	9%	206
1995	240	90%	28	10%	268	2007	131	88%	18	12%	149
1996	53	70%	23	30%	76	2008	139	81%	33	19%	172
1997	106	78%	30	22%	136	2009	136	66%	71	34%	207
1998	70	72%	27	28%	97	2010	...	...	...	...	192
1999	71	63%	42	37%	113	2011	...	...	...	...	186
2000	71	81%	17	19%	88	2012	173	89%	22	11%	195
2001	68	78%	19	22%	87						

Fonte: Brasil (2001; 2002-2013); Companhia Docas de Imbituba (2012).

Notas: Cab. = Cabotagem / LC = Longo curso

Por meio da Tabela 5, percebe-se que, a partir de 1992, os navios de longo curso ultrapassaram os de cabotagem, em número de atracações, no porto de Imbituba. O número maior de navios de longo curso, entre 1992 e 1995, média de 256 navios/ano, é reflexo da captação das novas cargas movimentadas no porto, principalmente dos contêineres. O revés dos anos seguintes (1996–2003) vai ao encontro dos problemas administrativos enfrentados pelo porto, ocasionados pelo aumento das tarifas e fuga de clientes e armadores. A partir de 2004, superados parcialmente os problemas, os navios de longo curso retornaram à Imbituba com maior frequência. Os maiores números de navios de cabotagem apresentam-se nos anos entre 1990 e 1993, onde Imbituba realizou o embarque do carvão de alguns contratos

remanescentes, e, em 2009, devido aos embarques de arroz com destino ao Norte e Nordeste do Brasil.

Em 2011, o controle acionário da CDI foi assumido pela Companhia Brasileira de Portos S.A. (CBP), empresa ligada ao mesmo grupo da Royal Transportes e Serviços Ltda. Em dezembro de 2012, após uma discussão judicial sobre a extensão do prazo de concessão, o porto de Imbituba passou a ser administrado pela SC Participações e Parcerias S.A. – SCPAR, empresa pertencente ao governo do Estado de Santa Catarina. Chegava ao fim a concessão de 70 anos dada à Companhia Docas de Imbituba.

#### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Durante o período analisado, o perfil do porto de Imbituba alterou-se em comparação àquele do período anterior, no qual operava como ‘porto carvoeiro’, sendo idealizado, construído e estruturado para atender as demandas do complexo carbonífero. Se anteriormente à década de 1990, o porto especializou-se no escoamento do carvão, a partir da referida década, sem sua principal carga, houve a necessidade de buscar novas alternativas. Neste sentido, acabou assumindo uma caracterização multipropósito, principalmente, por meio dos arrendamentos dos terminais. Com relação às cargas, embora os granéis sólidos sejam ainda predominantes, em relação ao total movimentado, verifica-se uma maior participação da carga geral, principalmente a containerizada. Este fato vem ao encontro do movimento mundial, instalado pela popularização dos contêineres, devido a facilidade que o equipamento oferece para o transporte dos mais variados tipos de carga.

Adentrando à década de 1990, observa-se que os fluxos gerados pelas novas cargas foram apenas suficientes para manter o porto em operação, sem grandes expectativas, excetuando o período de 1993 a 1995, no qual ocorreu uma movimentação considerável de contêineres, inclusive semelhante à dos portos de Itajaí e de São Francisco do Sul. Porém, em seguida, a movimentação de contêineres reduziu e chegou a zerar no início dos anos 2000.

Com relação ao sentido da navegação, também se observa uma mudança: a navegação de longo curso sobrepôs a navegação de cabotagem e os desembarques (importações) superaram os embarques (exportações). Com esta alteração, Imbituba passou a ser um ‘porto de importação’. Por outro lado, nas exportações, atua como um porto alimentador (*feeder*), enviando contêineres, via cabotagem, para portos maiores que possuem linhas de navegação internacional, no sentido de exportação. Linhas estas que faltam ao porto de Imbituba e que são fundamentais para o desenvolvimento e aproveitamento da capacidade portuária. Os

armadores que atracavam em Imbituba, em diversas ocasiões abandonaram a escala, devido à falta de cargas para transporte ou à melhores oportunidades de transporte em portos maiores. Os armadores visam negócios lucrativos e, desse modo, procuram sempre as escalas que proporcionem maior possibilidade de ganhos financeiros.

Por fim, cabe considerar que enquanto os vizinhos catarinense, Itajaí e São Francisco do Sul, conseguiram lugar de destaque no cenário portuário brasileiro, Imbituba vive a eterna promessa de ‘deslanchar’, amparada no discurso da existência de condições naturais favoráveis e de novos investimentos. Porém, o que se observa é uma trajetória ‘oscilante’, de altos e baixos, na qual, vez ou outra, o porto ensaia uma ‘arrancada’, mas que logo é interrompida. De momento, para a região sul catarinense e para a cidade de Imbituba, ficam a expectativa de ver o porto voltar aos tempos áureos, a lembrança do movimentado ‘porto carvoeiro’ e os discursos e promessas de ‘tempos melhores’...

## REFERÊNCIAS

- ARAÚJO, A.; DUARTE, R. G. **CESPORTOS/SC: referência em segurança portuária**. 1. ed. Florianópolis: Gráfica Coan, 2013.
- BOSSLE, O. P. **Henrique Lage e o desenvolvimento sul catarinense**. 1979. 123 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1979.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. Empresa de Portos do Brasil S.A. **Plano diretor portuário do Brasil: Porto de Imbituba – SC**. Brasília: PORTOBRAS, 1979.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. **Estudos específicos para análise de movimentação portuária: Porto de Imbituba**. Brasília: GEIPOT, 1994.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. Departamento de Portos. **Anuário Estatístico Portuário – 2000**. Brasília: Ministério dos Transportes, 2001.
- BRASIL. Secretaria de Portos da Presidência da República. **Plano mestre: Porto de Imbituba**. Florianópolis: UFSC, 2012.
- BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Anuário Estatístico Aquaviário: 2001-2012**. Brasília: ANTAQ, 2002-2013.
- COLUCCI, I. **Novo terminal entra em operação no Porto de Imbituba**. 2006. Disponível em: <<http://www.vmllog.com.br/index.php?cmd=noticias&id=3536&idioma=1>>. Acesso em: 13 ago. 2014.
- COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA. **Porto Henrique Lage**. Imbituba: CDI/Companhia Nacional de Construções Civas e Hidráulicas, 1946.

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

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

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

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

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

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA. Votorantim cimentos inaugura terminal de granéis sólidos no porto de Imbituba. **Infralog**, Florianópolis, n. 47, 18 abr., 2003.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA. Companhia Docas e Santos Brasil anunciam dragagem emergencial do Porto de Imbituba. **Infralog**, Florianópolis, n. 340, 18 dez., 2008.

GÓES, H. A. **Problemas Portuários**. Rio de Janeiro: Inspetoria de Porto, Rio e Canais, 1930.

GOULARTI FILHO, A. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 16, n. 3, p. 455-489, dez. 2007.

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

GOULARTI FILHO, A.; MORAES, F. F. Formação, expansão e desmonte parcial do complexo carbonífero catarinense. **Revista História & Perspectiva**, Uberlândia, v. 1, n. 40, p. 251-267, jan./jun., 2009.

HEIDEMANN, E. E. **O carvão em Santa Catarina: 1918-1954**. 1981. 118 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1981.

MERCOSUL LINE. **Nova escala em Itajaí: mudança de escalas na costa brasileira**. 2011. Disponível em: <[http://www.mercosul-line.com.br/areacliente\\_ComunicadosaoCliente.php?id\\_notas=25&nt=1](http://www.mercosul-line.com.br/areacliente_ComunicadosaoCliente.php?id_notas=25&nt=1)>. Acesso em: 01 abr. 2015.

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

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

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

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

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

SANTOS BRASIL. **Santos Brasil lança nova logomarca**. 2010. Disponível em: <<http://www.santosbrasil.com.br/pt-br/imprensa/press-releases/2010/03/17/santos-brasil-lanca-nova-logomarca>>. Acesso em: 13 ago. 2014.

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

SANTOS BRASIL. **Tecon Imbituba apresenta novo serviço de cabotagem da Hamburg Süd/Aliança**. 2014. Disponível em: <<http://www.santosbrasil.com.br/pt-br/santos-brasil/noticias-corporativas/2014/07/08/tecon-imituba-apresenta-novo-servico-de-cabotagem--da-hamburg-suedalianca>>. Acesso em: 13 ago. 2014.

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

SILVEIRA, M. R. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. 453 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.

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