

## A truncada relação porto-ferrovia no sul de Santa Catarina

*Ricardo Alves Colonetti\**

*Alcides Goularti Filho\*\**

**Resumo:** Este estudo teve como objetivo analisar a trajetória de integração, desintegração e tentativas truncadas de reintegração entre o Porto de Imbituba e a Ferrovia Tereza Cristina, dentro da especialização regional e da diversificação produtiva da mesorregião Sul Catarinense. Como resultado, concluiu-se que a truncada relação entre porto e ferrovia foi, em grande medida, fundada no desempenho produtivo da economia regional, incapaz de proporcionar um fluxo contínuo de cargas. No período anterior à década 1990, porto e ferrovia se mantinham com o transporte do carvão, oriundo da indústria carbonífera, que era a especialização econômica regional. Após a década de 1990, embora diversificada, a economia sul catarinense não foi capaz de proporcionar um alto fluxo de cargas que permitisse reintegrá-los de forma plena. Nem mesmo a indústria cerâmica, nova especialização regional, que possuía um grande fluxo de cargas e se postulava como potencial integradora, foi capaz de fazê-lo. Desse modo, a diversificação econômica regional pode ser classificada como desintegradora no que tange à relação porto-ferrovia.

**Palavras-chave:** relação porto-ferrovia; sul de Santa Catarina; economia regional

## The problematic relationship between port and railway in the south of Santa Catarina

**Abstract:** The objective of this essay was to analyze the path of integration, disintegration and problematic attempts of reintegration between the port of Imbituba and the Tereza Cristina Railway, considering both the regional specialization and the process of production diversification in the southern mesoregion of Santa Catarina. It could be concluded that this problematic relation between port and railway was, to a large extent, based on the productive performance of the regional economy, which proved unable to ensure a continuous load flow. Prior to the 90's, the port and the railway could perform their functions due to coal transport, originated in the coal fields that meant the basis, generally speaking, of the regional economy at that time. After the 90's, the regional economy, although much more diversified, could not provide a load flow able to fully allow the reintegration in question. Even the ceramic industry, representing the new economic specialization of the region and basis of a great load flow, waving the condition of a potential integrator, could not do so. Therefore, the regional economic diversification may be classified as a factor of disintegration concerning the relation port-railway.

**Keywords:** port-railway relationship; south of Santa Catarina; regional economy

**JEL Classification:** R42, L92, N76

---

\* Mestre em Desenvolvimento Socioeconômico – PPGDS/UNESC. E-mail: ricardocolonetti@hotmail.com

\*\* Professor da UNESC/PPGFS. Doutor em Economia – IE/UNICAMP. Pesquisador Produtividade CNPq

## 1 Considerações iniciais

Durante as décadas de 1940 a 1980, a economia sul catarinense esteve, em grande medida, pautada nas atividades carboníferas, fazendo com que o Porto de Imbituba e a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC) assumissem papel de destaque na região, transportando a produção de carvão destinada ao mercado consumidor nacional.

No entanto, essa relação de integração entre porto e ferrovia (relação porto-ferrovia), que iniciou na década de 1880 e contribuiu sobremaneira para o desenvolvimento regional, foi interrompida no início da década de 1990, devido à crise que abalou o complexo carbonífero catarinense<sup>1</sup>. Desde então, porto e ferrovia ensaiam uma reintegração que, todavia, não consegue se desenvolver como a anterior, caracterizando uma relação truncada e contrariando os discursos que afirmam que a circulação da produção e o desenvolvimento da região dependem da integração entre ambos.

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

Parte-se, portanto, da ideia de que uma estrutura de transporte de cargas, para obter plenitude em suas operações, necessita estar inserida em uma região que possua atividades econômicas capazes de gerar fluxos de carga contínuos e que justifiquem o seu funcionamento.

Esse pensamento é compartilhado por Marx (1991) que, em um primeiro momento, subordina a circulação à produção, colocando-as, posteriormente, em condição de interdependência: o desenvolvimento da produção alavanca o crescimento dos transportes (circulação), que, por sua vez, volta a influenciar o desenvolvimento da produção.

Diante do exposto, o objetivo deste estudo foi analisar a trajetória de integração, desintegração e tentativas truncadas de reintegração entre porto e ferrovia, dentro da especialização regional e da diversificação produtiva do sul catarinense.

O estudo considerou a perspectiva da história econômica e, apesar de dar maior ênfase ao período posterior à década de 1990, contemplou aspectos da economia sul catarinense

---

<sup>1</sup> A ideia de “complexo” aqui utilizada para referir-se ao conjunto de atividades carboníferas deriva do estudo de Cano (1990) sobre o “complexo cafeeiro paulista”. Para o autor, um conjunto de atividades inter-relacionadas, sobre as quais atuam algumas variáveis, e que operam à base de relações capitalistas de produção, forma um “complexo econômico”.

desde o início do funcionamento da estrutura de transporte formada pelo porto e pela ferrovia, nos anos 1880.

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

Nesse sentido, no intuito de apresentar a trajetória da diversificação econômica da região Sul Catarinense, utilizou-se a periodização elaborada por Goularti Filho (2005), a saber: origem da diversificação produtiva (1946–1971); expansão acelerada da diversificação (1971–1990); e consolidação da diversificação (pós-1990).

O artigo está dividido em quatro seções, incluindo esta introdução. A segunda seção aborda o período que se estende da descoberta do carvão até o fim da década de 1980, no qual a atividade carbonífera, apesar das dificuldades iniciais, desenvolveu-se e se transformou na especialização econômica do sul catarinense, possibilitando o fortalecimento da relação porto-ferrovia. A seção ainda descreve o início da diversificação econômica regional. A terceira seção trata do período posterior à década de 1990, no qual a economia regional se encontra diversificada e a relação porto-ferrovia, após ser rompida com a crise do complexo carbonífero, busca uma reintegração que, no entanto, dá-se de forma truncada. A seção ainda apresenta dados sobre o desempenho da economia da região. Por fim, a quarta seção se destina às considerações finais acerca do estudo.

## **2 Especialização e início da diversificação econômica regional: integração porto-ferrovia**

A construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC) e a do Porto de Imbituba estiveram diretamente relacionadas à descoberta do carvão na região Sul de Santa Catarina, no início do século XVIII. A ferrovia foi idealizada pelo Visconde de Barbacena<sup>2</sup>, que solicitou e recebeu do governo imperial a concessão de privilégio para organizar uma empresa e explorar o mineral (Decreto n. 2.737/1861) (BRASIL, 1861).

Posteriormente, Barbacena recebeu a autorização para organizar uma empresa e construir a ferrovia (Decreto n. 5.774/1874) (BRASIL, 1875), que seria responsável pelo

---

<sup>2</sup> Felisberto Caldeira Brant Pontes (20/07/1802–28/05/1906), o segundo Visconde de Barbacena, nasceu em Salvador e foi presidente da província do Rio de Janeiro, em 1848. Herdou do pai, que foi militar e também exerceu cargos políticos, as boas relações que tinha junto ao governo imperial.

transporte do carvão, das minas até os portos de Laguna e Imbituba. O Porto de Imbituba também foi idealizado por Barbacena, sendo planejado para, inicialmente, receber os materiais utilizados na construção da estrada de ferro e, posteriormente, escoar a produção do carvão.

A “ferrovia do carvão” foi inaugurada em 1884, fazendo a ligação entre as minas do Sul da província catarinense e os portos de embarque. Contudo, as atividades de exploração carbonífera não se desenvolveram conforme a expectativa inicial. Entre 1884 e 1917, não houve a exploração econômica do carvão, resultando no encerramento das atividades da companhia mineradora organizada pelo Visconde de Barbacena, em 1887. Na falta do carvão, a ferrovia passou a movimentar gêneros agrícolas, itens comerciais e passageiros; enquanto o Porto de Imbituba foi praticamente abandonado, visto que o Porto de Laguna era o mais procurado pelos comerciantes locais.

Para o desenvolvimento da estrutura de transporte formada pelo porto e pela ferrovia, era necessário que a produção regional se desenvolvesse: a aceleração da produção aceleraria a circulação que, por sua vez, voltaria a acelerar a produção (Marx, 1991). Faltava, para tal, uma atividade econômica capaz de produzir um alto fluxo de cargas, que sustentasse as operações. As atividades agropecuárias não possuíam essa representatividade e o fracasso na exploração do carvão comprometia as operações ferroviárias e portuárias. Contudo, a partir da Primeira Guerra Mundial, essa situação se alterou.

A nova conjuntura internacional (reforçada, posteriormente, pela Segunda Guerra Mundial)<sup>3</sup>, trouxe dificuldades para a importação do carvão estrangeiro, favorecendo a retomada e a expansão da indústria carbonífera que, além de converter-se na principal atividade econômica da região Sul Catarinense, também foi capaz de proporcionar um fluxo de cargas contínuo, responsável pela expansão e o fortalecimento da relação de integração entre porto e ferrovia.

Foi também a partir da Primeira Guerra Mundial que o complexo carbonífero catarinense se expandiu. Anteriormente formado por minas, portos e ferrovia (entre 1884 e 1945), o complexo recebeu novas unidades: lavador de carvão, em 1946; termoelétrica, em 1965; e indústria carboquímica, em 1979 (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009). Esse complexo era visto como estratégico ao processo de industrialização nacional, pois atendia as siderúrgicas brasileiras (complexo siderúrgico nacional) e, por isso, recebia incentivos

---

<sup>3</sup> Devido às Guerras, a importação de carvão se tornava mais difícil sendo, por vezes, interrompida. Sem poder importar, a alternativa era estimular a produção nacional. No período da Primeira Guerra, o mineral era utilizado para movimentar ferrovias e navios e para iluminação; enquanto no período da Segunda Guerra, era mais utilizado em atividades industriais, como a siderurgia.

governamentais em forma de legislação<sup>4</sup> e investimentos financeiros.

O complexo carbonífero catarinense, com exceção de algumas mineradoras e do Porto de Imbituba, era formado por empresas estatais, que também eram responsáveis pelo consumo do carvão produzido: o carvão metalúrgico era destinado às empresas siderúrgicas da *holding* Siderbrás, da qual fazia parte a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), que também era proprietária do lavador de carvão e da Carbonífera Próspera; o carvão energético era destinado ao Complexo Termoelétrico Jorge Lacerda (CTJL), da Eletrosul/Gerasul (Eletrobrás); e o rejeito era destinado à Indústria Carboquímica Catarinense (ICC), pertencente à Petrofértil (Petrobrás). Com relação às unidades responsáveis pelo transporte do mineral, a ferrovia estava sob a administração da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), e o Porto de Imbituba, embora concessionado à Companhia Docas de Imbituba<sup>5</sup> (CDI), recebia investimentos da Portobrás (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

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

Essa especialização proporcionou a expansão das linhas da EFDTC e a ampliação da infraestrutura do Porto de Imbituba. A EFDTC teve sua malha estendida, na década de 1920, chegando aos municípios de Criciúma, Araranguá e Urussanga, e, na década de 1940, até Siderópolis. Tais ampliações atendiam as demandas de transporte, advindas da abertura de novas minas. No mesmo sentido, buscando escoar o carvão, o Porto de Imbituba foi ampliado na década de 1940, com a construção do cais 1 e do silo para armazenamento, carga e descarga de carvão. Em 1960, foi construído o cais 2, prolongando o cais 1. Posteriormente, foram construídos o cais 3, em 1979, para atender a ICC, e o cais 4, em 1986, com características *roll-on/roll-off* (*ro-ro*)<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> O governo Vargas (1930–1945), mobilizando esforços para o desenvolvimento da indústria nacional, dedicou atenção ao setor carbonífero. Embora existam outros, dois decretos exemplificam tal atenção: o Decreto n. 20.089/1931, que regulou as condições para o aproveitamento do carvão, obrigando as empresas nacionais a consumirem 10% de carvão nacional, em relação à tonelagem importada (BRASIL, 1938); e, posteriormente, o Decreto n. 1.828/1937, que alterou o valor de 10% para 20% (BRASIL, 1942).

<sup>5</sup> Empresa que obteve o direito de concessão do Porto de Imbituba, nos termos do Decreto n. 7.842 de 1941. O contrato foi firmado em 06/11/1942 e registrado no Tribunal de Contas da União em 15/12/1942, com duração de 70 anos, estendendo-se até 15/12/2012. Seu controle era exercido, principalmente, pelas famílias Lage e Catão, dos sócios-fundadores Henrique Lage e Álvaro Monteiro de Barros Catão (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 2008).

<sup>6</sup> *Roll-on/roll-off* (*ro-ro*) é a classificação dada aos navios destinados ao transporte de veículos que, por sua vez, entram e saem das embarcações, por meios próprios (rodando), fazendo uso de rampas instaladas no cais

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

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

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

A indústria metalmeccânica teve origem nas pequenas oficinas instaladas, inicialmente, em Nova Veneza, Criciúma e Araranguá, e que atuavam dando suporte às atividades carboníferas e da agricultura e, posteriormente, à indústria cerâmica (GOULARTI FILHO, 2005).

Entre os anos de 1971 e 1990, ocorreu a aceleração da diversificação econômica da região Sul Catarinense, com o estabelecimento da indústria de plásticos, o início da exportação de calçados e a expansão dos setores cerâmico e do vestuário.

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

---

específico para tal operação (cais *ro-ro*), não necessitando de guindastes ou equipamentos similares para carga e descarga.

localidades do Brasil e o setor ingressou no mercado internacional, exportando parte da sua produção (GOULARTI FILHO, 2007).

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

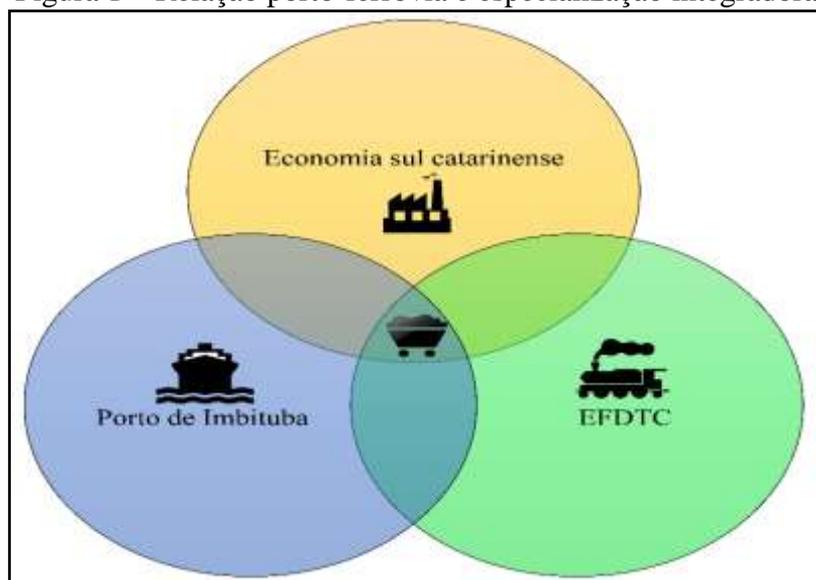
A indústria do vestuário, até então concentrada em Criciúma, expandiu-se para outras localidades, principalmente para a região de Tubarão. Essa expansão fez com que a região se destacasse no cenário nacional como polo de *jeans*. A partir da década de 1980, surgiram diversas facções, voltadas a atender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

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

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

No que diz respeito à relação porto-ferrovia, mesmo com a aceleração da diversificação econômica do sul catarinense e o surgimento de setores exportadores, como o cerâmico e o calçadista, as operações do Porto de Imbituba e da EFDTC continuavam sustentadas, exclusivamente, pelo complexo carbonífero (Figura 1).

Figura 1 – Relação porto-ferrovia e especialização integradora



Fonte: Elaboração própria (2016)

A especialização econômica regional (indústria carbonífera) possibilitou a relação plena entre porto e ferrovia, ao proporcionar um fluxo de cargas alto e contínuo, que permitiu a manutenção das operações da estrutura de transporte. Diante disso, entende-se que essa especialização desempenhou um papel integrador, no tocante à relação porto-ferrovia, gerando uma especialização integradora.

A Tabela 1 apresenta a movimentação de carvão realizada pelo Porto de Imbituba e pela Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, permitindo verificar a representatividade do mineral em suas movimentações totais.

Tabela 1 – Movimentação de carvão no Porto de Imbituba e na EFDTC – 1950/1980

Décadas	Porto			Ferrovia		
	Carvão (t.)	Total (t.)	%	Carvão (t.)	Total (t.)	%
1950	5.818.536	6.148.376	94,64%	11.496	19.253	59,71%
1960	7.237.443	7.678.512	94,26%	21.606	22.869	94,48%
1970	9.895.492	10.699.851	92,48%	28.109	28.233	99,56%
1980	25.052.823	33.303.180	75,23%	56.037	61.321	99,97%

Fonte: Brasil (1961–1990); Companhia Docas de Imbituba (2012); Kroetz (1975)

Com exceção dos números referentes às décadas de 1950, para a ferrovia, e de 1980, para o porto, nas demais o carvão representou mais de 90% da movimentação total da estrutura de transporte. No caso da ferrovia, a representatividade do carvão saltou de aproximadamente 60% para números superiores a 90%, pois a sua administração resolveu transportar apenas o carvão, interrompendo o transporte de passageiros e outros gêneros a partir da década de 1960. Por sua vez, a redução dos percentuais do porto, na década de 1980,

remete às operações da carboquímica e do cais *ro-ro*, que variaram as cargas movimentadas em Imbituba.

Apesar do crescimento da produção e, conseqüentemente, da movimentação de carvão, verificado na década de 1980, as expectativas positivas deram lugar à preocupação: em 1983 os subsídios para extração de carvão foram cancelados, e, em 1988, foi a vez do corte atingir os subsídios para os fretes. Essas medidas comprometeram as operações do complexo carbonífero e, por conseguinte, da relação porto-ferrovia.

### **3 Diversificação produtiva regional: desintegração e tentativas truncadas de reintegração entre porto e ferrovia**

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

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

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

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

foram vendidas. A Portobrás e a Siderbrás foram extintas, em 1990, sendo as empresas que compunham a *holding* siderúrgica, privatizadas.

Na segunda metade da década de 1990, ainda dentro do Programa Nacional de Desestatização, houve, em 1996, a concessão da EFDTC ao consórcio de empresas denominado Ferrovia Tereza Cristina S.A. (FTC). Em 1997, ocorreu a divisão da Eletrosul em: Gerasul (responsável pelas unidades geradoras de energia) e Eletrosul (responsável pelas linhas de transmissão de energia). Em 1998, a Gerasul foi vendida à empresa belga Tractebel Energia S.A., que assumiu o controle do CTJL. A Tractebel se comprometeu, contratualmente, a consumir o carvão catarinense, mantendo as unidades remanescentes do complexo carbonífero (minas-ferrovia-termoelétrica) em funcionamento (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

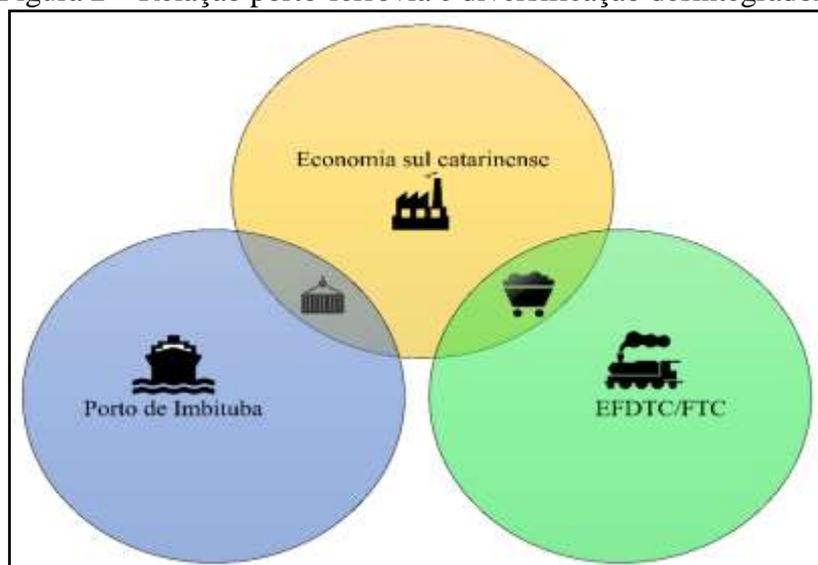
Como resultado da nova política adotada pelo Estado, o Porto de Imbituba perdeu os seus principais fluxos de carga, necessitando reestruturar-se e buscar novas alternativas para continuar operando. Nesse momento, devido à sua diversificação, a economia sul catarinense contava com indústrias consolidadas como a cerâmica, a moldureira e a calçadista, que exportavam parte da produção e que poderiam ser captadas pelo porto. Ademais, buscando adequar-se à “Lei de Modernização dos Portos” (Lei n. 8.630/1993), a administração portuária passou a arrendar áreas do porto à iniciativa privada, para o estabelecimento de terminais<sup>7</sup>.

Por sua vez, a ferrovia manteve o transporte do carvão, limitado ao trecho entre as minas e a termoelétrica, rompendo assim a sua relação com o porto. A partir de então, porto e ferrovia passaram a atuar de forma desintegrada (Figura 2).

---

<sup>7</sup> Os terminais arrendados foram: Terminal de Fertilizantes (Terfer) à Fertilizantes Santa Catarina (Fertisanta), em 1992 e 2012; Terminal de Carga Frigorificada (Terfrio) à Armazéns Gerais Imbituba (Agil), em 1993; Terminal de Granéis Sólidos (TGS) à CRB Operações Portuárias, em 2003; Terminal de Carga Geral (TCG) à Union Armazenagem e Operações Portuárias, em 2006 (a Union foi adquirida pela Santos Brasil em 2008); e Terminal de Contêineres (Tecon) à Santos Brasil, em 2008. Anteriormente, o Tecon foi operado pela Multiterminais (1996-1999) e pelo Grupo Libra (2005-2008), porém, por meio de contrato operacional e não por arrendamento.

Figura 2 – Relação porto-ferrovia e diversificação desintegradora



Fonte: Elaboração própria (2016)

A diversificação desintegradora se originou da diversificação econômica regional que, pelas características dos bens produzidos e dos mercados consumidores, não foi capaz de gerar um fluxo de cargas que sustentasse a relação porto-ferrovia, ocasionando o seu rompimento.

Com relação à economia, a partir da década de 1990, com a crise do complexo carbonífero, a extração do carvão perdeu força e relevância como principal atividade econômica da região que, por sua vez, passou a ser comandada pela indústria cerâmica, nova especialização regional. Nesse período ocorreu a consolidação da diversificação econômica sul catarinense, com a inclusão e crescimento das indústrias química (coloríficos e tintas), madeireira (molduras) e de alimentos (agroindústria).

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

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

A indústria cerâmica também passou por momentos de dificuldades financeiras, nos

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

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

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

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

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

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

Nesse cenário de consolidação da diversificação da economia regional, ocorreram as primeiras iniciativas de reintegrar porto e ferrovia. Em 2004, a FTC passou a transportar paletes com cargas da indústria cerâmica e, posteriormente, em 2006, com o estabelecimento

do primeiro terminal intermodal da região, os paletes deram lugar aos contêineres.

Ressalta-se, entretanto, que este terminal, o Criciúma Terminal Intermodal, que operou entre 2006 e 2011, mesmo focado em movimentar a principal carga da região (cerâmica), paralisou as suas operações entre junho de 2007 e abril de 2009. No ano de 2012, não houve movimentação ferroviária com destino ao Porto de Imbituba. A partir de 2013, um novo terminal, o Terminal Intermodal Sul, entrou em operação.

A Tabela 2 apresenta a movimentação de contêineres realizada pela ferrovia, por meio desses terminais intermodais, permitindo verificar a sua representatividade perante a movimentação realizada pelo Porto de Imbituba.

Tabela 2 – Representatividade da movimentação ferroviária de contêineres junto à movimentação portuária – 2006-2014

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

Fonte: Brasil (2002–2015; 2003–2014); Companhia Docas de Imbituba (2012); Ferrovia Tereza Cristina (2012)  
 Nota: TEU (*Twenty Foot Equivalent Unit*), faz referência à medida padrão, equivalente a 20 pés, utilizada para calcular o volume e mensurar a movimentação e o transporte de contêineres. Para fins de cálculo, um contêiner de 20 pés equivale a um TEU, enquanto um contêiner de 40 pés equivale a dois TEU

Essa irregularidade, observada na movimentação dos terminais, tornou truncada as tentativas de reintegração entre porto e ferrovia. Válido ressaltar que, no período em questão (2006–2014), a movimentação dos contêineres equivaleu a aproximadamente 1% do total de cargas movimentadas pela FTC. Desse modo, percebe-se que o carvão continua sendo o principal negócio da ferrovia: se deixasse de transportar contêineres, certamente a sua operação não seria prejudicada; por outro lado, sem o transporte do mineral, dificilmente “sobreviveria”.

#### 4 Desempenho da economia sul catarinense

A Tabela 3 apresenta o desempenho das principais atividades da indústria catarinense, no período entre 1950 e 2000, evidenciando alguns dos pontos levantados anteriormente: i) redução na produção de carvão e de calçados, a partir de 1990, com maior impacto na

indústria calçadista; ii) aumento da produção de descartáveis plásticos, a partir de 1995; iii) aumento constante do número de empresas da indústria metalmeccânica, em decorrência da sua posição de suporte às demais indústrias; e iv) aumento na produção das indústrias cerâmica e do vestuário, que, mesmo passando por dificuldades, no início dos anos 1990, conseguiram manter suas posições, dando respostas rápidas às dificuldades enfrentadas.

Tabela 3 – Desempenho das principais atividades industriais da região Sul de Santa Catarina – 1950/2000

Ano	Carvão (ROM/t.)	Cerâmica (mil/m <sup>2</sup> )	Calçados (mil/pares)	Vestuário (mil/peças)	Descartáveis (t.)	Metalmecânico (empresas)
1950	1.005.174	...	-	-	-	-
1955	1.325.512	...	88	-	-	-
1960	1.436.398	1.608	450	20	-	-
1965	2.240.140	2.146	520	120	-	15
1970	3.506.314	4.313	825	640	-	30
1975	5.006.275	15.715	1.500	1.150	1.740	60
1980	13.167.950	23.951	3.840	3.340	3.079	120
1985	19.781.089	45.053	10.800	12.950	4.202	180
1990	7.484.098	58.954	8.500	30.500	8.620	200
1995	6.751.758	79.292	8.563	49.000	29.549	220
2000	6.639.019	85.613	1.215	56.000	55.000	250
2005	7.808.680	75.168	...	...	...	324
2010	6.278.327	83.890	...	...	...	406

Fonte: Goularti Filho (2007); Sindicato das Indústrias Cerâmicas de Criciúma e Região (2015); Sindicato da Indústria de Extração de Carvão do Estado de Santa Catarina (2015)

Notas: (...): números desconhecidos / (-): sem registro

Devido à falta de registro de dados, por parte de algumas entidades setoriais, cabe elucidar alguns pontos: i) após os anos 2000, o setor calçadista perdeu representatividade, deixando de figurar entre as principais atividades econômicas da região<sup>8</sup>; ii) a indústria do vestuário manteve a sua representatividade, contando com empresas de destaque no cenário nacional como, por exemplo, a La Moda e a Damyller; e iii) a fabricação de descartáveis, carro-chefe da indústria de transformação de plásticos sul catarinense, representou entre 60% e 80% da produção nacional do gênero<sup>9</sup>.

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

<sup>8</sup> Para Secchi e Guimarães (1998), após a crise da década de 1990, o setor não acompanhou o processo de desenvolvimento e adoção de novas tecnologias, prejudicando a sua atuação. Ademais, os autores citam a falta de organização setorial, principalmente do sindicato, com relação aos números e ações específicas para o setor.

<sup>9</sup> Segundo estudo realizado pelo Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul (2006).

No que diz respeito ao comércio internacional, nos últimos 15 anos, período em que ocorreram as tentativas de reintegração entre porto e ferrovia, a mesorregião Sul foi responsável por aproximadamente 10% das exportações e 14% das importações do estado de Santa Catarina, considerando o peso das mercadorias (BRASIL, 2016).

Desagregando esses números em grupos de mercadorias, elaborou-se a Tabela 4, que apresenta os valores acumulados no período para as movimentações realizadas nos sentidos de exportação e importação e sua representação percentual em relação ao montante total.

Tabela 4 – Exportações e importações sul catarinenses (mil/t.) – 2000-2014 (acumulado)

<b>Grupo de mercadorias</b>	<b>Exportações</b>		<b>Importações</b>	
		<b>%</b>		<b>%</b>
Produtos minerais	30,7	0%	1.545,9	21%
Produtos de madeira	223,1	3%	8,1	0%
Metais	67,6	1%	345,3	5%
Artigos de pedra e outros materiais	5.222,0	65%	260,7	3%
Artigos de papel	4,3	0%	27,8	0%
Produtos de origem animal e vegetal*	1.513,1	19%	1.635,3	22%
Calçados, chapéus e semelhantes	1,8	0%	0,3	0%
Peles e couros de animais	1,5	0%	0,4	0%
Artigos Têxteis	1,0	0%	98,4	1%
Transportes	30,8	0%	4,4	0%
Máquinas	55,9	1%	54,2	1%
Metais preciosos	0,0	0%	0,0	0%
Produtos químicos	909,6	11%	3.013,0	41%
Instrumentos	0,0	0%	0,0	0%
Plásticos e borrachas	31,9	0%	414,8	6%
Artigos diversos	24,6	0%	1,9	0%
Artes e antiguidade	0,1	0%	0,0	0%
<b>Total</b>	<b>8.118</b>	<b>100%</b>	<b>7.410</b>	<b>100%</b>

Fonte: Brasil (2016)

Nota: \*Inclui os grupos: derivados vegetais e animais; produtos de origem vegetal; produtos de origem animal e gêneros alimentícios

Com relação às exportações, percebe-se a relevância do grupo “artigos de pedra e outros materiais” que, no acumulado do período, representou 65% de toda a movimentação regional, sendo os produtos cerâmicos equivalentes a 98% dessa movimentação. Como já exposto, tamanha representatividade está relacionada ao fato da região Sul possuir um dos maiores polos cerâmicos nacionais e que destina na média ¼ da sua produção<sup>10</sup> ao mercado externo.

Em seguida, destaca-se a agroindústria, grupo “produtos de origem animal e vegetal”, que representou 19% do acumulado, sendo a maior representatividade referente às carnes e miudezas comestíveis de aves, que equivaleram a 61% da movimentação total do grupo. Essa representatividade é proveniente da consolidação da agroindústria na região, liderada pelas

<sup>10</sup> Média do período 2000–2014, conforme números do Sindicato das Indústrias Cerâmicas de Criciúma e Região (2015).

empresas Agroeliane/Seara, Agrovêneto e Tramonto, todas com vocação exportadora<sup>11</sup> e atualmente controladas pela JBS S.A.

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

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

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

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

No caso das cargas provenientes de importação, ressalta-se que possuem pouca representatividade na movimentação ferroviária por serem destinadas a empresas localizadas em Imbituba (próximas ao porto), como a Fertisanta e outras indústrias de fertilizantes, no caso dos fertilizantes e insumos para sua produção; e a CRB/Votorantim, no que se refere ao coque.

Uma vez demonstrados os valores do comércio internacional realizado pelas empresas sul catarinenses, julgou-se interessante verificar o quanto eles representaram na

---

<sup>11</sup> Estima-se que, no período em questão, as três empresas exportaram cerca de 50% da sua produção.

movimentação do Porto de Imbituba. Para tal foi elaborada a Tabela 5, que abrange o período compreendido entre 1997 e 2014<sup>12</sup>.

Tabela 5 – Exportações e importações via Porto de Imbituba, considerando as origens e os destinos nacionais – 1997-2014

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

Fonte: Elaborado a partir de Brasil (2015)

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

Percebe-se que as exportações regionais representaram uma média de 20% da movimentação total do Porto de Imbituba, enquanto as demais regiões de Santa Catarina foram responsáveis por 12%, e as demais Unidades Federativas brasileiras, por 68%<sup>13</sup> da movimentação portuária.

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

Relativamente às importações, os números apresentados foram mais nivelados, sendo:

<sup>12</sup> O sistema AliceWeb não disponibiliza os valores, por município, para os anos anteriores a 1997.

<sup>13</sup> Sendo: São Paulo, 32%; Rio Grande do Sul, 18%; Paraná, 8%; Mato Grosso, 8%; e outras Unidades Federativas, 2% (Brasil, 2015).

região Sul, 28%; demais regiões de Santa Catarina, 32%; e demais estados brasileiros, 40%. A participação mais expressiva da região Sul nas importações é fruto da sua diversificação econômica, pois as indústrias utilizam matérias-primas e máquinas importadas em seus processos produtivos. Ademais, existem terminais especializados na movimentação de cargas provenientes de importação, como o Terminal de Granéis Sólidos e o Terminal de Fertilizantes.

Observada a participação do Sul nas exportações realizadas pelo Porto de Imbituba, procurou-se verificar quais são as vias mais utilizadas pelas empresas da região, sendo os números anuais, para o período 1997–2014, apresentados na Tabela 6.

Tabela 6 – Portos e vias utilizadas pelas empresas sul catarinenses na exportação – 1997-2014

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

Fonte: Elaborado a partir de Brasil (2015)

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

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

Mesmo estando localizado na região Sul, o Porto de Imbituba apresenta o menor percentual, se comparado às demais estruturas portuárias do estado e demais vias utilizadas para a exportação de mercadorias. Existem múltiplos motivos que auxiliam a entender a baixa participação do Porto de Imbituba nas exportações sul catarinenses: as empresas exportadoras

buscam serviços de terminais especializados, maior facilidade de liberação de cargas, linhas de navegação de longo curso, menor custo de transporte, entre outras vantagens financeiras e operacionais.

Por outro lado, nas importações, apresentadas na Tabela 7, o Porto de Imbituba foi a principal via utilizada pelas empresas da região, correspondendo a 60% da movimentação acumulada no período, enquanto o Porto de Itajaí representou 11%, o de São Francisco do Sul, 4%, e os demais portos nacionais, terminais de uso privado e vias de transporte, representaram 25% da movimentação realizada pela região Sul. A maior movimentação por Imbituba se justifica pelo fato das indústrias sul catarinenses importarem matérias-primas e máquinas.

Tabela 7 – Portos e vias utilizadas pelas empresas sul catarinenses na importação – 1997-2014

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

Fonte: Elaborado a partir de Brasil (2015)

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

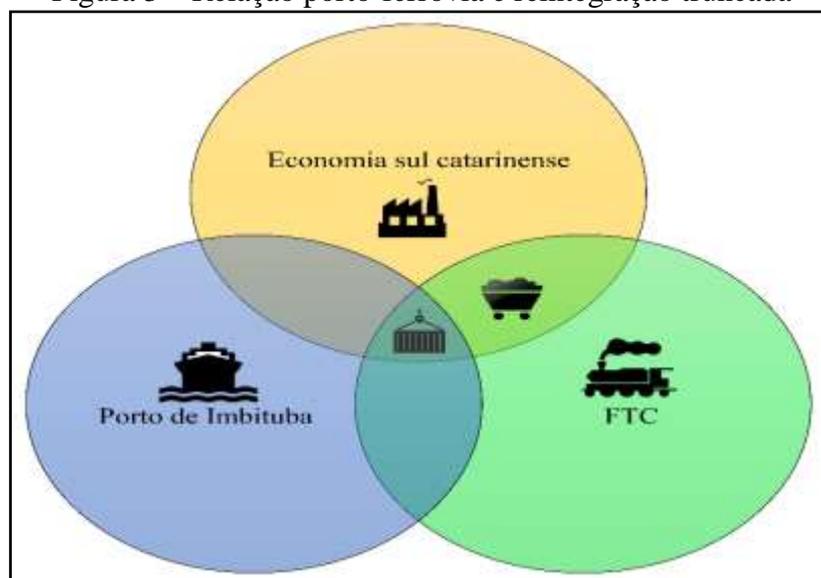
Diante do exposto, pode-se constatar que a diversificação econômica sul catarinense, por mais que tenha resultado na formação de polos nacionais, alguns com destaque internacional, como o cerâmico, o calçadista e o moldureiro, não foi capaz de restabelecer a relação porto-ferrovia, no período que sucedeu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

Durante toda a década de 1990, as indústrias da região, que exportaram por Imbituba, enviaram suas cargas pelas rodovias, descartando a ferrovia, que continuou transportando o

carvão. Mesmo com a reestruturação do complexo carbonífero e com a queda da produção do mineral, o fluxo gerado pela sua produção ainda era alto, proporcionando à ferrovia obter rendimentos com a sua movimentação.

Com exceção da cerâmica, as demais indústrias não foram capazes de gerar um fluxo de cargas que pudesse reintegrar as modalidades de transporte, caracterizando a diversificação econômica regional, no que tange à relação porto-ferrovia, como de baixo fluxo e desintegradora. A cerâmica, mesmo havendo se fixado como a nova especialização regional e possuindo um alto fluxo de produção, caracterizando-se como potencial integradora, não foi capaz de restabelecer, de forma plena, a relação porto-ferrovia (Figura 3). Essa dificuldade de reintegração, no contexto de uma economia diversificada, resultou em uma relação truncada.

Figura 3 – Relação porto-ferrovia e reintegração truncada



Fonte: Elaboração própria (2016)

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

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

## 5 Considerações Finais

Com a formação e a expansão do complexo carbonífero, a região Sul passou a possuir uma economia especializada, sendo as atividades carboníferas o seu principal indutor de investimento e renda e, conseqüentemente, do desenvolvimento regional. Contudo, mesmo possuindo uma especialização econômica, a partir de meados da década de 1940, a região iniciou uma trajetória de diversificação da economia, com o surgimento de diversas indústrias, algumas de destaque nacional e internacional como a cerâmica, a calçadista, a do vestuário, a moldureira, entre outras que, no decorrer dos anos, foram se desenvolvendo e se consolidando.

Mesmo com o desenvolvimento dessas indústrias, porto e ferrovia tinham no carvão o principal fluxo de transporte. O complexo carbonífero gerava um fluxo alto e contínuo de cargas que, por suas características físicas (granel mineral), era adequado ao transporte ferroviário. Assim sendo, a ferrovia transportava o carvão até o porto que se encarregava de enviá-lo para os demais estados brasileiros, onde estavam localizadas as empresas, principalmente as siderúrgicas, que o consumiam.

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

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

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

Nesse momento, o porto iniciou um processo de reestruturação, buscando captar novas cargas e superar a crise recém-instaurada. O fato de a economia regional estar diversificada facilitou a captação de cargas da indústria cerâmica e moldureira, por exemplo. Porém, o porto também passou a movimentar cargas de outros estados, como São Paulo e Rio Grande

do Sul, devido à instalação de terminais arrendados à iniciativa privada e à ampliação da sua área de abrangência.

A ferrovia permaneceu transportando apenas o carvão, até 2004, quando diversificou a sua operação com o transporte de cerâmica e, posteriormente, de contêineres, com a abertura de um terminal intermodal em Criciúma. Mesmo com foco na indústria cerâmica, o novo negócio não foi duradouro e operou de forma truncada. Havia a oferta do transporte ferroviário, mas a demanda era baixa (a oferta estava à frente da demanda): os contêineres eram poucos e os armadores cancelaram as suas escalas em Imbituba. Em contrapartida, o carvão ainda representa 99% de todo o transporte realizado pela ferrovia.

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

## Referências

- BANCO REGIONAL DE DESENVOLVIMENTO DO EXTREMO SUL. Agência de Florianópolis. Gerência de Planejamento. **Indústria de copos plásticos descartáveis**: breve panorama da situação atual e das perspectivas do segmento, com ênfase em Santa Catarina. Florianópolis: BRDE, 2006.
- BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Anuários Estatísticos**: 2001-2014. Brasília: ANTAQ, 2002-2015. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/portal/Estatisticas\\_Anuarios.asp](http://www.antaq.gov.br/portal/Estatisticas_Anuarios.asp)>. Acesso em: 28 fev. 2015.
- BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Relatórios anuais**: 2002-2013. Brasília: ANTT, 2003-2014. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4994/Relatorios.html#lista>>. Acesso em: 28 fev. 2015.
- BRASIL. Decreto n. 2.737, de 6 de fevereiro de 1861. Aprova o contrato celebrado com o Visconde de Barbacena, para lavrar as minas de carvão de pedra nas margens do Passa-Dois, Distrito da Laguna, na Província de Santa Catarina. **Coleção de Leis do Império do Brasil - 1861**, p. 90-91, v. 1. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1861.
- BRASIL. Decreto n. 5.774, de 21 de outubro de 1874. Concede durante 30 anos fiança de garantia de juros de 7 % ao ano para o máximo capital de 3.300:000\$000, destinado à construção da estrada de ferro denominada de D. Thereza Christina na Província de Santa Catarina. **Coleção de Leis do Império do Brasil - 1874**, p. 1092-1096, v. 2. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875.
- BRASIL. Decreto n. 1.828, de 21 de julho de 1937. Eleva de 10 para 20% a quota obrigatória de consumo do carvão nacional, de que trata o art. 2º do decreto n.º 20.089, de 9 de junho de 1931, devendo esse combustível ser entregue aos consumidores devidamente beneficiado ou lavrado. **Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil - 1937**, p. 45, v. 2. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938.
- BRASIL. Decreto n. 20.089, de 9 de junho de 1931. Regula as condições para o aproveitamento do carvão nacional. **Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil - 1931**, p. 396-

- 398, v. 2. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942.
- BRASIL. Lei n. 8.029, de 12 de abril de 1990. Dispõe sobre a extinção e dissolução de entidades da Administração Pública Federal e dá outras providências. **Coleção de Leis do Brasil - 1990**, p. 768-779, v. 2. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1990a.
- BRASIL. Lei n. 8.031, de 12 de abril de 1990. Cria o Programa Nacional de Desestatização, e dá outras providências. **Coleção de Leis do Brasil - 1990**, p. 782-793, v. 2. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1990b.
- BRASIL. Rede Ferroviária Federal S.A. Departamento de Estatística e Documentação. **Anuários Estatísticos**. Rio de Janeiro: RFFSA, 1961-1990.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior via Internet**: AliceWeb. 2015. Disponível em: <<http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>>. Acesso em: 10 dez. 2015.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Balança comercial**. 2016. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/balanca-comercial>>. Acesso em: 2 jan. 2016.
- CANO, W. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. 3 ed. São Paulo: Hucitec, 1990.
- 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.
- FERROVIA TEREZA CRISTINA. **Ferrovia Tereza Cristina**. Tubarão: FTC, 2012.
- GOULARTI FILHO, A. Diversificação produtiva no sul de Santa Catarina: uma contribuição à história econômica regional. In: GOULARTI FILHO, A. (Org.). **Ensaio sobre a economia sul catarinense II**. Criciúma: UNESC, 2005. p. 13-28.
- GOULARTI FILHO, A. **Formação econômica de Santa Catarina**. 2. ed. Florianópolis: Ed. UFSC, 2007.
- GOULARTI FILHO, A. Desenvolvimento regional em Santa Catarina: uma interpretação alternativa. In: MANSUR, C.; THEIS, I. M. (Orgs.). **Desenvolvimento regional: abordagens contemporâneas**. Blumenau: Edifurb, 2009. p. 167-178.
- 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.
- KROETZ, L. R. **As estradas de ferro de Santa Catarina: 1910-1960**. 1975. 141 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1975.
- MARX, K. **O capital**: crítica da economia política. Rio de Janeiro: Bertand do Brasil, 1991.
- SANTOS, M. A. **Crescimento e crise na região sul de Santa Catarina**. 1995. 186 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1995.
- SECCHI, L; GUIMARÃES, V. N. Reflexos da introdução de novas tecnologias de produção sobre o desemprego. In: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, 18., 1998, Niterói. **Anais...** Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Engenharia de Produção, 1998.
- SINDICATO DA INDÚSTRIA DE EXTRAÇÃO DE CARVÃO DO ESTADO DE SANTA CATARINA. **Dados estatísticos: 2000–2014**. 2015. Disponível em: <[http://www.siecesc.com.br/dados\\_estatisticos](http://www.siecesc.com.br/dados_estatisticos)>. Acesso em: 11 nov. 2015.
- SINDICATO DAS INDÚSTRIAS CERÂMICAS DE CRICIÚMA E REGIÃO. **Dados de produção: 2000–2014**. 2015. Disponível em: <[http://www.sindiceram.com.br/conteudo.php?int=canal&codigo\\_can=4](http://www.sindiceram.com.br/conteudo.php?int=canal&codigo_can=4)>. Acesso em: 11 nov. 2015.