

Porto de Imbituba na formação do complexo carbonífero catarinense

Alcides Goularti Filho

UNESC/Curso de Economia

Pesquisa financiado pelo CNPq e FAPESC

Resumo: O objetivo deste artigo é descrever e analisar a inserção do porto de Imbituba no complexo carbonífero catarinense com unidade de escoamento da produção de carvão da região sul-catarinense para o Sudeste brasileiro de 1880 a 2000. O texto está dividido em seis tópicos que narram desde a criação do porto na Enseada de Imbituba por uma companhia inglesa que estava construindo a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina em 1880, e que logo é abandonado pela mesma companhia. Analisa a forma como foi adquirida a área portuária e a aprovação do privilégio para explorar os serviços dado ao empresário do Rio de Janeiro, Henrique Lages. Também será dada ênfase na disputa com o vizinho porto de Laguna para consolidar-se como o único porto carvoeiro do país. E por último, destacaremos a consolidação do porto de Imbituba como o porto carvoeiro nacional após 1945, seguindo da sua consolidação e desmonte parcial em decorrência da crise no setor carbonífero iniciada em 1990. Nas reflexões finais será apresentada uma proposta de periodização para estudos do porto de Imbituba.

1. Um porto inglês na Enseada de Imbituba

Inicialmente povoada por açorianos, a localidade de Imbituba, fundada em 1715, foi se constituindo em torno da pesca da baleia, cuja armação foi criada em 1796. Apesar de a armação baleeira ter sido extinta em 1829, a pesca da baleia continuou sendo praticada de forma artesanal até início dos anos 1970. (MARTINS, 1978)

O porto de Imbituba surgiu não como uma relação direta com a pesca da baleia, e sim como parte da construção da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina. Ao contrário dos demais portos catarinenses, que surgiram e se desenvolveram com suas respectivas vilas, o porto de Imbituba está associado à descoberta do carvão e a partir dele que foi se formando a cidade de Imbituba.

A constatação de que havia carvão mineral no sul de Santa Catarina nos remete ao início do século XIX. Durante a primeira metade do século, a região foi visitada por

naturalistas, geólogos e engenheiros que faziam análises da qualidade do mineral e recomendavam a sua exploração. Em 1835, a Assembléia Provincial de Santa Catarina encaminhou um projeto ao governo imperial solicitando que fosse aberta uma companhia para explorar o carvão. Em 1837, Augusto Kersting também requereu junto ao governo imperial o privilégio para organizar uma companhia de mineração para explorar o carvão nas imediações de Laguna (BRASIL, 1865).

O governo da província de Santa Catarina, em 1837, oficializou a descoberta do carvão em território catarinense por meio do relatório expedido pela Câmara de Laguna afirmando que havia sido descoberto carvão mineral em grande quantidade na localidade de Lajeado do Cedro (SANTA CATARINA, 1837). Dois anos após, o governo provincial reforçou o feito da descoberta sugerindo que fosse construída uma estrada de ferro ligando as minas aos lugares de embarque do carvão. Para tanto, deveria ser organizada legalmente uma companhia para explorar as minas (SANTA CATARINA, 1839). Como opção de transportes, foi sugerida a abertura de um canal fluvial para embarcar o carvão na Enseada das Tijuquinhas em Biguaçu (SANTA CATARINA, 1841).

Em 1854, o presidente da Província de Santa Catarina, após fazer um relato sobre as várias expedições nas minas de carvão, com base nos estudos de engenheiro Vallée, fez a seguinte observação sobre as dificuldades de transportes:

Desde o princípio se calculou rica a mina do Tubarão, só se tem achado dificuldade na distância do porto de embarque, e não oferecer a barra da Laguna entrada a embarcações de grande lotação. (BRASIL, 1865, p. 6).

Os estudos realizados comprovavam a boa qualidade do carvão, porém apontavam dificuldades para o transporte até o porto de embarque. O secular porto de Laguna era, talvez, a única alternativa mais próxima, porém, o problema na entrada da barra inviabilizava a passagem de navios de grande calado que inicialmente deveriam trazer os pesados materiais para a construção da ferrovia e, em seguida, exportar o carvão.

Em 1860, o Visconde de Barbacena contratou James Johnson, profissional de mineração, para fazer um amplo estudo sobre as minas do Tubarão. Os estudos seguiram até o ano de 1862, e neste intervalo, o governo imperial concedeu a Barbacena, por meio do Decreto 2.737 de 6 de fevereiro de 1861, o direito de lavrar as minas de carvão de pedra nas margens do Passa Dois, distrito de Laguna. O projeto inicial teve uma alteração em 1864 e foi prorrogado por doze vezes até o ano de 1880. As condições do decreto de 1861 previam o seguinte:

3ª Se for necessário fazer uma estrada de ferro para o transporte do carvão, poderá o Visconde de Barbacena desapropriar o terreno preciso para o leito da mesma estrada e depósitos; não podendo dentro de uma zona de cinco léguas para cada lado, construir-se outra estrada de ferro que siga direção paralela.

5ª O governo permitirá, durante o tempo que trabalharem as minas, que navios estrangeiros transportem carvão da Laguna para os portos do Império.

7ª O Visconde de Barbacena organizará dentro de dois anos, contados da data da assinatura deste contrato, uma companhia nacional ou estrangeira, que se encarregue do trabalho das minas. (BRASIL, 1861, p. 90-91).

A previsão inicial era fazer uma ligação ferroviária da cabeceira do Rio Tubarão, região das minas, até o porto de Laguna, mas as dificuldades apresentadas na entrada da barra levaram Barbacena a buscar uma nova alternativa. A Enseada de Imbituba, onde havia a armação baleeira, tinha um bom ancoradouro natural, mas também tinha o problema do regime dos ventos norte e nordeste, que dificultariam a atracação dos navios. A única solução viável seria a construção de um quebra-mar. Esta indecisão na escolha do melhor porto para escoar o carvão catarinense deu início a uma longa disputa entre os portos de Laguna e Imbituba para serem escolhidos como porto carvoeiro. É bom lembrar que nesta época a Enseada de Imbituba ficava no município de Laguna, somente a 28 quilômetros mais ao norte. O governo imperial optava pelo porto de Laguna, já Barbacena optava pelo porto de Imbituba. Com a vinda dos ingleses, foi reforçada a opção por Imbituba. No Relatório do Presidente da Província de 1870, temos a seguinte passagem sobre a opção de Barbacena pelo porto de Imbituba:

Consta-me que ele [Barbacena] tivera a idéia de construir uma via férrea entre a mina e a Enseada de Imbituba com o fim de facilitar a condução do material e exportação do carvão, mas é preciso não ter completo conhecimento da Enseada para não aquilatar de sua dificuldade, pois apenas ela dá abrigo aos ventos sudoestes acrescentando que as águas aí têm uma correnteza tal, que é necessário estar o navio sobre 4 espias, além dos ferros, nem tampouco ver que as estradas de ferro que se destinam a condução de uma única mercadoria só poderiam sustentar-se em países extremamente adiantados (SANTA CATARINA, 1870, p. 18).

O Decreto 5.774 de 21 de outubro de 1874 contemporizou os desacordos e concedeu a Barbacena o direito de construir uma estrada de ferro, que deveria partir da cabeceira do Rio Tubarão até a localidade do Passo do Gado, de onde o carvão seguiria via navegação pelo Rio Tubarão até o porto de Laguna. Além disso, o Decreto reconhecia que a ferrovia poderia ser prolongada até Laguna e poderia ser construído um ramal para o porto de Imbituba, ou em outro local do litoral catarinense que melhores vantagens oferecessem (BRASIL, 1875). No projeto final, ficou definido que a ferrovia ligaria a região das minas, na cabeceira do Rio

Tubarão, até o porto de Imbituba, com um ramal até o porto de Laguna. Finalmente, no dia 18 de dezembro de 1880, partindo da Enseada de Imbituba, foram iniciadas as obras da construção da EFDTC (Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina).

2. Um porto abandonado

Um ano após o início das obras, o engenheiro fiscal da EFDTC João Carlos Greenhalgh apresentou um relatório apontando os graves problemas do porto de Laguna e do porto de Imbituba. Contudo, Greenhalgh apontava o porto de Imbituba como a melhor solução para o transporte do carvão, onde deveria apenas ser construído um quebra-mar para proteger os barcos dos fortes ventos. Em apenas 12 meses de obras na estrada de ferro, quatro navios transportando materiais para a construção da ferrovia naufragaram na enseada de Imbituba devido à falta de abrigo (GREENHALGH, 1882).

As obras mais importantes e de maior dificuldade da ferrovia foram as seguintes: a) a ponte das Laranjeiras na Cabeçuda com 1.410 metros de extensão; b) a ponte sobre o Rio Tubarão com 24 metros de extensão; e c) o trapiche em Imbituba. A construção da ponte das Laranjeiras seguia “vagarosamente em razão de grandes dificuldades de introduzir material pela barra da Laguna” (MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO E OBRAS PÚBLICAS, 1890, p. 30).

Paralelo à construção do trapiche de ferro em Imbituba, em 1882, a Repartição Hidrográfica do Ministério da Marinha, por meio do capitão-tenente Francisco Calheiros da Graça, em função das incessantes reclamações dos comerciantes locais, que temiam prejuízos com a construção do porto de Imbituba, realizou um estudo para projetar as obras de melhoramento na barra e no porto de Laguna. (CALHEIROS DA GRAÇA, 1882)

Enquanto estava sendo construída a ferrovia, no ano de 1883, foi fundada na cidade de Londres, na Inglaterra, a *The Tubarão (Brazilian) Coal Mining Company Limited*, que ficaria encarregada de explorar as reservas de carvão em Santa Catarina. A EFDTC foi inaugurada dia 01 de setembro de 1884 entre a região das minas (atual município de Lauro Müller) aos portos de Laguna e Imbituba. Estavam constituídos os três pilares iniciais do complexo carbonífero catarinense: mina-ferrovia-porto. A presença dos ingleses na região foi muito efêmera, pois já em 1887 eles simplesmente abandonaram a mina pelo fato de o carvão catarinense ser de baixa qualidade, apresentando um alto teor de rejeito piritoso. Sendo assim, a ferrovia perdia a sua razão de ser, uma vez que ela tinha sido construída apenas para transportar o carvão aos dois portos.

Diante desta situação de abandono, em 1890, o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas elaborou um extenso relatório analisando as condições dos portos de Imbituba e Laguna, da estrada de ferro e das minas de carvão. Com relação aos portos, foram apresentadas as seguintes recomendações:

- que seja abandonada, por inoportuna e prejudicial ao interesse público, toda e qualquer tentativa, por parte do Estado, de melhoramento da enseada de Imbituba;
- que seja realizado melhoramento do porto e barra de Laguna de acordo com o projeto apresentado, pelo meio que o governo julgar mais acertado;
- intervir para que a estrada de ferro reduza de 50% o atual frete do carvão que, em vez de ir a Imbituba, passará a ser descarregado no porto de Laguna, economizando o percurso de 22 quilômetros (MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO E OBRAS PÚBLICAS, 1890, p. 75).

Segundo as recomendações do Relatório, o porto de Imbituba deveria ser abandonado, pois a sua construção (trapiche de ferro e madeira) foi uma insistência dos ingleses, e o porto de Laguna deveria receber os melhoramentos necessários. Como iniciativa para realizar os melhoramentos no porto de Laguna em 1892 foi concedido o privilégio para a Companhia de Construção Hidráulica realizar as obras na entrada da barra e no porto de Laguna (BRASIL, 1890).

Com o abandono da área carbonífera pelos ingleses, Barbacena, em 1886, transferiu a concessão dos terrenos carboníferos à firma carioca Lage & Irmãos. Já a EFDTC, dada a situação de abandono, em 1902 o governo brasileiro encampou-a. Com o fim da presença inglesa, o governo retomou um antigo projeto da construção de um porto na Enseada de Massiambu, próxima ao sul da Ilha de Santa Catarina, onde não havia problema de assoreamento e de ventos. Em 1906, foi baixado o Decreto 5.977 de 18 de abril, que aprovou as cláusulas do contrato para o futuro arrendamento da EFDTC e para a construção das obras do porto de Massiambu. As mudanças previstas para a ferrovia e o porto de Imbituba eram as seguintes:

- a) suprimir o trecho do porto de Imbituba até o entroncamento com o ramal da Laguna;
- b) transferir as oficinas existentes naquele porto para onde melhor convier;
- c) aproveitar os materiais do trecho suprimido para o estabelecimento de ramais que se dirijam para as minas de carvão. (BRASIL, 1906).

Em cumprimento ao referido decreto, em 1906, a oficina da ferrovia, que ficava em Imbituba, foi transferida para Tubarão.

Até 1917, o porto recebia apenas os navios Companhia Nacional de Navegação Costeira, pertencente a firma Lage & Irmãos, que escoava mercadorias em geral (cereais, madeira e banha) e uma pequena quantia de carvão que era explorada de forma quase artesanal (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1922). Neste mesmo ano, o Congresso Nacional negou a Henrique Lage, proprietário da Lage & Irmão o pedido para a construção, uso e gozo do porto de Imbituba (BOSSLE, 1981). Afinal, neste momento estavam sendo executadas as obras de melhoramento do porto de Laguna e se cogitava ampliar o ramal ferroviário até Massiambu. Porém, em 1919, Henrique Lage obteve a concessão do Ministério de Viação e Obras. Com a autorização expedida pelo governo, a Lage & Irmãos iniciou as obras de melhoramento do porto, que compreendiam a construção de um quebra-mar, armazéns, oficinas e compras de matérias flutuantes.

No relatório sobre os trabalhos executados no porto de Laguna no ano de 1922, o engenheiro Candido Lucas Gaffré fez uma minuciosa descrição sobre a clandestinidade com que estavam sendo conduzidas as obras em Imbituba, em detrimento dos interesses da comunidade de Laguna.

É meu dever levar ao conhecimento de V.EX. alguns fatos a respeito deste porto que, pode-se dizer, está sendo construído clandestinamente. Nele, essa Inspeção não tem a mínima fiscalização. [...] Este porto está prejudicando seriamente o comércio desta cidade. (GAFFRÉ, 1923, p. 11-12).

Gaffré se colocou ao lado da comunidade lagunense, já que era o engenheiro-chefe das obras do porto de Laguna, e recomendou à Inspeção que as obras em Imbituba fossem paralisadas, a não ser que fossem aprovados o projeto e orçamento pelo Ministério. As críticas de Gaffré eram dirigidas principalmente à firma Lage & Irmãos que estava realizando as obras no porto de Imbituba, que, segundo Gaffré, tinha licença ilegal.

Na segunda edição da obra de Alfredo Lisboa, intitulada *Portos do Brasil* em 1928, foi acrescida uma pequena descrição sobre o porto de Imbituba, que não havia na primeira edição de 1922. Segundo Lisboa, depois de concluídas as obras no porto de Laguna, o porto de Imbituba não poderia concorrer com o de Laguna, pois as mercadorias deveriam percorrer mais um trecho ferroviário de 15 quilômetros (LISBOA, 1928).

Com os adventos da Primeira Guerra Mundial e o cerceamento do fluxo internacional de mercadorias, a importação de carvão sofreu uma queda, forçando o governo brasileiro a buscar alternativas internas como fontes energéticas. Foi neste momento que a região sul de Santa Catarina assistiu a uma rápida expansão das atividades carboníferas. Durante os anos da

guerra foram constituídas duas companhias carboníferas em Santa Catarina: a CBCA (Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá S.A), e a CCU (Companhia Carbonífera Urussanga S.A.). Nos anos de 1920 foram fundadas a Companhia Carbonífera Próspera S.A, a Companhia Carbonífera Ítalo Brasileira Ltda., e a Companhia Nacional Mineração Barro Branco. Durante a Primeira Guerra Mundial, a firma Lage & Irmãos começou a investir na exploração do carvão em Santa Catarina abrindo minas e aparelhando o porto de Imbituba. O desenvolvimento das atividades carboníferas refletiu em vários outros aspectos da vida nesse espaço sócio-ambiental que ficou conhecido como a Região Carbonífera. (GOULARTI FILHO, 2002).

3. A fundação da Companhia Docas de Imbituba

Com a ampliação das atividades carboníferas em Santa Catarina e a persistência do problema do porto de Laguna, mesmo com todo o investimento feito pelo governo federal, a Lage & Irmãos resolveu ampliar o porto de Imbituba. No dia 3 de novembro de 1922, foi fundada a CDI (Companhia Docas de Imbituba), que nasceu assumindo toda a área portuária (principalmente o quebra-mar em construção) e as instalações existentes (oito armazéns, ferrarias, oficinas, máquinas, acessórios e materiais flutuantes). Segundo o seu estatuto, a Companhia deveria “continuar a construção do quebra-mar e executar obras e aparelhamentos necessários ao porto” (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 1922). Depois da fundação da Companhia Docas, a Navegação Costeira, que fazia paradas esporádicas em Imbituba, “tornou-se assídua na exportação de carvão e outras mercadorias” (BOSSLE, 1981, p. 42). Segundo o engenheiro Lucas Bicalho, que fez um estudo do porto de Imbituba em 1925:

Há ali uma linha regular de navegação para carga e passageiros, com um navio em cada 10 dias nos dois sentidos de sul e norte, realizado pela Companhia Nacional de Navegação Costeira, que o faz com os seus navios mais antigos, prestando mesmo assim relevante serviço à região servida pela Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina que parte desse porto para Laguna, Tubarão, Lauro Müller, Araranguá e Urussanga. (BICALHO, 1926, p. 181).

Entre 1922 e 1935, as obras do porto de Imbituba seguiram um ritmo muito lento, pois dependiam exclusivamente dos recursos oriundos da Lage & Irmãos. Num discurso pronunciado na Câmara dos Deputados no dia 25 de outubro de 1937 o então deputado Henrique Lage fez uma longa explanação comparando os portos de Laguna, Massiambu e Imbituba. Defendendo seus interesses, Lage alegava que Imbituba era o porto que melhores

condições apresentavam para o transporte do carvão. As obras estavam seguindo um ritmo muito lento, pois, segundo Lage, eram executadas apenas com recursos próprios. Segue um pequeno trecho do seu pronunciamento:

A impropriedade de Laguna e Massiambu para a instalação de estações carvoeiras em grandes proporções, coloca Imbituba como solução pela exportação econômica do carvão de Santa Catarina. As instalações que Imbituba precisam ainda:

- a) guindaste tipo “Titan” para colocação de blocos de pedra de 50 toneladas cada um no quebra-mar já iniciado;
- b) aumento do cais para 400 metros corridos;
- c) caixa de embarque para navios de mais de 6.000 toneladas.

Esse aparelhamento permitirá o barateamento do carvão, pela diminuição dos fretes marítimos. Tudo indica a necessidade de um auxílio financeiro por parte do Governo para ser executada com urgência essa obra portuária.(LAGE, 1937).

Em dezembro de 1935, foram iniciadas as obras do cais acostável de 100 metros, do silo para depósito de carvão com capacidade para 3.000 toneladas, do caixão de fundação, e da moega subterrânea com capacidade para 20 toneladas e das correias (alimentadora, elevadora e distribuidora). As obras foram executadas pela Companhia Nacional de Construções Civas e Hidráulicas, da Organização Henrique Lage (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 1946).

Por ser um mineral básico para a industrialização, em 1931 o governo Vargas decretou a obrigatoriedade do consumo de 10,0% de carvão nacional. Em 1937 a cota foi elevada para 20,0%, e em 1942, dentro do “esforço de guerra”, foi encampada toda a produção, elevando-a de 204.181 toneladas em 1939 para 815.678 toneladas em 1945. Além das medidas institucionais, foram feitos investimentos estatais diretos, como a construção do novo porto de Laguna e a construção pela CSN (Companhia Siderúrgica Nacional de Volta Redonda) de um de lavador de carvão (usina de beneficiamento do carvão) em Tubarão. Com a entrada em operação do lavador da CSN em 1946, é incorporada uma importante unidade dentro do complexo carbonífero catarinense. Paralelo à rápida expansão das atividades carboníferas, as obras no porto de Imbituba continuavam num ritmo mais lento. A concessão do direito de explorar o porto de Imbituba foi autorizada à CDI somente em 1941, com o Decreto 7.842 de 13 de setembro.

No final dos anos 1930, as Organizações Henrique Lage estavam passando por dificuldades financeiras com dívidas crescentes e esta situação se agravou com a morte de Henrique Lage em julho de 1941. Diante desta situação falimentar o Decreto-Lei 4.648 de 2 de setembro de 1942 incorporou ao patrimônio nacional todos os bens e direitos da Organização Lage e do espólio de Henrique Lage, uma vez que a única herdeira de Lage era

sua esposa Gabriela Bezanzoni, que era italiana. Como o Brasil havia declarado guerra ao Eixo e a Organização Henrique Lage estava quase insolvente, Vargas resolveu encampá-la. Pouco antes de ser encampada, em março de 1942, foram inauguradas as obras do porto, que estava sob responsabilidade de Francisco João Bocayuva Catão.

Após apelos dirigidos ao presidente Eurico Gaspar Dutra, pela família Catão, em 26 de julho de 1946, foi editado o Decreto 9.521, que regulou o destino dos bens deixados por Henrique Lage. Uma parte expressiva do patrimônio continuou sob responsabilidade da União, outra parte, incluindo as minas de carvão e o porto de Imbituba, foram entregues à viúva de Henrique Lage. Em 1950, Gabriela reuniu-se com Francisco João Bocayuva Catão, administrador do porto, e repassou à ele suas propriedades em Santa Catarina, que incluíam a Companhia Docas de Imbituba e as companhias carboníferas CBCA e Barro Branco (CATÃO, 1997).

4. A consolidação do porto carvoeiro

Durante a Segunda Guerra Mundial, estavam sendo construídos concomitantemente os portos de Laguna e Imbituba. Laguna já era um porto público, o de Imbituba tinha sido encampado em setembro de 1942, portanto, durante a Guerra, ambos dependiam de recursos públicos. O problema de Imbituba, a falta de abrigo, foi solucionado com a construção do quebra-mar, já o de Laguna, o assoreamento na entrada da barra, ainda persistia. Com o fim da Guerra, e diante da irreversibilidade do problema de Laguna, o governo optou pelo porto de Imbituba e o transformou no único porto carvoeiro de embarque no país. Após o fim da Guerra houve uma queda considerável no consumo do carvão energético, concomitante, começou a ser consumido pela recém-inaugurada CSN (Companhia Siderúrgica Nacional) o carvão metalúrgico. O carvão extraído nas minas de Criciúma, Urussanga, Lauro Müller e Siderópolis era transportado pela Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina até o lavador de carvão da CSN, localizado em Tubarão, onde era separada a fração metalúrgica do rejeito. Do lavador, o carvão metalúrgico seguia por trem até o porto de Imbituba de onde era escoado para as siderúrgicas estatais no Sudeste.

Apesar de uma queda na produção no imediato pós-guerra, as atividades carboníferas continuaram se expandindo durante os anos de 1940 e 1950. Em 1947, foram aprovadas para o porto de Imbituba as obras de ampliação no porto pelo Decreto 22.650 de 27 de fevereiro, que também aprovou o orçamento cujas obras tinham por objetivo aumentar a capacidade de estocagem do carvão. Para facilitar e agilizar o carregamento e liberar o mais rápido possível

os vagões da ferrovia, o cais foi ampliado em mais 40 metros, totalizando 140 metros (PORTO HENRIQUE LAGE, 1949).

A segunda ampliação de cais foi iniciada somente em 1968, financiada pelo DNPVN (Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis) e executada pela Construtora SULTEPA do Rio Grande do Sul, com a construção do cais nº 2 de 168 metros, elevando ao todo para 308 metros (CONSTRUTORA SULTEPA, 1974). Em seguida, entre 1972 e 1975, foi ampliado o molhe de abrigo a partir de um estudo realizado pelo Laboratório Central de Hidráulica da França em 1946 e executado pela BH Engenharia e pela Construtora Sultepa (DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E VIAS NAVEGÁVEIS, 1975). Nos estudos do laboratório francês, estava prevista a construção de dois molhes: molhe norte, enraizado no morro das Ovelhas, e molhe sul. O projeto do molhe norte nunca foi executado.

Esta ampliação foi executada com o objetivo de aumentar a capacidade de movimentação de carvão, em razão do aumento do consumo do carvão metalúrgico pelas siderurgias estatais. Em 1969, foi fundada a ICC (Indústria Carboquímica Catarinense), uma empresa pertencente ao Grupo Petrofértil, cujos objetivos eram produzir insumos para indústria de fertilizantes a partir do enxofre extraído da pirita carbonosa (rejeito do carvão) derivando o ácido sulfúrico somado ao ácido fosfórico. A construção da ICC, inaugurada em 1979, fazia parte dos objetivos do II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento). Para descarregar a rocha fosfática, matéria-prima para a produção do ácido fosfórico, e para escoar toda a produção de ácido sulfúrico e fosfórico, necessariamente o porto de Imbituba deveria ampliar suas instalações. (MORAES, 2004). Além disso, outro objetivo do II PND era substituir os produtos derivados de petróleo, para tanto o carvão catarinense passou a ser prioritário dentro da política nacional energética.

A terceira ampliação de cais, para atender à ICC e ao aumento da demanda por carvão, se iniciou em 1979, financiado pela Portobrás. Esta ampliação estava prevista no Plano Diretor Portuário do Brasil 1975-1984 e também foi incorporada pelo II PND, que reforçou o projeto de prolongamento do molhe e a construção de instalações para o carvão. O cais seria ampliado em mais 245 metros, com largura de 40 metros. Os objetivos da ampliação do porto de Imbituba, segundo o Plano Diretor, eram: atender às exportações de carvão previstas no Plano Siderúrgico Nacional e atender as demanda da ICC. Deve-se destacar a expectativa que foi gerada na região com o Projeto Sidersul (Siderúrgica Sul Catarinense), que seria implantado em Imbituba.

No Plano Diretor Portuário de 1979, estava prevista a ampliação do porto de Imbituba para atender à importação da rocha fosfática, à exportação de concentrado fosfático e à

exportação de ácido fosfórico para suprir às demandas da ICC; à importação de minério de ferro para atender à Sidersul; além da carga geral, principalmente o açúcar ensacado e a carga de roll-on. Segundo o Plano, naquele momento “[...] as atuais instalações portuárias atingiram praticamente o limite da sua capacidade e o atual sistema de movimentação de carvão não é adaptável aos novos fluxos” (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1979, p. 91). O rápido crescimento da exportação (cabotagem) do carvão estava estrangulando o porto de Imbituba. Além disso, a entrada em operação da ICC e a possível construção da Sidersul comprometiam ainda a capacidade do porto. Para tanto, o Plano recomendava que deveriam começar “com a maior brevidade” os planos previstos, uma vez que o porto estava “atingindo o seu limite de capacidade” (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1979, p. 93).

Atendendo às novas exigências antes que a ICC entrasse em operação, em 1979 iniciaram a construção do novo cais de 245 metros, sendo concluído em 1983 (PORTOBRAS, 1983). No quadro abaixo, podemos acompanhar a evolução da construção do cais velho, do cais novo e do cais roll-on, que ao todo somam 577 metros de cais.

Evolução da construção dos cais no porto de Imbituba

Cais e berços	Entrada em operação	Comprimento (m)	Profundidade (m)
Cais Velho (carvão)	1942	100	9,5
Berço 1	1959	40	9,5
Berço 2	1970	168	9,5
Cais Novo (rocha e ácido fosfórico e carga geral)	1983	245	9,5
Berço 3			
Roll-on	1981	24	9,5

Fonte: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Estudo específico para análise de movimentação portuária:** Porto de Imbituba. Brasília: Geipot, 1994, p. 24-25.

Pelo fato de ser um importante porto para o Plano Siderúrgico Nacional, Imbituba sempre foi contemplada nos planos nacionais. No Plano de Reparcelhamento e Ampliação dos Portos Organizados elaborado em 1947 para Imbituba, estavam previstos 1,29% do total dos recursos destinados aos portos brasileiros (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1950). No Plano Portuário Nacional 1960-1962 e no de 1963-1966 para Imbituba, estavam previstos obras e serviços de expansão e melhoramento. Imbituba também foi contemplado no Plano Diretor de 1974 e no de 1979, porém, não fez parte do Plano de Desenvolvimento Portuário de 1986.

Ao longo dos anos 1980, o porto movimentou em média 3,29 milhões de toneladas de carga, sendo 2,43 milhões de carvão, ou seja, de toda carga movimentada 73,86% era carvão, principalmente o metalúrgico. O porto fazia parte do complexo carbonífero catarinense formado por minas, ferrovia, lavador, termoelétrica, carboquímica e porto. Na segunda metade dos anos de 1980, começaram os cortes nos subsídios para o transporte ferroviário do carvão e o aumento das importações do carvão metalúrgico, com isto a movimentação no porto começou a cair rapidamente. Em 1990, o governo Collor liberou por completo a importação do carvão metalúrgico e fechou o Lavador de Capivari e as minas da CSN. A exportação de carvão por Imbituba passou de 2,0 milhões de toneladas em 1988 para 795 mil em 1990, zerando em 1994. Imbituba deixava de ser o porto carvoeiro e necessitava urgentemente de uma reestruturação. Para agravar ainda mais a situação do porto, a ICC foi reduzindo a produção a partir de 1992, e em 1994 encerrou suas atividades.

5. Crise e tentativas de reestruturação

O desmonte parcial do complexo carbonífero catarinense, com o fim do transporte de cabotagem do carvão metalúrgico e a desativação da ICC, geraram o alta capacidade ociosa no porto no início dos anos de 1990. A situação crítica da CDI foi temporariamente resolvida com reestruturação do porto para o transporte de contêineres, mas logo as expectativas frustraram-se devido a problemas na gestão e na relação com os usuários. Nesta fase de reestruturação, o silo de carvão foi desmontado, e foi construído o TERFRIO (Terminal Frigorífico) pelos Armazéns Gerais de Imbituba (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 1995). Mesmo com a Lei de Modernização dos Portos de 1993, a CDI atuava como administradora e operadora portuária que nos anos de auge do complexo carbonífero, fazia uma diferença e era positivo para a Companhia. Porém, anos mais tarde, tornou-se um sério entrave para as operações portuárias.

Depois do final das exportações do carvão e do fechamento da ICC, parecia que as coisas começariam a se reverter para a CDI. Porém, uma mudança arbitrária nas tarifas portuárias promovida pela CDI, em 1995, que as elevou em 100%, causou uma evasão de cargas containerizadas, reduzindo a zero! Novamente, o porto entrou numa crise.

Após uma mudança gerencial, os novos gestores reiniciaram a corrida em busca pelo tempo perdido, uma vez que São Francisco do Sul, Itajaí e Rio Grande canalizaram todas as linhas e clientes (exportadores e importadores). A atividade de operação foi separada da administração, ficando a CDI apenas com a segunda. Dentro da recente reestruturação,

também foi arrendada parte da área portuária e dos armazéns para outras empresas, como a Cimport (Grupo Votorantin), a Fertisanta e a Via Expressa.

A cidade de Imbituba sempre esteve pautada no porto e na expectativa de grandes investimentos externos. Primeiro, foi a tentativa da construção da Sidesc, que se transformou em ICC e gerou um caos ambiental na cidade. A ICC encerrou suas atividades e deixou um grande passivo ambiental de mais de 4,3 milhões de toneladas de gesso e 1,4 milhões de toneladas de óxido de ferro. A segunda foi o Projeto Sidersul, que consumiu mais de 24 milhões de dólares do governo estadual, e nada foi realizado. A última redenção de Imbituba foi a ZPE, a promessa de atrair indústrias e integrá-las com o porto. Na reforma administrativa de 2005 do governo estadual, a ZPE foi extinta.

Para o porto de Imbituba, a melhor solução seria servir de porto regulador e complementar de Itajaí e São Francisco do Sul. Ou seja, na impossibilidade de os navios atracarem em Itajaí e São Francisco do Sul, o porto de Imbituba deveria oferecer poucas condições para estes navios. Esta é a mesma condição que estava colocada para o porto de São Francisco do Sul e Itajaí no início dos anos 1970. O porto de São Francisco do Sul ficou fora do programa de Corredores de Exportação e deveria apenas ser um regulador de Paranaguá nas exportações de grãos. O Itajaí deveria ser um regulador de Santos na movimentação de contêineres. Enquanto isto, Laguna seguia a sua trajetória letárgica, e, em 1969, começava outra batalha hercúlea para construir o porto pesqueiro. Nesse momento, o porto de Imbituba era o único que apresentava boas perspectivas, pois estava passando por uma ampliação (conclusão do berço 2 e planejando a construção do cais 2), e apostando nos futuros investimentos da ICC e da Sidersul. Apenas o porto de Imbituba foi incluído no II PND dentro do Projeto Litoral Sul da Sudesul (Superintendência de Desenvolvimento do Sul) e dos planos da Portobrás.

Nos anos 1990, as coisas se inverteram. Os maiores problemas para os portos de São Francisco do Sul e Itajaí foram maiores vantagens para o porto de Imbituba. Imbituba tem uma grande retroárea, fácil acesso rodoviário e marítimo (enseada em mar aberto) e não está encravado no meio da cidade. São justamente nestes quesitos que São Francisco do Sul e Itajaí perdem para Imbituba, porém ambos têm uma administração eficiente, segura e confiável, e agilidade na movimentação de cargas. Com relação à administração confiável, foi justamente pela irresponsabilidade da gestão da CDI em 1995 que o porto perdeu todos os clientes que movimentavam contêineres.

Evolução da movimentação de contêineres nos três portos catarinenses 1990-2000

Ano	São Francisco do Sul	Itajaí	Imbituba
1990	280.967	190.514	7.956
1991	334.780	254.081	34.977
1992	340.947	431.339	162.617
1993	452.319	597.018	309.638
1994	730.481	633.885	413.912
1995	971.564	643.796	663.527
1996	982.249	840.657	25.019
1997	1.197.083	1.160.457	81.415
1998	1.443.675	1.266.296	6.583
1999	1.625.039	1.316.765	16.543
2000	1.547.694	1.698.352	-

Fonte: Ministério dos Transportes. Disponível em: <<http://www.transporte.gov.br>>. Acesso em: 20 maio 2006.

6. Porto, ferrovia e movimento de cargas

O porto de Imbituba foi construído pelos ingleses para receber o material necessário para a construção da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina, que se tornou o mais importante meio de acesso ao porto até 1990. No início do século, pela ferrovia eram transportados carvão, cereais, madeira, banha e carne. No final dos anos 1960, foi abandonado o transporte de pessoas e mercadorias em geral, concentrando-se apenas no carvão.

O porto de Imbituba transportou durante um século grande parte do carvão nacional consumido nos transportes (ferroviário, e navegação-fluvial e marítima) e nas siderurgias (carvão metalúrgico). Com fim da movimentação do carvão no porto de Laguna, a partir de 1945, Imbituba assumiu a liderança exclusiva do transporte do carvão catarinense. Na segunda metade dos anos 1970, em função das estratégias do II PND, o consumo do carvão catarinense aumentou de forma exponencial. Em 1975, foram transportados pelo porto 829 mil toneladas de carvão, em 1980 já eram 2,18 milhões, chegando a 2,66 milhões de toneladas em 1985. Com o início do desmonte parcial do complexo carbonífero, o transporte de carvão caiu vertiginosamente, chegando a 795 mil toneladas em 1990, ou seja, o mesmo nível do final dos anos 1960. A última tonelada de carvão transportada foi em 1993.

Com a entrada em operação da ICC e do berço 3, se iniciou o transporte de rocha fosfática e ácido fosfórico. Os granéis exportados (cabotagem), fora o carvão, passaram de uma média de 11,48 mil toneladas (1,07% sobre o total), nos anos 1970, para 198,55 mil toneladas nos anos 1980 (5,65% sobre o total). Em compensação, nos anos 1990 passaram para 28,20 mil (2,63% sobre o total), zerando em 2000. O cais destinado quase que exclusivamente a ICC foi adaptado para outros tipos de carga.

Com relação à movimentação de contêineres, podemos dividi-la em dois momentos. O primeiro é de 1990 a 1995, quando se iniciou a movimentação, e rapidamente o porto se

adaptou à nova realidade. Em 1990, foram movimentadas 7.956 toneladas, bem abaixo de São Francisco do Sul e Itajaí, em compensação, em 1995, Imbituba movimentou mais toneladas de contêineres do que Itajaí. E no número de contêineres, em 1994, Imbituba liderou, movimentando 59.423 unidades.

O segundo momento começou em 1996 e se estendeu até 2005, quando as tarifas portuárias foram arbitrariamente duplicadas sem aviso prévio para os operadores. O movimento de contêineres começou a cair vertiginosamente, chegando a 16.543 toneladas em 1999. O porto que estava se reestruturando da crise do carvão quase voltou à estaca zero. Tanto que, em 1996, a movimentação geral de carga foi 384.618 toneladas, um nível igual a 1945, e no ano seguinte 575.658 toneladas, igual a 1951.

Além do carvão, Imbituba também transportava açúcar e farinha produzidos na *hinterland*, no sul de Santa Catarina e próximo à Florianópolis, porém estas mercadorias cederam espaço para o carvão e os produtos da ICC, que nos anos 1980 se tornaram quase absolutos.

O problema maior do porto de Imbituba é que sempre se ajustou às demandas externas, e nunca houve um esforço interno para dinamizar a sua estrutura, diversificando e ampliando sua carteira de clientes/usuários. Primeiro, ajustou-se ao Plano Nacional do Carvão, depois aos planos da Petrofértil, além de ficar na expectativa dos planos da Siderbrás (Sidesc e Sidersul) e da ZPE. A tentativa de reestruturação dos anos 1990 foi abortada, e, atualmente, a CDI busca inovar arrendando áreas e armazéns da sua ampla retro-área. A ampliação prometida pela Libra Terminais trás novas expectativas positivas para a atual administração do porto, que pretende, no mínimo, resgatar a movimentação de contêineres que teve em 1994 e 1995.

7. Reflexões finais

Tomando como referência o ano de 1880, quando foram iniciadas as obras de construção e observado o movimento da longa duração no porto de Imbituba no século XX, é possível identificar quatro períodos, destacando a evolução estrutural, a movimentação de carga e a administração do porto de Imbituba.

a) 1880 a 1919 - Construção e abandono do porto inglês: concomitantemente a construção da EFDTC, o porto de Imbituba foi sendo construído para escoar a produção de carvão. A

falta do quebra mar, dificultava a entrada de navios na enseada aberta. Com a saída dos ingleses em 1902, o porto foi abandonado, e cogitou-se construir outro porto em Massiambu.

b) 1919 a 1942 - Porto Henrique Lage: em 1919, Henrique Lage assumiu o porto e fez dele um ancoradouro para os seus navios. Recomeçaram a movimentação de cargas gerais (alimentos e madeira) e carvão, e as obras de melhoramentos. Em 1922, foi organizada a Companhia Docas de Imbituba, encarregada de concluir as obras. Em 1941, o porto foi encampado pelo governo Vargas.

c) 1942 a 1990 - Porto carvoeiro do Plano Nacional do Carvão: em 1942, sob a tutela do governo, as obras do novo porto foram inauguradas e Imbituba disputou com Laguna o título de exclusividade de “porto carvoeiro”. Nesse período, o porto de Imbituba se ajustou ao Plano Nacional do Carvão. Em 1979, passou a atender às demandas da ICC.

d) 1990 à atual - Tentativas de reestruturação: com o fim das exportações do carvão e o fechamento da ICC, houve uma tentativa de reestruturação do porto, adaptando-o para a movimentação de contêineres. Na segunda metade da década, novamente o porto voltou a operar com alta capacidade ociosa.

O porto de Imbituba, que já foi o porto carvoeiro que se adaptou às exigências do Plano Nacional do Carvão, entrou em crise em 1990 e rapidamente transformou-se num porto de carga geral movimentando cargas containerizadas, mas novamente entrou em crise e atualmente busca uma nova especialização para integrar-se à economia catarinense.

8. Fontes e referências

a) Mensagens, relatórios e projetos

BRASIL. **Relatório do Ministério dos Negócios, da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo ministro Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá.** Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1865. Disponível em: <<http://www.crl.uchicago.edu>>. Acesso em: 30 maio 2005.

CALHEIROS DA GRAÇA, Francisco. **Estudos sobre a barra da Laguna.** Rio de Janeiro: Tipografia de G. Leuzinger & Filhos, 1882.

GAFFRÉ, Candido Lucas. **Relatório dos trabalhos da comissão de obras do porto de Laguna.** Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais, 1923.

GREENHALGH, João Carlos. Relatório da Ferrovia Dona Tereza Cristina. In: BRASIL. **Relatório apresentado à Assembléia Geral na Segunda Seção da Décima Oitava Legislatura pelo ministro dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas Manuel Alves de Araújo.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1882. (anexo ao relatório).

LABORATOIRE CENTRAL D'HYDRAULIQUE DE FRANCE. **Port D'Imbituba: étude sur modèle réduit.** Paris, 1956.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO E OBRAS PÚBLICAS. **Estado de Santa Catarina Relatório apresentado ao ministro Francisco Glicério pelos engenheiros Fabio Hostilo de Moraes Rego, Luiz Filipe Gonzaga de Campos e João Caldeira de Alvarenga Messeder.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Relatório da Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais dos serviços prestados em 1920 apresentado ao ministro pelo Inspetor Federal Lucas Bicalho.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.

_____. **Relatório dos serviços executados pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais no ano de 1947 apresentado ao ministro da Viação e Obras Públicas pelo diretor geral Clovis de Macedo Cortes.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1950.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano Diretor Portuário do Brasil: programa decenal de reaparelhamento e expansão dos portos para o período 1975-1984.** Brasília: DNPVN/GEIPOT, 1974.

_____. **Plano Diretor Portuário do Brasil: Porto de Imbituba.** Brasília: Portobrás, 1979.

_____. **Estudo específico para análise de movimentação portuária: Porto de Imbituba.** Brasília: Geipot, 1994.

MORAES, Fabio Farias. **O porto carvoeiro na formação do complexo carbonífero catarinense: a disputa entre Laguna e Imbituba.** Criciúma: UNESC, 2006. (Monografia de graduação)

SANTA CATARINA. **Fala do presidente da Província de Santa Catarina José Joaquim Machado de Oliveira na abertura da Legislatura Provincial em março de 1837.** Cidade do Desterro: Tipografia Provincial, 1837. Disponível em: <<http://www.wrl.uchicago.edu>> Acesso em: 30 maio 2005.

_____. **Discurso pronunciado pelo presidente da Província de Santa Catarina Brigadeiro João Carlos Pardal na abertura da Assembléia Legislativa em 1839.** Cidade do Desterro: Tipografia Provincial, 1839. Disponível em: <<http://www.wrl.uchicago.edu>> Acesso em: 30 maio 2005.

_____. **Fala do presidente da Província de Santa Catarina Brigadeiro Antero José Ferreira de Britto na Assembléia Legislativa em 1º de março de 1841.** Cidade do Desterro: Tipografia Provincial, 1841. Disponível em: <<http://www.wrl.uchicago.edu>>. Acesso em: 30 maio 2005.

_____. **Relatório apresentado pelo 2º vice-presidente da Província Manuel do Nascimento da Fonseca Galvão ao presidente André Cordeiro de Araújo Lima em janeiro de 1870.** Cidade do Desterro: Tipografia de J. J. Lopes, 1870. Disponível em: <<http://www.wrl.uchicago.edu>>. Acesso em: 30 maio 2005.

SIDERÚRGICA SANTA CATARINA. **Porto de Imbituba: estudo inicial de viabilidade.** Fevereiro, 1969.

b) Decretos

BRASIL. Decreto nº 2.737 de 6 de fevereiro de 1861. **Coleção de Leis do Império do Brasil de 1861.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, tomo XXIV, parte II, 1861. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br>>. Acesso em: 30 maio 2005.

_____. Decreto nº 5.774 de 21 de outubro de 1874. **Coleção de Leis do Império do Brasil de 1874.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1875, tomo XXXVII, parte II, 1875. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br>>. Acesso em: 30 maio 2005.

_____. **Decreto nº 1.034 de 14 de novembro de 1890.** Disponível em <<http://www.senado.gov.br>>. Acesso em: 11 de abril 2005.

_____. **Decreto nº 5.977 de 18 de abril de 1906.** Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>>. Acesso em: 11 de abril 2005.

_____. **Decreto nº 7.842 de 13 de setembro de 1941.** Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>>. Acesso em: 11 de abril 2005.

_____. **Decreto nº 4.648 de 2 de setembro de 1942.** Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>>. Acesso em: 11 de abril 2005.

_____. **Decreto nº 9.521 de 26 de julho de 1946.** Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>>. Acesso em: 11 de abril 2005.

c) Jornais, contratos e atas

CATÃO, Francisco João Bocayuva. **Carta aos imbitubenses.** Imbituba, 28 de janeiro de 1997.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E VIAS NAVEGÁVEIS. **Molhe de Imbituba - Relatório Final.** Porto Alegre, 17/09/1975.

LAGE, Henrique. **Diário do Poder Legislativo.** Rio de Janeiro: Câmara dos Deputados, ano IV, n. 750, 24 de outubro de 1937.

COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA. **Ata de fundação da Companhia Docas de Imbituba.** Rio de Janeiro, 3 de novembro de 1922.

_____. **Porto Henrique Lage.** Imbituba, 9/março/1946.

_____. **ADPORT nº 839/95.** Imbituba, dezembro de 1995.

CONSTRUTORA SULTEPA. **Contrato firmado entre a SulTEpa e a CDI.** Porto Alegre, 10 de abril de 1974.

PORTOBRÁS. **Termo de entrega e recebimento das obras de construção de píer para movimentação de granéis no porto de Imbituba.** Imbituba, julho de 1983.

PORTO HENRIQUE LAGE. **Memória justificativa das modificações a introduzir no projeto aprovado pelo Decreto 22.650 de 27 de fevereiro de 1947.** Rio de Janeiro, 23 de agosto de 1949.

d) Livros e monografias

BOSSLE, Ondina Pereira. **Henrique Lage e o desenvolvimento sul catarinense.** Florianópolis: Editora da UFSC, 1981.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina.** Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

FLEMING, Thiers. **A Organização Henrique Lages e o Estado:** a minha atuação. Rio de Janeiro: [s.e], 1949.

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

MORAES, Fabio Farias. A Indústria Carboquímica Catarinense (ICC): uma solução ou um problema? In: GOULARTI FILHO, Alcides (Org.). **Memória e cultura do carvão em Santa Catarina.** Florianópolis: Cidade Futura, 2004.

NEU, Márcia Fernandes Rosa. **Porto de Imbituba:** de armação baleeira a porto carbonífero. Tubarão: Editora da Unisul, 2003.

f) Entrevistas realizadas de 20/07 a 23/07 de 2004

Dorlin Nunes Júnior – Companhia Docas de Imbituba

Maria Zilá de Souza Gil – Órgão Gestor da Mão-de-Obra de Imbituba

Louival Pires - Órgão Gestor da Mão-de-Obra de Imbituba

João Batista Dias - Órgão Gestor da Mão-de-Obra de Imbituba

Eduardo Sérgio Pigozzi Ferreira – memorialista de Imbituba

Manuel de Oliveira Martins – memorialista de Imbituba

Valdir Rodrigues – Presidente do Sindicato dos Estivadores de Imbituba

Domingos da Silveira Pereira – Presidente do Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuário de Imbituba

Anexo I: Navios e cargas movimentadas no porto de Imbituba 1944-2000

Ano	Números de navios		Exportação (t)				Importação (t)		Total
	Cabotagem	Longo curso	Carvão		Carga geral e graneleiro		Carga geral e graneleiro		
			Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	Longo curso	
1918	93		2.060						
1919	86		4.454						
1920	93		14.584						
1921	88		8.318						
1922	119		28.233						
1923	134		35.393						
1924	157		50.833						
1936	196								
1937	192								
1938	224								
1939	202								
1940	193								
1941	227								
1942	227		153.561						
1943	200		296.060						
1944	230	-	352.508		17.676	-	39.480	-	409.664
1945	208	-	343.795	-	19.769	-	35.199	-	398.763
1946	168	-	302.443	-	32.268	-	29.832	-	364.543
1947	163	-	374.830	-	24.618	-	25.035	-	424.483
1948	161	5	405.686	-	22.403	1.716	27.325	-	457.130
1949	134	10	368.836	-	14.541	2.523	23.291	-	409.191
1950	139	18	359.902	-	23.211	14.708	20.898	-	418.719
1951	194	19	511.076	-	41.372	11.593	8.134	44	572.219
1952	209	5	626.464	-	22.901	1.413	1.648	400	652.826
1953	183	3	496.890	-	16.451	528	3.204	-	517.073
1954	199	9	607.046	-	21.016	3.324	4.437	804	636.627
1955	207	19	646.996	-	12.467	8.830	7.907	1.226	677.426
1956	176	17	581.645	-	22.903	3.391	9.826	902	618.667
1957	161	6	664.538	-	6.248	2.603	7.376	1.106	681.871
1958	130	9	582.121	--	13.753	506	2.926	4.782	604.088
1959	154	9	741.858	-	15.582	3.882	5.509	2.029	768.587
1960	122	24	643.948	-	1.671	26.120	3.502	3.762	679.003
1961	115	10	662.888	-	7.006	11.299	8.358	2.624	692.175
1962	128	9	729.043	-	15.045	-	14.915	5.842	765.845
1963	124	2	623.705	-	14.721	-	14.284	7.177	659.887
1964	118	16	665.296	-	13.355	38.947	13.172	6.534	737.304
1965	125	11	726.667	-	10.652	26.072	20.648	3.523	787.562
1966	128	10	738.570	-	6.498	26.205	15.271	5.757	792.301
1967	109	1	745.430	-	5.061	-	12.335	801	763.627
1968	103	-	832.186	-	4.991	-	12.753	-	849.930
1969	113	5	869.710	-	7.633	57.517	17.013	5	951.878
1970	120	8	835.640	-	13.973	45.542	20.458	-	915.613
1971	124	7	948.220	-	12.105	30.815	18.451	1.138	1.010.729
1972	94	8	677.950	-	8.348	26.850	21.487	4.426	739.061
1973	106	7	823.720	-	8.030	23.745	21.921	428	811.844
1974	103	10	963.365	-	7.390	73.165	26.881	-	1.070.801
1975	84	12	829.850	-	4.471	26.808	20.286	3.340	884.755
1976	83	12	940.590	-	2.362	26.861	25.160	404	995.377
1977	71	29	1.016.317,00	-	500	88.143	2.347	8.340	1.115.647
1978	92	29	1.238.584,00	-	601	39.337	-	24.559	1.303.081
1979	128	25	1.621.256	-	57.481	69.367	5.665	33.174	1.786.943
1980	198	30	2.180.383	-	87.848	131.675	45.351	123.010	2.568.267
1981	305	28	2.676.433	-	134.824	100.065	161.731	101.889	3.174.942
1982	291	30	2.240.585	-	180.146	151.251	374.638	4.904	2.951.524
1983	366	17	3.140.043	-	212.164	98.476	452.313	-	3.902.996
1984	335	37	2.749.128	-	240.982	180.852	670.663	1.498	3.843.123
1985	315	33	2.664.761	39.462	261.764	79.108	751.618	5.249	3.801.962
1986	284	34	2.971.291	107.896	225.210	63.626	741.820	2.958	4.112.801
1987	267	37	2.955.000	-	165.786	87.264	717.910	19.944	3.945.904
1988	197	14	2.042.846	-	277.148	27.129	596.230	11.563	2.954.916
1989	127	29	1.284.995	-	200.158	36.347	398.478	126.767	2.046.745
1990	105	45	795.439	-	137.734	144.424	288.816	174.629	1.541.042

1991	78	51	649.018	-	101.841	43.872	110.497	24.380	929.608
1992	47	187	193.461	-	16.859	137.183	167.838	115.020	630.361
1993	18	279	16.156	31.150	1.692	285.009	68.447	144.001	546.455
1994	21	310	-	-	2.510	422.001	103.009	232.367	850.887
1995	28	240	-	-	18.759	471.294	196.783	497.762	1.184.598
1996	23	53	-	-	2.930	157.298	75.509	148.881	384.618
1997	30	106	-	-	31	206.391	121.276	247.960	575.658
1998	27	70	-	-	13	261.100	129.879	539.472	930.464
1999	42	71	-	-	11.388	188.122	140.284	748.413	1.088.207
2000	17	71	-	-	-	106.406	140.745	908.897	1.156.048

Fonte: Companhia Docas de Imbituba 1944-2000; Moraes, 2006, 1918-1943.