

PORTOS CATARINENSES: UM DIAGNÓSTICO E PERSPECTIVAS DOS TERMINAIS PRIVADOS¹

Caroline do Rosario Mafaldo²

RESUMO

Um terminal portuário impacta social e economicamente a localidade em que se instala. Atrelado ao crescimento do transporte marítimo, essas estruturas evoluem com objetivo de se adequar e continuar expandindo, estabelecendo assim, relações porto-cidade concomitantes. Dito isso, este artigo tem como propósito estudar de que forma os portos privados catarinenses se comportam frente a atual conjuntura mundial. Dessa forma, foram analisados dados e informações Estado de Santa Catarina, dos Portos de Itapoá e Navegantes, bem como dos municípios onde estão inseridos, a fim de se estabelecer um panorama do cenário atual e considerá-lo como base para prospecções futuras. Como principais resultados, foi possível analisar a importância da intermodalidade e alguns benefícios que esta poderia trazer para o setor de transportes brasileiro. Além disso, notou-se que o setor portuário privado do estado de Santa Catarina, ainda que em cenários mundiais adversos, segue crescendo, assim como os municípios em que esses terminais estão instalados.

Palavras-chave: Portos, Itapoá, Navegantes, Santa Catarina, transporte marítimo.

ABSTRACT

A port terminal has a social and economic impact on the location which it is installed. Attached to the growth of maritime transport, these structures evolve in order to adapt and continue expanding and this way, establishing concomitant port-city relations. Under these circumstances, data from state and both city data were analyzed, whose objective was to establish an overview of the current situation and consider it as a basis for future prospecting. As the main results, we had noticed the intermodality importance, his possibles benefit allied and their impact in the Brazilian transports area. Besides, the port sector of Santa Catarina is still growing, so does the cities where both terminals are located, even facing a non-optimistic worldwide scene.

Keywords: Ports, Itapoá, Navegantes, Santa Catarina, sea transport.

1. INTRODUÇÃO

O transporte marítimo é um dos modais mais antigos e importantes do mundo. Determinante para a expansão das civilizações egípcia e fenícia, foi por meio desse modal de transporte que os povos antigos buscavam melhores terras e mais qualidade de vida. É notável sua participação na expansão da colonização no Brasil. De acordo com Rocha e Morato

¹ Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para titulação no Curso de Bacharelado em Ciência e Tecnologia, Centro Tecnológico de Joinville (CTJ), Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), sob orientação da Dra. Elisete Santos da Silva Zagheni.

² Graduanda como Bacharel em Ciência e Tecnologia. E-mail: carolsdrm@gmail.com

(2009), pelo sistema aquaviário foram transportados para cá imigrantes vindos de diversas partes do mundo, principalmente do continente europeu, e mercadorias de Portugal, visto que o país ainda era uma colônia. Ele também é responsável, em termos de valores, pela movimentação de cerca de 70% de todo comércio internacional. Em termos de volume, essa porcentagem chega a 80% (UNCTAD, 2017).

A influência desse modal não fica restrita apenas ao passado do Brasil. Diversas cidades brasileiras surgiram e prosperaram devido ao comportamento de agente indutor de desenvolvimento urbano que os terminais portuários tiveram (ORNELAS, 2008). Ainda que de grande complexidade, a relação entre o porto e a cidade em que se localiza se comporta de forma concomitante. (CORDEIRO, LUNA E CASTRO JUNIOR, 2018)

Para Magalhães (2011), o crescimento dos portos, em termos de infraestrutura, acontece de forma linear. O primeiro terminal, geralmente um píer em uma enseada ou baía, segue expansões graduais, e de acordo com o tipo de carga que o porto se dispõe a trabalhar, para um terminal especializado. Bichou (2009) e Burns (2014) defendem, ainda que muitos portos sejam polivalentes, é natural que os terminais evoluam para uma especialização, sinal de maior eficiência e redução de custos de operação, uma vez que esses terminais trabalhariam exclusivamente com um tipo de carga.

Investimentos em logística e mobilidade passaram a ser primordiais para o funcionamento dos terminais, uma vez que ambos são fatores que contribuem com o grau de eficiência dos portos. De acordo com o Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE, 2020), aproximadamente 60% das cargas no país são transportadas por meio do modal rodoviário. Esse dado mostra que a infraestrutura e movimentação portuária, sendo o terminal privado ou não, tem impactos na economia do município onde o porto se localiza, pois, é por meio do modal rodoviário que grande parte das cargas chegam até os terminais.

No ano de 2018, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o Brasil movimentou 9.4 milhões de contêineres. Desse total, 61%, (5.8 milhões), foram movimentados por cinco terminais portuários distribuídos pelas regiões sul e sudeste. Dos cinco portos que mais movimentam contêineres no país, dois são terminais privados e que se localizam no estado de Santa Catarina. Ambos são portos recentes, cujas implantações aconteceram nos anos de 2007 e 2011. Dito isso, o objetivo desse trabalho é compreender, através de um estudo de caso, os impactos dos terminais privados em Santa Catarina e elaborar perspectivas futuras.

Metodologicamente, de acordo com a classificação de Silva e Menezes (2001), o presente artigo trata de uma pesquisa aplicada, com abordagem qualitativa do tipo descritiva, ou seja, seu principal foco está nas análises realizadas e nos processos utilizados. Do ponto de vista dos procedimentos técnicos, classificou-se como um estudo de caso com base em dados secundários. Ainda, este artigo está estruturado nas seguintes seções: Introdução, Referencial Teórico, Estudos de Caso, Resultados e Perspectivas entre os Terminais Portuários e Considerações Finais.

O ano de 2020, marcado pela pandemia da Sars-CoV-2, apresentou impactos severos na economia global, sem exceções. Dito isso, as condições para análises e elaboração de perspectivas foram definidas tendo como base o fato de ambos os terminais estudados, Itapoá e Navegantes, aparecerem entre os maiores portos de contêiner do país e o constante crescimento do setor.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

O referencial teórico apresenta abordagens referentes ao transporte marítimo em nível internacional e nacional. Além disso, também enfatiza as contribuições no desenvolvimento da humanidade e de que forma essas contribuições ocorreram.

2.1 Transporte Marítimo

Como um dos modais mais antigos, é natural que o transporte marítimo tenha um alto grau de contribuição com a história da humanidade. Em termos de evolução e expansão, pode-se citar a migração das antigas civilizações e o estabelecimento de pequenas relações mercantis, como as do Brasil e Portugal (ROCHA E MORATO, 2009).

Para Moraes (2008), o transporte marítimo atuava como um agente indutor de desenvolvimento, direta ou indiretamente. As cidades que recebiam infraestrutura portuária se tornavam involuntariamente responsáveis por propagar, do litoral para o interior, um crescimento regional em série, cuja economia girava em torno do terminal portuário ali estabelecido.

Para Harlaftis e Theotokas (2002), não é surpresa que os europeus tenham explorado bem este segmento de transporte. Diversos países do continente não só colonizaram terras fora da Europa via transporte marítimo como também contribuíram para a industrialização não ficar restrita ao continente europeu.

Segundo Harlafits e Theotokas (2002), no século XIX, o comércio exterior era controlado por Reino Unido, Estados Unidos, Alemanha, Noruega, França e Japão: 95% da frota mundial de embarcações, pertencia a esse conjunto de países. O crescimento rápido e os domínios europeus, principalmente o britânico, diminuíram drasticamente devido a Primeira Guerra Mundial, contribuindo ainda mais para a crise econômica de 1929. Ao mesmo tempo em que os negócios europeus tendiam a ruína, o Japão conquistava cada vez mais espaço no mercado e na navegação mundial.

Mais recentemente, com o advento da globalização tendo maior notoriedade, países fora do núcleo europeu alcançaram uma maior participação no comércio exterior. Magalhães (2011), defende que o transporte marítimo faz parte da base da globalização, em que países emergentes e economias em transição comandaram a sua expansão. Além disso, a grande capacidade de carga e o baixo custo para longas distâncias foram, e ainda são, algumas das vantagens que contribuíram para a ampliação de sua utilização (ROCHA, 2015).

A partir do ano de 1955, o conceito de unitização de carga cresceu. O surgimento do contêiner, nos Estados Unidos, trazia consigo a resolução de problemas antigos como avarias, dificuldade em organizar as cargas dentro das embarcações e em carga e descarga. Seus principais objetivos eram o de otimizar tempo de operação e padronizar formas de transportar as cargas nos navios cargueiros (MAGALHÃES, 2011).

Assim, a indústria naval não só acompanhou o crescimento da utilização de contêineres, como também evoluiu junto, por meio de embarcações cada vez maiores e mais potentes. Após o padrão ser estabelecido em unidades de vinte pés, ou seja, *Twenty Foot Equivalent Unit* (TEUs), o mundo assistiu a esse crescimento de forma explícita: o primeiro navio que carregava contêineres comportava 1530 TEUs. Atualmente, o navio contêineiro mais recente registrado (2019), comporta 23.756 TEUs.

Para a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), a importância do transporte marítimo vem aumentando e o setor portuário segue como um dos que mais cresce. Além disso, entre os anos de 2016 e 2017 houve um crescimento de 6,4% na movimentação de contêineres, no âmbito global. O continente asiático, que anteriormente tinha apenas o Japão como representante na navegação, atingiu um nível de crescimento exponencial. Conforme descrito na tabela 1, os dez maiores portos do mundo em movimentação são asiáticos e, sozinhos, eles respondem por 60% do total mundial movimentado (UNCTAD, 2017).

Tabela 1 - Dez maiores portos do mundo em movimentação

Colocação	Porto	Localização	Movimentação (TEUs)
1	Shanghai	China	42.010.200
2	Singapore	Cingapura	36.599.300
3	Ningbozhoushan	China	26.351.000
4	Shenzhen	China	25.740.000
5	Guangzhou	China	21.922.100
6	Busan	Coréia do Sul	21.663.000
7	Hong Kong	China	19.596.000
8	Qingdao	China	19.315.400
9	Tianjin	China	15.972.000
10	Dubai	Emirados Árabes Unidos	14.954.000

Fonte: Lloyd's List (2019)

É notável que o alto desempenho e a participação de portos chineses, segundo Vieira e Veríssimo (2009), as sucessivas mudanças econômicas e o alto grau de investimentos colocaram a China em ascensão. Fatores como a abertura do mercado e a utilização de políticas comerciais e cambiais também contribuíram para a consolidação do país. Andrade (2006) destaca políticas concomitantes entre os países da Ásia, onde a China era utilizada para exportar seus produtos manufaturados e o Japão para importação. A adoção de estratégias

como restringir o percentual de importações dando prioridade à exportação também é um ponto a ser destacado.

2.1.1 Transporte marítimo no Brasil

De acordo com Moniét (2011), os primeiros portos brasileiros são consequência da chegada dos portugueses e dos demais imigrantes que colonizaram o país. Ainda que fundamental para a evolução do Brasil, o desenvolvimento dos portos no país foi lento, consequentemente, a entrada do Brasil no comércio exterior também.

Da mesma maneira que no século XIX o transporte marítimo foi revolucionado, do ponto de vista econômico, não foi diferente no Brasil. Entre os anos de 1860-1890, o país exportava principalmente borracha e café, produtos que fizeram a região sudeste do país ganhar notoriedade e o porto de Santos prosperar. Investimentos na logística interna do país, principalmente no modal ferroviário, juntamente com decretos passando os terminais portuários para a iniciativa privada, forma aspectos que contribuíram para a evolução do transporte marítimo no país. O principal objetivo com a concessão dos terminais era a modernização dos portos, tornando-os assim, competitivos frente ao mercado internacional (MONIÉT, 2011).

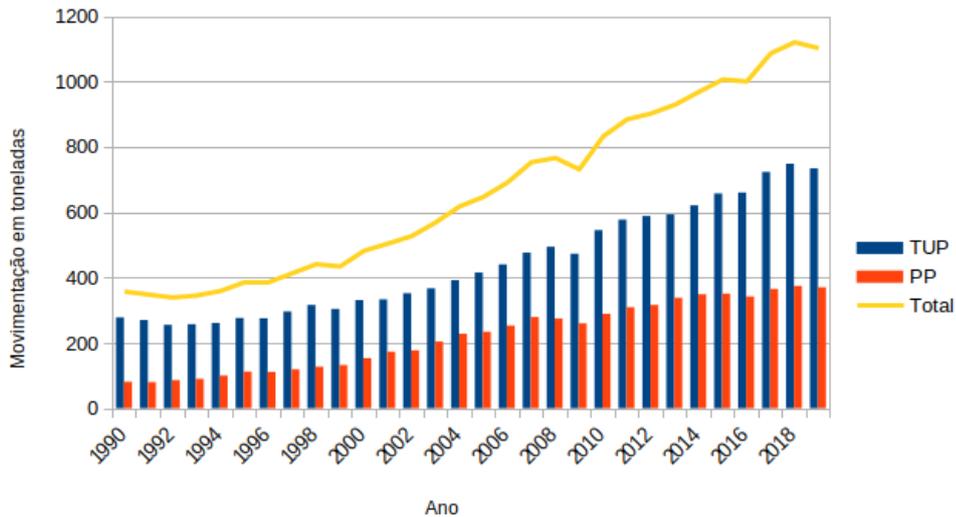
Entretanto, por falta de políticas públicas destinadas a este setor, ele seguia precário e esfacelado. Somente no início dos anos 1990, o Brasil entrou no comércio mundial (KUME, PIANI E SOUZA, 2002). A Lei da Modernização dos Portos (Nº 8.630/93), de 1993, remodelou o sistema portuário do país. Segundo Florentino (2010), todo porto passaria a ter autonomia para gerenciar seus recursos e corrigir seus problemas logísticos e estruturais. Consequentemente, isso resultou em terminais mais ágeis, qualificados e competitivos frente ao mercado internacional. Conforme Moniét (2011), o estabelecimento da Lei nº 9.277/96 permitiu à união a fazer concessões da administração e exploração de terminais portuários a portos e municípios. Apenas em 2001 ocorre a criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), órgão responsável até os dias atuais por regulamentar, fiscalizar e estimular a competitividade entre operadores.

Em 2013 foi sancionada a Lei nº 12815/13, cujo principal objetivo era ampliar os investimentos privados nos portos brasileiros, aumentando assim a competitividade do país no comércio exterior e diminuindo os custos logísticos. Para Novaes (2003), é importante salientar que logística agrega valor às operações e produtos. Ao longo dos anos, conforme se nota na figura 1, é possível analisar o crescimento da movimentação dos portos brasileiros, o qual foi possível após modificações logísticas internas.

A Figura 1 mostra a movimentação em um intervalo de 29 anos, dos portos brasileiros, tanto públicos quanto privados, em toneladas. Antes do porto de Navegantes, primeiro terminal privado do país, os terminais de uso privado (TUPs) dividiam a área física de alguns terminais públicos brasileiros, áreas essas que eram arrendadas. Os dados da figura 1, de 1990 a 2015, foram elaborados por Povia (2015). Os dados em diante foram acrescentados com base no anuário da ANTAQ (2019).

Ainda que a tendência mundial seja trabalhar com carga unitizada, o Brasil ainda é um país cujas movimentações portuárias são, em sua maioria, de graneis. Na figura 2, verifica-se que a carga containerizada aparece apenas em terceiro lugar (ANTAQ, 2019).

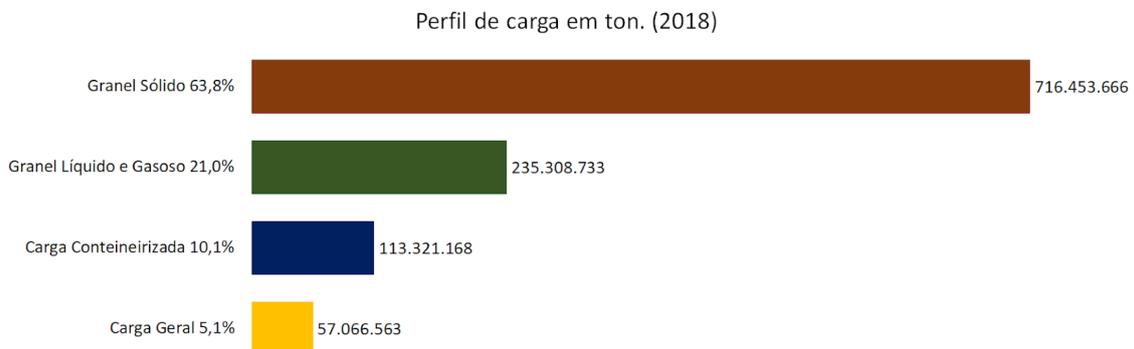
Figura 1 - Evolução da movimentação de cargas brasileira



Fonte: Adaptado de Povia (2015) e ANTAQ (2019)

A figura 2 apresenta também, que somente em 2018, a movimentação alcançou a marca de 716 milhões de toneladas, o que corresponde a 64% do total movimentado pelos portos do Brasil. Verifica-se também que as cargas containerizadas alcançaram a marca de 113 milhões de toneladas, o que equivale a aproximadamente 9.4 milhões de TEUs.

Figura 2 - Movimentação dos portos brasileiros no ano de 2018



Fonte: ANTAQ (2019)

A tabela 2 mostra a importância do complexo portuário de Santos, no litoral do estado de São Paulo, o qual é o único representante do Brasil na lista dos cem maiores portos do mundo, elaborada pela Lloyd's List, na 39ª colocação.

Tabela 2 - Dez maiores portos do Brasil em movimentação em 2018.

Colocação	Porto	Localização	Movimentação (TEUs)
1	Complexo Portuário de Santos	Santos, SP	3.836.487
2	Paranaguá	Paranaguá, PR	765.785
3	Rio Grande	Rio Grande, RS	736.967
4	Portonave	Navegantes, SC	736.054
5	Porto Itapoá	Itapoá, SC	634.197
6	Suape	Ipojuca, PE	454.721
7	Itajaí	Itajaí, SC	405.692
8	Itaguaí	Itaguaí, RJ	366.206
9	Chibatão	Manaus, AM	344.280
10	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro, RJ	327.186

Fonte: ANTAQ (2019)

Também se nota na tabela 2, a representativa participação da Região Sul do país com cinco portos entre os dez maiores do Brasil em movimentação, atingindo a marca de 3.4 milhões de contêineres movimentados em 2018.

2.2 A relação entre porto e cidade

O porto é a infraestrutura própria para movimentação tanto de pessoas quanto cargas, para recebimento e carregamento de embarcações e também, um local de parada. Segundo Moraes (2008), um dos principais objetivos de um porto é servir como estrutura capaz de atender à navegação. Sua performance é atrelada a uma série de fatores como por exemplo, a logística interna do país, o tipo de administração e se o porto é designado para passageiros ou cargas. De acordo com Araújo Jr (2017), o bom desempenho de um terminal portuário é resultante da combinação de fatores como a rivalidade entre portos e aeroportos vizinhos, infraestrutura de transportes que leva ao porto (ferrovias, hidrovias ou rodovias) e a modernização de modelos de gestão.

Galvão (2009), defende que sendo o porto uma porta de entrada e saída de mercadorias, é dentro dele que deveriam ocorrer controles físicos e tributários de política exterior do país. Além disso, Galvão (2009) ressalta que melhorias na infraestrutura agregam resultados de desempenho positivos tanto em importação quanto exportação, entretanto, o terminal portuário depende da política econômica do estado/país onde está inserido. Ademais, a movimentação social gerada em consequência da criação da zona portuária é um tanto relevante para o desenvolvimento econômico regional.

Outro ponto levantado por Galvão (2009), é que as condições geográficas (como por exemplo a acessibilidade marítima) do local não são o principal motivo para a implantação de um terminal portuário, a economia da região e a determinação de uma posição estratégica capaz de atender um amplo raio do país são fatores imprescindíveis.

Ornelas (2008), explora essa relação Porto-Cidade colocando o terminal como um agente indutor de desenvolvimento da cidade. Quando um porto começa a progredir tecnologicamente, cresce e conseqüentemente o município acompanha. Segundo Llovera, Silva e Cocco (1999), diversas cidades da América Latina mantêm uma relação conflituosa com seus portos, fazendo com que os mesmos crescessem e prosperassem alheio ao município. Aqui o papel colaborativo no crescimento da cidade acaba sendo mínimo ou altamente prejudicado.

Após o advento da unitização de carga, o contêiner, a maior parte das relações entre portos e as cidades só se fortaleceram. Os municípios que aceitaram e abraçaram seus portos, desenvolveram parcerias com a administração do próprio terminal e/ou da autoridade portuária envolvida, buscando formas de melhorar o desempenho do porto, garantindo então que ambos crescessem de forma sustentável e que isso ampliasse o retorno econômico (LLOVERA, SILVA E COCCO, 1999). Nota-se então que, quanto maior o terminal portuário, maior a importância e a complexidade da relação porto-cidade, uma vez que essa relação engloba aspectos de infraestrutura urbana e econômicos.

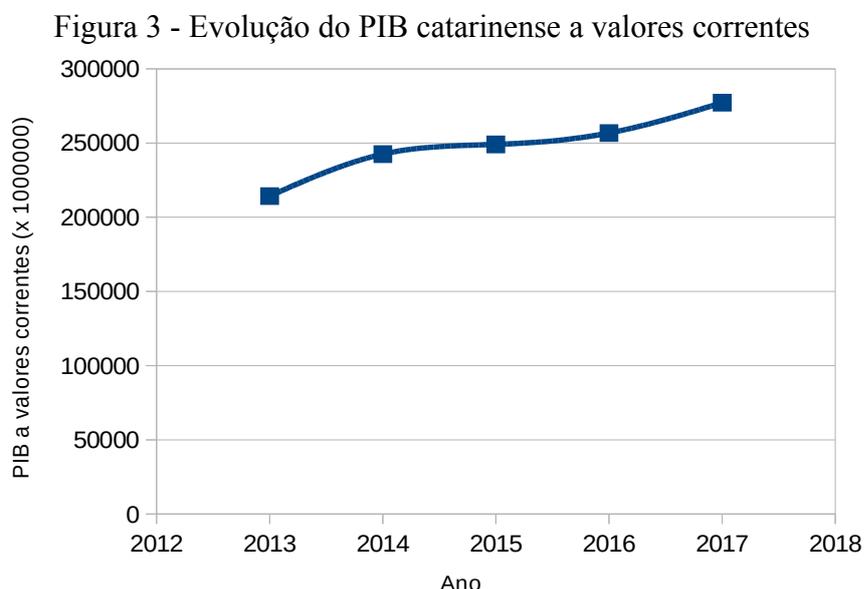
Estudando-se especificamente o estado de Santa Catarina, constatou-se a existência de políticas tributárias diferenciadas, uma espécie de incentivo fiscal para instalação de empreendimentos de grande porte e de grande potencial para a economia e crescimento do estado. Segundo Lizote e Bidinha (2012), era necessário que o empreendimento garantisse ao estado que geraria empregos, renda e que utilizaria os terminais catarinenses, ganhando assim algumas isenções fiscais importantes. Este processo começou em 2007, com o programa Pró-emprego, formalizado no decreto nº 105, de 14 de março de 2007. Segundo a Secretaria de Estado da Fazenda, por meio de um tratamento tributário diferenciado, o objetivo dessa iniciativa foi a geração de empregos e renda no território de Santa Catarina. (SANTA CATARINA, 2007)

Atualmente, o estado conta com cinco portos, quatro localizados no litoral norte e um no litoral sul catarinense. Na região norte se encontram os terminais portuários de Itapoá, Navegantes, Itajaí e São Francisco do Sul (SFS), sendo que o porto de SFS, opera contêineres em menores quantidades, priorizando granel e carga geral. No sul do estado, localiza-se o porto de Imbituba.

3. ESTUDO DE CASO

Santa Catarina é o menor dos três estados que compõem a região sul do Brasil. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2019), sua população atual é de cerca de 7 milhões de habitantes, distribuída em 295 municípios. Sua economia é bastante diversa, fortemente influenciada pelo turismo, pela indústria metal mecânica, alimentar, têxtil, cerâmica e naval.

Não obstante, as mesorregiões onde se localizam os portos de Itapoá e Navegantes, são responsáveis por 53% do Produto Interno Bruto (PIB) do estado. Conforme é possível verificar na figura 3, o PIB catarinense é crescente. De acordo com IBGE, o PIB nacional, até 2017 cresceu cerca de 1% ao ano e o de Santa Catarina, 4%.



Fonte: IBGE (2020).

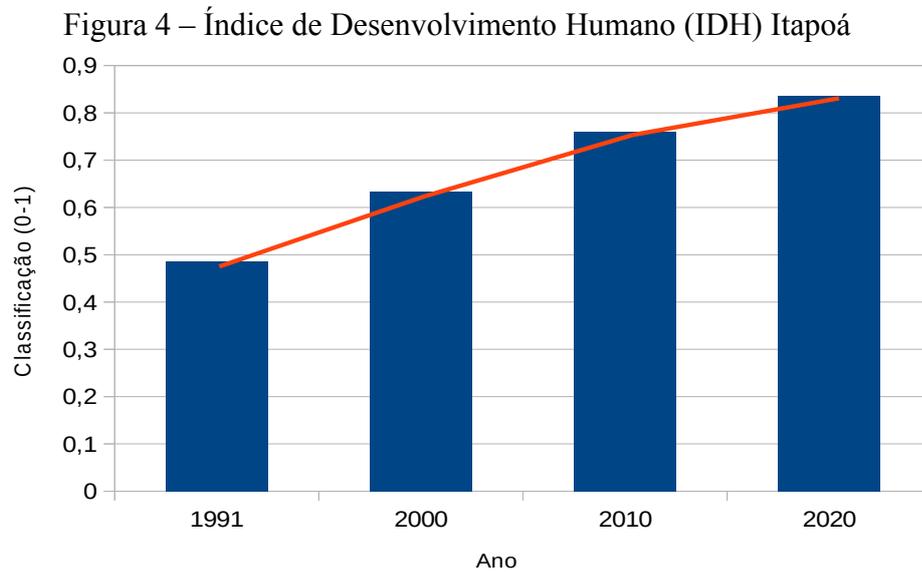
A figura 3 mostra ainda uma leve queda ocorrida em 2016, a qual tirou o estado o posto de 6ª maior economia do Brasil, foi reconquistada em 2017, colocação que se mantém desde então (FIESC, 2017).

3.1 Itapoá

O município de Itapoá se localiza no extremo norte do litoral catarinense. Segundo o IBGE (2020), a cidade conta com uma população de aproximadamente 20 mil habitantes. A economia de Itapoá é composta por diversos setores, alguns com importâncias sazonais, como por exemplo, o setor turístico. A cidade, no verão, chega a receber 200 mil turistas. Atividades pesqueiras e de agricultura familiar são comuns no município (ITAPOÁ, 2014).

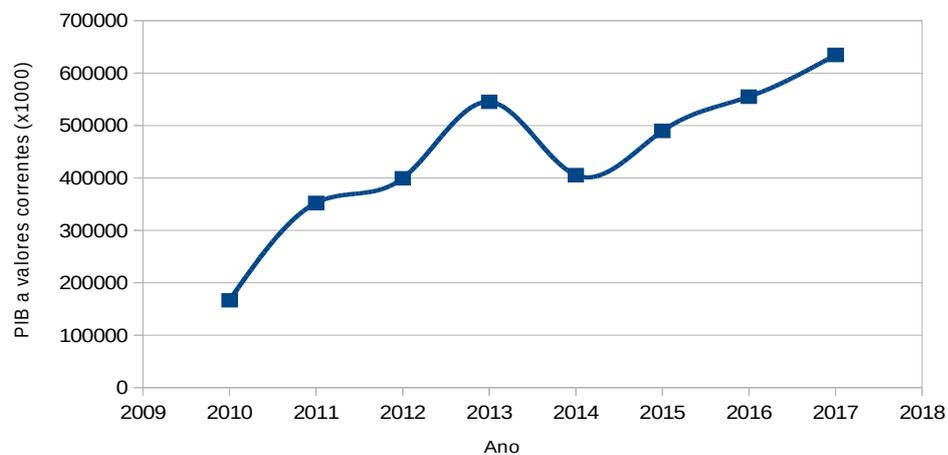
Com relação ao índice de desenvolvimento humano (IDH)³, nota-se na figura 4, uma progressão significativa em um período de 20 anos. O IDH relativo ao ano de 2020 corresponde a uma projeção com base no crescimento médio de Santa Catarina, que segundo o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), apresenta um IDH estadual de 0,813.

³ O Índice de Desenvolvimento Humano é uma maneira de analisar a qualidade de vida das pessoas. Este índice leva em consideração dados de saúde, educação e renda. Os resultados variam entre 0 e 1, sendo 1 o melhor cenário para a população, ou seja, assume-se que as pessoas possuem acesso a educação, saúde e conseguem ter uma vida digna. (PNUD, 2020)



Fonte: IBGE (2020)

Figura 5 - Progressão do produto interno bruto (PIB) em valores correntes de Itapoá



Fonte: IBGE (2020)

Em termos populacionais, de acordo com o IBGE (2019), a cidade em 2019, já alcançava a marca de 20 mil habitantes. No censo anterior, realizado no ano de 2000, Itapoá apresentava uma população de aproximadamente 8 mil habitantes. Em congruência com o crescimento populacional e a evolução econômica do município, ao se analisar a série história do PIB da cidade, verifica-se na figura 5 a evolução ocorrida em um curto período de sete anos.

3.1.1 Porto Itapoá: instalação, crescimento e relação com o município

No ano de 1993, a cidade foi escolhida para receber as instalações de um terminal portuário de uso privado, devido a sua localização e condições geográficas da Baía da Babitonga. Além

disso, o uso da mesma baía é compartilhado com o Porto de São Francisco do Sul, os portos são concorrentes, entretanto, o Porto de São Francisco do Sul é um porto de carga geral e a granel, logo, a concorrência não é direta. A construção do porto iniciou apenas no ano de 2007 e suas operações foram iniciadas em 2011 (PORTO ITAPOÁ, 2011)

Ademais, fatores como a proximidade de Joinville, maior cidade de Santa Catarina e, Curitiba, maior cidade do Paraná foram determinantes para a implantação do terminal portuário. A região oferece 2 aeroportos próximos, Aeroporto Internacional Afonso Pena (Curitiba) e Aeroporto Lauro Carneiro de Loyola (Joinville), e acessos por rodovias federais importantes, como a BR-101 e a BR-116. Por meio de parceria com o governo catarinense, ocorreu a construção da SC-416, visando retirar o tráfego intenso de caminhões do centro do município, garantindo uma ligação rodoviária rápida e eficaz entre BR-101 e porto, exposto na figura 6 (PORTO ITAPOÁ, 2011).

Figura 6 - Terminal Portuário de Itapoá



Fonte: Porto Itapoá (2020)

Com relação a infraestrutura, na Tabela 3 é possível verificar um comparativo da estrutura inicial do terminal com a atual. Novas alterações estruturais já são estudadas e trabalham com uma projeção de movimentação anual de 2 milhões de TEUs, entretanto, sem data para implantação.

Tabela 3 – Modificações estruturais do Porto de Itapoá

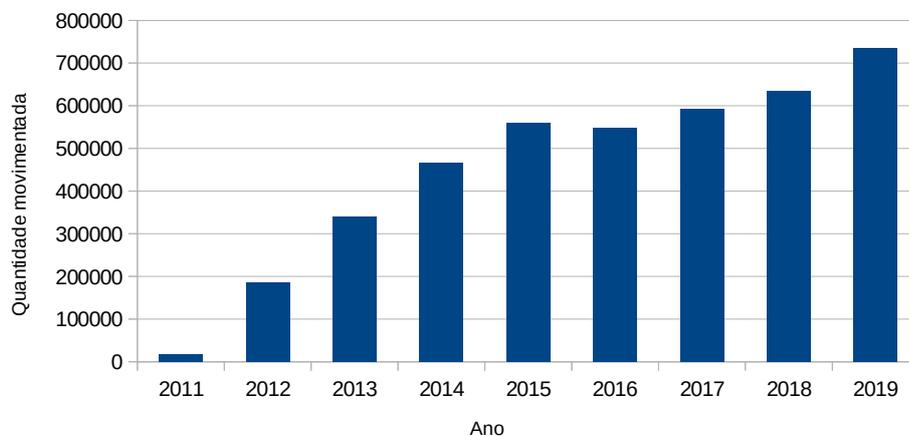
Ano	2011	2018
Pátio de armazenagem (m ²)	150 mil	250 mil
Pier (m)	630	800
Portêineres	4	6

Movimentação anual (TEUs)	500 mil	1,2 mi
----------------------------------	---------	--------

Fonte: Porto Itapoá (2011)

Com relação a movimentação de contêineres, a Figura 7 mostra a evolução quanto a movimentação do Porto de Itapoá, que com apenas 8 anos de operação, atualmente figura entre os cinco principais terminais portuários do país.

Figura 7 - Movimentação do Porto de Itapoá



Fonte: ANTAQ (2020)

Justifica-se o aumento da movimentação de contêineres pelos constantes investimentos nas melhorias de infraestrutura tanto portuária quanto do município, uma vez que o terminal detém uma grande parcela de participação no crescimento da cidade. Somente entre os anos de 2010 e 2018, o valor arrecadado pelo município passou de R\$35 milhões para R\$108 milhões de reais. Indiretamente, o porto é responsável por cerca de três mil empregos, diretamente, aproximadamente 950. Com relação a melhorias de infraestrutura da cidade, a instalação do terminal foi responsável pela melhora da rede elétrica de Itapoá, que frequentemente sofria com apagões e, pelo investimento de R\$33 milhões de reais em pavimentação de acessos.

O Porto Itapoá também conta com iniciativas focadas em sustentabilidade e responsabilidade social, onde o objetivo principal de grande parte dos projetos é qualificar a população que não trabalha no terminal. Dessa forma, essas pessoas se tornam aptas a empregos em outros lugares e poderiam ter sua própria renda. Como exemplo, tem-se o projeto “Mulheres Portuárias”, que capacitou mais de 500 mulheres para que elas pudessem trabalhar no porto, um projeto pioneiro no país.

Além disso, o terminal também conta com o “Projeto Ampliar”, que contém cinco grandes áreas de atuação: Comunicação e cultura, Esporte e lazer, Geração de renda, Pesca e agricultura e por último, Tráfego. O Projeto Ampliar é responsável por valorizar a cultura e história do município, por meio de subprojetos focados em diversas áreas como artesanato, teatro, cursos de formação, melhorias na infraestrutura, incentivo ao esporte e a educação infantil, dentre outros. O projeto é reconhecido internacionalmente pela *Navis Inspire*

Awards, na categoria *Customer and Community Impact*. Além do Ampliar, o terminal também conta com o projeto Geração, cujo objetivo é fortalecer o turismo, agricultura e pesca local, consequentemente incentivando uma maior autonomia financeira e geração de renda e, o projeto Líderes do futuro, que tem como objetivo incentivar o empreendedorismo social e o desenvolvimento de habilidades pessoais entre jovens.

No aspecto ambiental, o porto desenvolveu um projeto de educação ambiental, o Itapoá Sempre Verde, cujo objetivo é além de preservar e reflorestar, conscientizar e mostrar à população a importância de valorizar a mata atlântica.

Quadro 1 – Projetos desenvolvidos pelo Porto Itapoá

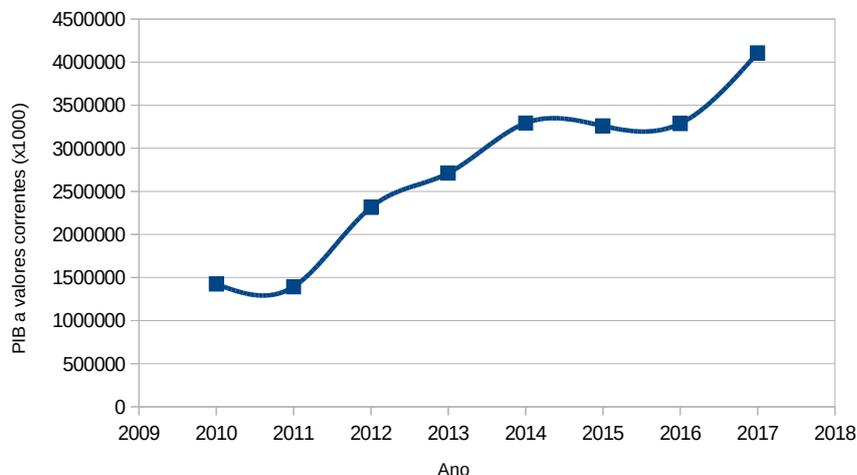
Feira de artesanato do farol	Academia cultural	Acessibilidade 01 e 02
Formando auxiliares de cozinha	Apelo da pele - couro de peixe	Navegando na web
Curso de motores de popa	Saltimbancos	Formiguinhas
Reforma da praça de atividades	Capoeira para todos	Festa das tradições

Fonte: Porto Itapoá (2020)

3.2 Navegantes

O município de Navegantes se localiza no litoral catarinense, vizinho a Itajaí, outra cidade portuária. De acordo com o IBGE (2020), a cidade tem população com aproximadamente 80 mil habitantes. A economia do município é bem diversificada, o ramo pesqueiro, o turismo e a indústria naval possuem uma importância considerável. No que concerne ao produto interno bruto do município, conforme mostra a Figura 8, é possível verificar a evolução do PIB da cidade entre 2010 e 2017, cuja parcela de contribuição do terminal portuário é significativa.

Figura 8 - Progressão do produto interno bruto (PIB) em valores correntes de Navegantes



Fonte: IBGE (2020)

Tratando-se de termos populacionais, de acordo com o IBGE (2019), em 2019 Navegantes tinha uma população de aproximadamente 82 mil habitantes. No censo realizado no ano de 2000, a população do município era de cerca de 39 mil habitantes. Da mesma maneira que o crescimento populacional, a evolução econômica do município também é considerável.

3.2.1 Portonave: instalação, crescimento e relação com o município

O primeiro terminal portuário privado do país, exposto na figura 9, iniciou suas operações em 2007. Diretamente, mais de 1100 empregos são gerados. Com relação a infraestrutura, o porto conta com uma área total de 400 m², 3 berços para atracação, 900 metros de cais e 50 mil m² destinados para armazenagem. Com relação à maquinário, o terminal conta com 6 portêineres, 18 transtêineres e 2 scanners (PORTONAVE, 2020).

Figura 9 - Terminal portuário de Navegantes

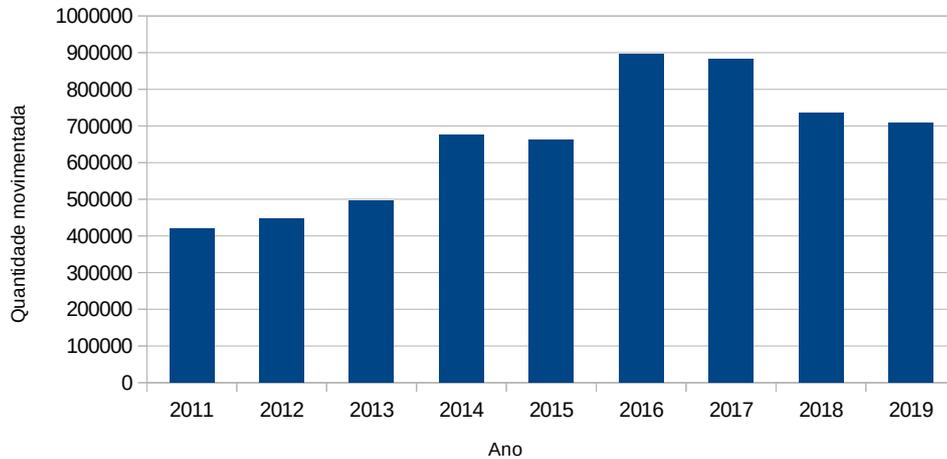


Fonte: Portonave (2020)

A proximidade de grandes polos econômicos de Santa Catarina como Blumenau, Florianópolis, Itajaí e Joinville, contribuiu para o crescimento do terminal portuário de Navegantes. O porto tem uma participação considerável no crescimento da cidade e da região do Vale do Itajaí, juntamente com o porto de Itajaí. Ao se analisar a série histórica dos últimos 9 anos do terminal, na Figura 10 é possível verificar o porquê do porto figurar entre os 5 maiores movimentadores de contêineres do país (ANTAQ, 2019).

Em termos econômicos, nos 13 anos de operação do terminal, o PIB do município de Navegantes aumentou 5,5 vezes, conforme se observa na figura 8. Somente no ano de 2018, o porto repassou à prefeitura mais de 12 milhões de reais. De acordo com Allog International Transports (2019), em 2007, ano em que as atividades do porto foram iniciadas, a cidade contava com 1313 empresas, em 2019 esse número ultrapassava sete mil. A Portonave conta com diversos projetos tanto nos âmbitos social e ambiental, os quais podem ser verificados no quadro 2. No ano de 2018 por meio de leis de incentivo a cidade recebeu do terminal quase três milhões de reais em investimentos.

Figura 10- Movimentação do Porto de Navegantes



Fonte: ANTAQ (2020)

Quadro 2 – Projetos desenvolvidos pela Portonave

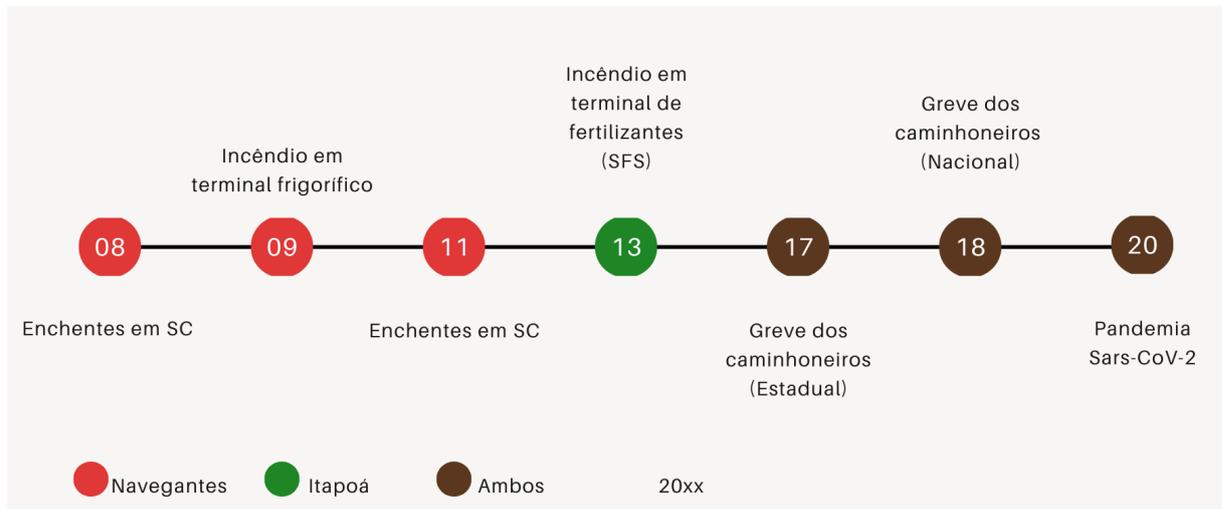
Programa Jovens Talentos	Inclusão digital	Instituto Portonave
Monitoramento da qualidade do ar	Monitoramento de ruído ambiental, água de lastro, águas subterrâneas e superficiais	Inventário de gases do efeito estufa
Corrida rústica de praia	Projeto Onda	Recuperação ambiental
Movimento ODS - Nós podemos	Projeto Nossa praia	Projeto estrelas do mar

Fonte: Portonave (2020)

3.3 Histórico de cenários atípicos enfrentados pelos portos no eixo Itapoá - Navegantes

O estado de Santa Catarina frequentemente enfrenta desastres naturais. De acordo com Stroisch (2020), são diversos os fatores que explicam o porquê da incidência de tantos fenômenos, fatores esses que variam entre condições atmosféricas e geográficas. Um dos mais notáveis se relaciona com a localização do estado e o fato de ser ponto de encontro entre massas de ar oriundas do norte e sul do país, princípio para formação de tempestades e das grandes enchentes enfrentadas. Na figura 11 é possível acompanhar a ordem cronológica dos eventos atípicos enfrentados.

Figura 11 - Linha do tempo de cenários atípicos



Fonte: (Elaborada pela autora)

No ano de 2008, quando o terminal de Navegantes era o único porto privado atuando em solo catarinense, o estado enfrentou uma das maiores enchentes já registradas pela defesa civil. STROISCH (2020). A região do vale do Itajaí, onde a cidade se localiza foi a mais atingida. A foz do rio Itajaí açu, onde se localizam os terminais portuários de Itajaí e Navegantes, foi fortemente prejudicada, impactando diretamente na operação de ambos os portos. Segundo Orgis (2009), o principal impacto para a Portonave, ainda em seu segundo ano de operação, foi a diminuição da profundidade do rio, consequência do assoreamento das enchentes, que diminuiu de 11,3 metros para 8,4 metros. Em termos operacionais, a movimentação de outubro de 2008 foi de cerca de 40 mil TEUs, em dezembro de 2008 foi reduzida a cerca de um décimo disso, aproximadamente 4000 TEUs.

No ano seguinte, o terminal enfrentou um incêndio em um dos terminais frigoríficos que diminuiu a movimentação do terminal em cerca de 40% e gerou um prejuízo de cerca de 25,5 milhões de reais (NSC, 2009). Em 2011, SC foi novamente atingida por enchentes. Entretanto, dessa vez, nenhum dos terminais do complexo portuário (Itajaí e Navegantes) foi afetado (ALÉCIO, 2011).

No ano de 2013, foi a vez do terminal de Itapoá interromper suas operações por um dia. Um incêndio em um terminal de fertilizantes em São Francisco do Sul (SFS), que fica no lado oposto ao porto Itapoá na Baía da Babitonga, fez com que a SFS fosse evacuada pela toxicidade da fumaça (ND JOINVILLE, 2013).

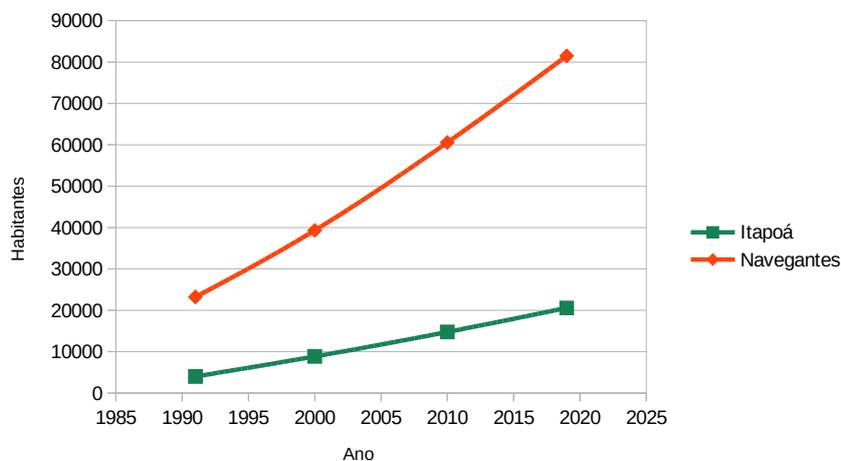
Nos anos de 2017 e 2018, ambos os terminais foram impactados por greves dos caminhoneiros. A primeira greve, em 2017, restrita às cidades portuárias do estado, terminou depois de aproximadamente 1 mês de negociação. Em 2018, a paralisação foi em âmbito nacional, gerando inclusive falta de suprimentos básicos ao longo do país. Observa-se que a falta de investimentos em intermodalidade, por parte do estado, contribui fortemente para o impacto desse tipo de situação nas operações portuárias.

Analisando-se os prejuízos aos portos, somente no complexo portuário do Vale do Itajaí, as exportações de carnes tanto bovina quanto suína, diminuíram em cerca de 50% (NSC, 2018). Quanto ao norte do estado, onde o município de Itapoá se localiza, que diariamente movimentava cerca de 1000 caminhões, teve esse valor reduzido a zero e, conseqüentemente, nenhuma mercadoria entrava e nem saía do terminal. Ainda assim, a agenda de navios e operação dentro do terminal continuaram a ocorrer sem interrupções.

4. RELAÇÕES E PERSPECTIVAS ENTRE OS TERMINAIS PORTUÁRIOS

É notório que a implantação dos terminais portuários contribuiu com o crescimento de ambos os municípios. Tanto Itapoá quanto Navegantes cresceram e seguem prosperando juntamente com os portos que nelas operam. Em termos populacionais e econômicos, verificou-se crescimento considerável. Apesar de possuírem números diferentes entre si, tanto em renda quanto em suas respectivas populações, o crescimento desses aspectos em ambos os municípios seguem um padrão, conforme mostra a figura 12. Em termos de IDH, os dois municípios apresentam índices altos e mantêm um padrão de crescimento, conforme evidenciado na figura 13.

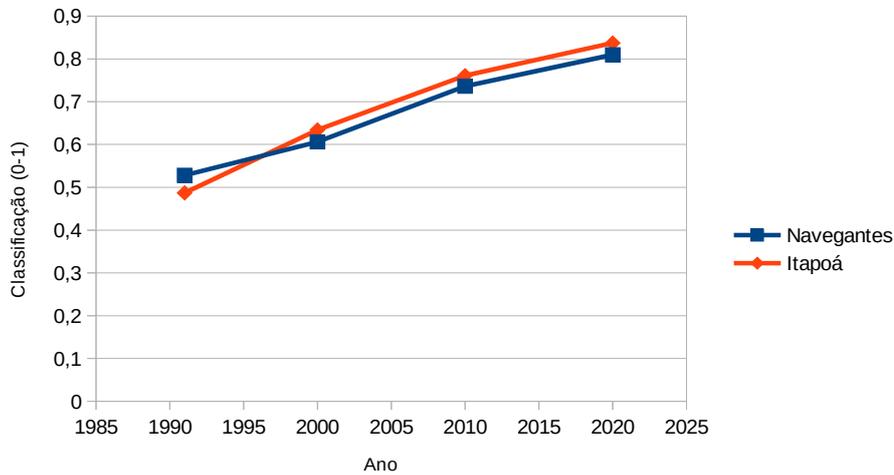
Figura 12 – Comparativo do crescimento populacional



Fonte: IBGE (2020).

De acordo com Allog International Transport (2019), a Portonave representa 5,3% da receita da cidade de Navegantes. Em Itapoá, anualmente, são repassados ao município em imposto sobre serviço (ISS), R\$ 10 milhões de reais. Diante dos dados apresentados anteriormente, percebe-se que o crescimento foi em série. Em ambos os municípios diversas empresas foram criadas, gerando assim mais empregos e um aumento da urbanização local.

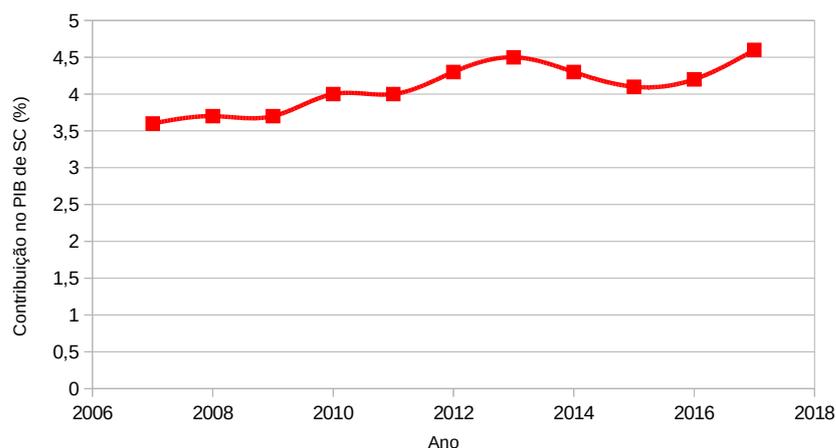
Figura 13– Comparativo da série histórica de IDH



Fonte: IBGE (2020).

No âmbito estadual, Santa Catarina, conforme exposto na figura 3, apresentou crescimento no PIB em um período de dez anos. Analisando-se a participação de cada setor da economia no estado, verifica-se um padrão semelhante à participação do setor de transportes, armazenagem e correio, área que engloba as operações do transporte aquaviário no estado. Nota-se na figura 14, que esse percentual foi considerado apenas no período dos portos em atividade e oscila entre 3,7% e 4,6%.

Figura 14 – Participação do setor de transportes no PIB de SC



Fonte: FIESC (2017)

O histórico de situações atípicas de ambos os terminais também não é nulo. O porto de Itapoá, severamente impactado pela paralisação dos caminhoneiros, que durou 10 dias em 2018, ainda conseguiu movimentar quase 7% a mais que o ano anterior, 2017. Além disso, mesmo após enchentes, incêndios e greves, os dois portos conseguiram crescer e se estabelecer entre os 5 maiores movimentadores de carga containerizada do país.

4.1 Perspectivas em tempos de pandemia

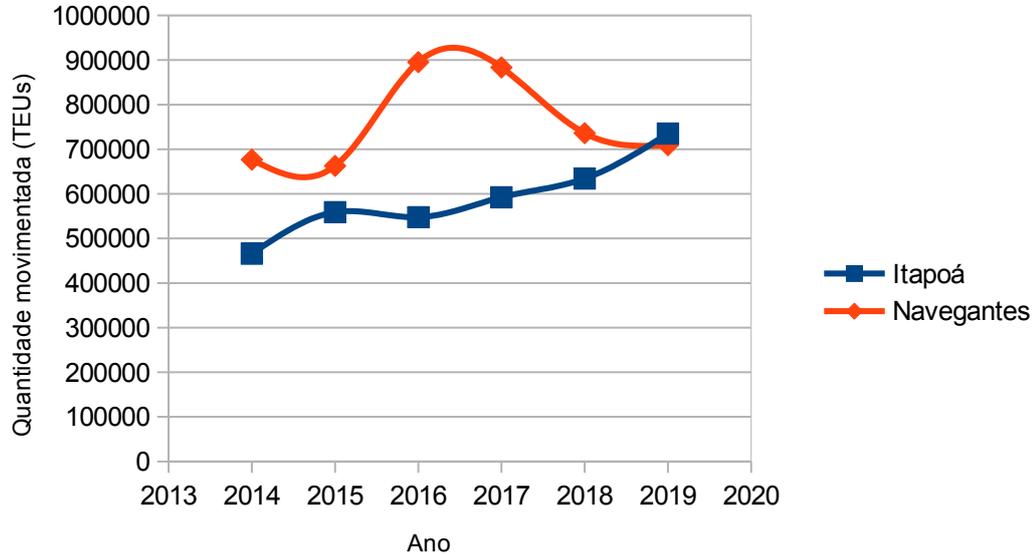
O ano de 2019 foi marcado pelo crescente desempenho dos portos catarinenses, em especial dos Portos de Itapoá e Navegantes, que se consolidaram entre os cinco maiores terminais de contêineres do país (ANTAQ, 2020). Apesar das altas expectativas para o ano de 2020, o ano têm sido um dos mais desafiadores em termos avanço da economia mundial. Em dezembro de 2019, os primeiros casos de Sars-CoV-2 foram notificados e em março de 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS), classificou o estado de contaminação da doença como pandemia, devido a sua rápida disseminação.

Notavelmente, os impactos econômicos não ficaram restritos a apenas um país. Em nível global, o chamado coronavírus foi a razão para fechamento de fronteiras aéreas e terrestres, além de impor grandes e severas restrições às marítimas. Na contramão do cenário mundial, os portos de Santa Catarina, seguem crescendo em relação ao ano anterior, de acordo com a ANTAQ (2020) e a FIESC (2020). Enquanto a indústria sofreu um forte impacto com os decretos de quarentena e lockdown, o setor primário da economia ganhou força e a porcentagem de exportação desses produtos cresceu, em relação ao ano anterior, de acordo com a FIESC (2020). Como exemplo, comparando-se os dados de 2020 com os do mesmo período de 2019, a exportação de carne suína aumentou em cerca de 60%.

Em termos de movimentação de contêineres, segundo a ANTAQ (2020), entre o período de janeiro a julho, ambos os terminais movimentaram cerca 5% a mais de toneladas do que o mesmo período do ano anterior, tendo como maiores clientes a China e os Estados Unidos. Em termos de quantidade de contêineres movimentados, o cenário é diferente. O porto de Itapoá mostra estabilidade e o porto de Navegantes um crescimento de 6,74% em relação ao mesmo período do ano anterior (janeiro – julho de 2019). Analisando-se por tipo de porto, privado ou público, os portos privados brasileiros tiveram um crescimento de 8,52% na movimentação de contêineres em tonelada. Em quantidade de TEUs, esses números sobem para cerca de 10% para os portos privados (ANTAQ, 2020).

Os custos logísticos (CL) do estado não são favoráveis. Segundo a FIESC (2014), dentre os custos logísticos das empresas, 49% dos valores pagos são relacionados a transportes. Em média, cerca de 11% do faturamento total das indústrias brasileiras, é destinado para cobrir os custos de transporte e armazenagem. Em Santa Catarina essa média de custos é ainda maior, 14% enquanto a internacional, não passa de 9%. Analisando-se uma realidade não pandêmica, projetos relacionando o transporte ferroviário com o aquaviário entravam aos poucos nos programas de obras do estado. Entretanto, apesar dos elevados CL do estado e a falta de projetos destinados a reduzir esses custos, observa-se na figura 15 que ambos os portos experimentaram fases de crescimento, apenas alterando entre si a liderança no ranking de movimentação de contêineres do estado.

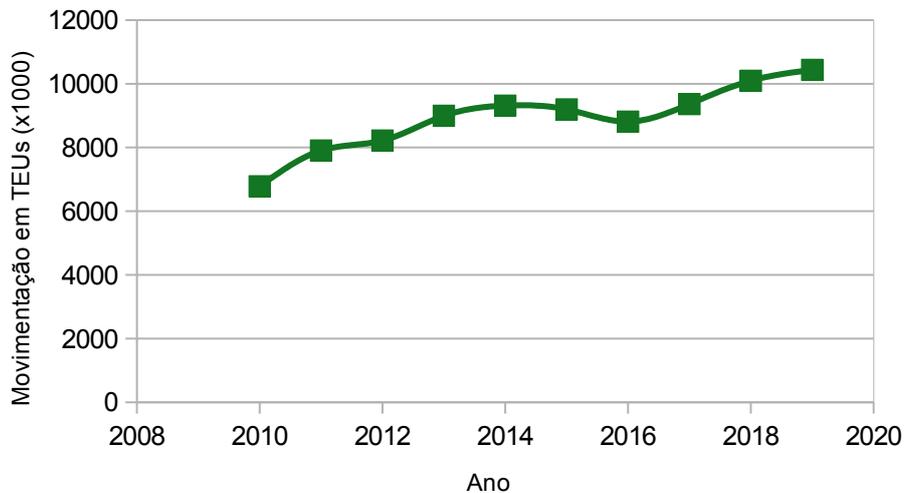
Figura 15 – Comparativo de movimentação de TEUs no período de (2014-2019)



Fonte: ANTAQ (2020)

Tal crescimento não fica restrito apenas a Santa Catarina, ao analisar a movimentação de cargas containerizadas do Brasil, nota-se que o cenário e suas condições são otimistas. Na figura 16 observa-se que, apesar das dificuldades financeiras e políticas enfrentadas pelo país, o crescimento subsequente foi ainda maior do que o ritmo anterior, consequência das medidas tomadas pelas entidades governamentais e da relação porto-estado. Ou seja, na última crise enfrentada, os impactos no setor portuário duraram menos de 3 anos (ANTAQ, 2020).

Figura 16 – Série história da movimentação total de carga containerizada no Brasil



Fonte: ANTAQ (2020)

Em nível nacional, a relação porto-estado é muito ampla. Tendo como objetivo atrair mais investimentos para o setor em tempos pandêmicos, mudanças na Lei dos Portos foram sancionadas em agosto de 2020. As modificações incluem a dispensa de licitações quando há apenas um interessado na área, a diminuição da burocracia contratual e, a consolidação da atividade portuária como essencial (BRASIL, 2020).

Em nível estadual e municipal, essas relações porto-estado são mais restritas e podem ditar como o município irá enfrentar períodos de crises econômicas e outras mais. Ambos os terminais possuem relações concomitantes com Santa Catarina e seus municípios, além de seguirem buscando e investindo em constantes melhorias na infraestrutura local para garantir melhor qualidade de vida para os habitantes das regiões em que são instalados. No período de pandemia, ambos os terminais realizaram investimentos no setor de saúde tanto do porto quanto do município e região.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Um investimento de grande porte em cidades pequenas é altamente significativo, ele impacta diretamente nas realidades ambientais, econômicas e sociais. O estabelecimento de relações concomitantes faz com que a população local abrace o empreendimento e não só deseje como se empenhe para que o mesmo cresça e ali permaneça. Os capítulos destinados a apresentação dos municípios de Itapoá e Navegantes possuem como objetivo apresentar um panorama dos impactos visíveis do terminal em cada município e de que maneira ambas as cidades incorporaram seus portos a suas rotinas. Dessa forma, possibilita-se que se estabeleçam perspectivas futuras.

O referencial teórico utilizado como base para esse trabalho foi fundamental para compreender como essas relações se estabelecem, além de como esses impactos ambientais, econômicos e sociais se desenvolvem. Entretanto, os tempos incertos, como esse, consequência da pandemia da Sars-Cov-2 trazem reflexões e reformulações de políticas internas e externas, do âmbito federal ao âmbito municipal, fazem com que a importância dessas relações seja evidenciada. Observou-se que ambos os terminais se envolveram com o município com o objetivo de combater a Covid-19, fazendo investimentos em hospitais e unidades de pronto-atendimento (UPAs) da região, além de focar na saúde de seus funcionários.

A matriz interna de transportes brasileira é majoritariamente rodoviária, o transporte aquaviário aparece apenas na terceira colocação, ainda atrás do modal ferroviário. Essa realidade do país faz com que estados e municípios se aliem aos grandes empreendimentos com objetivo de facilitar sua permanência e atuação. Como por exemplo, cita-se o caso de Itapoá, rodovias privadas foram projetadas e construídas, em parceria com o terminal mas sob responsabilidade do estado, para facilitar o acesso ao terminal e não obstruir a pequena cidade com grandes caminhões.

Outro ponto importante a ser mencionado é que Santa Catarina possui custos logísticos muito altos e investimentos em transportes muito baixos e praticamente constantes, ficando assim, reféns de iniciativas e parcerias privadas. A intermodalidade também é um problema no estado, ainda que seja referência no setor portuário, segue o padrão brasileiro e os

investimentos se concentram no modal rodoviário. Existem projetos destinados a ampliar a intermodalidade entre os modais aquaviário e ferroviário, entretanto, sem prazos de implantação e conclusão.

O Brasil tem tido uma maior abertura às cargas containerizadas, ainda que sendo um país que exporta em sua grande maioria grãos. E isso é evidente ao se analisar cada gráfico e política das últimas adaptações nas Leis dos Portos. Santa Catarina segue esse padrão e essa foi a razão para escolher esse tema, entender o constante crescimento do setor portuário privado do estado.

São diversas as possibilidades de estudos a partir dessa pesquisa. Focando-se no âmbito nacional, compreender o impacto dos custos logísticos, a importância da intermodalidade e gerar possibilidades simuláveis de como isso poderia ocorrer são apenas algumas das sugestões de pesquisa. Com relação ao âmbito global, compreender os impactos aos terminais portuários que as pandemias ou outras variáveis inesperadas, podem ter em todos os níveis sociais, econômicos, ambientais e políticos, já possuindo mais estudos e análises relativos às consequências da Sars-CoV-2.

6. REFERÊNCIAS

ALÉCIO, Fernando. **Itajaí tem mais da metade de sua área coberta pelas águas**. 2011. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/brasil/itajai-tem-mais-da-metade-de-sua-area-coberta-pelas-aguas/>. Acesso em: 08 out. 2020.

ALLOG INTERNATIONAL TRANSPORT. **Portonave: o primeiro terminal privado de contêineres do Brasil**. 2019. Disponível em: <https://www.allog.com.br/blog/portonave-o-primeiro-terminal-privado-de-containers-do-brasil/>. Itajaí, SC. Acesso em: 22 jul. 2020

ANDRADE, D. C. **Fatores condicionantes do crescimento econômico de longo prazo na China: aspectos teóricos e investigação empírica**. Dissertação (Mestrado)–IE-UFU Uberlândia, MG, fev. 2006

BICHOU, K. **Port operations, planning and logistics**. Informa Law, 2009.

BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. (Org.). **Anuários Estatísticos 2018**. 2019. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/Anuario/>>. Acesso em: 28 dez. 2019.

BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. (Org.). **Anuários Estatísticos 2019**. 2020. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/Anuario/>>. Acesso em: 20 ago. 2020.

BRASIL. MINISTÉRIO DE INFRAESTRUTURA. **Histórico - Sistema Portuário Brasileiro**. 2015. Disponível em: <<http://twixar.me/qM5T>> Acesso em: 14 jan. 2020.

BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Mudanças na Lei dos Portos trarão mais dinamismo e competitividade ao setor**. 2020. Disponível em:

<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2020/agosto/mudancas-na-lei-dos-portos-trarao-mais-dinamismo-e-competitividade-ao-setor>. Acesso em: 20 set. 2020.

BURNS, M. G. **Port management and operations**. CRC press, 2014.

CBIE. **Como é feito o Transporte de Cargas no Brasil?** Disponível em: <https://cbie.com.br/artigos/como-e-feito-o-transporte-de-cargas-no-brasil/>. Acesso em: 14 jun. 2020.

CORDEIRO, F. N.; LUNA, M. M. M.; CASTRO JUNIOR, O. A.; **As diferentes perspectivas de análise da relação porto-cidade: uma revisão da literatura**. In: ANAIS DO V CONGRESSO INTERNACIONAL DE DESEMPENHO PORTUÁRIO, 2018, Florianópolis. Anais eletrônicos... Campinas, Galoá, 2018. Disponível em: <<https://proceedings.science/cidesport/cidesport-2018/papers/as-diferentes-perspectivas-de-analise-da-relacao-porto-cidade--uma-revisao-da-literatura->> Acesso em: 06 dez. 2020.

DE ARAÚJO JR, J. T. **A economia política da reforma comercial: o papel dos portos**. Textos Cindes, n. 43, p. 169-189, 2017.

DE OLIVEIRA, L. R.; PEREIRA, S. V.; FILHO, J. D.V. **Relação porto/cidade: O caso do Porto do Recife, Pernambuco - Brasil**. 2017.

Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina. **Santa Catarina em Dados/ Observatório da Indústria Catarinense**. Florianópolis: FIESC, 2017.

Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina. **Observatório da Indústria Catarinense**. Florianópolis: FIESC, 2020.

Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina. **Programa catarinense de Logística empresarial (PROCALOG) - Custos Logísticos na Indústria Catarinense – Relatório Final**. Florianópolis: FIESC, 2014.

FLORENTINO, M. S. **Gestão de custo no transporte marítimo de cargas no Brasil**. Unpublished Master thesis, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brazil, 2010.

GALVÃO, C. B et al. **Os portos marítimos na mundialização do capital**. In: Mestrado em Economia Política. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo São Paulo, 2009.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **IBGE Cidades - Panorama dos Municípios de Itapoá e Navegantes**. 2020. Brasil. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc>>. Acesso em: 26 jan. 2020.

ITAPOÁ. Prefeitura de Itapoá. Prefeitura Municipal de Itapoá. **Aspectos Econômicos do Município de Itapoá. 2014.** Disponível em: <<http://twixar.me/yWpT>>. Acesso em: 26 jan. 2020.

KUME, Honório; PIANI, Guida; SOUZA, Carlos Frederico. **A política brasileira de importação no período 1987-98: descrição e avaliação.** Rio de Janeiro. IPEA. 2002

LIZOTE, S. A. ; BIDINHA, E. R. **Guerra Fiscal dos Portos: um Estudo sobre o Impacto da Unificação do Icms Interestadual em 4% para Produtos Importados no Estado de Santa Catarina.** Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia, 2012.

LLOVERA, J.A. SILVA, G. COCCO, G. **Por um desenvolvimento sustentável da cidade portuária. Cidades e Portos—os espaços da globalização.** Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

LLOYD’S LIST. **One hundred ports 2019.** 2019. Disponível em: <<http://twixar.me/MCST>>. Inglaterra. Acesso em: 14 jan. 2020.

MAGALHAES, P. S. B. **Transporte Marítimo: Cargas, Navios, Portos e Terminais.** Aduaneiras, 2011. 240p.

MONIÉ, F. **Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade/porto no Brasil** In: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.): Geografia dos transportes, circulação e logística no Brasil. São Paulo: Outras Expressões, Col. “geografia em movimento”, p. 299-330. 2011.

MORAES, I. R. **Cidades portuárias sustentáveis : integração porto/cidade veículo para sustentabilidade.** 2008. 141 f. Dissertação (Mestrado em Direito Internacional e Direito Ambiental) - Universidade Católica de Santos, Santos, 2008

JOINVILLE, Redação Nd (ed). **Porto de Itapoá suspende atividades por causa de incêndio em São Francisco do Sul.** 2013. Disponível em: <https://ndmais.com.br/noticias/porto-de-itapoa-suspende-atividades-por-causa-de-incendio-em-sao-francisco-do-sul/>. Acesso em: 08 out. 2020.

NOVAES, A. G. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação.** Rio de Janeiro: Campus, 2003.

NSC, Redação (ed.). **Prejuízo com incêndio em terminal frigorífico no Porto de Navegantes pode alcançar US\$ 15 milhões.** 2009. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/prejuizo-com-incendio-em-terminal-frigorifico-no-porto-de-navegantes-pode-alcancar-us-15>. Acesso em: 08 out. 2020.

NSC, Redação (ed). **Portos de Itajaí e Navegantes buscam alternativas para dificuldades com greve dos caminhoneiros e embargos.** 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2018/07/19/portos-de-itajai-e-navegantes-buscam-alternativas-para-dificuldades-com-greve-dos-caminhoneiros-e-embargos.ghtml>. Acesso em: 08 out. 2020.

ORGIS, Guido. **Porto de Navegantes revê projetos após enchente.** 2009. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/economia/porto-de-navegantes-reve-projetos-apos-enchente-bhhqkfi82i3xx8xg49b3fk172/>. Acesso em: 08 out. 2020.

ORNELAS, R. S. **Relação porto/cidade: o caso de Santos.** 2008. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (PNUD). **Desenvolvimento humano e IDH.** 2020. Disponível em: <https://www.br.undp.org>. Acesso em: 20 jul. 2020.

PORTO ITAPOÁ. **Linha do tempo.** Brasil. 2011. Disponível em: <http://www.portoitapoa.com.br/institucional/69>. Acesso em: 26 jan. 2020.

PORTONAVE, S. A.; **PORTONAVE.** 2020. Disponível em: <https://www.portonave.com.br/pt/> Acesso em: 26 jan. 2020.

POVIA, M. **Planejamento Portuário e a Nova Lei dos Portos.** Agência Nacional de Transportes Aquaviários [internet]. Brasília, Brasil; 2015. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/02/Planejamento-portu%C3%A1rio-e-a-nova-lei-dos-portos.pdf> Acesso em: 20 jun. 2020.

ROCHA, C. B. ; MORATO, R. A. **Gestão portuária: análise comparativa entre modelos internacionais e propostas ao modelo atual brasileiro.** VII Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos Regionais e Urbanos (VII Enaber), 2009.

ROCHA, C. F. **O Transporte de Cargas no Brasil e sua Importância para a Economia.** 2015.

SANTA CATARINA. Governo de Santa Catarina. Secretaria de Estado da Fazenda. **Programa Pró Emprego.** Florianópolis. 2007. Disponível em: <https://cutt.ly/xshlYxj> Acesso em: 15 jul. 2020.

SILVA, L. S.; MENEZES, E. M. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação. Manual de orientação.** Florianópolis, 2001. Disponível em:

<<http://cursos.unipampa.edu.br/cursos/ppgcb/files/2011/03/Metodologia-da-Pesquisa-3a-edicao.pdf>> Acesso em: 09 nov. 2020.

STROISCH, Bruna. **Entenda os motivos de Santa Catarina sofrer tanto com tragédias climáticas**. 2020. Disponível em: <https://ndmais.com.br/tempo/entenda-os-motivos-de-santa-catarina-sofrer-tanto-com-tragedias-climaticas/>. Acesso em: 08 out. 2020.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD). **Review of Maritime Transport: 2017**. Geneva: Switzerland, 2017. 114 p. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf> Acesso em: 07 dez. 2019.

VIEIRA, F. V.; VERISSIMO, M. P. **Crescimento econômico em economias emergentes selecionadas: Brasil, Rússia, Índia, China (BRIC) e África do Sul**. *Econ. soc.* [online]. 2009, vol.18, n.3, pp.513-546. ISSN 0104-0618. <<https://doi.org/10.1590/S0104-06182009000300004>>. Acesso em: 2 jun. 2020.

AGRADECIMENTOS

A minha família por todo suporte e força quando eu mais precisei, mas principalmente aos meus pais por me possibilitarem estar onde estou hoje e a minha irmã, por muitas vezes me fazer rir e ficar calma, quando a ansiedade muitas vezes pesava. A minha orientadora, Elisete, pela paciência e cuidado. Aos meus amigos, os que fiz ao longo da faculdade e nos dias de competição, por toda disponibilidade, pelas risadas, companheirismo, por todas as xícaras de cafés compartilhadas no DUNA, pelos abraços quando os resultados nem sempre saíam como o esperado e os códigos não compilavam. Aos Portos de Itapoá e Navegantes pela disponibilidade em contribuir com o trabalho.