

PORTO DE IMBITUBA COMO ELEMENTO RESULTANTE DO COMPLEXO CARBONÍFERO CATARINENSE: GÊNESE, DESENVOLVIMENTO E PANORAMA ATUAL

Fernando Soares de Jesus

Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC
Laboratório de Estudos Urbanos e Regionais (LABEUR/UFSC)
fernandosoaresdejesus16@gmail.com

Edson de Moraes Machado

Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC
Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG/UFSC)
Laboratório de Estudos Urbanos e Regionais (LABEUR/UFSC)
edsonmachado1988@hotmail.com

José Messias Bastos

Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC
Professor Associado do Departamento de Geociências
Laboratório de Estudos Urbanos e Regionais (LABEUR/UFSC)
jbastos57@gmail.com

RESUMO

O porto mudou o modo como a vida social acontecia em Imbituba. Inicialmente, a principal atividade econômica da cidade era a pesca da baleia. Mas, com a ascensão da economia carbonífera de Criciúma, a cidade foi escolhida para receber um moderno porto para movimentação especializada de produtos, o que suscitou no desaparecimento das antigas formas de organização social. O propósito deste artigo, assim, é compreender o desenvolvimento do porto e de sua hinterlândia próxima, considerando a variação de seu grau de dependência com a economia do carvão, além de entender o atual momento do porto e como ele foi influenciado pela diversificação produtiva no sul de Santa Catarina. Com referencial teórico, este artigo utilizou a categoria de formação sócio-espacial, de Milton Santos, a perspectiva de pequena produção mercantil, de Armen Mamigonian, e as ideias de combinações de André Cholley. Como resultado, um diagnóstico foi feito sobre a influência da instalação do "porto do carvão" em Imbituba, vetor de atração do aparato logístico da atividade em Imbituba e região limítrofe, bem como da sua reestruturação frente ao desmonte da economia carbonífera.

Palavras-chave: Porto. Imbituba. Formação Sócio-Espacial.

PORT OF IMBITUBA AS AN ELEMENT RESULTING FROM THE CATARINIAN CARBONIFEROUS COMPLEX: GENESIS, DEVELOPMENT AND CURRENT PANORAMA

ABSTRACT

The Port changed the way as the social life happened in Imbituba. Initially, the main economic activity of city was the whaling. But with the ascension of the carboniferous economic from Criciúma, the city was chosen for host a modern port for specialized movement of products, which caused the disappearance of the old forms of social organization. Thus, the proposal of article is understanding the development of Port and its nearby hinterland, considering the variation of its degree of dependence with the coal economy, besides understand the current moment of port and how it was influenced by the productive diversification in south of Santa Catarina. As a theoretical reference, this article used the category of Milton Santos' socio-spatial formation, the perspective of Armen Mamigonian's small mercantile production and the idea of André Cholley's geographical combination. As result, a diagnosis was made about influence of the installation of the "coal port" in Imbituba, vector of attraction of the logistic apparatus of the activity on Imbituba and bordering region, as well as its restructuring in view of the dismantling of the coal economy.

Keywords: Port. Imbituba. Socio-Spatial Formation.

INTRODUÇÃO

Os portos são fenômenos eminentemente geográficos, com a particularidade de serem fenômenos complexos; isto é, combinações, para usar a expressão Cholley (1941), tal como descreve Mamigonian (2013). A ideia de combinações é baseada na perspectiva de um enfoque multidisciplinar, sem se desligar de sua trajetória histórica e sua trajetória espacial. Cholley (1964, p. 140) define que “as combinações de caráter geográfico respondem, a medida bem determinadas, com relação ao espaço e o tempo: é este um duplo caráter que garante sua originalidade”. Isto significa que o espaço geográfico e o tempo histórico são os pontos de partida de onde se pode chegar a uma melhor compreensão da realidade num determinado espaço. A cada fase de ocupação da sociedade humana, o espaço natural é modificado de uma forma mais profunda. A noção de formação, de processo, se impõe, pois como uma maneira de se estudar os aspectos sociais e econômicos estabelecidos num determinado espaço ao longo da história. As sobreposições das diferentes formações sociais resultam em combinações de diferentes fases de desenvolvimento econômico, social e geográfico. A cada fase de ocupação desse território, nascem novas forças que entrarão em ajustes ou conflitos com as estabelecidas anteriormente. Assim, para entendermos as formas do presente, é necessário retornarmos aos processos do passado. Destaca-se que, conforme Santos (1985, p.50), a compreensão da organização espacial de um lugar e de sua evolução depende diretamente do entendimento do processo dialético entre suas formas, estruturas e funções no decorrer da História.

O método dialético exige que se examinem os fenômenos, que neste artigo é o Porto de Imbituba, não só do ponto de vista de suas relações mútuas e de seu mútuo condicionamento, mas também do ponto de vista de seu movimento, de suas transformações e de seu desenvolvimento, do seu nascimento e de sua morte. Assim, o objeto da pesquisa será explicar a realidade, ou seja, o concreto, tendo esta característica de ser totalizador, procurou-se analisar a totalidade dessa temática. Por, como dito, os portos, incluindo o de Imbituba, serem fenômenos geográficos complexos, a totalidade da questão é algo muito amplo, ou composto por um conjunto de “combinações” muito diversificado. Assim, utilizou-se a faculdade de abstrair, iniciando a pesquisa pelo estudo das categorias mais simples, ou seja, a gênese, o ponto de partida do Porto de Imbituba e seu papel no desenvolvimento de um dos primeiros núcleos populacionais catarinenses, até sua efetiva ocupação por novos imigrantes europeus e sua inserção na economia nacional e, posteriormente, internacional, com o conseqüentemente desenrolar de sua formação sócio-espacial. Isto significa dizer que, para identificar no Porto de Imbituba o conjunto de forças necessárias para as mudanças socioespaciais desencadeadas por ele sobre o município onde está situado, se faz necessário compreender antes as sucessões de combinações que o caracterizaram inicialmente.

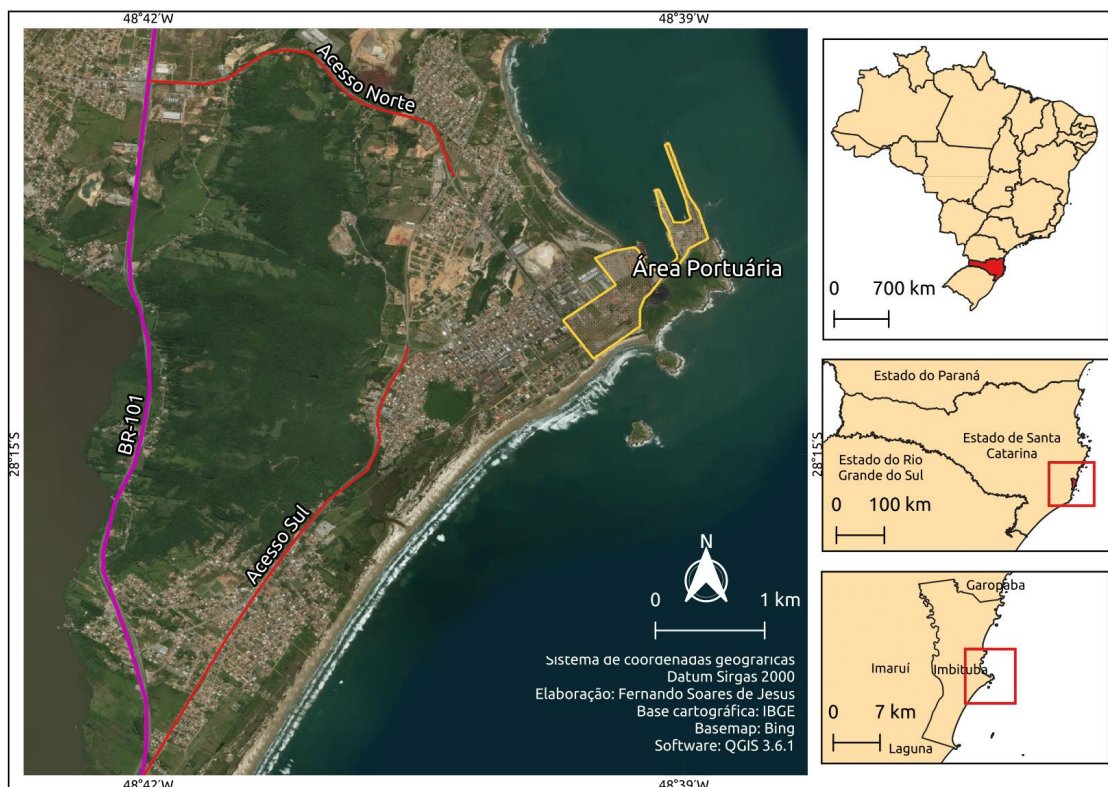
A localização geográfica do município de Imbituba e, conseqüentemente, do porto, é elemento importante no entendimento de sua gênese e desenvolvimento. O Porto de Imbituba foi edificado nas proximidades do sítio urbano da cidade, localizada no litoral sul de Santa Catarina, há cerca de 90 km da capital estadual, Florianópolis, e 120 km da capital regional, Criciúma, conforme Figura 1. Esta quase equidistância a dois importantes polos do estado – ligados a processos econômicos distintos, um relacionado ao litoral e à economia açoriana, outro à dinâmica econômica do carvão em Criciúma - é ponto-chave no entendimento da dinâmica do porto e da cidade que o abriga.

Deste modo, neste trabalho, retornaremos inicialmente a dois períodos da colonização que foram importantes para a produção do espaço Imbitubense: o açoriano, com a constituição de suas relações pré-capitalistas de produção, característico de toda a costa Catarinense, e o Italiano, pertinente aos vales do Sul do estado, elemento que proporcionará uma dinâmica econômica em torno do carvão que impactará na cidade. Ambos, de diferentes formas e intensidades, contribuíram para a caracterização do município de Imbituba, Santa Catarina. Tal introdução é necessária para o entendimento dos portos como fenômenos que se interdependem e se condicionam mutuamente, sendo parte de um grande elo logístico regional, nacional e mundial.

No segundo tópico, nos debruçaremos sobre a inter-relação do porto de Imbituba com o desenvolvimento do complexo carbonífero durante o século XX, evidenciando os principais atores deste desenvolvimento e suas repercussões sobre o espaço urbano do município que o abriga. Nesta parte, atenta-se aos processos que culminaram na consolidação do porto de Imbituba como

terminal carbonífero do estado, bem como naqueles que culminaram em sua decadência. Novamente a dialética se faz presente, não considerando os fenômenos como algo quieto e imóvel, parado e imutável, mas como sujeito a perene movimento e a mudança constante, renovando-se e desenvolvendo-se incessantemente, onde há sempre alguma coisa que nasce e se desenvolve, morre e caduca.

Figura 1 – Mapa de localização do Porto de Imbituba.



Fonte – Elaboração própria.

Na terceira e última seção, faremos uma análise do porto nos dias atuais, discutindo suas mutações operacionais em relação aos períodos citados acima, bem como em seu perfil de movimentação. Assim, busca-se formular um diagnóstico histórico-evolutivo do referido porto, compreendendo como sua inserção no espaço e suas futuras alterações impactaram e interagiram com arranjo de formas existentes na cidade de Imbituba.

Tal análise leva em consideração o apontado por Santos (1982) que descreve que, a cada momento histórico, há uma combinação de fatores como: comportamento demográfico, grau de modernização, tipos de atividades e relações que mantêm os grupos sociais envolvidos, tendo-se ainda a criação e a retenção do valor adicionado, a capacidade local para guardar uma maior ou menor parcela da mais-valia gerada, o grau de redistribuição da renda entre os produtores, os efeitos diretos e indiretos da modernização sobre a política, a sociedade, a cultura e a ideologia (SANTOS, 1982,p.38). Considerando o conceito de formação sócio-espacial, esta fornece aos estudos geográficos uma interpretação totalizadora possibilitando um aumento nas formas de análise do objeto de estudo. Tal possibilidade é alcançada, pois o conceito leva em consideração a relação dialética entre elementos naturais e humanos, colocando a relação entre estes elementos em múltiplas escalas (mundial, nacional, regional e local), fornecendo assim subsídios para a

compreensão de que uma determinada realidade tem sua explicação num universo mais amplo (VIEIRA e PEREIRA, 1997, p. 453).

A INSERÇÃO DO PORTO DE IMBITUBA NA FORMAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL DO SUL CATARINENSE

A ocupação do território brasileiro efetivou-se com a implantação do sistema de Capitânicas Hereditárias e doação de sesmarias. Esta política rendeu ao Brasil vastos latifúndios voltados à produção de produtos tropicais para exportação visando abastecer o mercado europeu (PEREIRA, 2011, p.14.). Todavia, as formações sócio-espaciais do Brasil Meridional, em sua maioria, foram assinaladas por características bastante distintas ao restante do país. No Sul, iniciou-se uma colonização desanexada dos anseios agroexportadores, como ocorria com primazia em terras tropicais da Colônia. Sendo esta uma região temperada e não podendo oferecer em grandes quantidades produtos diferentes do que se podia desenvolver na região temperada da Europa, despertou pouco interesse econômico e de exploração. Pereira (2011) comenta que o atraso e a desvinculação do circuito comercial de interesse das áreas temperadas europeias foram decisivos para impor um caráter distinto à formação sócio-espacial do Sul do Brasil

O Sul do Brasil tem sua gênese sócio-espacial intrinsecamente ligada à preocupação de Portugal em fixar as fronteiras meridionais do território colonial, ameaçadas constantemente pela coroa Espanhola. As primeiras providências tomadas pela coroa foi incentivar o avanço de uma parcela dos habitantes da capitania de São Vicente a moverem-se rumo ao sul. A concretização destes incentivos irá dar origem as sesmarias e conseqüentemente às primeiras fazendas de lavouras ao longo do litoral sul do Brasil. Esta primeira etapa da formação do território sulino vai se caracterizar por um povoamento esparsa e de baixa densidade demográfica. É neste contexto que serão fundadas as cidades de São Francisco (1658), Desterro (1673) e Laguna (1676). Percebe-se que as cidades, temporalmente, vão sendo fundadas cada vez mais ao sul, consolidando a expansão portuguesa nesta parte do continente, a tal ponto que em 1680, com a fundação da Colônia do Sacramento na foz do rio Prata e muito além do tratado de Tordesilhas, Portugal alcança seu objetivo final, demarcando território na estratégica região e agravando com isto, as disputas territoriais entre o referido país e a coroa espanhola. Conforme Pereira (2003, p. 103), a ocupação da faixa atlântica meridional brasileira foi um importante passo na conquista das terras além do Tratado de Tordesilhas, oferecendo apoio e municiamento para a posterior ocupação do estuário do Prata.

Todavia, enquanto que, já no final do século XVII, os campos planaltinos do Brasil Meridional já se encontravam interligados à economia do Sudeste Brasileiro, a partir do surgimento da economia do ouro e de sua necessidade de abastecimento por gado (MAMIGONIAN, 1998), a fachada litorânea ainda mantinha povoamento esparsa. A fundação de povoados vicentistas, inseridos em pontos com “vocaçãõ portuária”, não conseguiram criar um surto demográfico no litoral do estado, como pretendido pela Coroa Portuguesa. Piazza e Hübener (1983) contam que este povoamento tão somente conseguiu criar três aglomerados isolados, voltados para sua própria subsistência. Era necessária a criação de mecanismos de fortalecimento da ocupação portuguesa nas terras litorâneas meridionais do território colonial. A colonização açoriana foi uma das opções encontradas.

A instalação destes imigrantes no estado imprimiu características específicas à formação sócio-espacial do litoral Catarinense. Diferentemente do restante do território colonial, onde as relações de produção eram marcadamente escravistas e latifundiária, pautada na monocultura de exportação, no litoral Catarinense desenvolveu-se um sistema de produção familiar e policultor, alicerçado na pequena produção mercantil e na produção de subsistência. Ou seja, ao invés de se dedicar ao trabalho nas grandes plantações, a agricultura de subsistência possibilitava a realização de novas empreitadas, como a pesca e o artesanato. Tal realidade permitiu, ainda que de forma tímida, uma certa diferenciação social entre os imigrantes, especialmente na pesca baleeira (PEREIRA, 2003). Remeiros, timoneiros e arpoadores, nos meses da safra da pesca da baleia, poderiam compor a força de trabalho das grandes manufaturas, acumulando riquezas e se tornando até mesmo senhores de escravos.

Em conjunto com a política de imigração, outros procedimentos foram adotados pela Coroa Portuguesa para fortalecer sua ocupação no Brasil Meridional, muitos deles se atrelaram e se interpenetraram ao modo de vida açoriano. O principal exemplo é a edificação das armações baleeiras. Neu (2003) conta que, a instalação destas armações foi justificada por diversos motivos. Era uma atividade que garantiria lucro para o capital comercial português, auxiliaria no resguardamento do caminho para o ainda disputado estuário da Prata e coadunava com as habilidades dos colonizadores açorianos, muito aptos para as atividades pesqueiras.

A primeira armação a ser construída no estado de Santa Catarina foi a Armação da Piedade, em 1742, localizada atualmente no município de Governador Celso Ramos. Desta, para o norte, foram erguidas outras, entre elas Lagoinha (1772), localizada em Florianópolis, na orla da praia da Armação do Pântano do Sul, Itapocoroia (1778), no município de Penha, e ilha da Graça (1807), localizada próximo ao município de São Francisco do Sul, e para o sul do estado, armações em Garopaba (1795) e Imbituba (1796). Tais armações possibilitaram a integração do litoral Catarinense à economia colonial portuguesa, levando o óleo de baleia a se tornar um importante produto de exportação, sendo utilizado durante o século XVIII, na construção civil e na iluminação pública, entre outras atividades (MAMIGONIAN, 1998).

As armações de Garopaba e Imbituba foram as últimas a serem instaladas, dentro do período que Joaquim Pedro Quintela (1748-1817) deteve o monopólio da pesca da baleia no sul do Brasil. A armação de Imbituba, conforme Ellis (1958), foi menos importante que as outras instaladas no estado, como Garopaba e Itapocoroia. Pereira (2003) identifica uma articulação entre a pequena produção agrícola familiar, praticada pelos açorianos, com a manufatura escravista, efetivada dentro das armações, em prol da inserção do litoral Catarinense na economia do Brasil Colônia, pois, nas relações de produção, era comum o trabalho escravo, especialmente no processo de fabricação do óleo, enquanto a pesca da baleia era feita por homens livres, pagos conforme o número de animais pescados.

O período no qual Quintela deteve o monopólio da pesca da baleia marcou o apogeu das armações baleeiras, assim como decretou também o início de sua decadência. O cenário econômico mundial do início do século XIX não era mais tão favorável quanto o de outrora. Além disso, a pesca da baleia por norte-americanos no Atlântico Sul acabou impondo uma dura concorrência às armações Catarinenses (NEU, 2003 e PIAZZA, 1983), o que trouxe a decadência para a economia do litoral visto que tal atividade consistia em uma das principais no período colonial no Sul do Brasil, frente às áreas mais dinâmicas do interior do estado de Santa Catarina,

Não somente a decadência das armações baleeiras foi determinante para a não impulsão de um capitalismo mais ativo e dinâmico no litoral próximo Catarinense. Diferentemente dos vales do interior do estado, a diferenciação social dentro da pequena produção açoriana, mais fortemente na pesca, não teve forças para resultar no desenvolvimento da figura do industrialista, e ficou congelada em relações pré-capitalistas de produção. Nos séculos XVIII e XIX, houve um empobrecimento progressivo das regiões de colonização açoriana. Para Pereira (2003, p.106), diversos fatores de caráter endógeno e exógeno podem ser relacionados a este processo, entre os quais

[...] cita-se o papel concentrador dos comerciantes e aristocratizante dos capitais mercantis; o artesanato açoriano que com sua excessiva diversificação não permitia a especialização do artesão num único ofício e, conseqüentemente, não possuía o vigor indispensável para dar o impulso necessário ao surgimento de unidades industriais, tal como aconteceu nas colônias de imigração. Há que se lembrar também dos elementos característicos da formação sócio-espacial açoriana próprios de relações pré-capitalistas: a fragmentação excessiva dos pequenos lotes por herança, a redução da mão-de-obra produtiva provocada pelo recrutamento dos açorianos para as milícias, o esgotamento do solo arenoso, bem como o espírito de camaradagem existente entre agricultores, pescadores e artesãos, mentalidade tipicamente pré-capitalista (PEREIRA, 2003, p.106).

Logo, nota-se que as cidades Catarinenses que, marcadamente, tiveram este tipo de colonização, *mutatis mutandis*, permaneceram em uma estagnação econômica, sem grande desenvolvimento industrial ou mesmo demográfico, com a permanência de relações pré-capitalistas de produção.

Enquanto os núcleos de povoamento açorianos passavam por um período de decadência econômica no litoral Catarinense, o Brasil Imperial, em meados da segunda metade do século XIX, lançava as bases para um novo projeto de colonização em grande escala do território nacional. Tratava-se da colonização pelo elemento italiano, alemão e, em menor número, eslavos, japoneses, poloneses, entre outros.

O município de Imbituba, notavelmente, se formou sobre tais bases. Contudo, de forma singular, uma série de agentes de caráter exógenos proporcionaram ao município uma certa vitalidade econômica bastante precoce, intimamente atrelada à origem de seu Porto Organizado. Diante de tal conjuntura, se justifica uma análise do desenvolvimento das relações capitalistas introduzidas pelos novos imigrantes, em sua maioria italianos, que acabaram por colonizar os vales do Sul do estado de Santa Catarina, incluindo Imbituba, bem como do estabelecimento do novo dinamismo econômico da referida região a partir da exploração da atividade carbonífera.

A partir da segunda metade do século XIX outro tipo de formação sócio-espacial desenvolvida no sul do estado pelos imigrantes italianos, embasada não apenas na agricultura de subsistências, mas na pequena produção mercantil, impactaria no rearranjo das combinações iniciais moldadas pelos açorianos e seus descendentes no que atualmente é o município de Imbituba. Tal rearranjo é colocado em estado de iminência pela instalação em Imbituba de formas espaciais típicas do então dinamismo econômico infante do sul de Santa Catarina, notoriamente causados pela implementação do Porto de Imbituba e da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina (EFDTC), construída entre 1880 e 1884, cujo trajeto encerra-se no referido Porto. Ambos empreendimentos ligados aos processos econômicos do carvão. As novas levas de imigrantes europeus, ao desembarcarem no Sul de Santa Catarina, tendo acesso a pequenos lotes de terras, passaram a cultivar variados produtos, entre eles o feijão, a batata-doce, o milho, a videira e o bicho-da-seda (PIAZZA e HÜBENER, 1983, p. 80). Porém, os colonos não se limitavam a produção agrícola, desenvolvendo também atividades manufatureiras, indo ao encontro do que descreve Marx (1980) sobre a colonização da América.

Nenhuma parte da população da América é exclusivamente agrícola [...]. Americanos livres que cultivam diretamente a terra exercem, ao mesmo tempo, muitas outras ocupações. Parte dos imóveis e instrumentos que utilizavam é feita por eles mesmos. Frequentemente, constroem as próprias casas e levam ao mercado, qualquer que seja a distância, o produto de sua indústria. São fiandeiros e tecelões, fabricam sabão e velas, sapatos e roupas para o próprio uso. Na América, a agricultura constitui muitas vezes negócio secundário de um ferreiro, de um moleiro ou de um vendedor (MARX, 1980, p.888).

Aos poucos, assim, iam se desenvolvendo, dentro dos núcleos de colonização, forças que tenderiam, diferentemente do que ocorreu com a colonização açoriana, à formação de um crescimento endógeno, levando ao enriquecimento de parcelas da população, em detrimento de outras. Este processo embasa-se no fato de que, nas colônias, “o regime capitalista esbarra no obstáculo do produtor, que, possuindo suas próprias condições de trabalho, enriquece com o seu trabalho a si mesmo, e não ao capitalista” (MARX, 1980, p. 884).

Nasciam nas regiões do Sul do estado de Santa Catarina, relações capitalistas de produção, que culminariam, da mesma forma que Armen Mamigonian (1966) analisou na Colônia Blumenau, no estabelecimento de um sistema colônia-venda. Aos poucos, este capital era aplicado em pequenos empreendimentos comerciais e manufatureiros, que propiciariam a acumulação pulverizada dentro da sociedade colonial e, conseqüentemente, uma diferenciação social.

Assim, nota-se que a forma como se desenvolveu essa nova colonização e os posteriores processos econômicos no Sul Catarinense, desencadearam um dinamismo econômico pautado em iniciativas locais. Porém, em um segundo momento, outro elemento foi fundamental para a no processo da formação sócio-espacial desta região: a atividade extrativista carbonífera. Trabalhando

tanto na constituição de outra diferenciação social, quanto no desenvolvimento econômico (fundado sobre interesses externos), as atividades carboníferas dariam origem ao Porto Organizado de Imbituba, reintroduzindo o município que o abriga no contexto nacional. É neste contexto que Imbituba, até então habitada por imigrantes açorianos, com suas formas próprias de organização, se tornou palco contraditório de agentes externos, os quais marcaram a história da cidade.

O PORTO DE IMBITUBA COMO ELEMENTO DO COMPLEXO CARBONÍFERO CATARINENSE

É imensurável a importância que a atividade carbonífera teve para o desenvolvimento do Sul de Santa Catarina, contexto o qual se insere a cidade de Imbituba. Se a colonização delegou caracteres importantes para um capitalismo ativo, o carvão foi o elemento material que o impulsionou. Foi este dinamismo perpetuado pela atividade carbonífera que deu origem ao Porto de Imbituba, e resgatou, em partes, o município da crise desencadeada pela decadência das armações. A inserção dessa cidade litorânea na dinâmica econômica do carvão ocorreu pela necessidade de existência de um escoadouro para o referido produto. O início da exploração do carvão em Santa Catarina esbarrava, todavia, ainda em um problema logístico: a distância das minas a um escoadouro e a inexistência de uma via de ligação até ele. As primeiras iniciativas no sentido de resolver este problema partiram de Visconde de Barbacena que, no ano de 1861, conseguiu o direito de lavrar as minas de carvão na região de Laguna, além de ficar autorizado a construir uma ferrovia. Como o Porto de Laguna embora mais próximo das minas de carvão não oferecia condições para o transporte de peças para a construção da ferrovia, Barbacena passou a investir na enseada em Imbituba, distante a aproximadamente 40 quilômetros de Laguna e onde já existia uma armação baleeira. Rapidamente, a ideia da aparelhagem da enseada Imbitubense foi aceita pelo capital privado inglês. Por fim, em 1880, tinham início as obras da EFDTC, partindo de Imbituba até a região das minas, atual município de Lauro Mulher, com um ramal até Laguna (GOULARTI FILHO, 2013, p. 82).

Este cenário promissor passou por mudanças com a constatação da pouca qualidade do carvão Catarinense. Conforme Bossle (1979), o carvão do sul do estado apresentava elevado nível de rejeito piritoso. Sua concorrência com o carvão *Cardiff* inglês só se fazia possível com o emprego de beneficiamento através de uma mão-de-obra especializada e de instalações modernas. Existia uma insatisfação dos capitalistas ingleses com a incapacidade dos escoadouros disponíveis para a exportação do carvão, tanto Imbituba, onde pouco era o interesse pela construção de um quebra-mar necessário para as operações, quanto Laguna. Estes fatores decretaram a perda de interesse do capital inglês sobre as minas de carvão Catarinenses, levando, inclusive, à falência da empresa mineradora criada por Barbacena. Neste contexto, o Porto de Imbituba, apoiado por investidores ingleses, se viu ignorado dentro de um cenário de apoio governamental ao porto rival (Laguna). Visconde de Barbacena, vendo a liquidação de seu patrimônio, passa para a firma da família Lage todas as suas terras na enseada de Imbituba e na região das minas (BOSSLE, 1979, p. 31).

Sem a influência inglesa e de Barbacena, o Porto de Imbituba conheceria um novo período de decadência, evidenciado por um relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, datado do ano de 1890, que recomendou, entre outras coisas, o abandono “por inoportuna e prejudicial ao interesse público, toda e qualquer tentativa, por parte do Estado, de melhoramento da enseada de Imbituba”, complementando ainda que deveria ser “realizado melhoramento do porto e barra de Laguna, de acordo com o projeto apresentado, pelo meio que o governo julgar mais acertado”. Nota-se, assim, uma subserviência por parte do Governo aos interesses das elites locais Lagunenses.

O período em que a família Lage passa a explorar o carvão Catarinense e, de certa forma, a trazer o “progresso” para a vila de Imbituba, coincide com o contexto em que se desenvolveu políticas de substituição de importações proporcionada pela fase “b” do terceiro ciclo de Kondratiev (1920-1948), portanto recessiva, da economia mundial. Goularti Filho (2013, p. 86) conta que, neste período, com o advento da guerra, a importação de carvão para o Brasil foi muito prejudicada, obrigando o país a voltar-se para opções nacionais. Foi neste contexto que o carvão Catarinense voltou ao protagonismo econômico brasileiro, com a criação de diversas companhias de exploração.

Neu (2003, p. 42) pontua que os navios da firma Lage & Irmãos ficaram sem combustível (carvão mineral) para realizar o comércio de cabotagem, que na época era a maior fonte de renda da empresa, obrigando o empresário a voltar-se para o carvão do Sul do país (Rio Grande do Sul e Santa Catarina). Compreendendo o Porto de Imbituba com uma peça chave para o complexo carbonífero, o contexto internacional que gerou valorização no preço do carvão sul-catarinense no mercado nacional, estimulou investimentos por parte da firma da família Lage no referido empreendimento.

Em 1919, por meio da permissão de Mello Franco, Ministro da Viação e Obras Públicas, não significando esta autorização uma real resolução do Governo, a firma Lage & Irmãos, com recursos próprios, retomou as obras no Porto de Imbituba (MORAES e GOULARTI FILHO, 2013). Em 1922, era fundada a Companhia Docas de Imbituba (CDI), período em que a área portuária já tinha oito armazéns, ferrarias, oficinas, máquinas e um quebra-mar em construção.

No período de 1918 até 1924, pós-Primeira Guerra e de, como visto, intensa valorização do carvão nacional, o Porto de Imbituba teve um aumento de 40% no fluxo de navios e teve o transporte de carvão multiplicado 24 vezes (GOULARTI FILHO, 2013).

O período de melhoramento do Porto foi bastante marcante para Imbituba. Conforme Fortunato (1989), citado por Moraes e Goularti Filho (2013), foi somente a partir de 1919 que o município começou a ter um crescimento demográfico expressivo, com um aumento substancial da sua mancha urbana. Lage instalou na cidade uma usina termoelétrica, uma vila operária e uma indústria cerâmica. Em 1923, finalmente, Imbituba obtinha sua emancipação político-administrativa do município de Laguna. Nota-se, portanto, que a aparelhagem do Porto trouxe mudanças na dinâmica sócio-espacial de Imbituba. A vila de pescadores, colonizada desde 1720 e voltada para a pesca da baleia, se delineava como cidade central do complexo carbonífero Catarinense. O Porto, *mutatis mutandis*, tornava-se a razão de ser do município. Esta simbiose porto-cidade tipicamente, na história econômica do Brasil, se deu, em primeiro momento, através de uma relação explícita de dependência entre o Porto e a cidade que o abriga. Conforme Machado e Jesus (2018), de forma geral, os portos no Brasil tinham a função de fornecer dinamismo à economia e à vida da cidade, enquanto que à cidade cabia o fornecimento de mão-de-obra. Esta necessidade por mão-de-obra, por sua vez, suscitava a existência de um exército de reserva no entorno das áreas portuárias, especialmente em locais onde a terra urbana era desvalorizada (encostas de morros, áreas pantanosas). No entorno da área portuária, ainda estruturava-se uma economia voltada ao porto, como oficinas e reparos para pequenas embarcações, comércio de alimentos, bares, dormitórios, serviços de prostituição, casas de jogos, etc. Assim, o porto de Imbituba não fugiu à regra, onde tal realidade acaba por alterar a vida social da cidade Imbituba. Se, até então, a vida era pautada em relações pré-capitalistas de produção, especialmente relacionada à pesca por parte de descendentes de açorianos, com seus modos específicos de vida e de relação com o ambiente, agora se via um tipo diferente de estabelecimento das relações sociais, marcadamente capitalistas e atreladas ao elevado grau de exploração da mão-de-obra.

A partir de 1930, Getúlio Vargas ascende ao poder e introduz uma política econômica nacionalista e intervencionista. Em relação a isto, Mamigonian (1966, p. 36), comenta que a implantação de leis governamentais garantiu a sobrevivência e a expansão da economia carbonífera nacional frente ao fim da Primeira Guerra. Uma das mais expressivas destas leis foi decretada já em 1931, quando Vargas instituiu a obrigatoriedade do consumo de 10% do carvão nacional. Em 1937, a quantidade foi elevada para 20%, até que, em 1942, toda a produção nacional foi encampada. Na mesma década, é fundada a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), na cidade de Volta Redonda, Rio de Janeiro, e construído um lavador de carvão (usina de beneficiamento) no atual município de Capivari de Baixo, então pertencente a Tubarão, Santa Catarina.

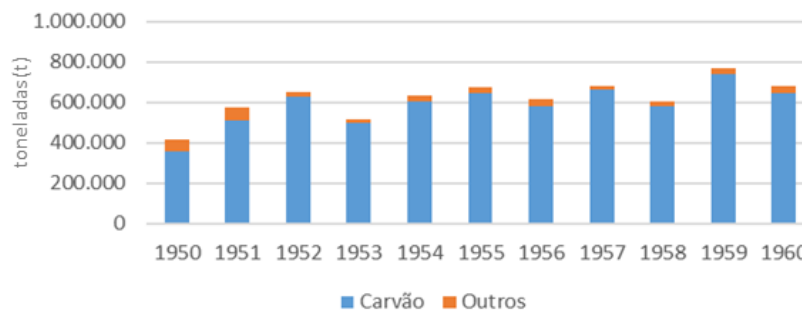
As obras do Porto de Imbituba financiadas principalmente por Lage, porém, não seguiam em um ritmo tão acelerado quanto a expansão do complexo carbonífero Catarinense. Isto se deve porque, conforme Goularti Filho (2013, p. 88), no final dos anos 1930, a firma de Henrique Lage estava passando por grandes dificuldades financeiras, provocadas principalmente por dívidas. Em 1942, a situação foi agravada com a morte do empresário carioca. Em 1950, após o encampamento dos bens do empresário, sua esposa, Gabriela Bezanoni, negociou com Francisco João Bocayuva Catão, então administrador do porto, as propriedades de Lage localizadas em Santa Catarina, incluindo, entre elas, a CDI. O período pós-Henrique Lage do Porto de Imbituba é marcado pela sua

consolidação como porto carvoeiro de Santa Catarina, em detrimento dos interesses do Porto de Laguna. Assim, a partir de 1942, dois períodos específicos podem ser delineados na evolução do porto Imbitubense: o primeiro, de 1942, data da morte de Lage, até 1978, onde as atividades portuárias, bem como suas obras de melhoramento, foram voltadas para o atendimento das siderúrgicas do Sudeste do país, especialmente a CSN, e outro, de 1979 até 1993, período de atividade da Indústria Carboquímica Catarinense (ICC), onde foi criado no Porto uma infraestrutura voltada para a referida indústria, tanto na exportação de seus produtos, quanto na importação da sua matéria-prima.

Herzmann (2005) afirma que o carvão sulino era o único do país com propriedades para ser utilizado na indústria siderúrgica. Esta característica justificaria os incentivos estatais dados à produção carbonífera Catarinense, materializados na criação do Plano do Carvão Nacional de 1953. O Porto de Imbituba, por consequência, passou a ter a maior parte da sua atividade portuária voltada a movimentação carbonífera, como pode ser notado na Figura 2, sendo também englobado nas políticas Estatais de investimento.

Com a inauguração da CSN, houve um considerável aumento no consumo do carvão metalúrgico. Este tipo de carvão era extraído nas minas da região de Criciúma e seguia pela EFDTC até o Lavador de Capivari, numa distância de aproximadamente 74 quilômetros, onde era separado do carvão energético e do rejeito piritoso. Daí o carvão seguia para o Porto de Imbituba, de onde era exportado para o Sudeste brasileiro. Esta rede, composta pela extração, beneficiamento e exportação do carvão funcionou por muitas décadas e foi responsável por parte do período áureo do Porto de Imbituba. Neu (2003), afirma que entre as décadas de 1930 e 1985 houve um monopólio de navegação pelos navios da CSN. Além disso, a mesma autora afirma que as próprias minas de Criciúma eram exploradas, em sua maioria, pela mesma companhia, evidenciando a ação estatal na movimentação do complexo carbonífero Catarinense.

Figura 2 – Movimentação no Porto de Imbituba (1950-1960).



Fonte – HERZMANN (2005). Elaboração própria.

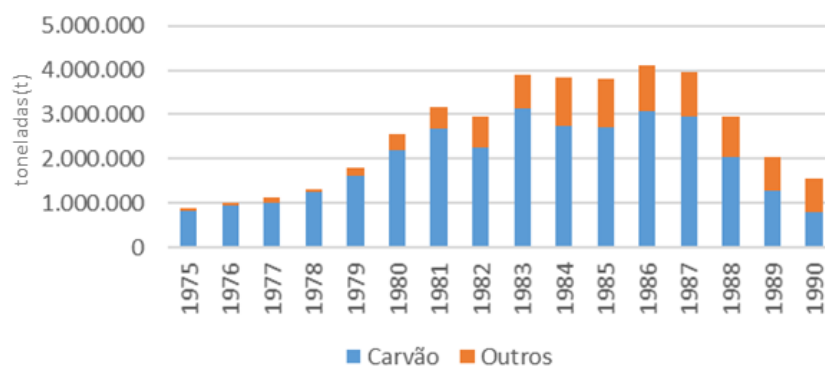
Retornando um pouco no tempo, nota-se que já na década de 1950, durante o segundo governo de Vargas, começou a tomar força a ideia da instalação de uma indústria capaz de diminuir a dependência brasileira do enxofre importado, utilizado na produção de ácido sulfúrico, aproveitando o rejeito do carvão sul-catarinense. Este projeto foi criado em um momento onde se sentia a necessidade de se fortalecer internamente as bases para a industrialização. Além de aproveitar ao máximo industrialmente todas as partes do carvão extraído, outro objetivo que a instalação do binômio indústria química-indústria siderúrgica se propunha foi o de

economizar divisas para o País, uma vez que era importado quase todo o enxofre consumido pelas indústrias nacionais. A independência externa e as condições para produzir no território nacional os elementos necessários para o crescimento econômico e para o “progresso da nação” foram os motivos pelos quais se defendia a ideia de construir uma indústria de enxofre e uma usina siderúrgica (MORAES, 2004, p. 191).

Foi construída então, em Imbituba, a SIDESC (Siderúrgica de Santa Catarina), que após um período de reestruturação, passou a se dedicar à produção do ácido sulfúrico e, algum tempo depois, ao ácido fosfórico. Em 1969, a empresa muda sua razão social para ICC. O início de suas operações, porém, só foram ocorrer em 1979.

A criação da ICC em Imbituba, próxima da zona portuária, suscitava uma reorganização técnica do Porto, que passou a receber a rocha fosfática pela estrada de ferro e exportar a produção de ácido fosfórico e ácido sulfúrico. Para atender estes novos objetivos, houve a construção de dois novos cais, um com cerca de 245 metros, e outro do tipo *roll-on* (cais em rampa). Estas obras no porto demonstravam ser mais que necessárias em um momento que, junto a alta demanda imposta pela ICC, ganhavam força as ideias de construção da siderúrgica SIDERSUL em um terreno na beira da rodovia BR-101, no bairro da Nova Brasília, região próxima ao Porto. A movimentação de carvão realizada no período de atividade da ICC pelo Porto teve um crescimento muito expressivo em relação ao período anterior, chegando a superar três bilhões de toneladas anuais. Perante a análise da Figura 3, pode-se perceber que o carvão correspondia, sozinho, a mais de 80% dos produtos movimentados. Apesar da especialização em uma mercadoria garantir maior eficiência na movimentação portuária (MAGALHÃES, 1969), também é sabido que esta dependência cria sérios riscos. O mais explícito deles são os problemas gerados em caso de crise do setor ao qual o Porto serve.

Figura 3 – Movimentação no Porto de Imbituba (1975-1990).



Fonte – HERZMANN (2005). Elaboração própria.

Com o desmonte parcial do complexo carbonífero iniciado ainda nos anos 1980 e concretizado na década de 1990, resultado da introdução de uma política econômica neoliberal por parte do Governo Collor, o Porto de Imbituba teve que forçosamente passar por uma reestruturação. Dentre as novas políticas traçadas neste período pelo governo estava o fim dos subsídios à produção de carvão, o fim da obrigatoriedade do consumo do carvão nacional e o fechamento do Lavador de Capivari, das minas da CSN e, finalmente, da ICC. O porto, bem como o município de Imbituba, precisava se adaptar à nova realidade.

Conforme Herzmann (2005), o período imediatamente posterior ao fechamento da ICC, causou fenômenos sociais importantes em Imbituba, dentre os quais o desemprego. Houve demissões no setor portuário, bem como nas economias no entorno do porto, salientadas por Machado e Jesus (2018) anteriormente, dependentes de sua movimentação e da operação da ICC. Assim sendo, a relação de dependência do porto com o carvão, que estimulou o desenvolvimento da cidade de Imbituba, também trouxe evidentes problemas econômico-sociais.

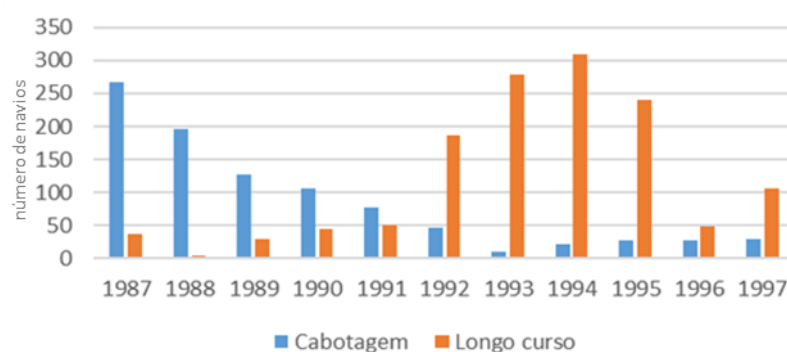
DEPOIS DO OURO NEGRO: O PORTO DE HOJE

Com o fim das atividades da ICC, o Porto de Imbituba acabou ficando com uma grande capacidade ociosa, especialmente a partir de 1994, quando a exportação do carvão cessou por completo. Desta forma, uma estratégia de reestruturação precisou ser colocada em prática. Isto ocorreu

através do início da movimentação de contêineres. A movimentação deste tipo de carga aumentou cerca de 83 vezes entre de 1990 e 1995, ano em que atingiu seu auge (GOULARTI FILHO, 2013, p. 94). Acompanhando este processo, conforme Herzmann (2005), ocorreu uma forte diminuição dos embarques feitos pelo porto e um aumento significativo do número de desembarques, e uma queda da navegação de cabotagem, típica do período carbonífero, acompanhada por um crescimento da navegação de longo curso (Figura 4).

Porém, em 1996, uma mudança arbitrária nas tarifas do porto promoveu a evasão de cargas containerizadas para outros portos da região Sul (Itajaí, Navegantes, etc.). Neu (2003) afirma ser resultado da procura por alternativas por parte do porto após o declínio da atividade carbonífera, onde contratos para atrair novas cargas foram firmados, sem que houvesse garantias de obtenção de lucro.

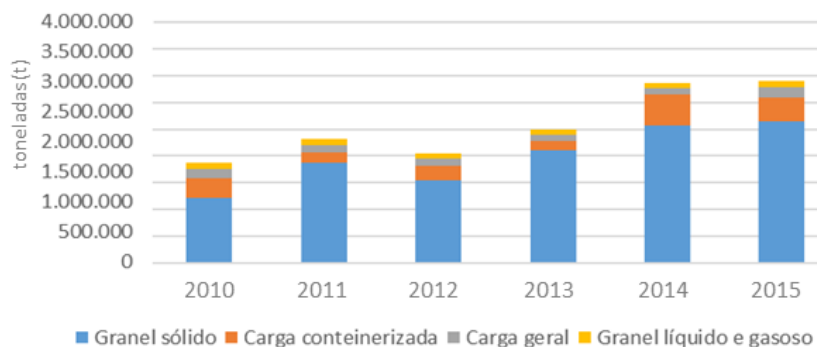
Figura 4 – Movimentação de navios no Porto de Imbituba por tipo de navegação (1987-1997).



Fonte – BRASIL (2016). Elaboração Própria.

Da mesma forma que o carvão e a carga containerizada marcaram a movimentação do Porto de Imbituba durante diferentes espaços de tempo e em diferentes escalas, pode-se entender que atualmente a partir da segunda metade dos anos 2000, o granel sólido é o “carro-chefe” das operações no Porto. Conforme a Figura 5, no período entre 2010 e 2015, as movimentações de granel sólido variaram entre 65% e 78% das movimentações totais. A carga containerizada ainda apresenta uma importante proporção dentro das movimentações, contribuindo de 7% a 18% no período analisado. É importante perceber que, nos últimos dois anos, a movimentação total do porto ultrapassou três milhões de toneladas, em nível similar ao apresentado entre 1980 e 1989, período áureo do carvão.

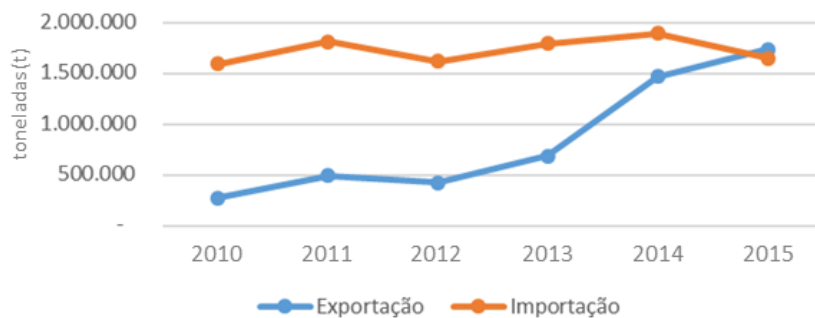
Figura 5 – Movimentação do Porto de Imbituba (2010 - 2015) por perfil de carga.



Fonte – BRASIL (2016). Elaboração própria.

Não apenas no caso dos graneis sólidos, mas como um todo, o sentido de movimentação portuária tem se invertido novamente (Figura 6), tanto na navegação de longo curso (internacionais), quanto na navegação de cabotagem (nacionais). O Porto de Imbituba tem voltado a ser um porto de embarque. A diferença do período carbonífero é que, desta vez, as navegações de longo curso transportam uma carga muito maior em volume que as de cabotagem. Felipe Júnior (2016) conta que este crescimento na movimentação pelo qual o Porto de Imbituba vem passando nos últimos anos é resultado principalmente pelo início das atividades do terminal da Santos Brasil (TECON Imbituba e Terminal de Carga Geral – TCG), localizado dentro da área portuária, da expansão das atividades do Grupo Votorantim e das obras de aprofundamento da área de atracação realizadas pelo Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal, entre 2011 e 2014 (PAC-Portos).

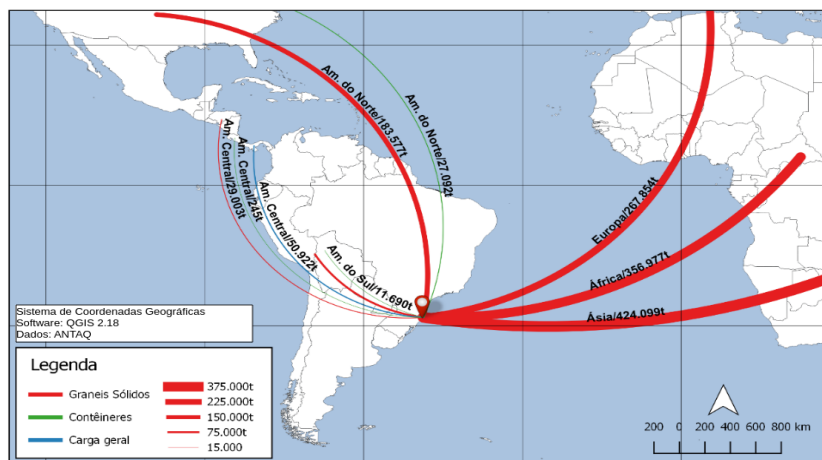
Figura 6 – Relação entre Importação e Exportação realizadas pelo Porto de Imbituba no período 2010-2015.



Fonte – BRASIL (2016). Elaboração própria.

Levando em consideração apenas a navegação de longo curso, Imbituba teve um equilíbrio entre as exportações e as importações no ano de 2015, com uma leve vantagem das importações (51,1%). O granel sólido novamente é o perfil de carga mais enviado para o exterior. A Europa, a África, a Ásia e a América do Norte (Figura 7) são os continentes que mais recebem este tipo de mercadoria a partir do Porto de Imbituba. Nos últimos anos, vem se destacando: a) os embarques de frangos congelados, em contêineres refrigerados, com principal destino os mercados norte-americano, canadense e europeu; b) de barrilha, utilizada para a produção de vidro, para a União Europeia, em especial para a Espanha; c) produtos cerâmicos, como pisos e porcelanatos (FELIPE JÚNIOR, 2016).

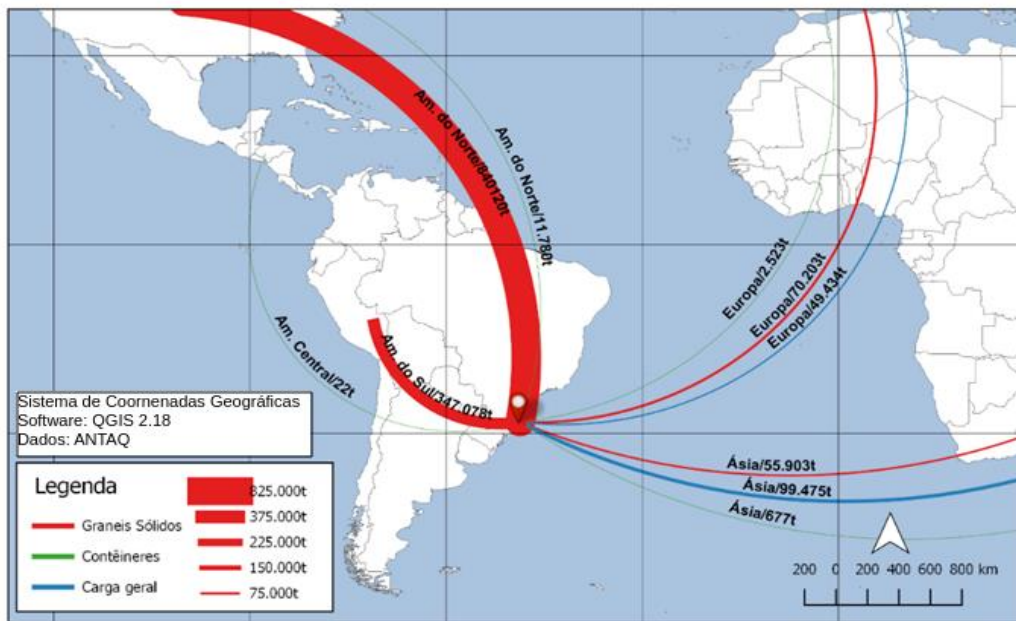
Figura 7 – Exportações realizadas pelo Porto de Imbituba por Perfil de Mercadoria. Dados do ano de 2015.



Fonte – BRASIL (2016). Elaboração própria.

Analisando as importações do ano de 2015, pode-se visualizar um predomínio de desembarques de graneis sólidos provenientes da América do Norte e, em menor escala, de outros países da América do Sul (Figura 8). Cerca de 95% das cargas importadas da América do Norte foram classificadas na categoria “combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas; ceras minerais”, pela Agência Nacional de Transportes Viários (ANTAQ). Até 2013, a América do Sul era o continente principal de origem dos graneis sólidos importados pelo Porto de Imbituba, ano em que atingiu quase 850.000 toneladas importadas, caindo para 560.000 toneladas em 2014. Cargas gerais também foram importadas, principalmente da Ásia e da Europa, mas ainda em um número bem menor que os graneis sólidos.

Figura 8 – Importações realizadas pelo Porto de Imbituba por Perfil de Mercadoria. Dados do ano de 2015.



Fonte – BRASIL (2016). Elaboração própria.

Quanto à cabotagem, que já foi predominante no Porto de Imbituba durante o período carbonífero, existe, de forma geral, uma divisão entre a movimentação de contêineres, principalmente no embarque, e de granel líquido e gasoso, no desembarque. É interessante notar que em 2015 toda movimentação de granel líquido e gasoso se deu por cabotagem. Os estados do Alagoas (91 mil toneladas) e da Bahia (18 mil toneladas) foram os únicos responsáveis que resultaram nesta movimentação, assim como aconteceu nos cinco anos anteriores. Esta movimentação é, em sua maioria, de Soda Cáustica, que é importada para sua utilização por cervejarias, para a lavagem dos vasilhames, e fábricas de sabão e desinfetante, localizadas nos estados do Sul do país (HERZMANN, 2005).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através do que foi apontado compreende-se que o Porto de Imbituba, assim como todos os terminais portuários, é um fenômeno geográfico de grande complexidade que possibilitou a integração da cidade com a economia mundial, nacional e até mesmo regional, se configurando como elemento fundamental da produção do espaço do município de Imbituba, Santa Catarina. Aqui, destaca-se sua função como “motor” da formação sócio-espacial da cidade, sendo um elemento importante para a atração de uma certa pujança econômica inexistente, até então, como ocorreu também em outras áreas marcadas pela colonização do tipo açoriana. Afinal, o Porto foi um

elemento forjado pela economia carvoeira dos vales austrais do estado, e não fruto das atividades internas da vila pesqueira existente.

A partir da análise mais aprofundada de sua evolução, porém, nota-se a presença clara de agentes externos. Primeiro, o capital privado inglês, representado por Visconde de Barbacena, que, indo contra os interesses das elites locais, foi o primeiro a investir na então esparsamente habitada enseada de Imbituba. Após a saída do interesse estrangeiro, Henrique Lage, necessitado do carvão sul-catarinense para fomentar sua frota mercante, em um cenário de colapso econômico mundial, resultante das duas Grandes Guerras (1914-1918 e 1945-1949), volta-se ao Porto de Imbituba como uma alternativa para seus serviços. Por último, aparece o Estado, que, agindo de maneira protecionista após a assunção de poder de Vargas, fomenta a produção carbonífera do estado, dando as bases necessárias para o estabelecimento do porto, o que é mantido pela construção da CSN e da ICC.

Por fim, na análise do Porto de hoje, percebemos que a ausência do Estado fomentador resultou em uma desarticulação. Em crise, houve uma profunda necessidade de reestruturação. Algumas tentativas acabaram dando errado, porém, atualmente, o nível de movimentação portuária evidencia uma recuperação quase completa, calcada na movimentação de graneis sólidos e na navegação de longo curso.

AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem os recursos recebidos da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Enfatizamos, ainda, que este artigo é resultado de Pesquisa do Programa Voluntário em Iniciação Científica da UFSC.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Antaq. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Anuário Estatístico**. Brasília: Antaq, 2016. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>>. Acesso em: 10 dez. 2016.

BOSSLE, Ondina Pereira. **Henrique Lage e o desenvolvimento Sul Catarinense**. 1979. 123 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1979.

CHOLLEY, André. Observações sobre alguns pontos de vista geográficos. **Boletim Geográfico** nº 179/180. Rio de Janeiro, março-abril/maio-junho de 1964.

CHOLLEY, André. **La géographie**: Guide de l'étudiant. Presses universitaires de France, 1942.

ELLIS, Myriam. Aspectos da pesca da baleia no Brasil Colonial (II). **Revista de História**, v. 16, n. 33, p. 149-176, 1958. <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9141.rh.1958.106629>

FORTUNATO, Nara Conceição Gioscila. **Importância da construção do porto no desenvolvimento de Imbituba e no escoamento do carvão catarinense (1919 – 1923)**. 1989. Monografia (Especialização), Universidade da Região de Joinville (Univille), Joinville, 1989.

FELIPE JÚNIOR, Nelson Fernandes. Dinâmica econômica e recentes transformações no setor portuário catarinense. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística no estado de Santa Catarina**. Florianópolis: Insular, 2016. p. 69-94.

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

HERZMANN, Gabriel. **As transformações no Porto de Imbituba e seus reflexos urbano-regionais**. 2005. 105 f. Monografia (Especialização) - Curso de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005.

MACHADO, Edson de Moraes; JESUS, Fernando Soares de. A luta pelo direito à cidade no processo de revitalização e consequente gentrificação das zonas portuárias brasileiras. In:

XVIII SIMGEO DA UDESC, 2019, Florianópolis. **Anais do XVIII SIMGEO da UDESC.** Florianópolis: Udesc, 2018. p. 104 - 114. Disponível em: <http://www.faed.udesc.br/arquivos/id_submenu/3187/anais_simgeo_2018.pdf>. Acesso em: 01 maio 2019.

MAGALHÃES, José Cezar de. Estudo Geográfico dos Portos e de suas Hinterlândias. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 31, n. 2, p.40-65, abr./jun. 1969. Trimestral.

MAMIGONIAN, Armen. Estudo geográfico das indústrias de Blumenau. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro: IBGE, 1966.

MAMIGONIAN, Armen. **As conquistas marítimas portuguesas e a incorporação do litoral de Santa Catarina.** ANDRADE, Manoel Correia de et al. (orgs). O mundo que o português criou: Brasil: século XVI. Recife: CNPq/Fjn, 1998.

MAMIGONIAN, Armen. 2013. Projeto Integrado: **A organização dos principais portos em movimentação no Brasil e no Mundo.** Relatório Científico para o CNPQ. Processo n°: 480954/2010-0. Período: 2010 – 2013.

MARX, Karl. **O Capital.** 6ªed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980.

MORAES, Fábio Farias de. Siderúrgica de Santa Catarina (SIDESC): Uma ideia perdida no tempo. In: GOULARTI FILHO, Alcides. **Memória e Cultura do Carvão em Santa Catarina.** Florianópolis: Cidade Futura, 2004. p. 187-204.

MORAES, Fábio Farias de; GOULARTI FILHO, Alcides. O porto carvoeiro na formação do complexo carbonífero catarinense: a disputa entre Laguna e Imbituba. **Estudios Historicos**, v. 5, n. 11, 2013.

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

PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. Formação sócio-espacial do litoral de Santa Catarina (Brasil): gênese e transformações recentes. **Geosul**, Florianópolis, v. 18, n. 35, p. 99-129, jan. 2003. ISSN 2177-5230. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/13604/12471>>. Acesso em: 16 abr. 2017. doi:<http://dx.doi.org/10.5007/13604>.

PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. Santa Catarina no Contexto da Formação sócio-espacial do Brasil Meridional: do período colonial ao início do século XX. MAMIGONIAN, Armen et al. **Santa Catarina: Estudos de Geografia Econômica e Social.** 4. ed. Florianópolis: Ed. Ufsc, 2011. p. 13-30. (Livros Geográficos).

PIAZZA, Walter Fernando; HÜBENER, Laura Machado. **Santa Catarina: historia da gente, 2 grau.** Florianópolis: Lunardelli, 1983. 150p.

PIAZZA, Walter Fernando. **Santa Catarina: sua história.** Florianópolis: Ed. da UFSC: Lunardelli, 1983. 748p.

SANTOS, Milton. **Espaço e método.** São Paulo: Liv. Nobel, 1985. 88p. (Coleção Espaços). ISBN 8521302940 (broch.).

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem.** São Paulo: Hucitec, 1982.

VIEIRA, Maria Graciana Espellet de Deus; PEREIRA, Raquel Fontes do Amaral. **Formações sócio-espaciais catarinenses: notas preliminares.** Anais do Congresso de História e Geografia de Santa Catarina, Florianópolis: CAPES/MEC, 1997.

Recebido em: 02/12/2018

Aceito para publicação em: 04/06/2019