



Universidade de São Paulo
“Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz”
Departamento de Economia, Administração e Sociologia
Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial ESALQ-LOG

PORTO DE ITAJAÍ – SC

Camila Carmelo Albertin
Projeto de Pesquisa Grupo ESALQ-LOG

Piracicaba, 2011

SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| 1. INTRODUÇÃO | 4 |
| 2. REVISÃO DE LITERATURA | 6 |
| 2.1 CRONOLOGIA | 6 |
| 2.2 LOCALIZAÇÃO | 8 |
| 2.3 DADOS GERAIS | 9 |
| 3. MATERIAL E MÉTODOS | 10 |
| 4. RESULTADOS | 11 |
| 4.1 INFORMAÇÕES TÉCNICAS | 11 |
| 4.2 SERVIÇOS | 13 |
| 4.3 EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS E INSTALAÇÕES | 13 |
| 4.3.1 <i>ITECONVI</i> | 14 |
| 4.3.2 <i>CAIS PÚBLICO</i> | 15 |
| 4.3.3 <i>BRASKARNE</i> | 18 |
| 4.3.4 <i>DOW QUÍMICA</i> | 18 |
| 4.3.5 <i>TEPORTI</i> | 19 |
| 4.4 ATIVIDADE DE APOIO | 20 |
| 4.4.1 <i>AGENTES MARÍTIMOS</i> | 20 |
| 4.4.2 <i>OPERADORES PORTUÁRIOS</i> | 21 |
| 4.4.3 <i>ARMAZENS GERAIS</i> | 21 |
| 4.5 MERCADORIAS MOVIMENTADAS | 21 |
| 4.6 ACESSOS À REGIÃO PORTUÁRIA DE ITAJAÍ | 22 |



| | |
|--------------------------------------|-----------|
| 4.6.1 ACESSO MARÍTIMO | 22 |
| 4.6.2 ACESSO TERRESTRE | 23 |
| 4.6.3 ACESSO FERROVIÁRIO | 24 |
| 4.7 ADMNISTRAÇÃO | 24 |
| 4.8 QUESTÃO AMBIENTAL | 25 |
| 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS | 27 |
| 6. BIBLIOGRAFIA | 29 |

1 INTRODUÇÃO

Os portos, desde as grandes navegações, se fazem imprescindíveis na economia de qualquer país, levando-se em conta a cronologia tanto do país quanto do mundo. Em Portugal, por exemplo, país onde se iniciou a exploração do além-mar, os portos foram responsáveis por injetar na economia europeia produtos de diferentes gêneros e matérias-primas variadas (Cana- de- açúcar, fumo, pau Brasil, etc.). Conforme os contextos históricos foram passando e as economias, inclusive das colônias, foram se desenvolvendo, os portos localizados nos litorais funcionaram como portas para escoar as mercadorias dos países e injetar mercadoria nos mercados externos. No Brasil não foi diferente, e hoje os complexos portuários geram e movimentam riquezas. Os canais de acesso aos portos, como as ferrovias e rodovias, complementam a estrutura dos mesmos (gerando outro tipo de riqueza).

Os portos atualmente têm a função de escoar a produção interna para o grande mercado competitivo capitalista, com intuito de gerar lucros na economia interna (balança comercial favorável) e atender as necessidades do mercado consumidor interno, com a introdução de produtos de origem estrangeira de todos os gêneros. O transporte marítimo é de grande competitividade dentro da gama de transportes acessíveis ao fluxo de mercadorias, e todo custo reduzido gera um lucro dentro do capitalismo atual.

Dentro deste contexto o Brasil vem se destacando com grandes portos conhecidos no mundo todo, como Santos, Paranaguá e Itajaí. Esse último apresenta grande importância para o próprio país e principalmente para o Estado de Santa Catarina, esperando-se que, no médio prazo, vire referência para todo o Brasil.

O estado de Santa Catarina encontra-se no centro da região Sul do Brasil, sendo o sexto estado mais rico da federação e respondendo a 4 % do PIB do país. É também o 9º estado brasileiro em produção de grãos, sendo que o principal produto produzido dentro do estado é o milho. Destaca-se também na criação de galináceos, sendo o 3º maior produtor nacional. É também o 3º maior exportador de carne de frango, com destaque para a Sadia (Concórdia) e a Perdigão (Videira) como grandes escoadores do produto.

O trabalho de pesquisa foi conduzido a fim de detalhar o desenvolvimento do Porto de Itajaí-SC desde sua idealização, no ano de 1938, até suas atividades atuais, assim como descrever sua infra-estrutura e demais particularidades. O porto vem procurando através de alternativas e parcerias acompanhar as modificações impostas pelo mercado internacional,

tornando-se importante referência para exportações brasileiras, principalmente de carne de frango congelada.

No decorrer do trabalho serão detalhadas entre outras, algumas dessas características do Porto de Itajaí, que podem ser observadas na figura1.



Figura 1: Vista Panorâmica do Terminal Portuário ITAJAÍ
Fonte: site Porto Itajaí

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 CRONOLOGIA

Segundo registros históricos, os primeiros estudos referentes ao porto de Itajaí datam de 1905, realizados pela “Comissão de Melhoramentos dos Portos e Rios”. Em torno de 1914, a primeira obra foi construída, composta dos 700 metros do molhe Sul, seguida mais tarde das obras do molhe Norte. Somente em 1938 as obras propriamente ditas do porto foram construídas (figura 2). Com 233 metros de comprimento, iniciou-se a construção do primeiro trecho de cais, com estrutura de concreto, além do primeiro armazém em 1956. No início da década de 1950 foi construído o segundo trecho de 270 metros, e em 1956, com o aumento de 200 metros o cais foi finalizado. Além disso, no mesmo ano, houve a construção de um armazém frigorífico, voltado às necessidades da atividade pesqueira na época.



Figura 2: Vista do Porto de Itajaí nos seus primórdios
 Fonte: site Porto Itajaí

O Porto de Itajaí passou a ser considerado “porto organizado” em 28 de julho de 1966, quando se instalou a Junta Administrativa do Porto de Itajaí, subordinada ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis. Em 1975, com a criação da Empresa de Portos do Brasil S.A. – PORTOBRÁS, o terminal passou a ser gerenciado pela Administração do Porto de Itajaí, sendo esta vinculada a estatal.. A partir desse momento as movimentações se

acentuaram e devido principalmente à melhora na organização administrativa, a Administração do Porto passou a ser um órgão respeitado pela comunidade portuária.

Em 1990, com a lei 8.029, a PORTOBRÁS foi extinta e a Administração do Porto de Itajaí passou a ser subordinada à Companhia Docas do Estado de São Paulo- CODESP. O porto foi assim administrado até junho de 1995, quando o Ministério dos Transportes delegou a gestão do porto ao Município de Itajaí, através da Administradora Hidroviária Docas Catarinense. Em dezembro de 1997, o Porto de Itajaí foi delegado ao município de Itajaí por 25 anos. Em 06 de Junho de 2000 essa administradora passou a ser chamada de Superintendência do porto de Itajaí, através da Lei Municipal 3.513, conservando esse nome e sua atuação até hoje.

O Porto passou por duas grandes crises, uma em 1983 e outra em 2008. Ambas foram provocadas por grandes enchentes, causadas pelo aumento do volume do Rio Itajaí-Açu. A enchente de 1983 destruiu parte do porto e deixou metade do atracadouro comprometido. O exército foi responsável pela reconstrução do porto. Com a enchente de 2008, metade do cais do porto foi totalmente destruída, além de danos causados em três dos quatro pontões de atracação (berços) e do bloqueio de um canal de acesso pelas embarcações. O governo então anunciou em Novembro de 2008 uma medida provisória liberando verbas para a reconstrução do porto. Somente em novembro de 2010 as obras foram finalmente finalizadas, o que prejudicou intensamente as movimentações no porto, que estão sendo retomadas desde então. As obras emergenciais totalizaram o valor de R\$350 milhões, valor esse destinado à dragagem de aprofundamento e reconstrução dos berços 1 e 2. Além de possibilitar a retoma completa das movimentações no porto, a obra propiciou a possibilidade de instalação de equipamentos de grande porte para o transbordo e transferência de cargas. As estimativas eram de que com o término dessas obras, seria possível a entrada de navios de até 105 mil toneladas com uma capacidade de movimentação superior a 84 contêineres por hora, com três portêineres (guindastes sobre trilhos que percorrem o costado do navio) simultâneos. Devido a recuperação dos berços 1 e 2, o Porto Público ficou com quatro berços de atracação e totalmente capacitado para absorver a demanda do mercado, inclusive navios de grande porte, que calam até 14 metros.

O Porto foi contemplado ainda pelo Programa Nacional de Dragagem (PND), instituído pela SEP para aprofundar o canal dos principais portos. O PND, executado com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em fase de licitação, deixará o porto com a capacidade de 14 metros.

No ano de 2010, o relatório divulgado em novembro pela Drewryl Independent Maritime Intelligence (consultoria britânica) colocou o Complexo Portuário do Itajaí como segundo porto no Mundo que mais cresceu nesse ano. O complexo apresentou um índice de crescimento de 72,7%, atrás apenas do porto de Gdansk, na Polônia, cujo crescimento no mesmo período foi de 97,4%.

2.2 LOCALIZAÇÃO

O Porto de Itajaí-SC está situado no litoral norte de Santa Catarina na cidade de Itajaí (figura 3). Itajaí conta com aproximadamente 180 mil habitantes, estando situada na foz do rio Itajaí, a meio caminho da capital de Santa Catarina, Florianópolis, e a cidade de Joinville. Sendo assim, é o principal local de escoamento da economia do estado e também de províncias argentinas que fazem limite com o estado. É o principal porto de Santa Catarina, sendo o segundo maior do país em movimentação de contêineres, atuando como porto de exportação.

O terminal Portuário de Itajaí está localizado a uma latitude 26°54,2' sul e longitude 48°39,4' oeste. Sua área de influência, além de abranger o estado de Santa Catarina, é referência para algumas regiões produtoras dos estados do Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás, São Paulo e Rio Grande do Sul.



Figura 3: Localização do Porto de Itajaí
Fonte: ANTAQ (2010)

2.3 DADOS GERAIS

A temperatura média no porto é de 19,6 °C, sendo sua hora legal GMT (Greenwich Mean Time) menos três horas. Os ventos dominantes são o Sul e Sudeste, com correntes marítimas no sentido Sul-Norte. A amplitude máxima da maré é de 1,86.

No geral, o porto possui mais de 4.800 m² de área coberta para estocagem de produtos e 65.000 m² de área descoberta para armazenagem de contêineres. A área arrendada à TECONVI possui 60.000 m² descoberta e 1.500 m² de área descoberta. Conta com mais de 70 equipamentos, com capacidade de 1 a 37 toneladas para auxílio na carga e descarga de mercadorias. É totalmente informatizado, tendo sido o primeiro porto da América Latina a se conectar a Internet.

3 MATERIAL E MÉTODOS

Para a elaboração deste projeto sobre o Terminal Portuário de Itajaí, foram realizadas consultas em sites específicos sobre assuntos e dados portuários, a citar: PORTO DE ITAJAÍ, o qual descreve detalhadamente dados do porto e futuras modificações no mesmo; e o site da ANTAQ, Agência Nacional de Transportes Aquaviários, passando dados numéricos e estatísticos, que foram essenciais para o detalhamento da realidade deste terminal, bem como de suas características.

4 RESULTADOS

Nos resultados serão detalhadas as características que fazem com que o Porto de Itajaí tenha grande destaque para o Estado de Santa Catarina e para a região, descrevendo suas informações técnicas, serviços disponíveis, equipamentos portuários e instalações, atividade de apoio, mercadorias movimentadas, acesso à região portuária, administração, questão ambiental e considerações finais.

4.1 INFORMAÇÕES TÉCNICAS

Carta de Navegação: 1.801 da DHN (Diretoria de Hidrografia e Navegação).

O canal de acesso até o Porto de Itajaí tem uma extensão de 3,2Km com largura de 100m e calado de 10m, sendo que o canal da barra tem uma extensão de 1,5 Km com largura de 100m e sobre-largura de 50m com calado de 11m (DHN) (figura 4). Já a bacia de evolução conta com a extensão de 750m com uma largura de 330m (em ampliação) e calado de 10m (DHN) (figura 5).



Figura 2: Canal de acesso ao Porto de Itajaí
Fonte: site do Porto de Itajaí



Figura 3: Baía de Evolução
Fonte: site do Porto de Itajaí

Obras de Proteção e Abrigo: O canal de acesso é protegido pelos Molhes Norte e Sul, cuja extensão aproximada é de 800m cada.

Sinalização e balizamento: O Canal da Barra possui bóias luminosas, enquanto que os molhes norte e sul apresentam faróletes em suas extremidades. Um farol localizado na “Ponta das Cabeçadas” com 58 m, acima do nível do mar, emite lampejo branco de 15 em 15 segundos e tem um alcance de 14 milhas.

Fundeadoiro recomendado: Latitude 26°55’00” S e Longitude 48°37’00” W.

Praticagem: A praticagem é obrigatória na Barra, no Canal de Acesso ao Porto e Terminais Privativos, para navios de qualquer tonelagem, exceto para os de bandeira brasileira de menos de 500 tpb (toneladas de porte bruto), que podem ou não realizar a praticagem, desde que não sejam navios petroleiros, navios propaneiros ou navios transportadores de cargas explosivas. O serviço de praticagem é realizado por um piloto da empresa Itajaí Práticos Serviços de Praticagem SC.

Rebocadores: O Porto de Itajaí conta com os serviços prestados pelas empresas Tug Brasil Apoio Portuário SA e Sulnorte Serviços Marítimo Ltda. No total as duas empresas possuem 4 rebocares (Lancelote com 1.565 HP, Calean com 2058 HP, Araruama com 2.560 HP e Abrolhos com 4.000 HP).



Cais acostável: O Porto de Itajaí conta com um cais acostável de 140 metros, divididos em quatro berços para atracação, sendo um berço arrendado ao TECONVI e três berços obedecendo a critérios da Norma para tráfego de navios e serviços.

Restrição a navegação: Hoje em dia navios acima de 235 m de comprimento só podem manobrar durante o dia, sendo que o tamanho máximo para navios operarem no porto é de 286 m de comprimento.

4.2 SERVIÇOS

Suprimento de água: o Porto de Itajaí dispõe de 12 hidrantes de 2” com 10m³/segundo, com 1 reservatório com capacidade para 200.000 litros.

Suprimento de energia elétrica: Para contêineres *reefers* são 628 tomadas (mais de 1000 nos terminais retro portuários), para caminhões frigoríficos são 12 tomadas e não há fornecimento de energia para os navios.

Suprimento de óleo: Realizado pelo agente marítimo local, junto com os revendedores autorizados. Esse serviço é executado através de caminhões-tanque.

Programação de navios: O Porto disponibiliza na internet um quadro de horários contendo a programação de navios, mostrando os navios atracados, os navios ao Largo e os navios esperados. Além disso, disponibiliza também os Mapas de Rotas dos navios, com as linhas, os armadores responsáveis e a frequência dos mesmos.

4.3 EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS E INSTALAÇÕES

O Porto de Itajaí é composto, basicamente, pelo cais público, administrado pela Superintendência do Porto de Itajaí, e pelo TECONVI – Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí, cuja operação iniciou-se em 2011. Ambos estão situados dentro da Área de Porto Organizado (APO) de Itajaí. O TECONVI pertence ao grupo APM Terminals (empresa holandesa). À montante do Porto de Itajaí existem inúmeros terminais de uso privativo (Braskarne, Dow Química e Teporti), além de diversos pequenos estaleiros, situados fora da APO (figura 6).



Figura 4: Vista panorâmica do Porto de Itajaí em 2007, mostrando a estrutura física do porto (berços, armazéns e área primária)

Fonte: Soares, Carlos Roberto. Tese de Doutorado

4.3.1 TECONVI

Após arrendar através de licitações parte das instalações do Porto de Itajaí, a APM Terminals é desde então a responsável pela operação de cargas em contêineres nessa área. A APM Terminals adquiriu 100% das ações do TECONVI em 2007. Os serviços exercidos pela APM Terminals Itajaí (figura 7) compreendem atividades de recepção de contêineres de importação e exportação, reparos, carga e descarga de contêineres, armazenagem e operação portuária de embarque e desembarque de cargas, monitoramento de contêineres refrigerados.



Figura 5: Guindastes do tipo MHC na área da TECONVI
Fonte: APM Terminals

A TECONVI opera cargas hoje com cinco guindastes do tipo MHC (Mobile Harbor Crane) e 18 empilhadeiras do tipo Reach Stacker. Em agosto de 2010 a empresa recebeu ainda dois guindastes tipo portêiner de última geração.

A área de operação da empresa é considerável, com cerca de 180.000 mil metros quadrados, possuindo nesse espaço 1.372 tomadas para contêineres refrigerados. Adjacente ao terminal, a empresa ainda possui uma área para armazenagem de contêineres vazios e de exportação. Com recente expansão da área da APM Terminals, foi criado um novo berço de atracação, disponibilizando maior capacidade para armazenar contêineres e maior agilidade nas operações.

4.3.2 CAIS PÚBLICO

Contando com 4 berços de atracação (denominados berço nº 1, berço nº 2, berço nº 3 e berço nº 4), o cais público atende navios de até 150 m de comprimento. Os berços nº 1 e 2 são responsáveis pelos navios de cargas frigorificadas e porta-contêiner, o berço nº 3 apenas

para cargas frigorificadas e o berço nº 4 para carga geral. O berço nº 2 possui limitações quanto ao tamanho e manobra de navios, por estar situado num ponto de inflexão na margem convexa do rio Itajaí-Açu. Com a construção de um novo berço pela APM Terminals, o TECONVI deixou de ter preferência para atracação de navios, apesar de ter exclusividade de um berço de atracação.

Na retro área ao cais existe dois armazéns totalizando 11.200 m² de área coberta, além de um pátio com 38.000 m² de armazenagem e uma área de segregação de cargas de 3.700 m². Essa área é totalmente asfaltada. São utilizados para realização do transbordo de cargas quatro guindastes (*mobile harbour cranes*), empilhadeiras *reach stackers* para a movimentação dentro do pátio. Os guindastes são do tipo *Post-Panamax*, três do ano de 2006 e um de 2008, havendo 960 tomadas *reefer* disponíveis no pátio.

O Porto de Itajaí conta também com um Píer Turístico (figura 8), inaugurado em 15/09/2000. A responsável por sua administração é a Superintendência do Porto de Itajaí. O píer (figura 9) atende navios para fins turísticos, tanto para o Município de Itajaí como para o Balneário Comburui. O píer de passageiros possui 700 m² de plataforma em concreto, com 5 “dolphins”, sendo 2 de amarração e 3 de atracação, além de um calado de 10 metros, com bacia de evolução para navios de até 270 metros de comprimento. A área conta ainda com uma praça de estacionamento de veículos.



Figura 6: Píer de passageiros
Fonte: Google Imagens



Figura 7: Vista aérea do píer de passageiros
Fonte: site do píer turístico de Itajaí

A cima do Porto de Itajaí e fora da APO encontram-se os terminais portuários de uso privativo(figura 10):



Figura 8: Localização do Porto de Itajaí e dos terminais de uso privativo, situado à montante do porto e fora da APO: Braskarne, Dow Química e Teporti.
Fonte: Soares, Carlos Roberto. Tese de Doutorado

4.3.3 BRASKARNE

O Terminal Portuário Braskarne (figura 11) é propriedade do grupo Cargill. Desempenham operações envolvendo contêineres, cargas gerais e produtos congelados. Seu berço de atracação possui 150 m, atendendo navios com até 176 m e um calado de 9,3 metros. O terminal usa a mesma bacia de evolução do Porto de Itajaí/TECONVI. São movimentados por dia aproximadamente um total de 1.500 t de carga congelada, sendo sua capacidade mensal de 35.000 t. A área conta com 438 tomadas *reefer*, 100 espaços para contêineres *drv* e dois *reach stacker* para movimentação de cargas no pátio. Para realizar o transbordo são utilizados equipamentos *lift* existentes nos navios. Destaque também para os dois armazéns frigoríficos, com capacidade interna de 5.500 t para congelados e 800 t para carga geral.



Figura 9: Vista panorâmica do Terminal Portuário da Braskarne, em 2007

Fonte: Soares, Carlos Roberto. Tese de Doutorado

4.3.4 DOW QUÍMICA

Este terminal é de uso privativo, sendo que sua área foi adquirida em 1974 pela empresa Dow Química (figura 12). Sua operação iniciou-se em 1976, comercializando soda caustica, e dessa forma recebendo apenas navios de cabotagem provindos de Aratu (BA), onde o produto é fabricado. Sua área é de 82.000 m², contendo uma plataforma para o

carregamento de caminhões e dois tanques de armazenagem de 4.000 m³ e calado de 5,5 m. O terminal foi adquirido, em outubro de 2008, pela Poly Terminais Portuários S.A, bem como uma área vizinha, cujo terminal será totalmente reestruturado.



Figura 10: Vista panorâmica do Terminal da Dow Química, em 2007
Fonte: Soares, Carlos Roberto. Tese de Doutorado

4.3.5 TEPORTI

Sendo inaugurado em 18/03/2008, o Terminal Portuários de Itajaí S.A. (figura 13) apresenta uso misto e especializado na movimentação de contêineres. É administrado através da união dos grupos empresariais Armazéns Gerais Columbia S/A e Julio D'Avila. Sua instalação contém um pátio a céu aberto para a armazenagem de contêineres de 54.000 m² de área alfandegada, 3.000 m² de área coberta (armazém), um berço de atracação com 150 m de extensão e 6,2 m de calado (profundidade). O terminal não contém equipamentos como guindastes ou transtêineres, cujo embarque/desembarque é feito através de equipamentos disponíveis nos navios e a movimentação no pátio por dois *reach stackers*. O grande destaque desse terminal é que ele é o único no Brasil que emprega o uso de leitura ótica para a identificação dos contêineres, com tecnologia russa (*Electronic Data Information - EDI*).



Figura 11: Vista panorâmica do Teporti – Terminal Portuário de Itajaí S.A., em 2009
 Fonte: Soares, Carlos Roberto. Tese de Doutorado

4.4 ATIVIDADES DE APOIO

4.4.1 AGENTES MARÍTIMOS

Representam os armadores junto ao Porto de Itajaí

| AGÊNCIA | ARMADORES |
|------------|---|
| ATLAS | NIVER LINES |
| BRASMAR | MAERSK SEALAND |
| CP SHIPS | LYKES / CONTSHIP / TMM |
| EMCOL | P&O NEDLLOYD |
| HSAC | ALIANÇA / HAMBURG SUD / CROWLEY |
| LIBRA | MONTEMAR / CSAV / EUROATLANTI / LIBRA |
| OCEANUS | GRIMALDI / GLOBAL / CLIPPER / KENT/ NYK |
| ORION | EASTWIND / STAR SHIPPING / UASC |
| ROCHA TOP | WALLENUS WILHELMSEN |
| SERNAVAL | HANJIN |
| SEVEN STAR | ZIM ISRAEL / MARUBA |

4.4.2 OPERADORES PORTUÁRIOS

Os operadores portuários são compostos por empresas que realizam operações de embarque e desembarque no Porto de Itajaí. Estes são designados pelos armadores, sendo que seus serviços integram a “THC” (Terminal Handind Charge), cobrada pelos armadores. Os operadores portuários freqüentemente utilizam trabalhadores avulsos, obtidos junto ao OGMO – Órgão Gestor de Mão de Obra. Os operadores portuários de Itajaí são: Brasmar, Brava, Estinave, Empilhadeiras Catarinense, Link Sul, Local Link, Marcon, Marsud, Orion, Portobello, Brasmarine, Servicargo, TECONVI.

4.4.3 ARMAZÉNS GERAIS

Recebem, armazenam e encaminham cargas ao porto, sendo beneficiados pelo “Despacho posterior” da Receita Federal.

| EMPRESA | Áreas em m ² | |
|------------------|-------------------------|----------------|
| | COBERTA | DESCOBERTA |
| COMERCIAL PINTO | 4.000 | 10.000 |
| ELLFI | 4.000 | 4.300 |
| GUGELMIN | 4.000 | 3.000 |
| IPÊ | 1.000 | 500 |
| MODALCARGO | 7.000 | 40.000 |
| PORTOBELLO | 500 | 6.000 |
| ROGÉRIO PHILIPPI | 3.000 | 60.000 |
| SAL DA TERRA | 8.200 | 16.000 |
| SERVICARGO | 3.500 | 11.000 |
| TOTAL | 35.200 | 150.800 |

4.5 MERCADORIAS MOVIMENTADAS

O Porto de Itajaí vem apresentando um grande crescimento nos últimos anos. Sendo tradicionalmente um porto de carga geral, Itajaí caracteriza-se por ser essencialmente um porto de exportação, sendo que cerca de 20 % das suas movimentações correspondem á importações. Isso se deve em parte as características econômicas do Estado de Santa Catarina, cuja produção agroindustrial é voltada essencialmente para o mercado externo, sendo de grande aceitação deste mercado. Os maiores consumidores dos produtos exportados por Itajaí

são os países da Europa, América do Norte, Oriente Médio e Extremo Oriente. O produto catarinense em geral é destinado ao consumo imediato (ausência de exportação de matérias prima).

Os navios que freqüentam a região são tipicamente do tipo *full*-contêineres, principalmente quando o canal foi aprofundado para 11,5 m em 2005. Certa limitação é imposta ao transporte de navios devido à largura do rio Itajaí,, sendo assim, navios *Panamax* e *Post-Panamax* não são freqüentes na região; tampouco é comum a presença de navios *Roro*, por não haver na retro área locais de armazenamento, já que o porto encontra-se inserido na malha urbana da cidade.

Recentemente, com a derrocagem no leito do rio executada em 2007/2008, o perfil dos navios que freqüentam o Porto de Itajaí se modificou. Após a obra, a partir de agosto de 2008, foi possível a entrada no porto de navios *Post-Panamax* com 40m de boca, sendo que anteriormente apenas navios do tipo *Panamax* conseguiam navegar na área ainda com alguma dificuldade.

Os principais produtos exportados são: madeira e derivados, congelados (frango, peixe, carnes em geral), sendo o maior porto exportador do Brasil desse tipo de mercadoria, pisos cerâmicos, máquinas e acessórios, papel, açúcar, veículos, têxteis e fumo. Enquanto que os principais produtos importados são: trigo, motores, produtos químicos, têxteis, papel e pisos cerâmicos.

4.6 ACESSOS A REGIÃO PORTUÁRIA DE ITAJAÍ

4.6.1 ACESSO MARÍTIMO

O acesso marítimo é efetuado através da foz do rio Itajaí-Açu (figura 14), cujo canal começa a cerca de 260 m da barra, passando pelos molhes norte e sul, adentrando pelo rio aproximadamente mais 2.400 m, até chegar à bacia de evolução, localizada em frente ao cais comercial, numa extensão total aproximada de 6.330 m. A largura do canal é de 120 m, considerando-se os trechos retos, e de 150m nos trechos com curva. Sua profundidade é oscilante, sendo que em 2005 era de 11,5 m. Com as enchentes ocorridas em 2008, o calado do porto foi reduzido pela Autoridade Marítima para 7,1 m na barra, paralisando suas movimentações até que uma dragagem emergencial fosse realizada. . A figura geométrica da

bacia de evolução (dois círculos com 140 de raio) permite que o porto receba embarcações com no máximo 276 m de comprimento.

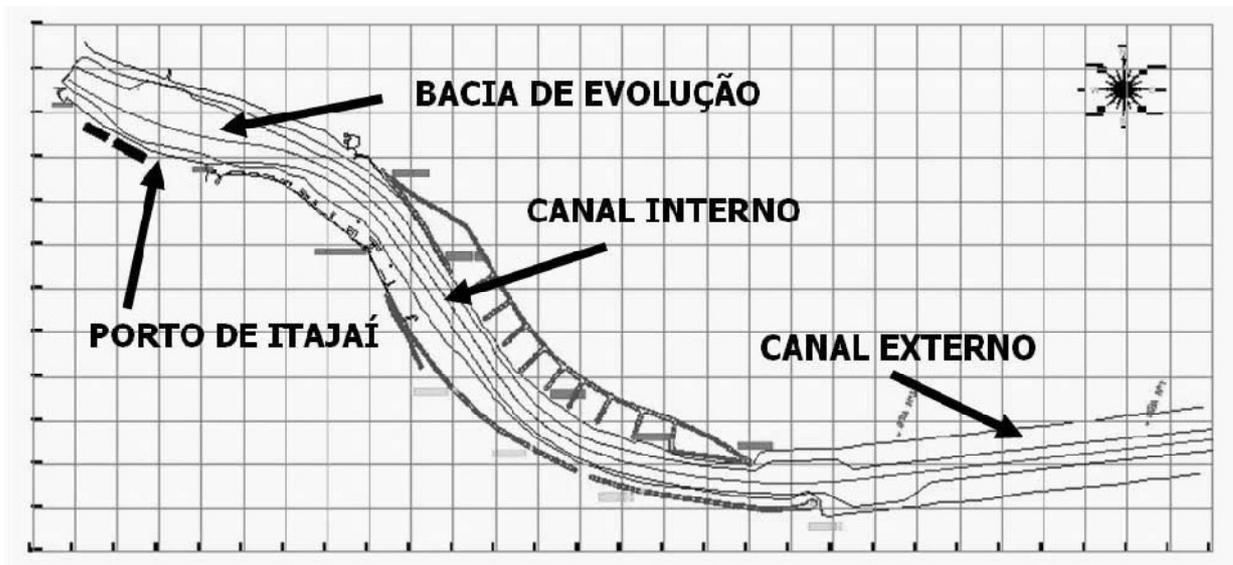


Figura 12: Setores da via de acesso marítimo ao Porto de Itajaí.
 Fonte: Soares, Carlos Alberto. Tese de Doutorado

4.6.2 ACESSO TERRESTRE

A BR-101, margeando o Município de Itajaí, dá acesso quase que direto ao Porto de Itajaí, além de dar acesso a outros encontros rodoviários do sul e sudeste brasileiro. Na região de Itajaí pode-se visualizar o maior encontro rodoviário do Estado de Santa Catarina, com conexões para a SC-470 (que liga Itajaí ao vale do Rio Itajaí e o oeste do Estado de SC), a BR-486 (que acessa a cidade de Brusque) e a Rodovia Oswaldo Reis, que faz a interligação com o município vizinho de Balneário Comburui. Saindo da BR-101, encontram-se cinco avenidas que cruzam a cidade de Itajaí, dando acesso ao porto. Porém, por não terem suporte para grandes fluxos e grandes cargas, acabam causando problemas no tráfego locais. Para tentar solucionar esse problema, o Governo Federal através do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, e em conjunto com a Prefeitura Municipal de Itajaí e Superintendência do Porto de Itajaí, possuem um projeto de construção de uma via com acesso exclusivo ao porto. Essa obra já está em fase de execução, totalizando uma estimativa de gastos em torno de 16 milhões.

4.6.3 ACESSO FERROVIÁRIO

Não existe acesso ferroviário até o porto, mas existem estudos para a implantação da Ferrovia Leste-Oeste, que ligaria o porto à Argentina, cruzando o Vale do Itajaí e o Oeste Catarinense, e também da Ferrovia Litorânea, saindo de Araquari (provavelmente de Curitiba) até encontrar a malha da Ferrovia Tereza Christina, no Sul do Estado. Porém são apenas especulações que ainda não tem prazo para se iniciarem ou certeza de que irão ocorrer.

4.7 ADMINISTRAÇÃO

Um convênio provisório assinado entre o Ministério dos Transportes e a Prefeitura Municipal de Itajaí com duração de sete meses, criou a autarquia Administradora Hidroviária Docas Catarinense (ADHOC), posteriormente transformada na atual Superintendência do Porto de Itajaí. Em 1995 o município assumiu de fato a administração do porto, sendo que somente em 1997 a municipalização através de um convênio foi assinada por 25 anos. Desde então a lei Municipal 3.513 tornou o município responsável pela administração portuária local, assumindo sua autonomia administrativa, operacional, financeira e patrimonial. Portanto, atualmente o Porto de Itajaí é administrado pela Superintendência do Porto de Itajaí, autarquia municipal da Prefeitura Municipal de Itajaí. A estrutura administrativa (figura 15) é também definida por essa lei, cujo cargo de Superintendente é ocupado através da nomeação pelo Prefeito Municipal (assumindo o papel de Autoridade Portuária), ao qual se vincula uma Secretaria Geral e Assessorias (de Planejamento e Qualidade, de Comunicação Social, de Auditoria e Jurídica). O prefeito também nomeia todos os principais cargos administrativos, como os da Diretoria Administrativa Financeira, da Diretoria Comercial, Diretoria de Logística e da Diretoria Técnica.

Após ser aberta uma licitação pública em 2001, a operação do porto será realizada pela empresa TECONVI – Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí (do grupo dinamarquês APM Terminals/Maersk) pelos próximos 22 anos. No momento apenas a TECONVI funciona como operadora portuária no Porto de Itajaí, sendo que todos os equipamentos portuários disponíveis pertencem ao operador, exceto os armazéns.

Esse modelo de municipalização é o único existente no Brasil. Algumas das vantagens em relação à municipalização do porto seriam a criação de uma lei municipal permitindo a

integração de vias públicas no processo de arrendamento, o estabelecimento de um decreto municipal tornando como de utilidade pública os imóveis portuários situados dentro das áreas de expansão, e a transferência da sede da Prefeitura Municipal, antes situada dentro do porto, para outro local também dentro das áreas de expansão portuária.

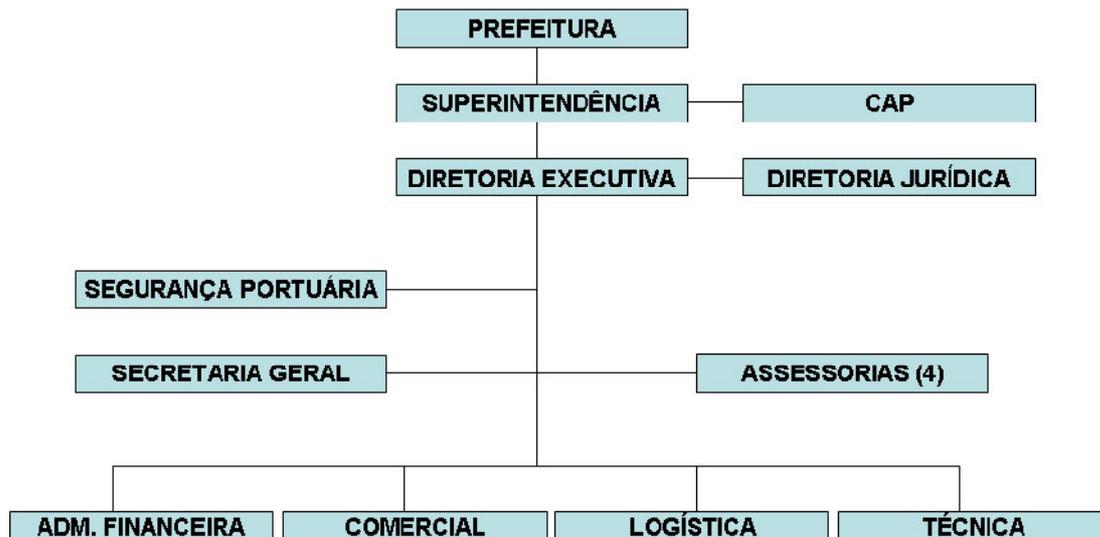


Figura 13: Organograma administrativo da Superintendência do Porto de Itajaí (SPI)
Fonte: Soares, Carlos Alberto. Tese de Doutorado

4.8 QUESTÕES AMBIENTAIS

Os órgãos responsáveis pelo licenciamento das atividades portuárias no Estado de Santa Catarina são o IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente) e FATMA/Florianópolis. A primeira Licença de Operação foi emitida em 2005 e renovada em 2007, com prazo de validade até 2010. A operação da dragagem de manutenção está contida na mesma licença. Um pedido de Licença de operação foi efetuado após a inundação do porto em 2008, para uma dragagem emergencial de 3.800.000 m³. A Gerência de Meio Ambiente é controlada desde 2000 pela SPI (hierarquia vinculada com a Diretoria Técnica do porto).

O Porto de Itajaí possui uma estação própria para coleta e triagem dos diversos tipos de resíduos das embarcações, recebendo-os e tratando-os. O porto possui também um Depósito Temporário de Resíduos (DTR), onde ficam os resíduos provenientes do porto separados como: recicláveis orgânicos, entulhos e resíduos contaminados com óleo.

Possui também o Plano de Emergência Individual (elaborado em 2002 e só implantado em 2005), Plano de Controle de Emergências e Plano de Área aprovados e implementados.

A figura 16 sintetiza a implantação da legislação ambiental na região portuária de Itajaí.

| | SPI | TECONVI | Braskarne | Teporti | Dow Química |
|-------------------------------------|-----|---------|-----------|---------|-------------|
| Licenciamento ambiental | | | | | |
| Monitoramento ambiental | | | | | |
| Plano de Gestão de Resíduos Sólidos | | | | | |
| Plano de Emergência Individual | | | | | |
| Plano de Gestão de Água de Lastro | | | | | |
| Auditoria Ambiental | | | | | |

| | |
|--|---------------------|
| | Atende |
| | Não atende |
| | Atende parcialmente |

Figura 14: Síntese da implantação da legislação ambiental na região portuária de Itajaí (SC)
Fonte: Soares, Carlos Alberto. Tese de Doutorado

Desde 2005 o Porto de Itajaí mantém o “programa de Monitoramento Ambiental na Área de Abrangência do Porto de Itajaí”, executado pelo CTTMAR/UNIVALI. Através deste programa são avaliadas e monitoradas as fontes poluidoras na área de influência do porto, a qualidade da água e dos sedimentos superficiais do rio Itajaí Açu, entre outros programas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerado como porto de Terceira Geração em 1992 pela UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), o Terminal Portuário de Itajaí possui sistemas integrados de processamento e de dados, além de ter aumentado significativamente sua containerização, sendo hoje em dia especializado nesse tipo de carga. Devido a investimentos principalmente por parte da TECONVI, o porto vem se modernizando, atingindo altos padrões estruturais. Sua eficiência pode ser vista pela utilização de caminhões tipo *reach stackers* e pela criação de um mecanismo de *despacho posteriori*, com a transferência provisória dos contêineres para pátios situados dentro da cidade de Itajaí. .

Com as enchentes ocorridas em 2008 e as destruições causadas pelas mesmas, toda a estrutura do cais está sendo reformada. Isso está possibilitando a instalação de modernos equipamentos e conseqüentemente a possibilidade de atracamento de navios maiores.

Por ser o único porto brasileiro municipalizado, o Porto de Itajaí apresenta papel singular no dia-a-dia da população do município, o que por um lado é bom, pois a população vê o porto como o espelho do município e o trata assim de forma maternal, mas por outro lado trás para a cidade toda uma dependência do porto, sobrevivendo do seu crescimento e da sua repercussão em âmbito nacional.

Com a globalização da economia e a necessidade de caminhos mais curtos para uma satisfação de ambos os lados do sistema de compra e venda, o porto de Itajaí se faz presente, diminuindo os custos dessas demandas. Com o diferencial de instalações e de área, o porto oferece todas as condições para o desenvolvimento das relações de movimentação dos produtos.

Sendo o Brasil um país abrangente em termos de recursos e crescente em termos de desenvolvimento de produtos, existe a necessidade de consumo de produtos importados e potencialidade de produtos para a exportação. As variedades de acesso ao porto, e as adaptações sofridas ao longo dos anos em função de melhorias no escoamento de mercadorias, ocorreram devido à necessidade dessa economia crescente. Nota-se também que mesmo com o crescimento das indústrias no âmbito nacional e com o crescimento das exportações de produtos manufaturados, no porto de Itajaí os produtos mais exportados são os básicos: madeira e derivados, congelados (frango, peixe, carnes em geral), papel, açúcar e fumo, com exceção de máquinas, pisos cerâmicos. Já no que se diz respeito às importações

(que correspondem a 20 % da movimentação do porto), os produtos são: trigo, motores, produtos químicos, têxteis, papel e pisos cerâmicos, não contando, por isso, com produtos básicos em grandes proporções.

O porto de Itajaí se destaca no âmbito nacional por ser essencialmente um exportador de produtos básicos, oriundos em geral da própria região de Santa Catarina e de regiões como Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio Grande do Sul, Goiás e São Paulo. A produção econômica da região se desenvolve e vive em função da circulação de mercadorias, competitivas em âmbito internacional, sendo bem aceitas.

Assim, através deste trabalho, pôde-se perceber a realidade do Terminal Portuário de Itajaí, detalhando os motivos do destaque que esse porto possui em âmbito estadual, nacional e internacional.

6 BIBLIOGRAFIA

PORTO DE ITAJAÍ. **Porto de Itajaí**. Disponível em < <http://www.portoitajai.com.br> >
Acesso em 06 de novembro de 2010.

ANTAQ. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. Disponível em < <http://www.antaq.gov.br> > Acesso em 06 de novembro de 2010.

APM Terminals. **APM Terminals**. Disponível em < <http://www.apmterminals.com.br> >
Acesso em 26 de novembro de 2010.

GOOGLE IMAGENS. Disponível em < <http://www.google.com.br/imghp> > Acesso em 08 de
Dezembro de 2010.

ANTT. **Agência Nacional de Transportes Terrestres**. Disponível em < <http://www.antt.gov.br> > Acesso em 12 de Dezembro de 2010.

PÍER TURÍSTICO DE ITAJAÍ. **Pier Turístico de Itajaí**. Disponível em < <http://www.pierturisticoitajai.com.br> > Acesso em 16 de Dezembro de 2010.

Soares, Carlos Roberto. **Os portos de Paranaguá (PR) e Itajaí (SC): análise comparativa das suas relações com as cidades de inserção, da estrutura operacional atual e das condições sócio-ambientais das regiões de entorno** – Curitiba, 2009. Disponível em < <http://dspace.c3sl.ufpr.br> > Acesso em 16 de Dezembro de 2010.