# INTRODUÇÃO

Este trabalho tem por objetivo estudar o papel do Estado na criação, crise e reestruturação do Porto de Imbituba localizado no município de Imbituba, litoral Sul de Santa Catarina, cerca de 90 km da capital Florianópolis e dispõe de acesso rodoviário de 7 km de extensão, pavimentado, em boas condições que interliga as instalações a Br-101. A importância do Estado na implantação das atividades, que foram diversificadas no âmbito econômico, devido a política neoliberal e os impactos provocados no mundo do trabalho.

A abordagem do mesmo envolve três capítulos. O primeiro abrange o processo colonizatório e o povoamento açoriano no litoral de Santa Catarina, no século XVIII, por decisão da Metrópole portuguesa, devido às disputas político-militares entre Portugal e Espanha pela região do Prata.

Por outro lado, o maior destaque colonial foi marcado pela pesca da baleia, viabilizando a economia imbitubense às demais regiões do Brasil, estimulando uma navegação de cabotagem e interligando Imbituba com o Rio de Janeiro. Assim, a atividade pesqueira era desenvolvida em paralelo à agricultura e estimulava o processo imigratório. Cabe destacar que foram instaladas seis armações baleeiras no litoral catarinense, e somente a Armação de Imbituba transformou-se em porto organizado.

O Sul de Santa Catarina passou por uma radical transformação com a descoberta do carvão, a construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina e o Porto de Imbituba no cenário nacional como escoador de carvão graças ao Grupo Empresarial Henrique Lage, com incentivos concedidos pelo Governo Federal.

O segundo capítulo enfatiza o papel do Estado a partir de 1930 no aparelhamento do Porto de Imbituba, devido à estrutura dos Governos Federal e Estadual que refletia na Organização Industrial de Henrique Lage, implantando operações portuárias de qualidade, colocando o porto em um patamar de "porto organizado," devido à movimentação de cargas, prestando serviço dinâmico e eficiente.

Com a queda dos subsídios do carvão por parte do Governo Federal, no final de 1980, gerou uma problemática de ordem social e econômica, porque o Porto de

Imbituba não conseguiu competir com os outros portos, devido à falta de investimentos e de uma política de diversificação de cargas para enfrentar a crise.

No terceiro capítulo, Reflexos da Política Neoliberal, verifica-se a crise na indústria carbonífera, o desmonte do Estado, fruto da política neoliberal. Ver-se-á os impactos da crise como reflexos da adoção do Neoliberalismo, que impôs medidas drásticas como a extinção do BNH, arrocho salarial, concorrência com outras cerâmicas catarinenses e a abertura comercial, com empresas catarinenses, com vistas à redução das alíquotas de importação, estimulando as exportações, onde a Indústria Cerâmica Imbituba (ICISA) não conseguiu concorrer com outras empresas, gerando graves conseqüências ao mercado de trabalho.

Com tentativas de industrialização da pirita carbonosa para a produção de ácido fosfórico, matéria-prima para a produção de fertilizantes, e com incentivos do Governo Federal, foi instalada a Indústria Carboquímica Catarinense (ICC) em 1969. Na década de 1990, com os ventos neoliberais, a abertura econômica e a liberação da importação do ácido fosfórico fragilizaram as atividades da ICC (empresa do grupo da PETROFÉRTIL) e ela foi liquidada em 1994.

Na continuidade, as perspectivas com a implantação da Zona de Processamento de Imbituba (ZPE), com incentivos governamentais (Federal, Estadual e Municipal), seria uma tentativa para solucionar a problemática social e econômica, herança da queda de movimentação do Porto de Imbituba, desemprego gerado pela ICISA e o fechamento da ICC. O projeto da ZPE não saiu do papel, as obras estão paralisadas e a área deverá ser transformada em área para terminal do porto.

Por fim, mostra-se o projeto de reestruturação para recuperação da Companhia Docas de Imbituba (CDI) e do Porto de Imbituba, com vistas para garantir a sobrevivência da empresa, combinando processos de redução de custos, a implantação do Órgão Gestor de Mão-de-obra (OGMO), para administrar principalmente a mão-de-obra do trabalhador portuário em nome da política de desestatização governamental.

Para uma melhor compreensão do Porto de Imbituba, procurou-se fazer uma ampla revisão, acoplada por pesquisas, entrevistando ex-funcionários, moradores de Imbituba, sindicalistas, gerentes e administradores de empresas. Realizou-se, também, uma aprofundada pesquisa na Prefeitura de Imbituba, Biblioteca Pública de Imbituba,

Agências Marítimas, OGMO, ICISA, ICC, ZPE, CODESC, Companhia Docas de Imbituba e no Museu da Baleia Franca.

No transcorrer do trabalho, notou-se a teia de complexidade que contorna o Porto de Imbituba, pois as ações governamentais interligadas com o porto passaram a gerar dependência, explicitando uma problemática de ordem social e econômica, agravando a situação da população nos picos de sua crise. Neste sentido, para se reportar para a realidade do Porto de Imbituba, é uma empreitada que abrange o estudo do espaço-temporal associado às atividades da conjuntura econômica e social.