

PROJETO MUSEOGRÁFICO/EXPOGRÁFICO - MEMORIAL DO PORTO DE IMBITUBA

O presente cronograma tem como objetivo orientar a execução das atividades previstas no escopo do Projeto Museográfico e Expográfico para o Memorial do Porto de Imbituba, conforme especificado no Termo de Referência que integra o Contrato nº 041/2025, firmado entre a SCPAR Porto de Imbituba S.A. e a empresa JP Cultural Ltda.

Contempla as etapas de planejamento, pesquisa, elaboração técnica e validação dos produtos, de acordo com as entregas estabelecidas contratualmente.

Em anexo, apresenta-se o detalhamento das fases e entregas, conforme previsto nos documentos técnicos que orientam a execução do projeto.



ANEXO

CRONOGRAMA

FASES	SUBFASES	ENTREGAS
Pesquisa	Levantamento e estudo das fontes	Relatório de pesquisa
	Sistematização das informações	
Projeto Museográfico	Construção do eixo temático: formulação do referencial da exposição temporária; definição dos núcleos temáticos; apresentação da proposta de referencial e núcleos temáticos para aprovação pelo contratante; ajustes na proposta e aprovação do referencial.	Proposta de Eixos Temáticos e Proposta curatorial
	Museografia: distribuição dos núcleos temáticos da exposição.	
	Expografia / distribuição dos nichos expositivos: detalhar os móveis a serem utilizados na expografia e os recursos expositivos; planejar o equilíbrio entre a utilização de luz natural e luz artificial; indicar local do foco, sua intensidade, tipologia, carga mínima e suplementos.	
	Elaboração do projeto expositivo com foco no conceito gerador da exposição e apresentação do projeto e plano de trabalho.	Proposta de referência de identidade visual
	Apresentação do projeto museográfico: confecção da apresentação gráfica do projeto museográfico; apresentação do projeto museográfico; análise do projeto pelo contratante; revisão e entrega do projeto museográfico.	



	Detalhamento da exposição: elaboração dos textos que comporão a exposição; definição das imagens (fotografias, mapas, desenhos, entre outros) que farão parte da estratégia expositiva; definição de conteúdo audiovisual para a exposição, quando apontado pelo projeto museográfico, proposta de equipamentos e mídias interativas.	Memorial descritivo com detalhamento da expografia
--	---	--



PROJETO MUSEOGRÁFICO/EXPOGRÁFICO

MEMORIAL DO PORTO DE IMBITUBA

PESQUISA

1. Levantamento de fontes

A pesquisa constitui a base do Projeto Museográfico/Expográfico: é a partir dela que as demais etapas se desenvolvem e convergem para a construção de uma narrativa expográfica sólida e coerente com os objetivos da exposição.

Na elaboração do projeto para a constituição do Memorial do Porto de Imbituba, o levantamento de fontes está sendo desenvolvido em consonância com métodos e abordagens da pesquisa histórica, buscando-se fontes diversificadas.

Nesse processo, as visitas técnicas **(ANEXO I)** foram essenciais para o levantamento de diferentes tipos de fontes de conteúdo: verbais e não verbais, como fontes textuais (documentos, impressos diversos, livros, jornais e revistas), iconográficas (plantas arquitetônicas e fotografias) e orais (entrevistas e depoimentos). Amanda Cristhie Trümmer, servidora do Porto de Imbituba, disponibilizou fontes em suporte digital, utilizadas na elaboração de uma linha do tempo pelo Setor de Comunicação. Vale salientar que o mapeamento de possíveis locais para a ampliação de fontes está sendo construído ao longo do projeto.

2. Fontes Textuais

2.1 Documentos e impressos diversos

No processo de coleta de fontes para subsidiar a elaboração do Projeto, foram disponibilizados para consulta documentos e impressos diversos. No suporte físico, acessamos exemplares acondicionados em caixas no Almoxarifado Central do Porto e no



Depósito de Inservíveis. Os documentos, de cunho institucional e histórico, foram analisados e submetidos a uma triagem prévia para definição do material passível de utilização na exposição.

Análise de materiais para coleta de fontes, 18/07/2025.



Fonte: acervo pessoal da empresa Viés Cultural Museologia e Patrimônio.

Quanto ao estado de conservação do acervo, constatou-se a ausência de medidas adequadas para garantir a preservação e o acesso às informações, comprometendo a integridade física dos suportes. Foram identificados diversos danos decorrentes de intervenções inadequadas, condições ambientais desfavoráveis e ação de agentes biológicos.

Recomenda-se que o acervo documental e museográfico seja conservado segundo práticas técnicas, observando as normas e legislações específicas dos campos da arquivologia e museologia, tais como:

- ABNT NBR 5985:2014 – Terminologia para arquivos e documentação, que fornece a base conceitual para o tratamento documental.



- Resolução CONARQ nº 39/2014 – Diretrizes para a conservação preventiva de documentos arquivísticos, aplicáveis também a acervos museológicos.
- Lei nº 8.159/1991 e Decreto nº 4.073/2002 – Política Nacional de Arquivos, que estabelece diretrizes para a gestão e preservação documental em instituições culturais e museus.
- Decreto-Lei nº 25/1937 – Proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, base para tombamento e proteção legal de acervos museológicos.
- Manual de Procedimentos para Museus (IBRAM) – Orientações técnicas para a gestão e preservação de acervos museológicos.
- NBR ISO 11799:2015 – Requisitos para armazenamento e conservação de documentos, norma internacional adotada em práticas museológicas e arquivísticas.

A observância dessas diretrizes assegura a integridade, acessibilidade e conservação adequada dos documentos e bens culturais.

No suporte digital, foram acessados os materiais disponibilizados pelo Setor de Comunicação do Porto de Imbituba. O acervo reunido contempla uma diversidade de fontes que abrangem os aspectos históricos, políticos, administrativos e ambientais do Porto de Imbituba, desde meados do século XX até o presente. Os materiais incluem documentos oficiais, relatórios financeiros, pareceres técnicos, planos de desenvolvimento, licenças ambientais, processos administrativos. Esse conjunto documental fornece subsídios para análise e fundamentação do Projeto, contribuindo para a preservação da memória institucional e do patrimônio cultural do Porto de Imbituba.

2.2 Fontes bibliográficas



Viés Cultural Museologia e Patrimônio
JP Cultural Ltda. EPP – 5ª COREM 001J

Praça Santana – Rua do Centenário, 138
Mirim – Imbituba – SC – 88787-000
(48) 3771-8304 | (48) 99146-5816
viescultural@viescultural.com.br

As fontes bibliográficas selecionadas previamente são artigos, trabalhos de conclusão de curso, monografias, dissertações, teses e livros que abordam a temática em questão.

Foram localizados os seguintes artigos: O Porto de Imbituba no Desenvolvimento do Sul de Santa Catarina; Gestão Portuária, Um Estudo da Competitividade do Porto de Imbituba Perante o Modelo Apresentado Pelo Banco Mundial; Sistema portuário catarinense: a construção dos portos de São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba; O porto de Imbituba na formação do complexo carbonífero catarinense; O porto carvoeiro na formação do complexo carbonífero catarinense: a disputa entre Laguna e Imbituba; A truncada relação porto-ferrovia no sul de Santa Catarina; Porto de Imbituba como elemento resultante do complexo carbonífero catarinense; Trajetória histórica do desenvolvimento do Porto de Imbituba; A indústria carboquímica catarinense em Imbituba: uma história encoberta pela fumaça vermelha; A função social de um memorial: a experiência com memória e história no Ministério Público; Da prática da exploração ao discurso da preservação: uso e abusos da baleia franca na história de Imbituba; Formação, expansão e desmonte parcial do complexo carbonífero catarinense; Zonas de Processamento de Exportação: problemática geral e experiência de Imbituba; Exportação e Importação de Produtos Agropecuários e Agroindustriais: um estudo no Porto de Imbituba; Porto de Imbituba: precedente histórico descritivo do período de 2004 a 2014 e perspectiva de demanda futura até 2030 na movimentação de mercadorias; O memorial como instituição no sistema de museus; A comercialização de produtos agropecuários e agroindustriais no Porto de Imbituba; O clima organizacional na transição de concessão privada para delegação pública no Porto Organizado de Imbituba.

Entre os Trabalhos de Conclusão de Curso (TCC), foram disponibilizados: A gestão pública do Porto de Imbituba (Santa Catarina): A partir de 2012; Trajetórias de desenvolvimento: porto de Laguna e porto de Imbituba; História de Imbituba; Porto Henrique Lage S.A. - o Porto de Imbituba como Instrumento de Apoio à Produção e Exportação Sul-Brasileira; Análise do desenvolvimento do porto de Imbituba/SC nos anos



de 2013 e 2014; Caracterização da Água de Lastro de Embarcação no Porto de Imbituba; Diagnóstico preliminar dos processos litorâneos e atividades portuárias, associados à erosão costeira na praia do Porto, Imbituba; O Sul Catarinense diante dos nossos olhos, antes e agora: documentário de William Gericke sobre Imbituba e Urussanga nos últimos anos da década de 1940; Políticas para Desenvolvimento Portuário e o Porto de Imbituba: a percepção das empresas exportadores do município de Criciúma; Vila de Imbituba: do progresso à modernidade e espaço de exclusão; Obras Estruturantes Aplicadas ao Desenvolvimento do Porto de Imbituba.

Acessamos também as monografias: As transformações no Porto de Imbituba e seus reflexos urbanos regionais; Desenvolvimento, crise e reconstrução da economia de Imbituba.

Dentre as dissertações e tese, foram elencadas: De Armação Baleeira a Porto Carbonífero (da gênese à crise); Henrique Lage e o Desenvolvimento; Políticas para o desenvolvimento portuário: um estudo no Porto de Imbituba; Os portos do sul do Brasil da formação ao século XXI.

Entre os livros, foram selecionados: Porto de Imbituba – De Armação Baleeira a Porto Carbonífero, da Marcia Rosa Neu; A História do Carvão de Santa Catarina – Volume I, de Mário Belolli, Joice Quadros e Ayser Guidi; Reuniões da Diretoria – Companhia Docas de Imbituba (1941 a 2005); Henrique Lage e o Desenvolvimento Sul Catarinense, de Ondina Pereira Bossle.

O livro Porto de Imbituba – De Armação Baleeira a Porto Carbonífero, de Márcia Fernandes Rosa Neu (2003), retrata a transformação do porto desde sua origem ligada à caça da baleia até sua função estratégica no escoamento do carvão mineral. A obra A História do Carvão de Santa Catarina – Volume I, de Mário Belolli, Joice Quadros e Ayser Guidi, complementa esse contexto ao abordar o papel do carvão no desenvolvimento regional. Já a coletânea Reuniões da Diretoria – Companhia Docas de Imbituba (1941 a 2005) oferece fontes documentais valiosas sobre a gestão portuária ao longo das décadas.



Por fim, Henrique Lage e o Desenvolvimento Sul Catarinense, de Ondina Pereira Bossle, destaca a atuação do empresário como figura-chave no crescimento industrial da região, especialmente na consolidação do Porto e da infraestrutura associada.

2.3 Jornais

Uma série de jornais foram disponibilizados para a pesquisa, oferecendo o acesso à notícias relevantes para o contexto do projeto. Entre os jornais históricos e de circulação do Rio de Janeiro, foram acessados: *A Barra*; *A Manhã*; *A Noite*; *A Casa*; *Almanak Laemmert*; *Annaes do Parlamento Brasileiro*; *Correio da Manhã*; *Correio Mercantil*; *Diário Carioca*; *Diário de Notícias*; *Diário do Rio de Janeiro*; *Fon Fon*; *Jornal do Brasil*; *Jornal do Commercio*; *O Globo*; *O Imparcial*; *O Jornal*; *O Paiz*; *O Radical*; *Pirilampo*; *República e Tribuna da Imprensa*.

Em Santa Catarina, os jornais *A Várzea*; *A Liberdade*; *Vanguarda*; *O Dever*; *A Regeneração*; *O Despertador*; *O Estado*; *O Estado de Florianópolis*; *A Gazeta*; *A Verdade*; *O Conservador*; *Mercantil*; *Conciliador*; *Tubaronense*; e *O Commercio*, trouxeram publicações relevantes à pesquisa. Tendo ainda os jornais nordestinos, *Jornal de Recife*, de Pernambuco, *A Ordem*, do Rio Grande do Norte, e o *Boletim da Cooperativa Central dos Cacaucultores Bahianos*, da Bahia, que podem servir de fontes para a construção da narrativa expográfica.

Entre as informações trazidas pelas publicações cariocas, destacam-se:

- 1860 – *Correio Mercantil*: Relato do batismo de fogo de Anita Garibaldi.
- 1874 – *A Nação*: Visita de engenheiro ao Porto para estudar conexão com a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina.
- 1874 – *O Globo*: Discussão sobre juros da ferrovia Tereza Cristina.
- 1924 – *A Casa* (6ª edição): Pedido de construção e aparelhamento do Porto de Imbituba.



- 1924 – *O Imparcial* (ed. 3414): Ilustração com distâncias de Criciúma, Lauro Müller e Imbituba.
- 1941 – *Diário de Notícias* e *A Manhã*: Destaque para a Organização Henrique Lage no cenário do carvão nacional.
- 1941 – *Jornal do Commercio* (ed. 294): Concessão para construção e aparelhamento do Porto pela Companhia Docas de Imbituba.
- 1941 – *Jornal do Commercio* (ed. 277): Obituário do Dr. Álvaro Catão.
- 1942 – *Correio da Manhã* e *Diário Carioca*: Paralisação do Porto de Imbituba por determinação da Companhia Docas, greve dos trabalhadores.
- 1942 – *Correio da Manhã*: Incorporação da Organização Lage ao patrimônio da União.
- 1942 – *O Radical*: Desenvolvimento do Porto, inauguração da caixa para embarque do carvão.
- 1949 – *Diário de Notícias* (ed. 8270): Espólios deixados por Henrique Lage.
- (Data não precisa) – *Diário Carioca*: Obituário de Henrique Lage.
- 1964 – *Correio da Manhã*: Paralisação do Porto de Imbituba.
- (Data não precisa) – *Tribuna da Imprensa*: Notícia sobre a futura abertura do “novo porto”.
- 1971 – *Jornal da Manhã*: Prestações de contas para acionistas da Companhia Docas de Imbituba; convocações para assembleias gerais; contrato para construção da estação de armazenagem de barris; criação de empresa de fertilizantes próxima ao Porto.
- 1972 – *Jornal do Brasil*.



➤ 1980 – *Jornal do Commercio*:

- Ed. 206: Ampliação da capacidade do Porto graças a novo maquinário.
- Ed. 163: Acusações e respostas sobre falta de navios para transporte de carvão.
- Ed. 123: Informações acerca da ICC.

Os jornais catarinenses destacam o desenvolvimento da Ferrovia Dona Tereza Cristina e sua ligação com o Porto de Imbituba. Publicações regionais ressaltam as qualidades do Porto, as obras realizadas e a exploração do carvão por Henrique Lage.

O jornal *República* evidencia as deficiências no transporte do carvão, especialmente os elevados custos. Já o *O Estado de Florianópolis* (1949) aborda a implantação do Serviço de Prevenção contra Acidentes do Trabalho. Em 1879, o jornal *A Verdade* relata a conexão ferroviária entre Tubarão e Porto Alegre, abrangendo cidades da região da Lagoa do Mirim até o Rio Grande do Sul, com o objetivo de fomentar o desenvolvimento econômico regional. O *Estado* dedica uma edição especial ao ataque a um navio brasileiro em Tijucas e registra a apresentação do Dr. Lauro Müller ao Ministério da Guerra. Em 1919, o jornal *O Dever* informa sobre a greve dos ferroviários e um acidente ocorrido em uma viagem entre Tubarão e Imbituba. Em 1916, foi publicado na coluna “Vida Marítima Catharinense” o nono capítulo da história de Anita Garibaldi. Por fim, o *Vanguarda* de 1934 traz relatos da celebração dos 50 anos da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina.

Os jornais nordestinos *A Ordem* e o jornal *Boletim da Cooperativa Central dos Cacaucultores Baiano* ,tratam da incorporação de empresas ao patrimônio da União, constando entre elas a “Organização Lage”. O *Jornal de Pernambuco* faz menção ao Engenheiro Jeronymo Luiz Ribeiro, que fez o estudo da conexão do Porto com a Estrada de Ferro, no ano de 1874.

2.4 Revistas



Junto aos jornais, foram consultadas revistas que trazem informações relevantes à pesquisa: *Revista da Estrada de Ferro*, *Revista Marítima Brasileira* e *Almanak Laemmert*. Na sessão também foram encontrados escritos denominados: *Annaes do Parlamento Brasileiro*; *Relatórios do Presidente da Província*; *Relatórios do Ministério da Agricultura*; *Navios do Estado*; *Navegação cabotagem*; *Movimentação do Porto Capital*; e, *Ilustração Brasileira*. Foram identificadas nas publicações, as seguintes menções:

Revista da Estrada de Ferro (1947, ed. 472):

- Ampliação, aquisição e instalação de equipamentos para o Porto de Imbituba.
- Colaboração entre Governo Federal e Companhia Docas.

Revista Marítima Brasileira:

- Edição 92 (1923): Melhorias realizadas no Porto.
- Edição 238 (1925): Privatização do Porto de Imbituba.
- Edição 238 (1925): Funcionamento do Porto pós- crise do carvão; início das exportações gerais; uso por empresas do Rio Grande do Sul.
- Edição 247 (2000): História de Henrique Lage e suas empresas, incluindo o Porto de Imbituba.

Almanak Laemmert (1930-1931, eds. 86 e 87):

- Informações sobre o município de Imbituba e a Companhia Docas.
- Funcionamento do Porto no período.

Annaes do Parlamento Brasileiro (1873):

- Sessão de 25 de junho: Estrada de Ferro de Tubarão ao Porto de Imbituba.
- Sessão de 1º de julho: Garantias de juros à Estrada de Ferro de Santa Catarina.



Relatório do Presidente da Província:

- 1883: Construção da ferrovia e do quebra-mar para funcionamento da enseada de Imbituba como porto (págs. 29-31).
- Listagem de portos, enseadas, baías e obras do estado, incluindo Imbituba (p. 39).
- Funcionamento do farol em Imbituba (p. 41).
- Naufrágio de navio inglês em 1882 no Porto, com materiais para a ferrovia.

Outros relatórios históricos:

- 1875: Construção da Ferrovia Dona Thereza Christina (págs. 74-85).
- 1918: Expectativa para início da exportação de carvão pelos portos de Imbituba e Laguna via ferrovia.
- 1922: Confirmação da continuidade da exportação de carvão.
- 1919: Expectativas para exploração do carvão no estado.
- 1939: Estatísticas do tráfego marítimo nos portos de Santa Catarina.

3. Fontes iconográficas

3.1 Plantas Arquitetônicas e Mapas

No levantamento documental, foram identificadas plantas arquitetônicas e mapas disponíveis tanto em formato físico quanto digital. Parte desses materiais físicos encontra-se em mau estado de conservação, exigindo cuidados para manuseio e eventual digitalização. Entre os arquivos identificados, destacam-se plantas arquitetônicas e mapas relacionados ao Porto de Imbituba, alguns datados da década de 1940, como as “Planta Porto de Imbituba_1940_A” e “Planta Porto de Imbituba_1940_B”, além de registros fotográficos como “Áreas da Concessão_1941” e “Obras da Máxima Ocupação da Enseada_1940”. Embora alguns documentos estejam diretamente ligados a projetos do



Porto, outros retratam aspectos mais amplos do território e de seu uso, contribuindo para a compreensão geográfica da região. Esse conjunto, complementado por dados e relatórios técnicos, compõe uma base documental relevante para o estudo da evolução portuária e urbana de Imbituba.

3.2 Fotografias

Nos arquivos fotográficos digitalizados, acessamos imagens que ilustram desde as primeiras instalações da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, dentro da área portuária no início do século XX, até o funcionamento cotidiano do Porto, incluindo reuniões e eventos oficiais. Fotografias históricas do Porto em seus primórdios, como as imagens de 1934, mostram a infraestrutura inicial e a operação dos vagões de carvão, bem como os antigos armazéns servidos pela ferrovia.

O registro da construção do primeiro trapiche no Porto, bem como o prolongamento do molhe e a ampliação do cais, exemplificam o constante crescimento e desenvolvimento da infraestrutura portuária. Imagens das obras realizadas entre as décadas de 1940 a 1970 destacam o esforço para modernizar e ampliar a capacidade do Porto, como a construção do Berço 2 e a instalação do silo Álvaro Catão.

Tivemos acesso à fotografias das operações portuárias, com estivadores em atividade, carregamento de caminhões com produtos regionais e uso de equipamentos como guindastes a vapor e barcas no embarque de carvão. As atividades de manutenção, com fotos da oficina do Porto e monitoramentos ambientais, como os registros de vigilância das baleias na região, demonstrando a preocupação com a sustentabilidade e o meio ambiente podem ser destaque na exposição.

Fotos que retratam a rotina dos funcionários, visitas oficiais e momentos festivos, incluindo a inauguração de obras e expansões também foram encontradas, bem como imagens de personalidades marcantes na história do Porto, como Henrique Lage, são destaques na pesquisa.



Além dos aspectos estruturais, operacionais e cotidianos, imagens marcantes, como o naufrágio do navio “Siderúrgica 8”, aparecem nas pesquisas.

É importante destacar que esses registros são para além das fotografias digitalizadas, consultamos o acervo físico de originais e cópias, muitos deles em péssimo estado de conservação, o que dificulta o acesso. As temáticas são coadunadas aos documentos digitais, embora em sua maioria com datação mais recente.

4. Fontes orais

4.1 Entrevistas e depoimentos

No dia 07 de agosto de 2025, foi realizada uma reunião a fim de coletar dados por meio de entrevista com o Sr. Gilberto Barreto. Na oportunidade foram recebidas informações relevantes sobre a história do Porto de Imbituba, incluindo desafios de gestão portuária, preservação e organização de acervos históricos, criação do Memorial, impactos econômicos e ambientais, além de estratégias para valorização turística e cultural da história local. Participaram da reunião a equipe de Viés Cultural Museologia e Patrimônio (João Paulo Corrêa, museólogo; Mariane da Silva Coelho, historiadora; Daniel Vieira de Mello, estagiário e estudante de História), a fiscal do contrato e representante do Porto de Imbituba (Amanda Cristhie Trümmer), e o Diretor da OMGO e entrevistado (Gilberto Barreto). As informações coletadas foram organizadas e apresentadas no **ANEXO II** no formato de perguntas e respostas, visando maior clareza e objetividade.



ANEXO I - Registros fotográficos em visitas técnicas ao Porto de Imbituba - SC

Visita técnica à área do Porto, 08/07/2025.



Fonte: acervo pessoal da empresa Viés Cultural Museologia e Patrimônio.

Estado de conservação de algumas fotografias encontradas, 18/07/2025.



Fonte: acervo pessoal da empresa Viés Cultural Museologia e Patrimônio.



Viés Cultural Museologia e
Patrimônio
JP Cultural Ltda. EPP – 5ª COREM 001J

Praça Santana – Rua do Centenário, 138
Mirim – Imbituba – SC – 88787-000
(48) 3771-8304 | (48) 99146-5816
viescultural@viescultural.com.br

Pesquisa no Depósito de Inservíveis, no Porto de Imbituba, 08/08/2025.



Fonte: acervo pessoal da empresa Viés Cultural Museologia e Patrimônio.

Análise de material no Depósito de Inservíveis, no Porto de Imbituba, 08/08/2025.



Fonte: acervo pessoal da empresa Viés Cultural Museologia e Patrimônio.



Viés Cultural Museologia e
Patrimônio
JP Cultural Ltda. EPP – 5ª COREM 001J

Praça Santana – Rua do Centenário, 138
Mirim – Imbituba – SC – 88787-000
(48) 3771-8304 | (48) 99146-5816
viescultural@viescultural.com.br

ANEXO II - Análise do depoimento coletado do Sr. Gilberto Barreto, atual diretor executivo do OGMO Imbituba e administrador do Porto de Imbituba entre 1985 à 1993 e 2001 - 2003

Reunião de Consultoria: Projeto Museográfico/Expográfico - Memorial do Porto de Imbituba

Data e Hora: 07/08/2025 09:02:11

Local: Sede da OGMO Imbituba (Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário Avulso do Porto de Imbituba).

Participantes: Gilberto Barreto, Amanda Cristhie Trümmer, João Paulo Corrêa, Mariane da Silva Coelho e Daniel Vieira de Mello.

1. Solicitação de gravação da entrevista e relato do Sr. Gilberto sobre a sua história com o Porto de Imbituba.

O Sr. Gilberto compartilhou sua trajetória: chegou a Imbituba em 1985, quando o Porto estava falido. Relatou o contexto da época, as dificuldades enfrentadas, a falta de integração com outros portos, as condições precárias das instalações e a predominância da movimentação de carvão. Explicou que o Porto foi construído para exportação de carvão, por concessão a Henrique Lage nos anos 40, e que havia resistência à diversificação de cargas.

2. Quais foram as principais causas da falência iminente da Companhia DOCAS e do porto de Imbituba?

A tarifa do carvão era muito baixa, mesmo com recorde de movimentação (mais de 4 milhões de toneladas em 1986), não era suficiente para “pagar as contas”. O Porto dependia quase exclusivamente do carvão, tornando-se vulnerável. Outras cargas eram impostas pelo governo, como rocha fosfática e ácido sulfúrico, mas não resolveram o problema financeiro. A estrutura administrativa era estática e pouco adaptável.



3. Como foi realizada a reestruturação tarifária do carvão?

A tarifa do carvão foi aumentada de 50 centavos para 3,50, um aumento de 700%. Isso permitiu ao Porto acumular caixa e iniciar reformas após a chuva de pedra de 1987.

4. Quais foram os impactos ambientais e operacionais das atividades portuárias e industriais?

A queima de pirita e rocha fosfática gerou grandes passivos ambientais, como montanhas de gesso e óxido de ferro, que poluíram a região. Impacto histórico da ICC - Indústria Carbonífera Catarinense. O carvão era movimentado de forma artesanal, espalhando resíduos por todo o porto e cidade. Após a concentração do carvão em áreas delimitadas, o Porto foi liberado para cargas limpas.

5. Como foi a diversificação de cargas e a introdução de novas operações no Porto?

Após a crise do carvão, o Porto passou a operar com cargas frigorificadas (primeiro navio em 1987), açúcar, trigo, cortejo, contêineres (chegando a 70 ou 90 mil por ano), sal, fertilizantes e outras mercadorias. O arrendamento com a Franco-Sul em 1993 foi importante para a operação de frigoríficos.

6. Quais foram os principais conflitos políticos e administrativos enfrentados?

Houve conflito com o prefeito local, que queria controlar as nomeações na DOCAS. O radialista Gervázio Plácido publicou que havia um “prefeito paralelo”, referindo ao administrador do Porto da época (o referido entrevistado), gerando atritos. O entrevistado chegou a ser pressionado a se envolver em campanhas políticas. Mudanças frequentes de diretoria e instabilidade administrativa prejudicaram a continuidade dos projetos.

7. Como foi criado e qual o destino do Museu do Porto e da Cidade?

O museu foi criado em 1993, durante as comemorações dos 30 anos da cidade,



reunindo acervos históricos. Posteriormente, o museu foi depredado, com equipamentos e coleções destruídas ou roubadas.

8. Quais foram as consequências da crise do carvão e das mudanças legislativas de 1993?

Com o fim do carvão, o Porto teve que demitir grande parte dos trabalhadores (de 400 para 100 funcionários). A ICC fechou, a Cerâmica entrou em crise, e a cidade enfrentou dificuldades econômicas. A Lei dos Portos, de 1993, mudou o modelo operacional, transferindo operações para operadores portuários privados.

9. Como foi o processo de recuperação financeira e administrativa do porto após 2001?

O entrevistado retornou em 2001, já com experiência profissional consolidada, e promoveu novos arrendamentos, garantindo a sobrevivência da CIA DOCAS. Entre 1993 e 2001, a administração anterior contratou 300 empregados com estabilidade de 5 anos para o projeto Estiva Livre, que gerou prejuízos e endividamento. O Banco Fator foi contratado para recuperação, mas houve práticas questionáveis de compra de dívidas por valores irrisórios e posterior cobrança integral. Em 2012, a União assumiu e pagou todas as dívidas, entregando o porto à SCPAR, que estabilizou as finanças e permitiu crescimento sustentável.

10. Quais foram os resultados operacionais e financeiros recentes do Porto?

Após a reestruturação, o Porto cresceu de 400 mil para 8 milhões de toneladas movimentadas no ano anterior a 2025. Para o ano corrente (2025), prevê-se uma queda de 18%, totalizando 7 milhões de toneladas, mas ainda considerado um número expressivo. A única concessão que não teve sucesso foi a Santos Brasil; todas as demais estão bem e sustentam o Porto.

11. Quem é Pigozzi e qual sua relação com a história de Imbituba?



Viés Cultural Museologia e Patrimônio
JP Cultural Ltda. EPP – 5ª COREM 001J

Praça Santana – Rua do Centenário, 138
Mirim – Imbituba – SC – 88787-000
(48) 3771-8304 | (48) 99146-5816
viescultural@viescultural.com.br

Eduardo Sérgio Pigozzi Ferreira é um pesquisador com grande acervo de jornais de Laguna e profundo conhecimento sobre a história de Imbituba e das organizações ligadas a Henrique Laje. Ele realiza pesquisas e possui coleções históricas relevantes.

12. Como se deu a sucessão e administração das empresas de Henrique Laje após sua morte em 1941?

Henrique Laje morreu em 1941. Após sua morte, houve uma sucessão complicada: Rimsa assumiu a Cerâmica, Álvaro Catão (Pai) , o Porto de Imbituba e a Ferrovia, mas faleceu 30 dias depois de Henrique Laje, em um desastre de avião. O patrimônio foi dilapidado, com vendas de terrenos e motores para sustentar estilos de vida no exterior, e o Porto ficou abandonado.

13. Qual a situação do acervo histórico e documental do porto e das empresas associadas?

Havia cerca de 20 a 40 caixas de documentos históricos, incluindo folhas de pagamento desde 1922, projetos de construção do Porto, notas fiscais antigas e outros registros. Todo esse material foi descartado ou doado, resultando na perda de cem anos de história em 24 horas, segundo Gilberto Barreto. Restaram poucos itens, como o busto de 1941 e alguns documentos. Há rumores de que parte do acervo pode estar no porão da reitoria da Universidade Federal em Florianópolis, mas não há confirmação.

14. Quais são os desafios para organizar e preservar a memória histórica do Porto?

A organização e preservação são dificultadas pela falta de continuidade, planejamento e profissionais especializados. Houve tentativas de organizar o acervo, mas sem contratação de profissionais, o material foi perdido. A história local é marcada por lendas e versões repetidas sem checagem, dificultando a precisão histórica.

15. Quais eventos e aspectos históricos não podem faltar na narrativa da



Viés Cultural Museologia e Patrimônio
JP Cultural Ltda. EPP – 5ª COREM 001J

Praça Santana – Rua do Centenário, 138
Mirim – Imbituba – SC – 88787-000
(48) 3771-8304 | (48) 99146-5816
viescultural@viescultural.com.br

exposição do Memorial do Porto de Imbituba?

Deve-se contar a história da Batalha Naval de Imbituba, única derrota da Marinha Imperial, ocorrida em 4 de novembro, e sua relação com a República Juliana (15 de novembro). A trajetória de Henrique Lage como empreendedor, a construção do Porto, as crises econômicas, e o papel do Porto na economia local são essenciais. A resiliência do Porto e da cidade, que mesmo sem condições ideais, buscou cargas a até 3 mil quilômetros de distância, é um ponto central. A história é feita de crises e mudanças de ciclo, e a memória dessas transformações deve ser preservada.

16. Existe algum plano para resgatar ou restaurar itens históricos remanescentes, como o busto de 1941?

O busto de 1941 precisa de revestimento com resina para preservação, pois o gesso é frágil e o bronze é alvo de furtos. O busto é original, feito por um escultor famoso no Rio de Janeiro, e há intenção de restaurá-lo.

17. Como a história do Porto e da cidade pode ser melhor aproveitada para fins turísticos e culturais?

Sugere-se que as cidades da região se unam para criar roteiros turísticos integrados, explorando eventos como a República Juliana, batalhas navais e outros marcos históricos, para aumentar o tempo de permanência dos turistas. Atualmente, cada cidade faz seu próprio evento, sem integração regional.

18. Quais são as principais dificuldades do Porto de Imbituba?

A logística foi prejudicada pela perda do carvão, mina e ferrovia. A retaguarda agrícola está distante (nordeste do Rio Grande do Sul, Mato Grosso, Goiás). Há problemas recentes, como fraude e contaminação de carga (farelo com areia), prejudicando a imagem do Porto. O porto é resiliente, mas falta marketing e valorização da atividade portuária. Não há milionários entre os operadores, mas o Porto sustenta a cidade com geração de moeda



forte.

19. Quais são os impactos do crescimento desordenado e da falta de planejamento urbano em Imbituba?

O crescimento desordenado, sem limites e sem planejamento, está levando a cidade a pagar caro em termos de qualidade de vida. A construção de edifícios sem infraestrutura adequada resulta em problemas de saneamento, com resíduos indo para o mar e lençol freático, podendo causar a interdição de praias e problemas ambientais graves. A verticalização, como o exemplo de um prédio com 300 apartamentos, pode resultar em até 1.200 carros, gerando problemas de estacionamento e mobilidade. O desaparecimento de riachos e áreas naturais, como a pedreira e o Riacho do Encantado, é citado como consequência da urbanização descontrolada. Construções em áreas proibidas, como a calha da Divinéia (onde é proibido construir até 50 metros de distância), aumentam o risco de desastres naturais. A falta de urbanização e cuidado com áreas periféricas leva à formação de guetos e aumento da criminalidade, com regiões onde nem a polícia entra.

20. Qual é a história do Porto de Imbituba e quais documentos existem sobre ela?

O Porto existe desde os anos 1800. Existem livros e documentos que registram o primeiro embarque de carvão, que foi feito manualmente, levando à falência de uma empresa argentina devido à demora. A enseada era naturalmente abrigada, e a história do Porto envolve disputas com Laguna. O cais de carvão foi inaugurado em 1941, com 100 metros de extensão, embora a concessão para construir e explorar seja de 1942. Entre 1922 e 1941 houve intensa atividade portuária, principalmente com produtos agrícolas, casca de concha e óleo de baleia. Existem estatísticas da movimentação de cargas desde os anos 1940. Os armazéns antigos foram demolidos, mas armazenavam farinha, feijão e outros produtos trazidos por água, pois não havia estradas. Há uma cronologia dos eventos, com documentos, atas e livros guardados por colecionadores locais.



**21. Quem possui acervos históricos relevantes sobre Imbituba e o Porto?
Como garantir a preservação desses acervos?**

Existem colecionadores e pesquisadores locais, como Pigozzi, que possuem acervos extensos, incluindo documentos, livros, selos e cronologias. Gilberto Barreto também possui uma coleção, embora menor, e está disposto a compartilhar materiais. Há preocupação de que, sem institucionalização, esses acervos possam se perder após a morte dos colecionadores, pois os herdeiros podem não se interessar. Parte do acervo de Pigozzi está sendo digitalizada e disponibilizada em um site, mas ainda não está completo.

22. É possível conseguir empréstimo de documentos e realizar entrevistas com os detentores dos acervos?

Sim, é possível conseguir empréstimo de documentos e realizar entrevistas. Pigozzi é acessível e apaixonado pela história local, tendo dedicado sua aposentadoria à pesquisa e organização do material. Há interesse em realizar entrevistas para registrar informações e histórias diretamente com os colecionadores.

23. Quais são as datas e eventos históricos relevantes mencionados sobre o Porto de Imbituba?

- A compra dos terrenos para o Porto começou em 1919.
- A compra das Docas ocorreu em 1922.
- O cais de carvão foi inaugurado em 1941, com extensão de 100 metros.
- A concessão para construir e explorar o porto é de 1942.
- A primeira reunião após a desincorporação foi em 1946, cinco anos após a morte de Henrique Lage e a encampação dos bens pela União.
- O crescimento populacional da cidade foi de 25% nos últimos dez anos.
- Em 1971, o general Antônio Carlos da Silva Muresi assumiu como diretor-presidente.
- Em 1981, houve novo estatuto sob José Ruzeda.



- Em 2001 e 2005, há registros de termos de posse e mudanças na diretoria.

24. Existem selos relacionados a Henrique Lage? De que ano são?

Sim, existem selos de Henrique Lage, inclusive os primeiros de circulação. O ano exato não foi lembrado, mas foi mencionado que são recentes.

25. Disponibilização de materiais pelo entrevistado para a equipe.

O material será preparado e enviado em pendrive. Há materiais digitalizados disponíveis, incluindo plantas da usina e livros históricos.

26. Doação de um peso de papel em bronze com brasão das Organizações Henrique Lage.

Será doado pelo entrevistado um peso de papel em bronze com brasão.

27. Organização e preservação de acervo histórico, incluindo conservação, restauração e exposição.

Recomenda-se que os documentos originais não sejam expostos, apenas cópias. Necessidade de proteção adequada para originais.

28. Dificuldades e alternativas para contratação de serviços de higienização e restauração de acervos para o Memoriaç

Foi mencionada a possibilidade de pedir apoio ao SINDOP e OGMO. .



PROJETO MUSEOGRÁFICO/EXPOGRÁFICO

MEMORIAL DO PORTO DE IMBITUBA

Entrevistas e depoimentos

No dia 04 de setembro de 2025, foi realizada uma reunião a fim de coletar dados por meio de entrevista com o Eduardo Sérgio Pigozzi Ferreira. A entrevista retrata fragmentos da história do Porto de Imbituba desde sua origem até a atual SCPAR. Destaca a Companhia Docas como “cidade-empresa”, a importância da Cerâmica e do Hotel Henrique Lage, o marco zero geodésico, as vilas operárias e o cotidiano dos trabalhadores. Aborda ainda figuras centrais da administração, estruturas como o silo de carvão e o Chalé 4, além da necessidade de integrar memória oral e documental na criação do Memorial do Porto.

Eduardo Sérgio Pigozzi Ferreira é filho de Jupyra Pigozzi, uma das primeiras professoras de Imbituba, e de Eduardo Ernesto Ferreira, ceramista e artista plástico português que, a convite de Henrique Lage, veio do Rio de Janeiro gerenciar a Cerâmica, mais tarde chamada Indústria Cerâmica Imbituba Ltda. – ICIL, posteriormente transformada em sociedade anônima. (ICISA). Após a aposentadoria, passou a dedicar-se à pesquisa documental sobre Imbituba. Possui o site “Acervo Eduardo Ferreira” que reúne cronologias sobre história local.

Participaram da reunião a equipe de Viés Cultural Museologia e Patrimônio (João Paulo Corrêa, museólogo; Mariane da Silva Coelho, historiadora; Daniel Vieira de Mello, estagiário e estudante de História), a fiscal do contrato e representante do Porto de Imbituba (Amanda Cristhie Trümmer), e o Sr. Eduardo Ferreira. As informações coletadas foram organizadas e apresentadas no **ANEXO I** no formato de perguntas e respostas, visando maior clareza e objetividade.



CONSTRUÇÃO DO EIXO TEMÁTICO

O eixo temático da exposição de longa duração do Memorial do Porto de Imbituba foi formulado com base nas expectativas, ideias debatidas em reuniões de início dos trabalhos e nas atividades de pesquisa desenvolvidas. Nessa etapa apresentando o eixo temático da exposição, referencial, proposta de núcleos temáticos e conteúdos.

Formulação do referencial da exposição de longa duração

Conceito da exposição

Uma navegação pelas memórias do Porto de Imbituba, a partir de suas origens, cotidiano e futuro. Do Embarque ao Desembarque, a exposição guiará o visitante pela história do trabalho, da cidade de Imbituba e daqueles que são motor dessa travessia, os trabalhadores.

Referencial

A exposição de longa duração do Memorial do Porto de Imbituba inicia seu desenvolvimento a partir da pesquisa realizada com base nas bibliografias que retratam o histórico do Porto de Imbituba, documentos, fotografias, visitas técnicas e entrevistas. São anos de história, serviço e dedicação, que se iniciam na Enseada de Imbituba e que hoje estão presentes em 27 países.

Com o intuito de apresentar as memórias do Porto de Imbituba, a partir de suas origens, cotidiano e projeções futuras, a narrativa expositiva terá como fio condutor uma navegação na qual o visitante embarca no passado, encontra os trabalhadores que construíram a história do Porto, identifica as relações porto-cidade e desembarca no presente, refletindo sobre a continuidade dessa história.



Para comunicar ao público visitante o que almejamos, o projeto expositivo é estruturado a partir de núcleos temáticos, com conteúdos que retratam o conceito da exposição.

Definição dos núcleos temáticos

1. Embarque

1.1 O nascimento do Porto de Imbituba

1.2 A Era Henrique Lage

2. Convés

2.1 Companhia Docas de Imbituba

3. Travessia

3.1 O Porto e cidade

4. Desembarque

4.1 SCPAR Porto de Imbituba

5. Módulo - Recepção

5.1 Galeria dos Administradores do Porto de Imbituba

5.2 Infográfico com projeções atuais e futuras.

Proposta de conteúdo para os núcleos temáticos da exposição

O projeto museográfico e expográfico da exposição de longa duração prevê uma narrativa a partir de núcleos temáticos, orientada a partir de um fio condutor. A concepção museográfica determinará a utilização de ferramentas técnicas apropriadas e específicas



que trarão ao circuito expositivo dinamismo e auxiliarão na comunicação expográfica e na conexão entre emissor (circuito expositivo) e receptor (visitante).

1) Embarque

Esse núcleo tem por objetivo apresentar as origens do Porto. Convida o visitante a embarcar em uma viagem pelas memórias do Porto de Imbituba, explorando suas histórias desde seu nascimento até o período de expansão sob a era Henrique Lage.

2) Convés

Nesse eixo, o foco está na atuação da Companhia Docas de Imbituba, a partir do cotidiano dos trabalhadores que construíram um capítulo da história do Porto. Esse núcleo permite explorar as nuances da rotinas e do cotidiano, em conjunto aos marcos do trabalho portuário.

3) Travessia

Contempla a relação entre o Porto, a cidade e a comunidade local. O visitante perceberá como a história do Porto e seu desenvolvimento se entrelaça com a história de Imbituba, a vida urbana e as atividades econômicas. Um dos objetivos desse núcleo é dar ênfase à premissa que o Porto não existe isolado: é parte viva da cidade, ele transforma e é transformado pelas pessoas que vivem em Imbituba.

4) Desembarque

Como se organiza o Porto no presente? Qual a atuação e legado da SCPAR Porto de Imbituba? Essas e outras perguntas que permeiam essas temáticas, serão respondidas a partir da proposta desse núcleo, que visa apresentar aos visitantes a importância da estratégia econômica e social do Porto. Reflexões sobre sustentabilidade e desafios futuros serão provocadas na narrativa.

5) Módulo - Recepção



A recepção, que se encontra na entrada do espaço administrativo, contará com a Galeria dos Administradores, uma homenagem àqueles que marcaram a trajetória da instituição. Infográficos institucionais farão parte da proposta desse módulo, destacando resultados atuais e projeções futuras, reafirmando o compromisso do Porto com a modernização, a eficiência e o desenvolvimento regional.

Apresentação da proposta de referencial e núcleos temáticos para aprovação

A concepção do diagrama conceitual de manchas (**ANEXO II**) tem como objetivo prever a disposição do eixo temático no espaço existente, a fim de compreender as condições atuais e adequá-las à proposta. É uma ferramenta de compreensão para análise e permite que a proposta seja debatida e ajustada para a construção do produto final de maior qualidade.

Recursos expositivos

- Fluxo Linear e Narrativa Contínua

A exposição será projetada com um fluxo linear, com a entrada principal definindo o início da jornada. A narrativa se desenrola ao longo do corredor, permitindo que o visitante siga a exposição a partir das temáticas. Divisórias e mobiliários para acervos auxiliarão na concepção espacial e na organização funcional do ambiente, favorecendo a definição de fluxos de circulação.

- Projeções Mapeadas (Video Mapping)

As paredes serão usadas como telas dinâmicas. As projeções serão mapeadas para se encaixarem nos espaços entre portas e janelas, transformando cada segmento de parede em uma parte da história.



- Pontos de Realidade Aumentada (AR)

Pequenos marcadores ou imagens de objetos serão fixados nas paredes. Ao usar um smartphone ou tablet, o visitante ativará a realidade aumentada.

- Objetos em 3D

Ao escanear uma imagem de uma âncora ou uma carga, um modelo 3D do objeto aparecerá na tela do visitante, com informações adicionais.

- Instalação Multissensorial

Pequenos alto-falantes ocultos serão instalados para reproduzir sons do ambiente portuário, como o barulho de guindastes, apitos de navio, ou o som de gaivotas e o mar. O som irá mudar à medida que o visitante avança pelo corredor.

O uso de iluminação cênica (spotlights e LEDs) pode destacar áreas específicas e criar uma atmosfera dramática, guiando o olhar do visitante para os pontos de interesse. O acervo tridimensional será iluminado por fibra óptica para garantir a salvaguarda do acervo exposto, como por exemplo o “escafandro”.

- Projeção Holográfica

No final do corredor, a exposição culminará com um projetor holográfico. Este será o ponto de destaque e a "conclusão" da jornada.



ANEXO I

Análise do depoimento coletado do Sr. Eduardo Ferreira

Reunião de Consultoria: Projeto Museográfico/Expográfico - Memorial do Porto de Imbituba

Data e Hora: 04/09/2025 10:30:35

Local: Residência do Eduardo Ferreira.

Participantes: Eduardo Ferreira, Amanda Cristhie Trümmer, João Paulo Corrêa, Mariane da Silva Coelho e Daniel Vieira de Mello.

1. Qual a ligação de Eduardo com a cerâmica e o Porto?

Pai de Eduardo veio dirigir a Cerâmica (ligada à Companhia Docas). Eduardo nasceu dentro do território da fábrica. Família trabalhou na DOCAS; ele pesquisou a história local e reuniu vasta documentação.

2. Por que Eduardo começou a pesquisar Imbituba?

Incongruências em datas sobre a fundação da cerâmica motivaram investigação. Passou meses levantando fontes primárias em jornais e arquivos, criando cronologias com base documental.

3. Eduardo trabalhou formalmente na DOCAS?

Não. Fez consultorias pontuais após se aposentar.

4. Existia “porto” antes de Henrique Lage?

Movimento portuário estruturado começou com ingleses, interessados no carvão; construíram a ferrovia e o primeiro trapiche metálico. Antes, Imbituba era vila de pescadores.



5. Por que Imbituba foi escolhida para o porto?

Melhores condições de enseada e profundidade comparadas a Laguna e Araranguá.

6. Quem foi Henrique Laje e sua importância?

Industrial com dezenas de empresas (navegação, metalurgia). Impulsionou o sul; precisou de carvão para a frota a vapor e integrou cadeias produtivas (inclusive cerâmica).

7. O que a cerâmica produzia e sua relevância?

Porcelanas de mesa e sanitárias, isoladores elétricos e, depois, azulejos 15×15 que abasteceram obras em SP. Foi a única cerâmica do sul por muito tempo.

8. Por que a produção mudou para azulejos?

Mudança ocorreu após a compra pelo Rimsa, que priorizou azulejo 15x15, branco e depois colorido.

9. O que a DOCAS operava além do porto?

Energia elétrica, água, hotel, vila operária, lenharia, carpintaria, olaria, granja. Forte papel urbano e social.

10. Quem administrava de fato localmente?

Otávio Ribeiro de Castro, gerente respeitado e tido como extremamente honesto.

11. Como funcionavam as moradias e doações?

Havia Vila Operária Velha e Nova e casas para altos funcionários. Em alguns casos, regularizações e entregas aos ocupantes.

12. O hotel era comercial ou institucional?



Extensão da DOCAS e referência estadual. Serviço fino, talheres de alpaca e prata, insumos importados, cozinheiro renomado; recebeu figuras da família Catão.

13. Como operava o Silo de Carvão e por que foi desativado?

Correias levavam carvão aos depósitos e à “caixa” para carregamento em navios. Perdeu função com o fim da obrigatoriedade do carvão nacional na indústria.

14. E o incêndio da caixa?

Eduardo suspeita que o fogo facilitou a demolição de uma estrutura de concreto difícil e cara de remover; não há prova.

15. O que é o Marco Zero de Imbituba?

Referência do zero altimétrico do Sistema Geodésico Brasileiro. Local com pequena amplitude de marés e série histórica longa.

16. Qual o estado do marégrafo?

No passado, encontrado sujo; após alerta, foi limpo e vistoriado pelo IBGE. Hoje há digital e analógico preservado em sala sob o Cais 1; IBGE detém a chave e o Porto possui acesso.

17. O que aconteceu com um marco físico recuperado por Eduardo?

Foi salvo de descarte durante demolições. Eduardo guarda a peça e pretende doar a uma instituição confiável, com perenidade.

18. Como usar as cronologias de Eduardo?

São baseadas em fontes primárias, úteis para linha do tempo transversal do Porto, morro de Imbituba, hotel, etc.

19. Qual a visão sobre lendas e publicações sem fonte?



Há muitas lendas urbanas e obras sem referência. O grupo defende rigor documental e história oral qualificada.

20. O que é essencial no Memorial do Porto?

Origens com ingleses e carvão; papel de Henrique Laje; DOCAS como organizadora urbana; cerâmica e azulejos; hotel; vila operária; marégrafo/Marco Zero; auge e declínio; depoimentos orais; itens icônicos (escafandro, maquetes).

21. Como Eduardo enxerga a administração atual do Porto?

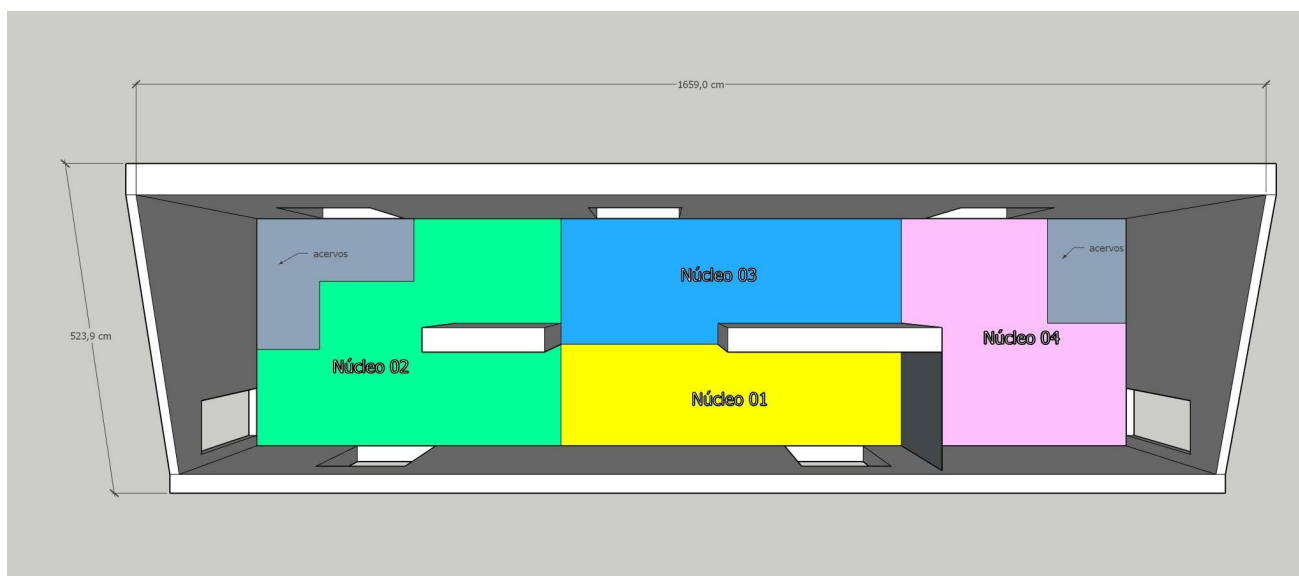
Sem opinião formada. Observa percepção pública comum de “cabide de emprego” em estruturas governamentais.

22. Como era o acesso ao Porto no passado?

Mais livre. Comunidade frequentava áreas internas; hoje o acesso é restrito.



ANEXO II



Viés Cultural Museologia e
Patrimônio
JP Cultural Ltda. EPP – 5ª COREM 001J

Praça Santana – Rua do Centenário, 138
Mirim – Imbituba – SC – 88787-000
(48) 3771-8304 | (48) 99146-5816
viescultural@viescultural.com.br

PROJETO MUSEOGRÁFICO/EXPOGRÁFICO

MEMORIAL DO PORTO DE IMBITUBA

Tabulação dos dados / Sistematização das informações

Os textos contemplam a descrição da pesquisa para o conteúdo dos núcleos temáticos do Memorial do Porto de Imbituba. Apresentam as informações obtidas até o presente momento de acordo com os materiais de pesquisa selecionados.

As referências elencadas proporcionaram o embasamento teórico para a definição dos núcleos temáticos que irão compor a exposição de longa duração.

NÚCLEO 1

- O nascimento do Porto de Imbituba
- A Era Henrique Lage

Para consolidar as bases da narrativa da exposição é necessário compreender o passado, as influências e as motivações. A pesquisa histórica traz vários apontamentos. Um deles é que o porto de Imbituba se estrutura a partir de uma demanda. Faz parte de um projeto de integração logística pensado a partir da descoberta do carvão na região sul catarinense. A partir dessa indicação o embasamento teórico do primeiro núcleo se estrutura.

Durante a primeira metade do século XIX, a região sul de Santa Catarina foi visitada por naturalistas, geólogos e engenheiros que faziam análises da qualidade do mineral e recomendaram a sua exploração¹. Nesse contexto, os estudos sobre a qualidade desse carvão se iniciaram, porém a falta do transporte para esse material era o maior entrave para que ele pudesse ser estudado e explorado em grande escala². A expansão dessa

¹ Goularti Filho, 2010, p.235

² Zumblick, 1987, p. 25-26



descoberta dependia principalmente da criação de uma estrutura capaz de transportá-lo e posteriormente escoá-lo. Impulsionada por esse ideal, surge a Estrada de Ferro.

Além disso, em 1874, pela Lei Imperial 740, de 20 de maio, foi autorizada pelo Governo a construção da Estrada de Ferro, ligando Imbituba a Minas (hoje Lauro Müller), inaugurada em 1º de setembro de 1884. Para sua construção, foi constituída a companhia inglesa “The Donna Thereza Christina Railway Company Limited (Belolli; Quadros; Guidi; 2002. p. 296).

Duas empresas inglesas que despontaram nessa época possuíam títulos altos e significativos: a *The Tubarão Coal Mining Company* e a *The Donna Thereza Christina Railway Company Limited*, ambas unidas por uma mesma empreitada e motivadas pelo entusiasmo inglês³. A concretização desse projeto passa pela construção de uma ferrovia que garantisse a ligação entre as jazidas, onde hoje é Lauro Muller, ao litoral. A almejada obra começou em 1880 e foi concluída em 1884. A estrada de ferro tinha aproximadamente um percurso de 118 quilômetros de linha tronco e 7 quilômetros de ramal, que ligava a cidade de Laguna à estrada principal. Foram construídas 44 pontes, 234 bueiros, sete estações e oficinas em Imbituba⁴.

A ferrovia foi o principal agente de mudanças econômicas na região Sul de Santa Catarina e o porto de Imbituba participa ativamente dessa história. O primeiro carregamento de carvão foi transportado, pela ferrovia, para o porto de Imbituba, em 8 de fevereiro de 1886 e embarcado pelo vapor *Senador*, que estava ancorado, esperando por ele⁵. A data marca o início da primeira movimentação de carvão. Nascimento simbólico do porto de Imbituba como porto comercial. Embora o porto já existisse, essa data representa o começo de sua atuação efetiva como porto exportador, consolidando sua importância logística e econômica.

A presença da ferrovia transformou o cenário local. Como descreve Zumblick, “não era miragem aquele já familiar espetáculo das pequenas locomotivas arrastando uma ninhada de vagões, com apitos longos e estridentes resfolegando em meio às várzeas

³ Zumblick, 1987, p.23

⁴ Zumblick, 1987 p.28

⁵ Teixeira, 2004, p.14



erçadas pelo milharal”⁶. Com propósito alinhado, conforme transcreveu o Eng. Fiscal João Caldeiras Messeder, a obra concluída tinha um objetivo definido:

[...] só tem um pensamento: ir às minas de carvão e trazê-lo para o Porto de Imbituba. A estrada para o carvão não cuidou de ver ao menos, rapidamente, os lugares que percorria e as riquezas que ia dispensando em seu caminho para o problemático carvão (Vettoretti, 1992, p. 204).

Não há uma história do porto de Imbituba, sem a história do carvão no sul catarinense. Estão unidas e convergentes. Não há como dimensionar a importância que a atividade carbonífera teve para o desenvolvimento do sul de Santa Catarina. O carvão deu origem ao porto de Imbituba.⁷

Dr. Alcides Goularti Filho, pesquisador na área de história econômica, reafirma a premissa. Em seus artigos, destaca que o porto de Imbituba, “suruiu como parte da construção da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina, associado à descoberta do carvão”⁸. Ele também destaca que apesar das vantagens naturais da enseada de Imbituba, já utilizada para a pesca de baleia, havia problemas estruturais a resolver, visto que o regime dos ventos dificultava a atracação dos navios e uma solução viável seria a construção de um quebra-mar⁹. Inclusive, esse fato foi mencionado nos trâmites da escolha do melhor porto para escoar o carvão catarinense, uma longa disputa entre o porto de Laguna e o porto Imbituba.

O governo imperial optava pelo porto de Laguna, já Barbacena optava pelo porto de Imbituba. Com a vinda dos ingleses, foi reforçada a opção por Imbituba. No Relatório do Presidente da Província de 1870, temos a seguinte passagem sobre a opção de Barbacena pelo porto de Imbituba: Consta-me que ele [Barbacena] tivera a idéia de construir uma via férrea entre a mina e a Enseada de Imbituba com o fim de facilitar a condução do material e exportação do carvão, mas é preciso não ter completo conhecimento da Enseada para não aquilatar de sua dificuldade, pois apenas ela dá abrigo aos ventos sudoestes crescendo que as águas aí têm uma correnteza tal,

⁶ Zumblick, 1987, p.32

⁷ Jesus; Machado; Bastos, 2019, p. 478

⁸ Goularti Filho, 2010, p. 235

⁹ Goularti Filho, 2010, p. 238



que é necessário estar o navio sobre 4 espias, além dos ferros, nem tampouco ver que as estradas de ferro que se destinam a condução de uma única mercadoria só poderiam sustentar-se em países extremamente adiantados (Goularti Filho, 2010, p.238).

Ao longo do tempo e com as dificuldades enfrentadas, a insatisfação dos ingleses com os portos de Imbituba e Laguna, pela falta de infraestrutura como o sugerido quebra-mar, levou à perda de interesse no carvão catarinense e à falência da empresa de Barbacena. Diante disso, o Visconde transferiu suas terras em Imbituba e nas minas para a família Lage¹⁰. Após a saída dos ingleses e de Barbacena, o porto de Imbituba entrou em decadência. Em 1890, em relatório oficial, foi recomendado abandonar qualquer melhoria na enseada e direcionar os investimentos para o porto de Laguna¹¹.

De 1919, Henrique Lage assumiu a administração do porto de Imbituba, transformando-o em ancoradouro de seus navios e retomando a movimentação de cargas gerais, como madeira e alimentos, além do carvão. A era Lage nasce em Imbituba. Nesse contexto, a Primeira Guerra Mundial foi decisiva, pois os navios da firma Lage & Irmãos ficaram sem combustível para o comércio de cabotagem, levando o grupo a investir nas minas do Sul do Brasil. Desde 1917, passou a controlar também a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, após incorporar a Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá, garantindo o transporte ferroviário do carvão. Até 1917, o porto recebia apenas navios da Companhia Nacional de Navegação Costeira, com cargas gerais e pouco carvão. Nesse mesmo ano, o Congresso negou a concessão a Lage, mas em 1919 ele obteve autorização do Ministério da Viação e iniciou obras de melhoramento, como quebra-mar, armazéns e oficinas.

Em 1922, foi criada a Companhia de Mineração do Carvão do Barro Branco e, em 12 de novembro do mesmo ano, a Companhia Docas de Imbituba (CDI), fundada pela firma Lage & Irmãos, com sede no Rio de Janeiro, encarregada de concluir a construção

¹⁰ Bossle, 1979, p. 31

¹¹ Jesus; Machado; Bastos, 2019, p. 478



do quebra-mar e de realizar as melhorias necessárias. Essa etapa marcou a passagem de um porto rudimentar para uma estrutura moderna, integrada ao ciclo carbonífero e à Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina.

O crescimento urbano associado ao porto se deu de maneira intensa a partir de 1919, quando Lage assumiu o controle da área portuária. Além das obras realizadas, ele também promoveu a instalação de uma usina termoeletrica, vila operária, indústria cerâmica e incentivou iniciativas sociais, como a instalação da Capela de São Pedro. Esse conjunto de ações transformou a antiga vila de pescadores em um espaço urbano moderno, que já em 1923 obteve sua emancipação de Laguna.¹² No entanto, no fim dos anos 1930, a organização enfrentou dificuldades financeiras agravadas por dívidas. A morte de Henrique Lage, em 1941, levou à tomada de seus bens pelo governo Vargas em 1942.

NÚCLEO 2

- Companhia Docas de Imbituba

A Companhia Docas de Imbituba (CDI) passou a estruturar inicialmente o porto com oito armazéns, ferrarias, oficinas e um quebra-mar em construção¹³. Segundo o seu estatuto, a Companhia deveria continuar a construção do quebra-mar e executar obras e aparelhamentos necessários ao porto. Nos anos seguintes, as obras evoluíram lentamente, dependendo de recursos próprios da firma. O próprio Henrique Lage, em discurso na Câmara dos Deputados em 1937, reforçava que Imbituba era o porto mais adequado para a exportação do carvão, mas carecia de investimentos do governo para conclusão das estruturas¹⁴.

¹² Moraes; Goularti Filho, 2013

¹³ Goularti Filho, 2010, p. 243

¹⁴ Goularti Filho, 2010, p. 244



Em 1941, pelo Decreto nº 7.842, a CDI recebeu a concessão para exploração comercial, mas em seguida o porto foi tomado pelo governo Vargas¹⁵. Nesse contexto, o grupo Lage atravessava sérias dificuldades financeiras, agravadas pela morte de Henrique Lage.

Como relata Goularti Filho:

(...) diante desta situação falimentar, o Decreto-Lei 4.648, de 2 de setembro de 1942, incorporou ao patrimônio nacional todos os bens e direitos da Organização Lage e do espólio de Henrique Lage, uma vez que a única herdeira de Lage era sua esposa Gabriela Bezanzone, que era italiana. (GOULARTI FILHO, 2010, p.246)

Pouco antes da incorporação desses bens, em março de 1942, foram inauguradas novas obras no porto sob a responsabilidade de Francisco João Bocayuva Catão. Assim, em 1943, foi inaugurado o primeiro cais de estacaria e cimento (substituindo o de ferro feito pelos ingleses). Com essa estrutura física a atracação foi facilitada.

Após apelos da família Catão, o governo Dutra editou o Decreto nº 9.521 em julho de 1946, regulando o destino do patrimônio. Segundo Jesus, Machado e Bastos (2019), “uma parte expressiva do patrimônio continuou sob responsabilidade da União, outra parte, incluindo as minas de carvão e o porto de Imbituba, foram entregues à viúva de Henrique Lage”¹⁶. Em 1950, Gabriela Bezanzone reuniu-se com o administrador Francisco João Bocayuva Catão e lhe transferiu as propriedades em Santa Catarina, incluindo a Companhia Docas de Imbituba e as companhias carboníferas CBCA e Barro Branco¹⁷.

Entre 1958 e 1988, Santa Catarina viveu o chamado “período áureo do carvão”, e o porto de Imbituba foi o principal palco desse ciclo econômico. O produto, conhecido como “ouro negro”, abastecia as indústrias do país e consolidava o Sul do Estado como um polo energético e logístico estratégico. No final da década de 1960, Imbituba já era reconhecida

¹⁵ Goularti Filho, 2010; Bossle, 1979; Herzmann, 2005

¹⁶ Jesus; Machado; Bastos, 2019, p.478

¹⁷ Goularti Filho, 2010, p. 246



como porto especializado na exportação de carvão, e a infraestrutura acompanhava essa vocação: novas áreas foram estruturadas, a área se consolidou e o governo federal intensificou os investimentos e as parcerias para ampliar as obras do porto¹⁸.

A década de 1970 representou um salto de modernização. O porto passou a receber três composições férreas diárias, cada uma com 3.000 toneladas de carvão, em sua maioria vindas do Lavador de Capivari, em Capivari de Baixo, uma viagem de cerca de 50 quilômetros, conectando a mina à costa¹⁹. O movimento de cargas aumentou exponencialmente, impulsionado pela crise do petróleo de 1973, que reacendeu o interesse pelo carvão como fonte de energia alternativa.

Nesse contexto, surgiram novas obras: o segundo e o terceiro cais foram construídos com recursos federais, este último inaugurado em 1978, medindo 245 metros e destinado a atender a Indústria Carboquímica Catarinense (ICC)²⁰. A parceria entre a CDI e a ICC buscava transformar Imbituba em um porto de alta capacidade operacional e fortalecer a economia da região. Ao mesmo tempo, outras cargas começaram a circular, como aço, alumínio e trigo, ampliando gradualmente o perfil comercial do porto. Sobre isso, os autores registram: “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”²¹.

Os anos 1980 trouxeram diversificação e prosperidade, mas também os primeiros sinais de crise. O término da BR-101 impulsionou a integração logística, facilitando o transporte de produtos de diferentes regiões, e o porto chegou a registrar o maior volume de movimentação de sua história, tamanha que algumas cargas precisaram ser recusadas²². Contudo, após o auge em 1983, iniciou-se a queda: primeiro, uma redução de

¹⁸ Neu, 1999, p.86

¹⁹ Neu, 1999, p. 92

²⁰ Neu, 1999, p.97

²¹ Jesus; Machado; Bastos, 2019, p.480

²² Neu, 1999, p 83



60% no volume de carvão; depois, 80% na década seguinte²³. De acordo com Neu, “a Companhia Docas de Imbituba (CDI) se viu obrigada a reduzir seu quadro de funcionários, em especial na área de operações portuárias, redução esta que atingiu 65% entre os anos de 1986 e 1993”²⁴. Nas palavras de Goularti Filho, “mesmo com a Lei de Modernização dos Portos, de 1993, a CDI atuava como administradora e operadora portuária que, nos anos de auge do complexo carbonífero, fazia uma diferença e era positivo para a Companhia. Porém, anos mais tarde, tornou-se um sério entrave para as operações portuárias”²⁵.

Houve tentativas de reestruturação, com investimentos na movimentação de contêineres, mas sem resultados duradouros. Como conclui Goularti Filho, “a situação crítica da CDI foi temporariamente resolvida com a reestruturação do porto para o transporte de contêineres, mas logo as expectativas frustraram-se devido a problemas na gestão e na relação com os usuários”²⁶. Assim, ao longo de quase oito décadas, a Companhia Docas de Imbituba atravessou momentos de expansão e crise, sempre refletindo a trajetória do carvão catarinense e sua centralidade para o desenvolvimento do porto.

O fim dos subsídios federais ao carvão comprometeu a competitividade do porto frente a outros complexos mais modernos. A Companhia Docas de Imbituba passou a buscar alternativas: parcerias com empresas privadas, modernização de estruturas e reorganização administrativa. Em 1988, a gestão de Gilberto Barreto da Costa Pereira sucedeu à de Otávio Ribeiro de Castro, que havia administrado o porto por quase quatro décadas. Barreto implantou medidas de modernização e abriu o caminho para uma nova etapa de reestruturação²⁷.

Nos anos 1990, o porto de Imbituba iniciou um processo de transformação profunda. O que antes era um porto exportador de carvão passou a ser importador, trazendo carvão

²³ Neu, 1999, p.125

²⁴ Neu, 1999, p.165

²⁵ Goularti, 2010, P. 260

²⁶ Goularti, 2010, P. 259

²⁷ Neu, 1999, p.127



do Texas, nos Estados Unidos, para abastecer o mercado interno. Em 1998, as importações de longo curso cresceram 69% em relação ao ano anterior, sinalizando recuperação e adaptação às novas dinâmicas comerciais globais²⁸.

A diversificação de cargas se consolidou: o açúcar passou a ter presença regular a partir de 1996, com destino ao Oriente Médio, enquanto o transporte de contêineres abriu novas rotas de intercâmbio com países da América Latina, como Argentina e Peru, e com os Estados Unidos. Essa ampliação da hinterlândia (área de influência logística) fez de Imbituba um porto de vocação mais ampla e multifuncional. Entretanto, o custo social dessa transformação foi elevado²⁹. Entre 1989 e 1993, o número de empregos portuários caiu de 11.500 para 3.600, uma redução de quase 70%. A mecanização e a retração do setor carvão impactaram especialmente os trabalhadores avulsos, que representavam mais de 80% da mão de obra. A crise portuária refletia o fim de um ciclo econômico e o início de outro, marcado pela busca por eficiência e competitividade internacional³⁰.

Em 2012, após noventa anos de existência, a CDI perdeu oficialmente a concessão para administrar o porto. Segundo relatório do Ministério dos Transportes, a medida foi motivada pela “ineficiência operacional, descumprimento das metas de investimento e incapacidade financeira da concessionária”³¹. Assim, o ciclo da Companhia Docas de Imbituba, iniciado em 1922, encerrou-se em 2012, após noventa anos de existência. Sua história reflete não apenas a ligação indissociável entre o porto e o carvão, mas também as dificuldades de adaptação às mudanças estruturais da economia e da política portuária no Brasil. O legado da CDI permanece como parte da memória histórica de Imbituba, marcada pela transição de um porto carvoeiro para um porto multipropósito moderno.

NÚCLEO 3

²⁸ Neu, 1999, p.128

²⁹ Neu, 1999, p.132

³⁰ Neu, 1999, p.137

³¹ BRASIL, 2012, s/p.



- O Porto e a cidade

A escolha da Enseada de Imbituba para a construção do porto de Imbituba foi resultado da herança histórica do local. O passado baleeiro revelou o potencial marítimo do local, a continuidade da pesca manteve a ocupação e o uso da praia. A chegada de Henrique Lage consolidou a enseada como ponto ideal para o porto de Imbituba, pela junção entre condições naturais, tradição náutica e vantagens logísticas. A relação do porto e do território é antiga.

Entre 1780 e 1790, a pesca da baleia atingiu seu período áureo no litoral catarinense, tornando-se uma das atividades econômicas mais importantes da colônia portuguesa no sul do Brasil. A exploração baleeira não se limitava à extração do óleo e da carne: ela articulava o território e integrava Santa Catarina à economia colonial, funcionando como um elo entre o mar, a terra e os interesses da Metrópole³².

A inserção de Imbituba nesse contexto começou em 1772, quando o governo português criou a primeira Armação Baleeira na enseada, concedendo monopólios a ricos comerciantes que investiam em infraestruturas e embarcações especializadas³³. A instalação dessas armações, complexos produtivos compostos por oficinas, fornos e alojamentos, transformou a paisagem e o cotidiano local.

Apesar das transformações, a pesca da baleia persistiu até a década de 1960, quando a redução drástica das populações de cetáceos levou à paralisação completa da atividade³⁴. Os antigos barracões da Baleia, como eram conhecidos pela população local, tornaram-se ruínas simbólicas, vestígios da opulência e da exploração de um tempo que já se encerrava. Mesmo após o fim da caça, em 1958 ainda foram registrados embarques de

³² Neu, 1999, p.46

³³ Neu, 1999, p.47

³⁴ Neu, 1999, p.58



35 barris de óleo de baleia, equivalentes a 7 mil quilos³⁵, evidenciando a persistência residual de uma economia que se esgotava.

Com o declínio do comércio baleeiro no início do século XIX, as armações foram sendo arrendadas e revendidas sem alcançar o mesmo sucesso do período anterior. Mesmo com a decadência da atividade baleeira, a enseada de Imbituba permaneceu como ponto estratégico. Navios continuavam a ancorar ali para o carregamento de farinha, embora a operação fosse precária e dependente das condições do vento. Em dias desfavoráveis, as embarcações partiam sem concluir o embarque, enquanto passageiros desembarcavam em pequenos botes que os deixavam na praia³⁶.

Na Praia de Imbituba, posteriormente chamada de Praia do Porto, a pesca resistiu como modo de subsistência por mais de um século após o fim das armações, coexistindo com novas atividades que surgiam no vilarejo. A chegada da estrada de ferro marcou um divisor de águas, trazendo progresso e conectando Imbituba a uma rede mais ampla de circulação de mercadorias e pessoas³⁷.

A história urbana de Imbituba está profundamente vinculada ao desenvolvimento do porto. Desde o início, a atividade portuária estruturou a dinâmica econômica e social local, funcionando como motor de modernização e urbanização. Como observa Goularti Filho, “o Porto de Imbituba desde seu início, como porto organizado, foi caracterizado por apresentar uma frota de navios especializada no transporte de cabotagem, reflexo da distribuição de carvão direcionado ao mercado interno”³⁸. A centralidade do carvão acabou por definir a economia local, os fluxos de trabalho e os investimentos públicos e privados.

A presença de Henrique Lage, no início do século XX, representou uma verdadeira transformação urbana. A vila, antes marcada por uma estrutura simples, passou a receber intervenções urbanísticas planejadas. Segundo Vieira, “com o advento da República, a

³⁵ Neu, 1999, p.58

³⁶ Neu, 1999, p.56

³⁷ Neu, 1999, p.57

³⁸ Goularti, 2010, p.255



fisionomia da vila de Imbituba [...] foi marcada pelo progresso, obras de infraestrutura e modernização graças à atuação de Henrique Lage [...], com o planejamento e arruamento, desenvolvimento no setor portuário e ferroviário, obras para o (des)embarque do carvão, construção da vila operária, chalés, hotel e outras benfeitorias. Uma Imbituba moderna para a época³⁹”.

O porto, portanto, não apenas movimentava carvão e mercadorias, mas redefinia o espaço urbano, moldando ruas, habitações e serviços. Essa relação porto–cidade também se refletia na vida cotidiana: “na virada do século XX, a chegada de Henrique Lage, em Imbituba, em curto espaço de tempo, iria transformá-la, modernizá-la com a atuação de uma equipe de administradores e empregados”⁴⁰. O porto era, ao mesmo tempo, infraestrutura econômica e catalisador de mudanças sociais, promovendo a formação de vilas operárias, equipamentos urbanos e espaços coletivos que redirecionaram o crescimento urbano.

Na década de 1970, com a implantação da Indústria Carboquímica Catarinense (ICC), a relação entre porto e cidade se intensificou. A modernização da infraestrutura portuária teve impactos diretos sobre o espaço urbano: durante a implantação da ICC, as obras necessárias ao porto de Imbituba, tais quais, o aumento da capacidade do porto; a aquisição de equipamentos; a construção de armazéns de estocagem; a melhoria de estradas e ramais rodoviários, além de obras de infraestrutura e urbanização, modificaram consideravelmente o aspecto da cidade⁴¹.

Ao final da década de 1960, esse processo foi decisivo para a diversificação da economia regional. Estava dada a condição para o processo de diversificação econômica e produtiva da região Carbonífera. E o porto de Imbituba era considerado peça fundamental desse processo, servindo de elo logístico para a rede de distribuição de mercadorias, principalmente da indústria cerâmica⁴².

³⁹ Vieira, 2017, p.4

⁴⁰ Vieira, 2017, p.5

⁴¹ Goularti Filho, 2010, p.258

⁴² Goularti Filho, 2010, p.256



Assim, Imbituba se consolidou como uma cidade portuária, cuja evolução urbana esteve diretamente condicionada à expansão e à retração das atividades marítimas. O porto não apenas estruturou a economia, mas também promoveu a modernização urbana, a criação de vilas operárias, melhorias de infraestrutura e a diversificação produtiva, transformando, de forma irreversível, a paisagem e o cotidiano da população imbitubense.

NÚCLEO 4

- SCPAR Porto de Imbituba

A história recente do Porto de Imbituba está marcada por uma transição administrativa significativa, que representou uma virada estratégica na gestão portuária catarinense. Em 2012, a concessão da Companhia Docas de Imbituba (CDI) caducou, em razão de ineficiência operacional, descumprimento de metas de investimento e incapacidade financeira⁴³. No ano seguinte, a administração foi transferida para a SCPAR Porto de Imbituba S.A., sociedade de economia mista vinculada ao governo do estado de Santa Catarina, inaugurando uma nova fase para o porto, agora alinhada às políticas estaduais de logística e modernização⁴⁴.

Sob a gestão da SCPAR, o porto passou a focar em eficiência, sustentabilidade e segurança, consolidando-se como um terminal multipropósito e reduzindo a dependência histórica do carvão⁴⁵. A diversificação de cargas, especialmente contêineres e grãos sólidos, tornou-se o vetor principal de crescimento, permitindo que o Porto de Imbituba se integrasse à cadeia logística nacional e fortalecesse sua competitividade frente a outros portos catarinenses, como Itajaí e São Francisco do Sul.

⁴³ BRASIL, 2012.

⁴⁴ Goularti Filho, 2013, p. 89

⁴⁵ Jesus; Machado; Bastos, 2019, p. 482



Os investimentos em infraestrutura foram decisivos nesse processo. Entre 2012 e 2024, foram realizadas obras superiores a R\$ 50 milhões, incluindo reforço estrutural e ampliação do Cais 3, instalação de shiploader, prolongamento do berço entre os cais 1 e 2, dragagem e melhorias de retroáreas⁴⁶. Paralelamente, a implantação de um data center, com investimento de R\$ 8,5 milhões, ampliou a segurança de dados, automação e conectividade digital do porto⁴⁷, posicionando-o como infraestrutura moderna e inteligente.

Os resultados operacionais confirmam o novo protagonismo do porto: apenas no primeiro semestre de 2025, foram registradas 162 atracações e mais de 3,6 milhões de toneladas de cargas movimentadas, com destaque para contêineres e granéis sólidos⁴⁸. As projeções indicam que até 2030 os investimentos ultrapassem R\$ 1 bilhão, consolidando o porto como elo logístico fundamental para o comércio exterior brasileiro e para a economia regional⁴⁹.

Além do crescimento físico e operacional, a SCPAr Porto de Imbituba incorporou práticas de responsabilidade social e ambiental, divulgando relatórios anuais de sustentabilidade e promovendo prestação de contas à comunidade local e à ANTAQ⁵⁰. Esse modelo reforça a percepção do porto não apenas como infraestrutura econômica, mas também como ator estratégico no desenvolvimento regional, promovendo logística integrada, diálogo com demandas urbanas e respeito ao meio ambiente.

A passagem da gestão da CDI para a SCPAr simboliza a transformação do Porto de Imbituba: de um porto limitado e dependente do carvão, tornou-se um terminal multipropósito moderno, orientado por altos investimentos, diversificação de cargas e compromisso com sustentabilidade, consolidando sua relevância no século XXI e no contexto da economia catarinense e brasileira.

⁴⁶ DATAMAR NEWS, 2024

⁴⁷ DATACENTER DYNAMICS, 2024

⁴⁸ Rádio Estação Garopaba, 2025

⁴⁹ Porto Nosso, 2025.

⁵⁰ Porto de Imbituba, 2024.



Referências

- BELOLLI, Mário; QUADROS, Joice; GUIDI, Ayser. A História do Carvão de Santa Catarina. Criciúma: Imprensa Oficial do Estado de Santa Catarina, 2002. 296 p.
- BRASIL. Decreto de caducidade da concessão da Companhia Docas de Imbituba, 2012.
- DATAMAR NEWS. *Obras no Porto de Imbituba ultrapassam R\$ 50 milhões*, 2024.
- DATA CENTER DYNAMICS. *Data center do Porto de Imbituba amplia conectividade digital*, 2024.
- GOULARTI FILHO, Alcides. *Formação Econômica de Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2013.
- GOULARTI FILHO, Alcides. História econômica de Santa Catarina. Florianópolis: Cidade Futura, 2010.
- GOULARTI FILHO, Alcides. O porto de Imbituba na formação do complexo carbonífero catarinense. Revista de História Regional, Ponta Grossa, PR, v. 15, n. 2, p. 235-263, inverno 2010. Disponível em: <https://revistas.uepg.br/index.php/rhr/article/view/2379>.
- GOV.BR. Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, 2023.
- JESUS, R.; MACHADO, L.; BASTOS, P. *O Porto de Imbituba no século XXI: integração e multipropósito*. Revista Brasileira de Logística, 2019, p. 482.
- NEU, Márcia Fernandes Rosa. Porto de Imbituba-SC: de armação baleeira a porto carbonífero (da gênese à crise). Florianópolis: S.N., 1999.
- PORTO DE IMBITUBA. Relatório de Sustentabilidade, 2024.
- PORTO NOSSO. *Projeções de investimento e crescimento do Porto de Imbituba*, 2025.
- RÁDIO ESTAÇÃO GAROPABA. *Movimentação de cargas no Porto de Imbituba*, 2025.
- SOARES DE JESUS, Fernando; BASTOS, José Messias; DE MORAIS MACHADO, Edson. PORTO DE IMBITUBA COMO ELEMENTO RESULTANTE DO COMPLEXO CARBONÍFERO CATARINENSE: GÊNESE, DESENVOLVIMENTO E PANORAMA ATUAL. Caminhos de Geografia, Uberlândia, v. 20, n. 71, p. 472–486, 2019. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/46191>.
- TEIXEIRA, José Warmuth. Ferrovia Tereza Cristina: uma viagem ao desenvolvimento. Tubarão: Edição do autor, 2004.



VETTORETTI, Amadio. História de Tubarão: das origens ao século XX. Tubarão: Prefeitura Municipal de Tubarão, 1992. p.425

VIEIRA, Anamaria Borges. A modernização urbana em Imbituba: o papel de Henrique Lage no início do século XX. Florianópolis: UDESC, 2017

ZUMBLICK, Walter. Tereza Cristina: a ferrovia do carvão. Florianópolis: Editora da UFSC, 1987.



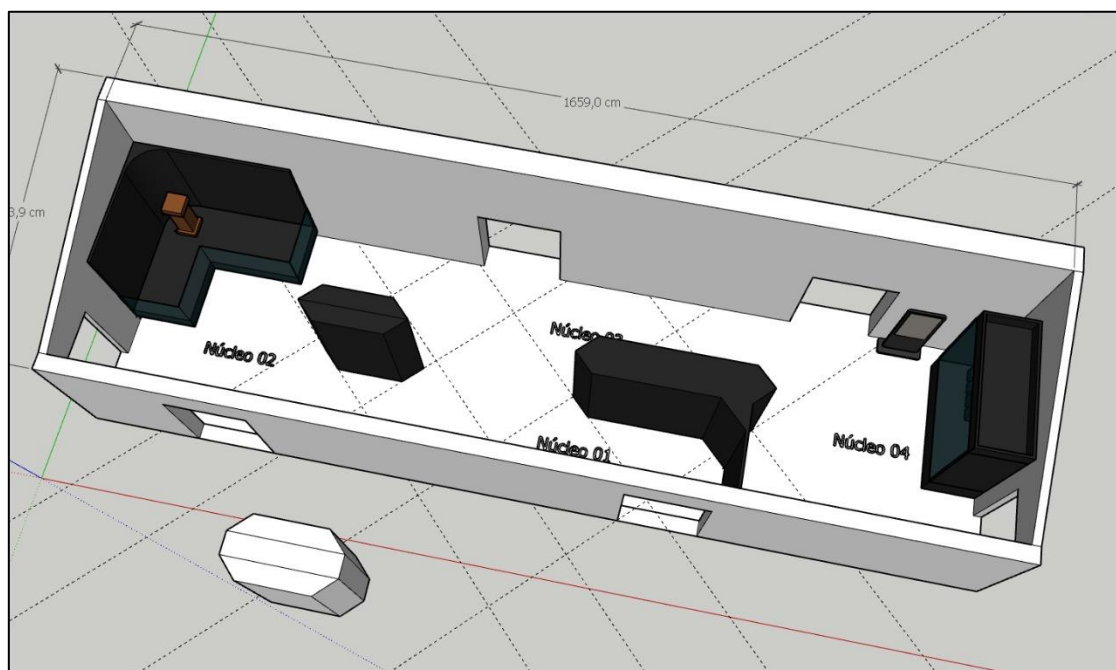
PROJETO MUSEOGRÁFICO/EXPOGRÁFICO

MEMORIAL DO PORTO DE IMBITUBA

- Detalhamento dos móveis a serem utilizados na expografia e os recursos expositivos
- Planejamento do equilíbrio entre a utilização de luz natural e luz artificial, com o intuito de garantir conforto visual, funcionalidade, economia e valorização do acervo exposto, levando em consideração as condições de conservação e microclima
- Indicação do local do foco, sua intensidade, tipologia, carga mínima e suplementos

O presente relatório contempla o layout a partir do detalhamento dos móveis a serem utilizados na expografia, junto aos recursos expositivos selecionados. A partir dos eixos temáticos propostos, aponta do planejamento do luminotécnico com base nas condições de conservação e microclima.

Layout expositivo e proposta de mobiliário

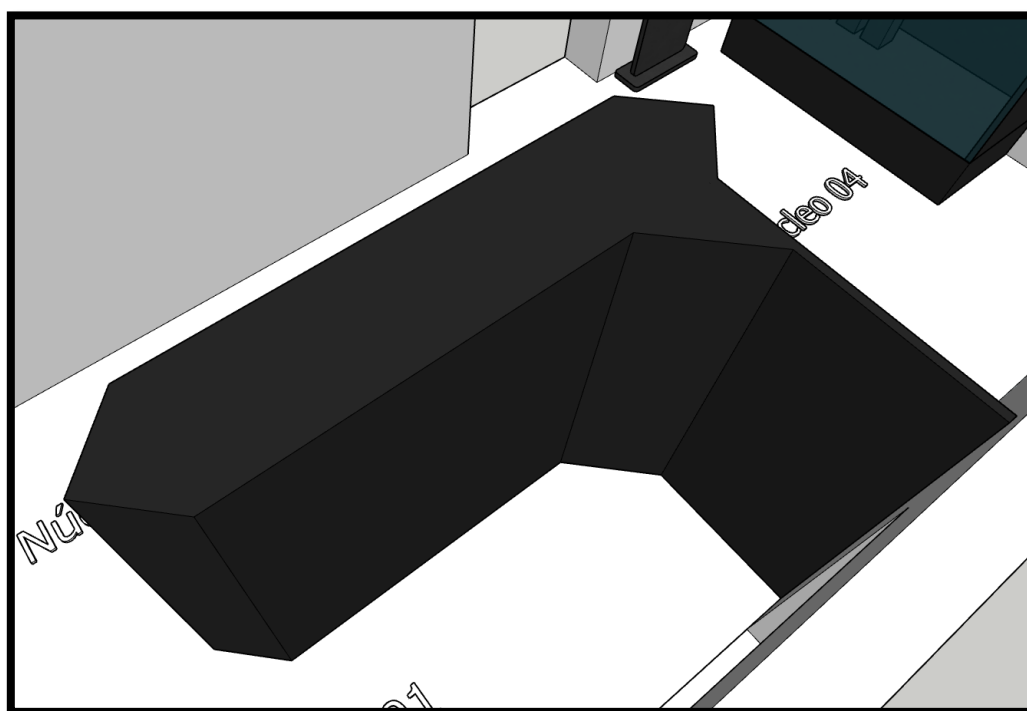


Mobiliário Central (Núcleos 01, 02, 03) e Iluminação Cênica

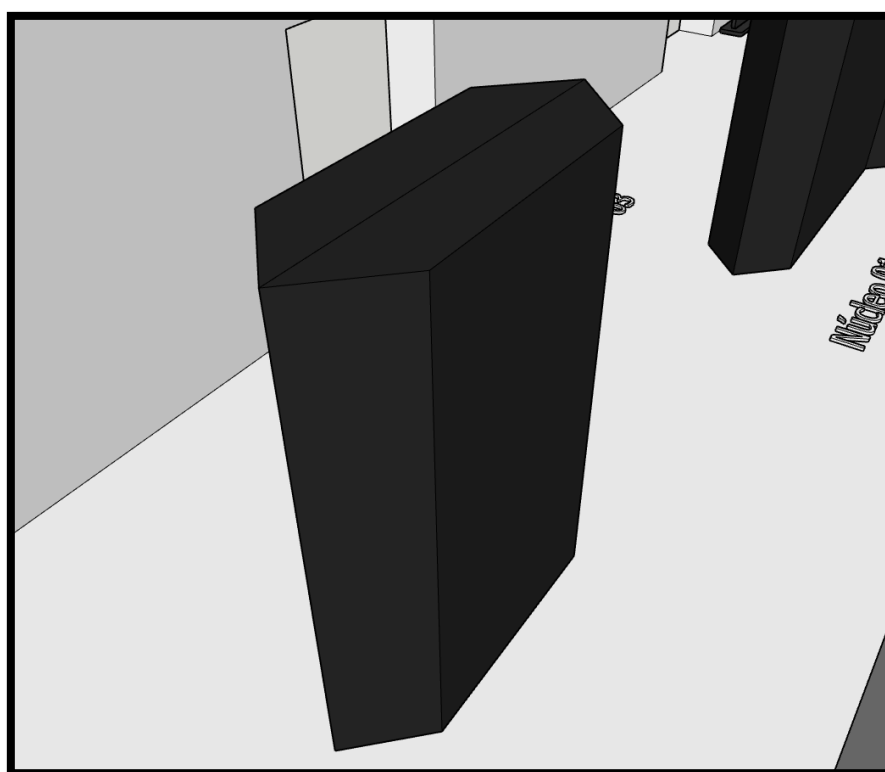
- Identificação: módulos centrais baixos, com formas angulares, altos e robustos, de cor escura (preto ou grafite fosco), posicionados no centro do corredor para demarcar os Núcleos 01, 02 e 03.
- Função: atuam como divisórias para organizar o fluxo linear. Devem abrigar pequenos alto-falantes ocultos no topo para a instalação multissensorial.
- Iluminação (Cênica/Teto):
 - Equipamento: Trilhos eletrificados instalados no teto, posicionados *sobre* a área destes módulos centrais.
 - Luminárias: Spots equipados com lâmpadas PAR20.
 - Especificação Técnica: As lâmpadas PAR20 devem ter um IRC (Índice de Reprodução de Cor) superior a 90%.
 - Função: Esta iluminação cênica destacará áreas específicas, guiará o olhar do visitante e auxiliará na comunicação das Projeções Mapeadas (Vídeo Mapping) que ocorrerão nas paredes.

Mobiliário central





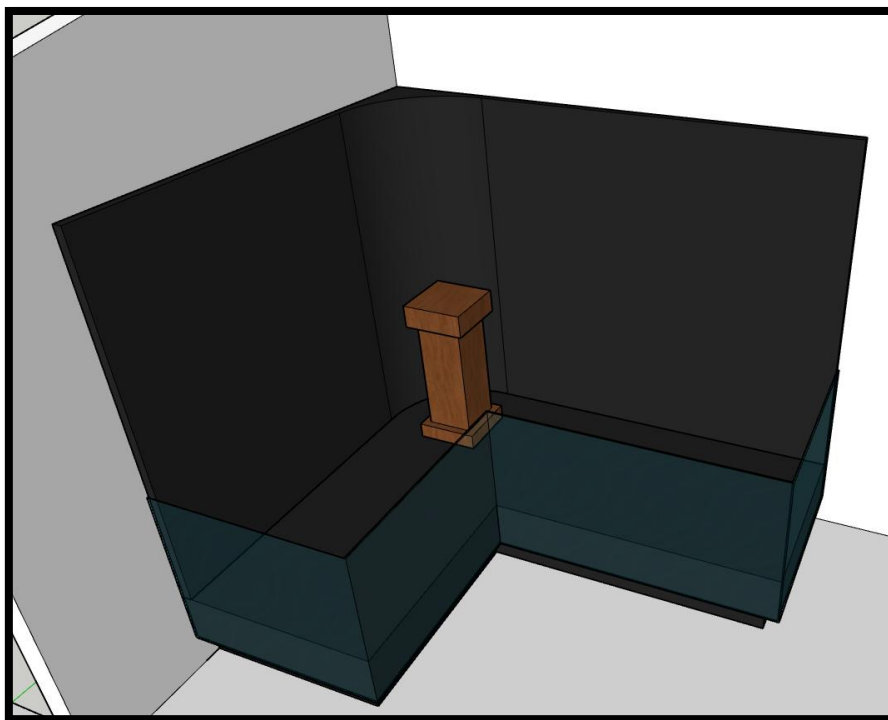
Mobiliário central



Móvel Expográfico 01 (Núcleo 02: Convés)

- Identificação: Exposição do escafandro e de outros acervos tridimensionais ligados ao cotidiano dos trabalhadores e a Companhia Docas de Imbituba. Móvel de acervo "L", localizado à esquerda da entrada. Corresponde ao Núcleo 02: Convés.
- Descrição: Móvel expositor de canto (em "L"), com estrutura baixa, cor escura e fechamento em vidro.
- Elemento Central (Destaque): No canto interno do "L", o móvel possui um totem/pedestal em madeira nobre. Este pedestal é o local de destaque para o item icônico da exposição: o escafandro.
- Iluminação: O projeto deste móvel deve prever iluminação por fibra óptica especificamente para o escafandro, requisito para a salvaguarda do acervo. A fonte de luz (central de iluminação) deve ficar oculta na base do móvel, e os cabos de fibra devem subir por dentro do pedestal de madeira nobre para iluminar o objeto sem emitir calor ou UV.

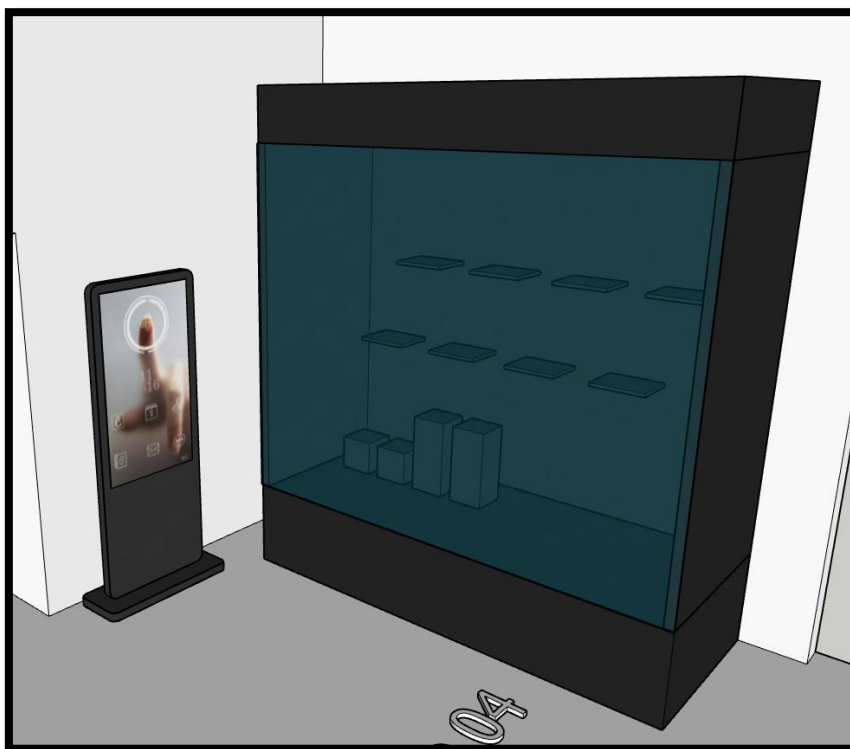
Móvel expográfico 01



Móvel Expográfico 02 (Núcleo 04: Desembarque)

- Identificação: Vitrine vertical de acervo, localizada à direita do espaço. Corresponde ao Núcleo 04: Desembarque.
- Descrição: Vitrine alta (tipo estante) com estrutura escura (preto ou grafite fosco) e fechamento frontal em vidro. A vitrine possui múltiplas plataformas pequenas (prateleiras/platôs) em diferentes níveis, destinadas à exposição de vários objetos de pequeno e médio porte simultaneamente, acervos relacionados à fase atual, a "SCPAR Porto de Imbituba", e que reflitam a importância estratégica, social e os desafios futuros do porto.
- Iluminação (Interna): Sistema de iluminação por fibra ótica, para destacar os objetos, requisito para a "salvaguarda do acervo". A fonte de luz (central de iluminação) deve ficar oculta no topo do móvel, e os cabos de fibra devem descer para iluminar os objetos sem emitir calor ou UV.

Móvel expográfico 02



Totem Digital (ao lado do Núcleo 04)

- Identificação: Totem multimídia vertical.
- Uso: Destinado à exibição de conteúdo interativo.

Totem interativo



Especificação Geral de Iluminação (Exposição)

- Temperatura de Cor: Toda a iluminação da exposição (spots PAR20, LEDs das vitrines, fibra óptica) deverá ser calibrada para uma temperatura de cor unificada de 3500k.



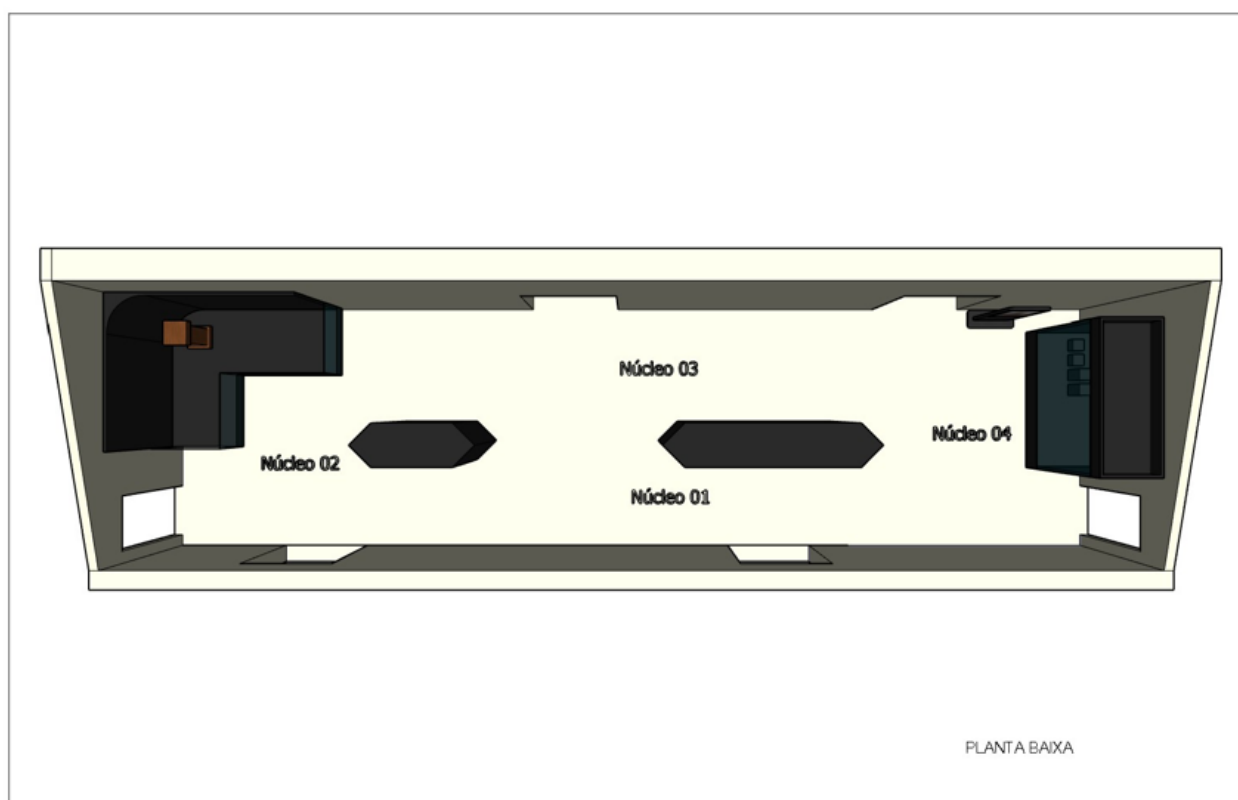
PROJETO MUSEOGRÁFICO/EXPOGRÁFICO

MEMORIAL DO PORTO DE IMBITUBA

Elaboração do projeto expositivo com foco no conceito gerador da exposição

O presente relatório contempla a descrição do projeto expositivo com foco no conceito gerador da exposição do Memorial do Porto de Imbituba. Apresenta a proposta para cada núcleo para os suportes selecionados.

Layout expositivo



Memorial do Porto de Imbituba
MOBILIÁRIOS EXPOSITIVOS
Imbituba, SC

PLANTA BAIXA DE LAYOUT
ESCALAS INDICADAS

ARQ.01
Nov/2025

VIÉS
Cultural
MUSEOLOGIA

Fonte: Viés Cultural Museologia.



Viés Cultural Museologia e
Patrimônio
JP Cultural Ltda. EPP – 5ª COREM 001J

Praça Santana – Rua do Centenário, 138
Mirim – Imbituba – SC – 88787-000
(48) 3771-8304 | (48) 99146-5816
viescultural@viescultural.com.br

NÚCLEO 1

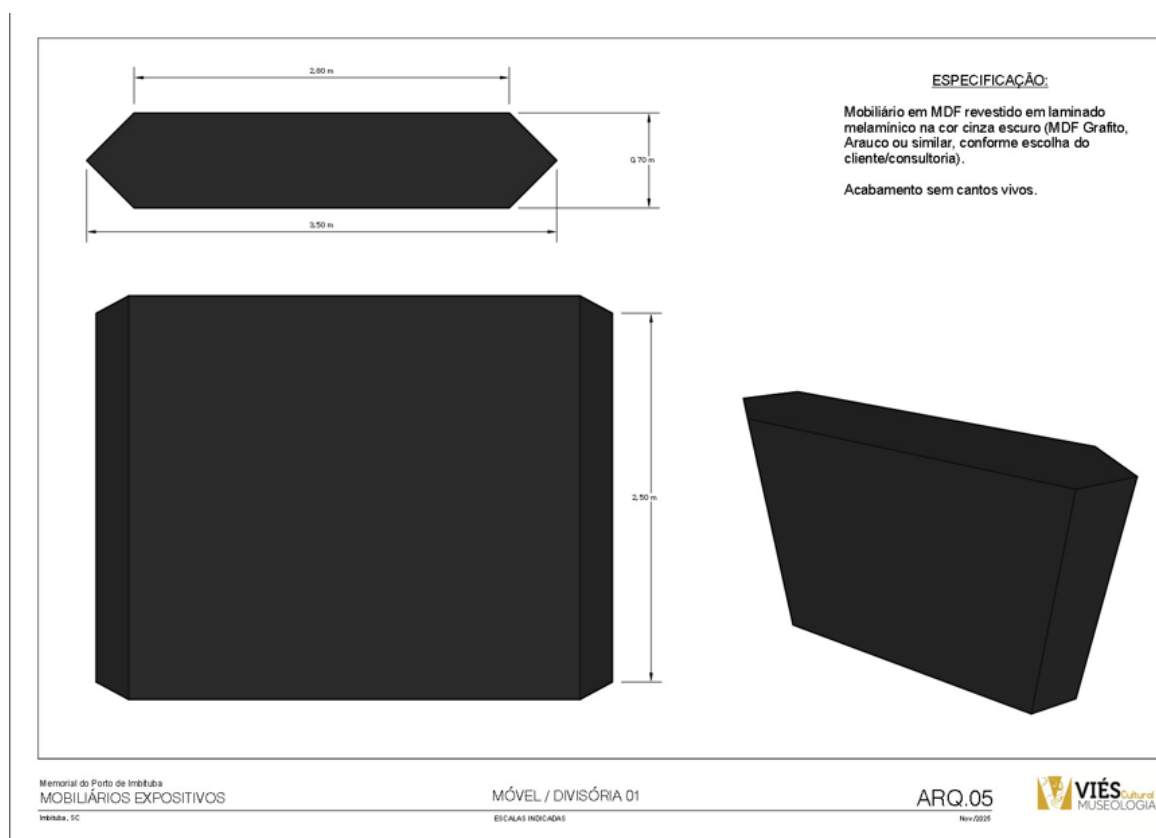
Nome do núcleo expositivo: Embarque

Suporte: Mobiliário central / Divisória 01

Temáticas: O nascimento do Porto de Imbituba; A Era Henrique Lage

TIPO DE SUPORTE	Mobiliário central / Divisória 01
CONTEÚDO	Painel de abertura e introdução ao núcleo 01

Mobiliário central / Divisória 01



Fonte: Viés Cultural Museologia.



Viés Cultural Museologia e Patrimônio
JP Cultural Ltda. EPP – 5ª COREM 001J

Praça Santana – Rua do Centenário, 138
Mirim – Imbituba – SC – 88787-000
(48) 3771-8304 | (48) 99146-5816
viescultural@viescultural.com.br

NÚCLEO 2

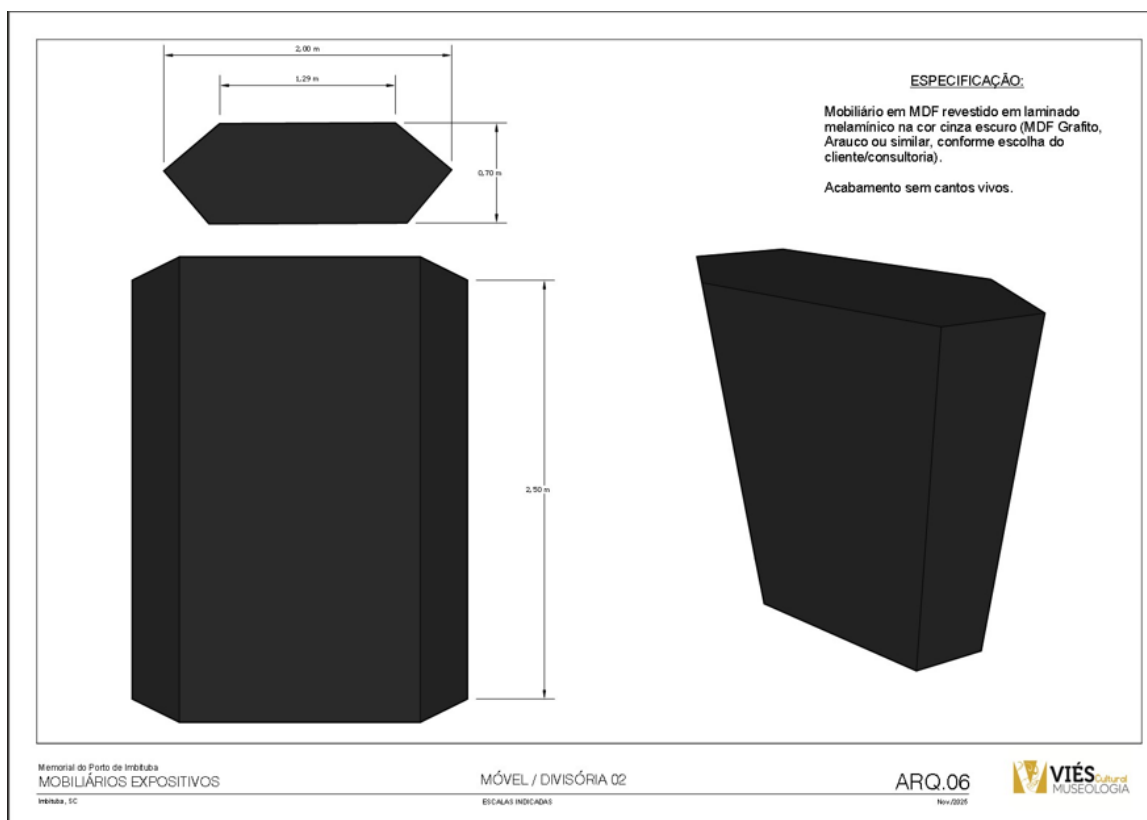
Nome do núcleo expositivo: Convés

Suportes: Mobiliário central / Divisória 02; Móvel 01; Cubos para o móvel 01 / mobiliário interno

Temática: Companhia Docas de Imbituba

TIPO DE SUPORTE	Mobiliário central / Divisória 02
CONTEÚDO	Atuação da Companhia Docas de Imbituba na história do Porto de Imbituba

Mobiliário central / Divisória 01



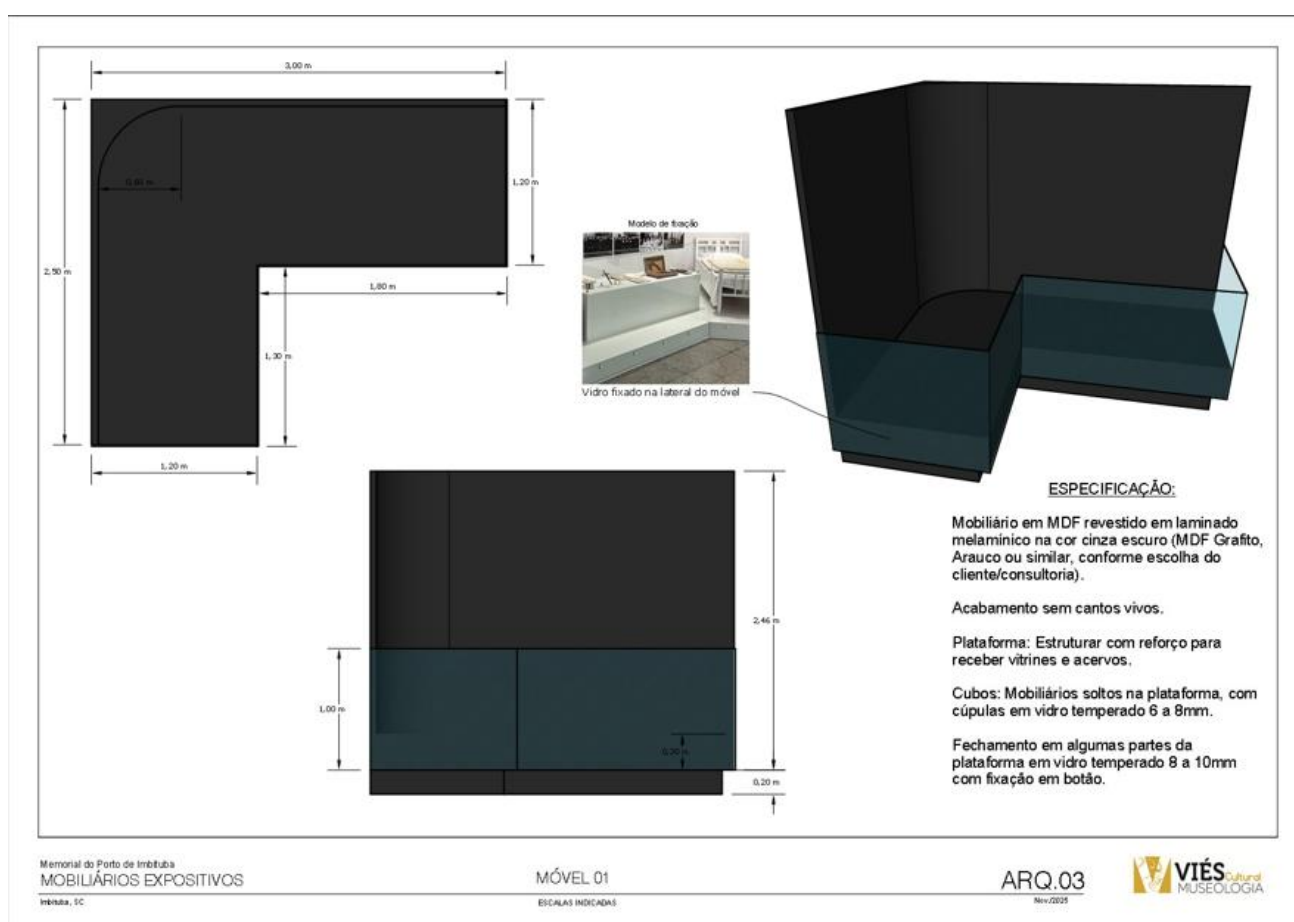
Viés Cultural Museologia e Patrimônio
JP Cultural Ltda. EPP – 5ª COREM 001J

Praça Santana – Rua do Centenário, 138
Mirim – Imbituba – SC – 88787-000
(48) 3771-8304 | (48) 99146-5816
viescultural@viescultural.com.br

Fonte: Viés Cultural Museologia.

TIPO DE SUPORTE	Móvel 01
CONTEÚDO	Acervo referente à temática do núcleo 2

Móvel 01



Fonte: Viés Cultural Museologia.

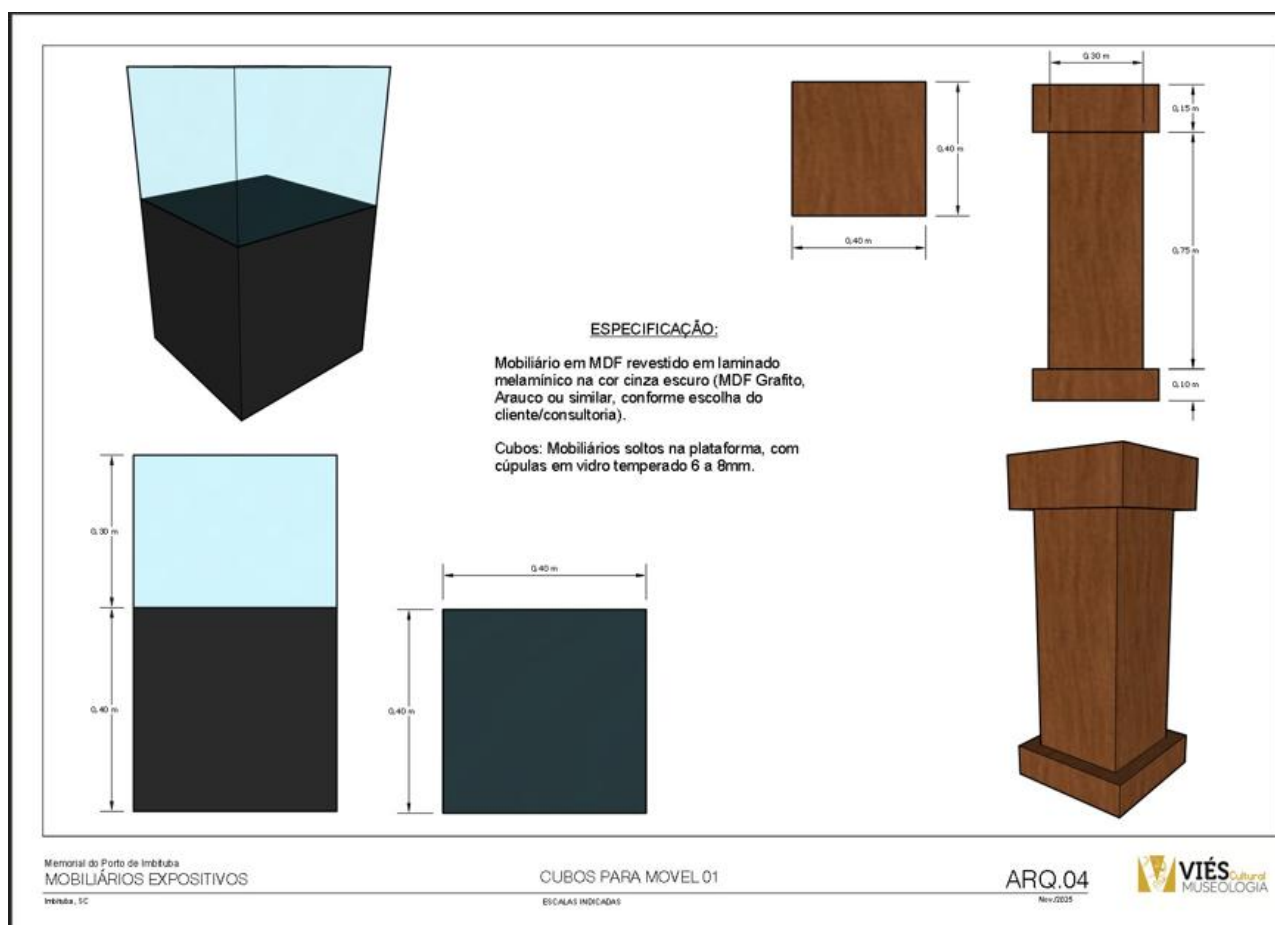


Viés Cultural Museologia e Patrimônio
JP Cultural Ltda. EPP – 5ª COREM 001J

Praça Santana – Rua do Centenário, 138
Mirim – Imbituba – SC – 88787-000
(48) 3771-8304 | (48) 99146-5816
viescultural@viescultural.com.br

TIPO DE SUPORTE	
Cubos para o móvel 01 / mobiliário interno	
CONTEÚDO	Acervo referente à temática do núcleo 2

Cubos para o móvel 01



Fonte: Viés Cultural Museologia.

NÚCLEO 3

Nome do núcleo expositivo: Travessia



Viés Cultural Museologia e Patrimônio
JP Cultural Ltda. EPP – 5ª COREM 001J

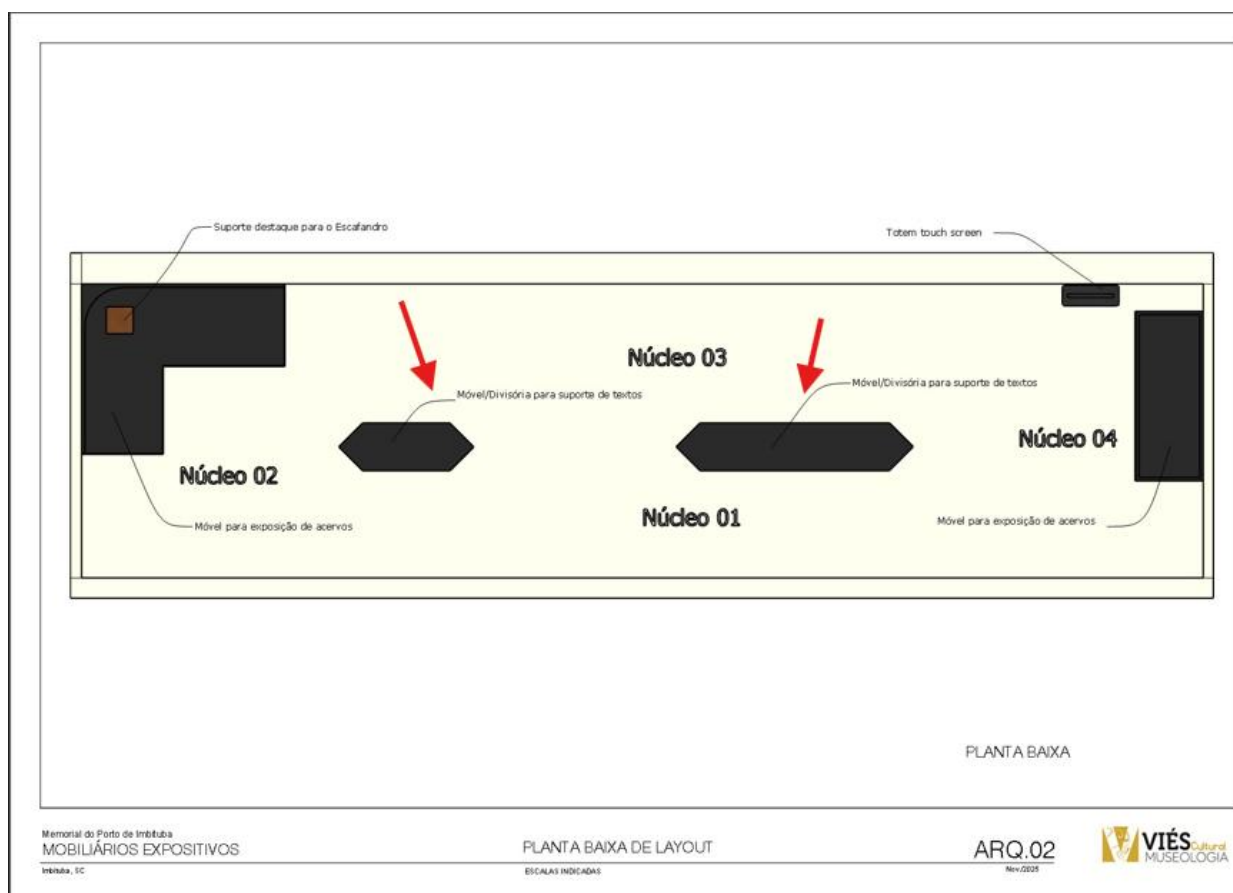
Praça Santana – Rua do Centenário, 138
Mirim – Imbituba – SC – 88787-000
(48) 3771-8304 | (48) 99146-5816
viescultural@viescultural.com.br

Suportes: Faces dos mobiliários centrais / Divisória 01 e 02

Temáticas: O Porto e a Cidade

TIPO DE SUPORTE	Faces dos mobiliários centrais / Divisórias 01 e 02
CONTEÚDO	A relação entre o Porto, a cidade e a comunidade local.

Faces dos mobiliários centrais / Divisória 01 e 02



Fonte: Viés Cultural Museologia.



Viés Cultural Museologia e
Patrimônio
JP Cultural Ltda. EPP – 5ª COREM 001J

Praça Santana – Rua do Centenário, 138
Mirim – Imbituba – SC – 88787-000
(48) 3771-8304 | (48) 99146-5816
viescultural@viescultural.com.br

NÚCLEO 4

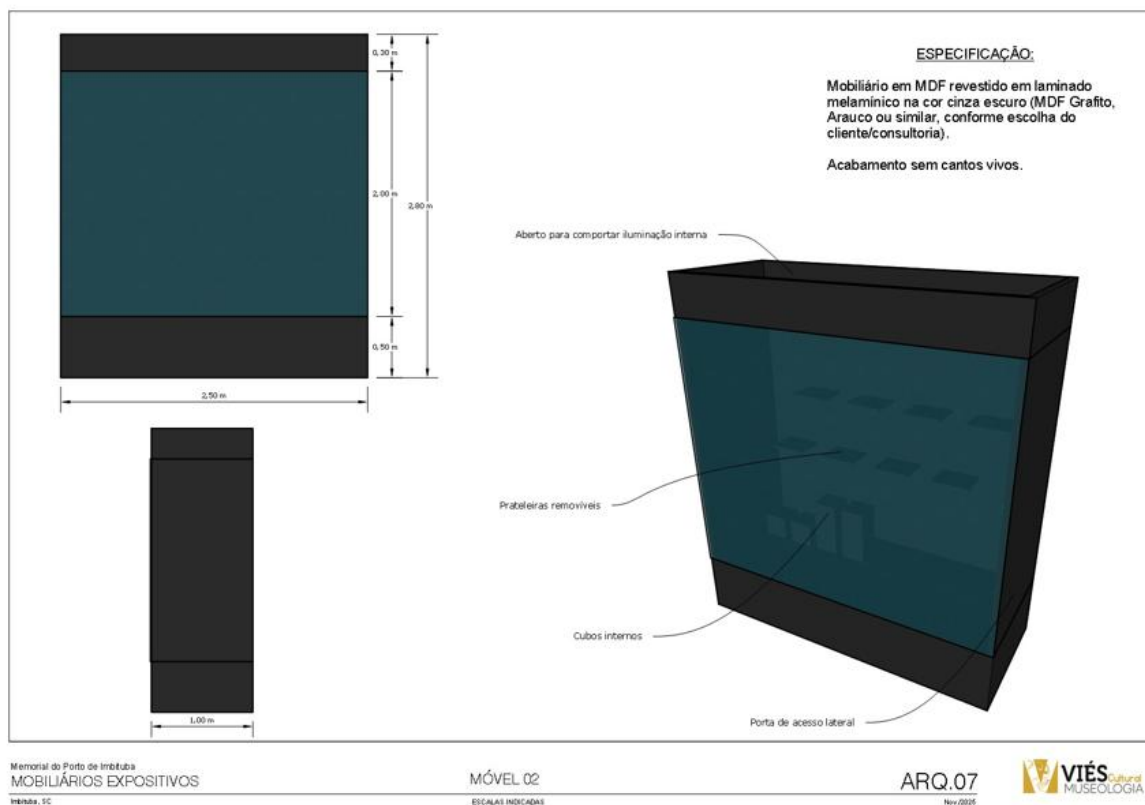
Nome do núcleo expositivo: Desembarque

Suportes: Móvel 02 (com mobiliário interno); Totem digital.

Temáticas: SCPAR Porto de Imbituba.

TIPO DE SUPORTE	Móvel 02, mobiliário interno no móvel 02
CONTEÚDO	Acervo referente à temática do núcleo 02

Móvel 02



Fonte: Viés Cultural Museologia.

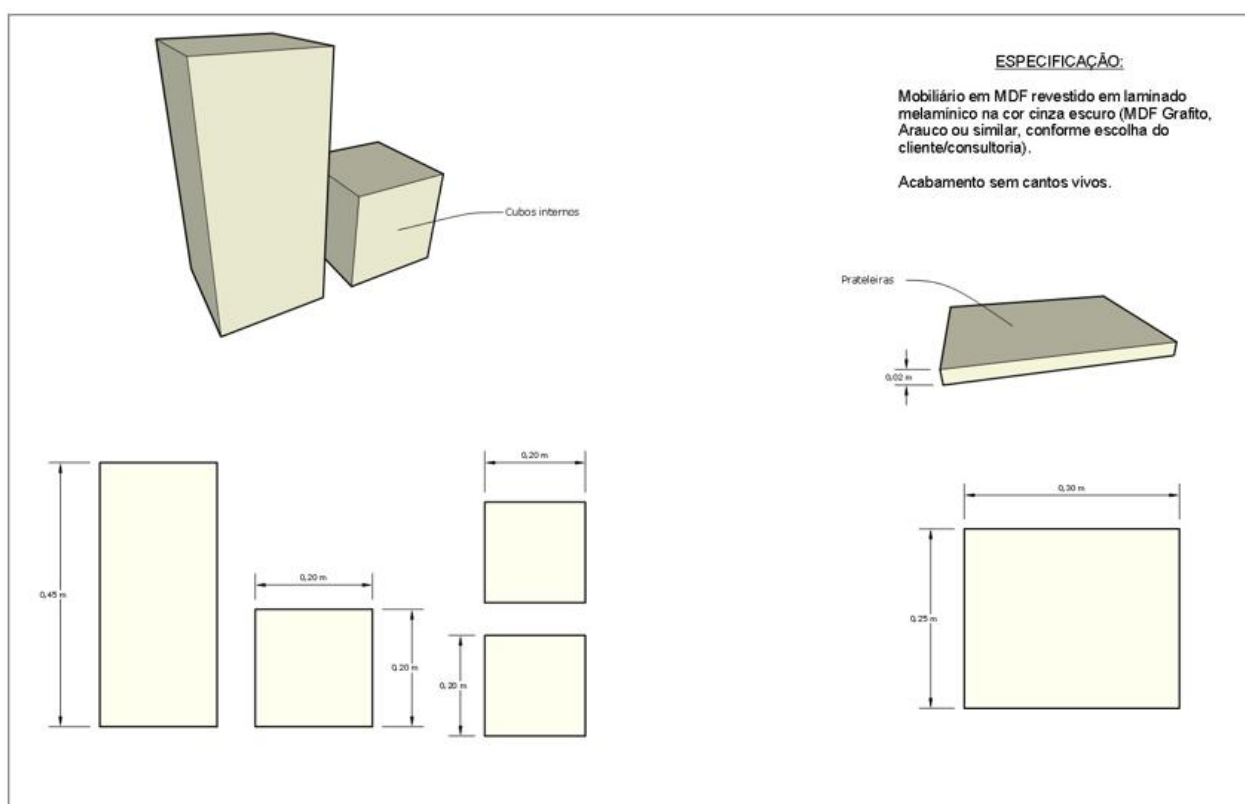


Viés Cultural Museologia e Patrimônio
JP Cultural Ltda. EPP – 5ª COREM 001J

Praça Santana – Rua do Centenário, 138
Mirim – Imbituba – SC – 88787-000
(48) 3771-8304 | (48) 99146-5816
viescultural@viescultural.com.br

TIPO DE SUPORTE	
Mobiliário interno no móvel 02	
CONTEÚDO	Acervo referente à temática do núcleo 02

Móvel 02 / interno



Memorial do Porto de Imbituba
MOBILIÁRIOS EXPOSITIVOS
Imbituba, SC

MÓVEL 02
ESCALAS INDICADAS

ARQ.08
Nov/2025

VIÉS Cultural
MUSEOLOGIA

Fonte: Viés Cultural Museologia.

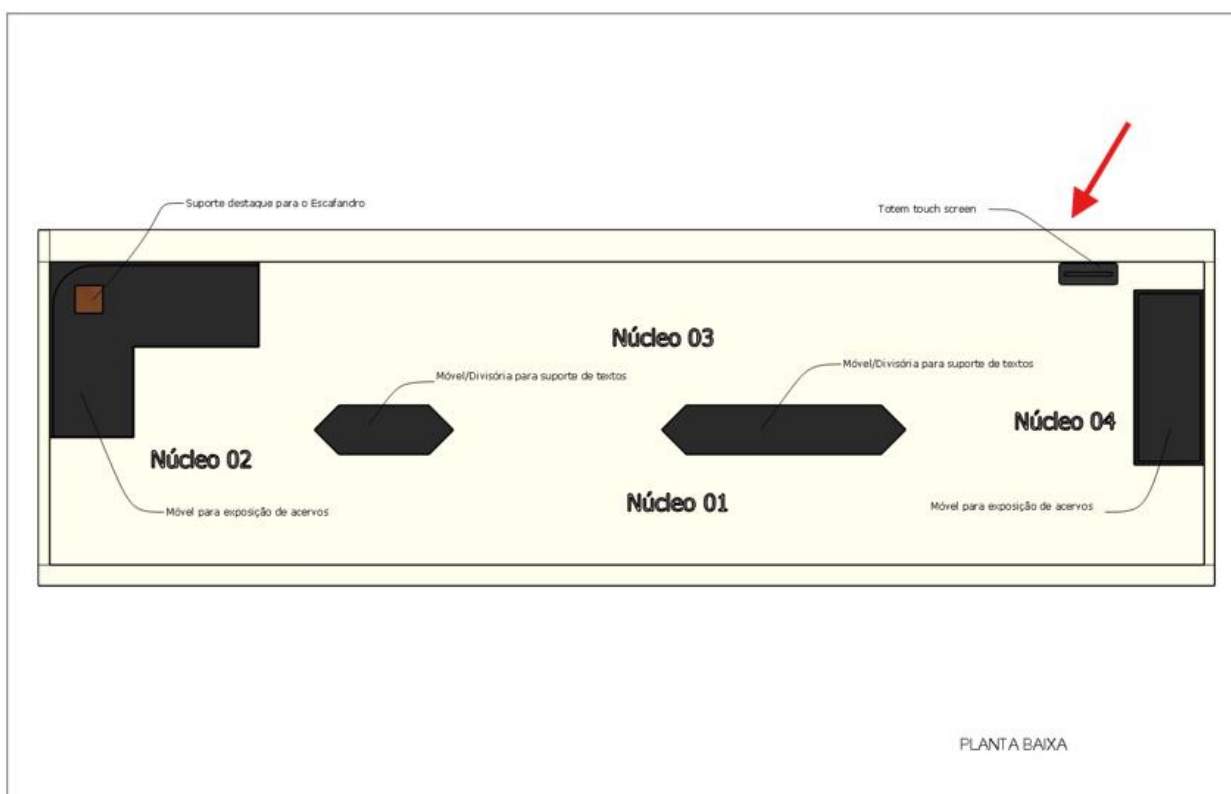


Viés Cultural Museologia e Patrimônio
JP Cultural Ltda. EPP – 5ª COREM 001J

Praça Santana – Rua do Centenário, 138
Mirim – Imbituba – SC – 88787-000
(48) 3771-8304 | (48) 99146-5816
viescultural@viescultural.com.br

TIPO DE SUPORTE	Totem digital
CONTEÚDO	Totem multimídia vertical.

Totem digital



Memorial do Porto de Imbituba
MOBILIÁRIOS EXPOSITIVOS
Imbituba, SC

PLANTA BAIXA DE LAYOUT
ESCALAS INDICADAS

ARQ.02
Nov-2025

VIÉS Cultural
MUSEOLOGIA

Fonte: Viés Cultural Museologia.

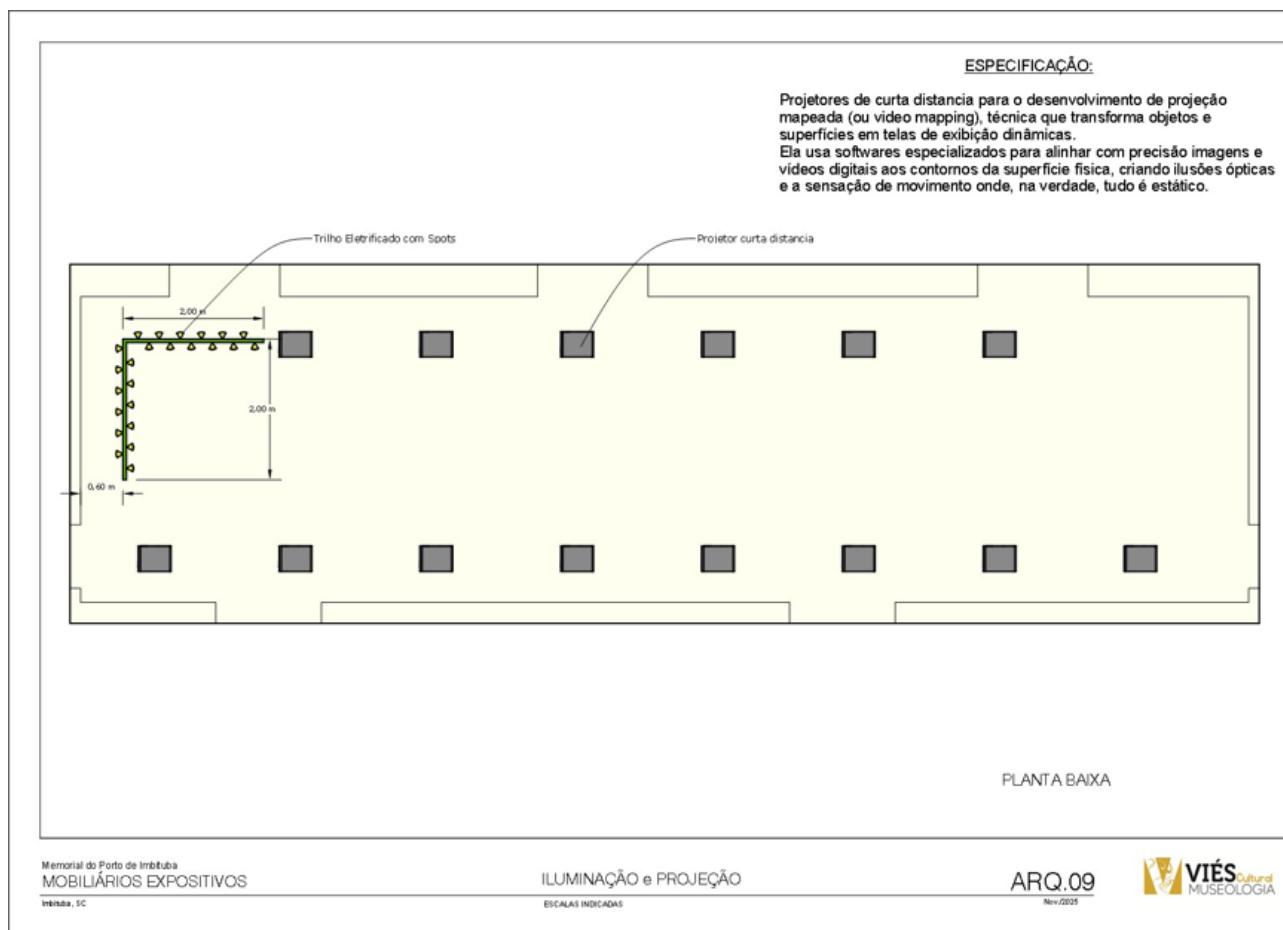


Viés Cultural Museologia e Patrimônio
JP Cultural Ltda. EPP – 5ª COREM 001J

Praça Santana – Rua do Centenário, 138
Mirim – Imbituba – SC – 88787-000
(48) 3771-8304 | (48) 99146-5816
viescultural@viescultural.com.br

Projetores e iluminação

Mapeamento dos projetores e iluminação



Fonte: Viés Cultural Museologia.

NÚCLEO 5

Nome do núcleo expositivo: Módulo - recepção

Suportes: TV 55' touch screen; totem touch screen; retratos em impressão inox.

Temáticas: Galeria dos Administradores do Porto de Imbituba; Infográfico com projeções atuais e futuras.



Viés Cultural Museologia e
Patrimônio
JP Cultural Ltda. EPP – 5ª COREM 001J

Praça Santana – Rua do Centenário, 138
Mirim – Imbituba – SC – 88787-000
(48) 3771-8304 | (48) 99146-5816
viescultural@viescultural.com.br

Recepção



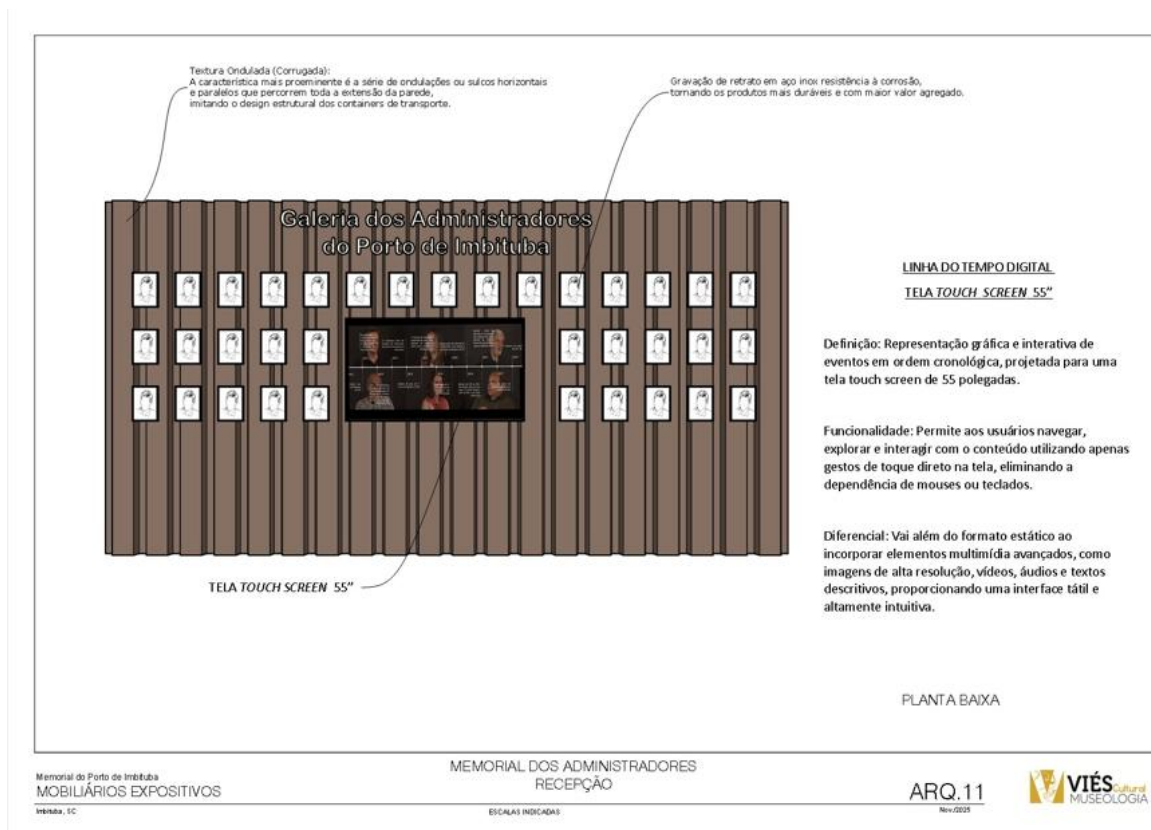
Fonte: Viés Cultural Museologia.



Viés Cultural Museologia e
Patrimônio
JP Cultural Ltda. EPP – 5ª COREM 001J

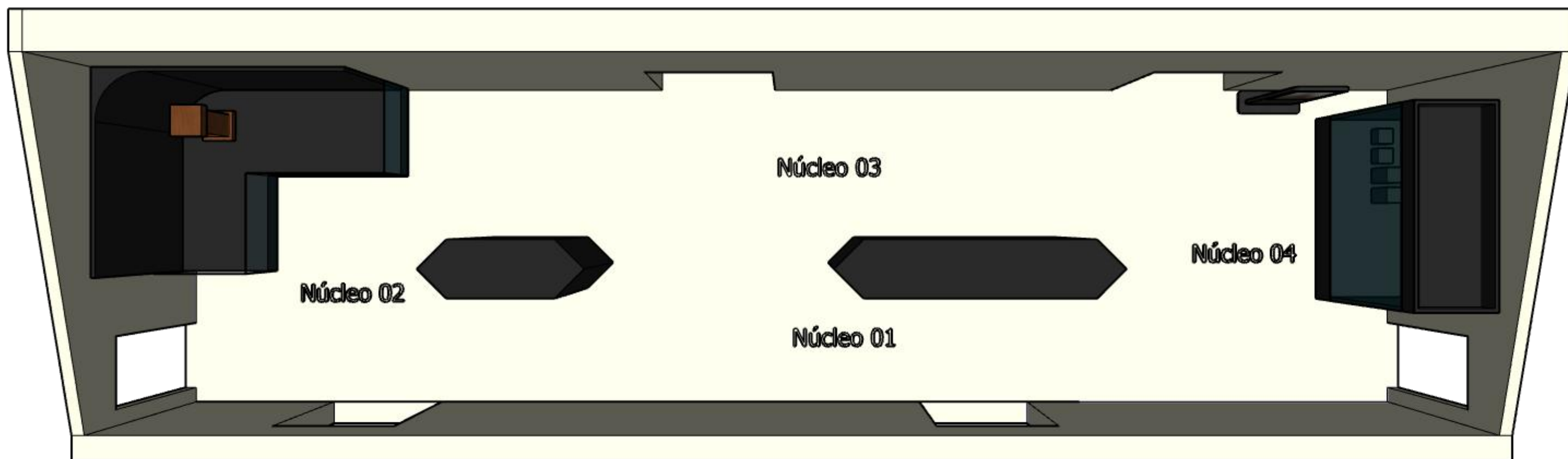
Praça Santana – Rua do Centenário, 138
Mirim – Imbituba – SC – 88787-000
(48) 3771-8304 | (48) 99146-5816
viescultural@viescultural.com.br

Proposta de galeria

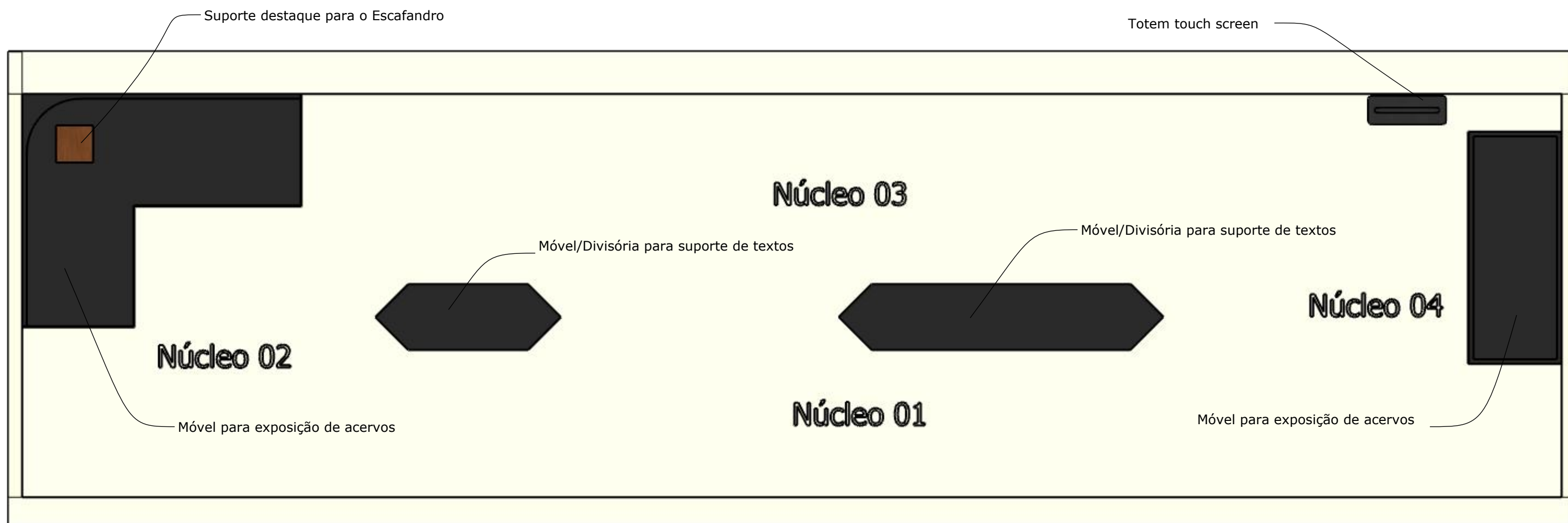


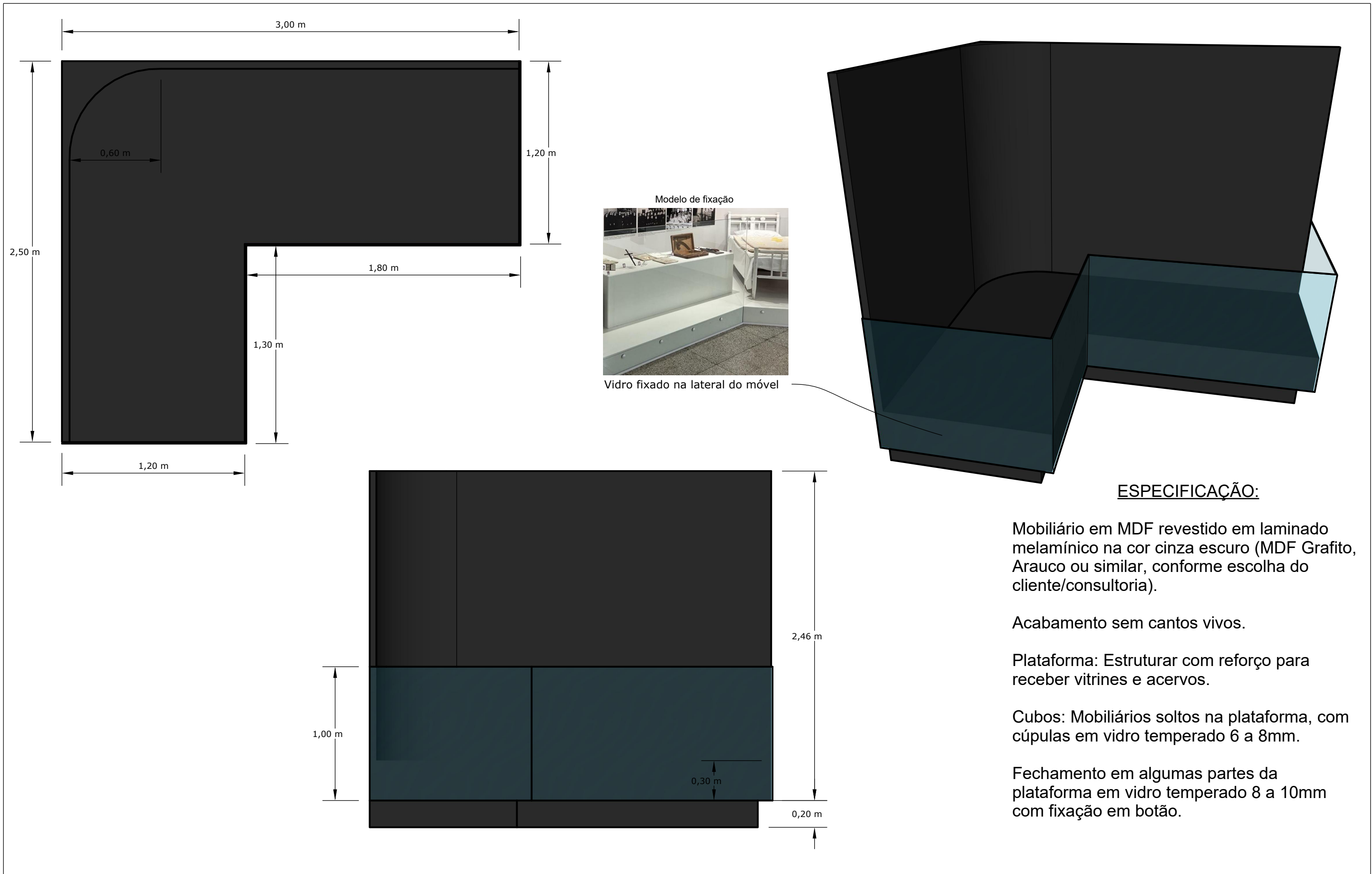
As propostas de material fotográfico e de acervo não foram incluídas porque sua elaboração é relacionada à etapa de desenvolvimento do layout, não contemplada nesta fase devido a transição de local expositivo. A seleção, tratamento e distribuição das imagens e acervo, bem como a redação final dos textos, exigem parâmetros definidos de composição visual, hierarquia e fluxos de leitura. Todas as pranchas do projeto expositivo serão disponibilizadas junto ao presente relatório.

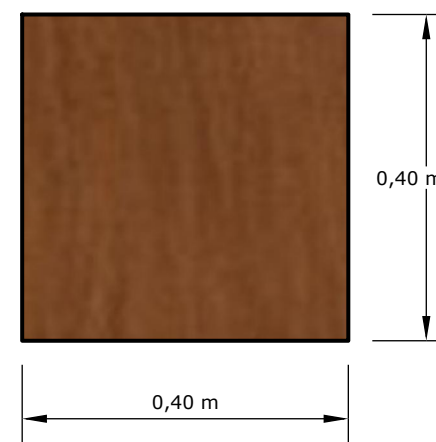
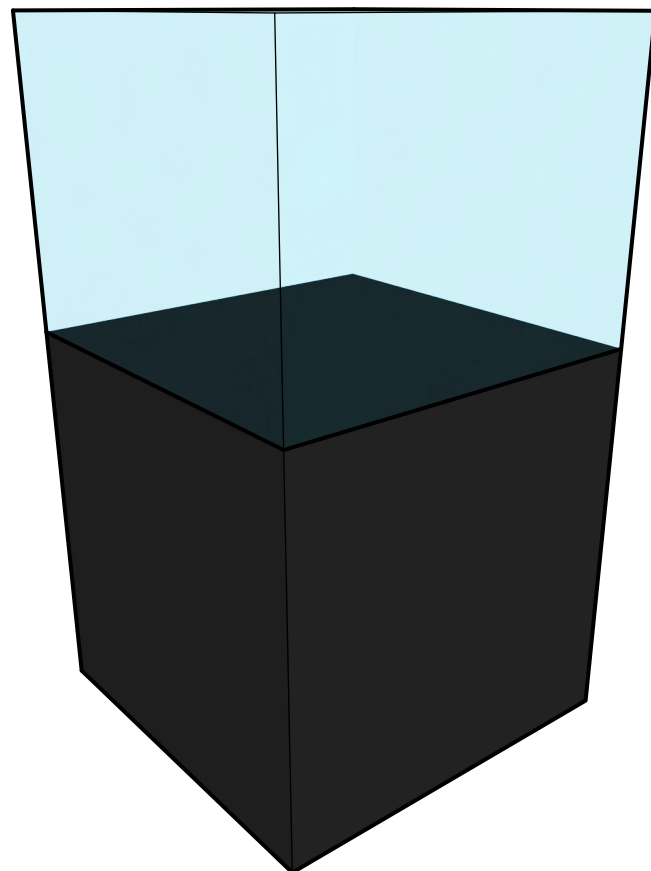




PLANTA BAIXA



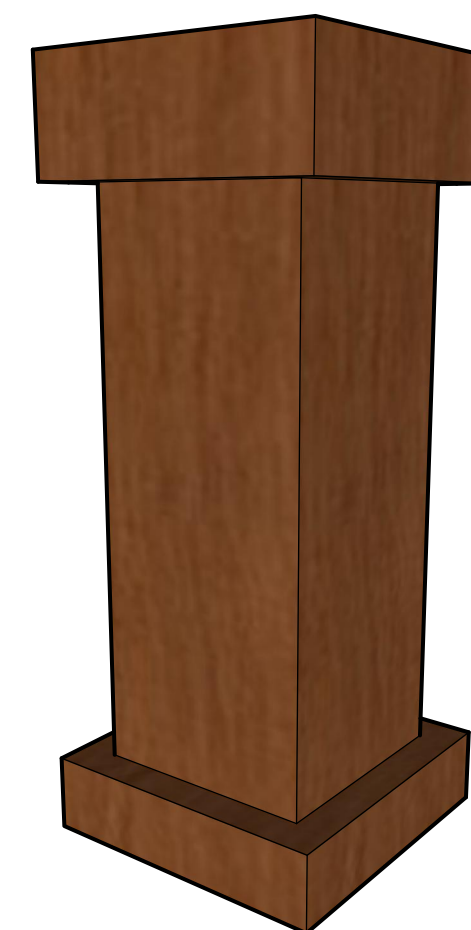
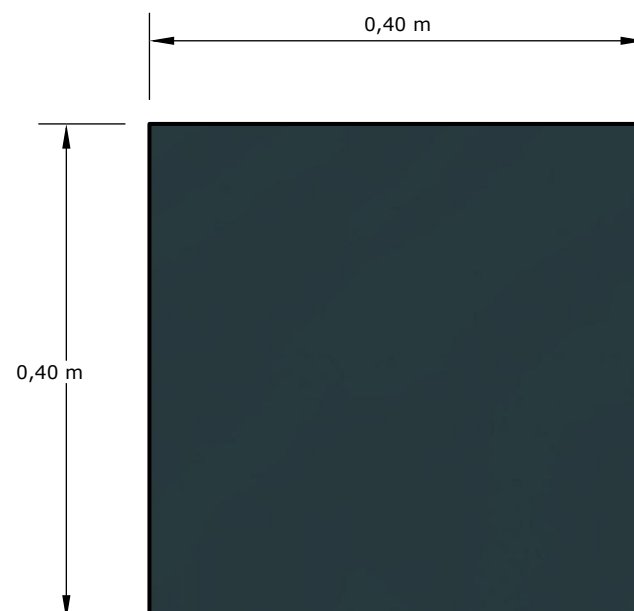
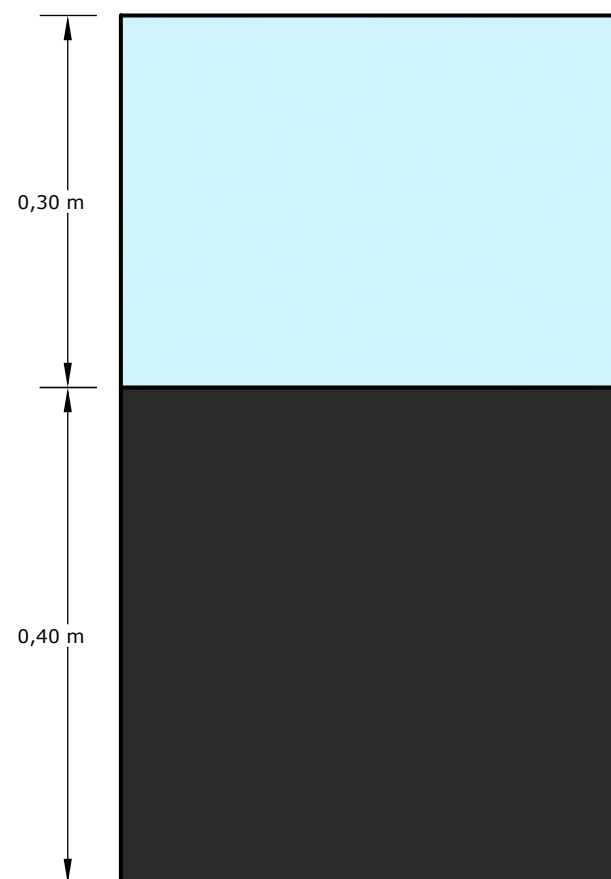


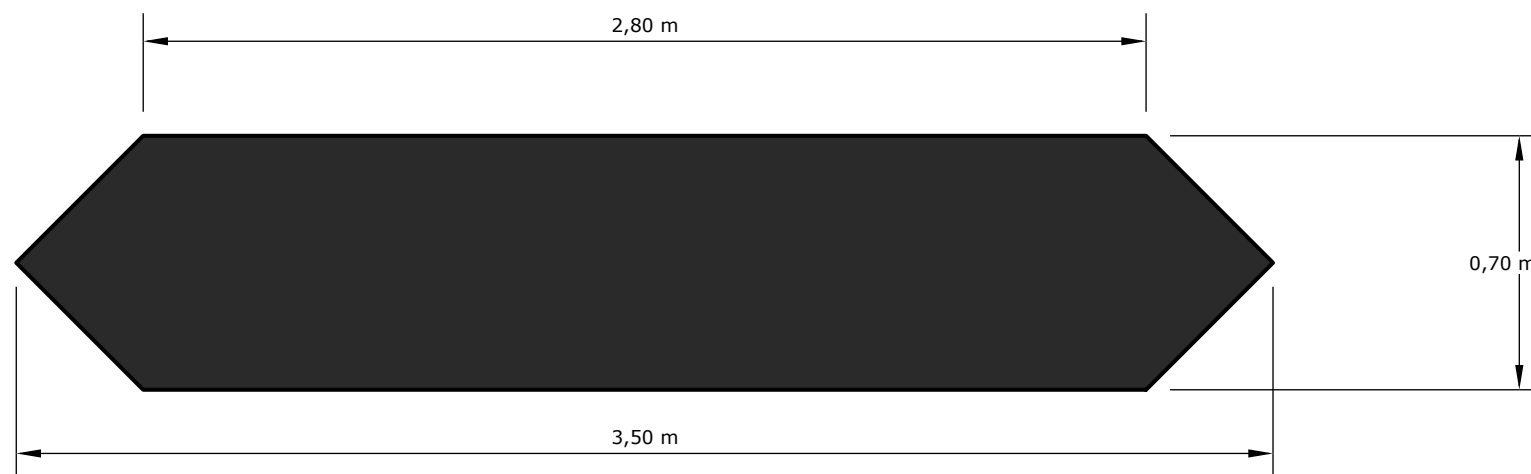


ESPECIFICAÇÃO:

Mobiliário em MDF revestido em laminado melamínico na cor cinza escuro (MDF Grafito, Arauco ou similar, conforme escolha do cliente/consultoria).

Cubos: Mobiliários soltos na plataforma, com cúpulas em vidro temperado 6 a 8mm.

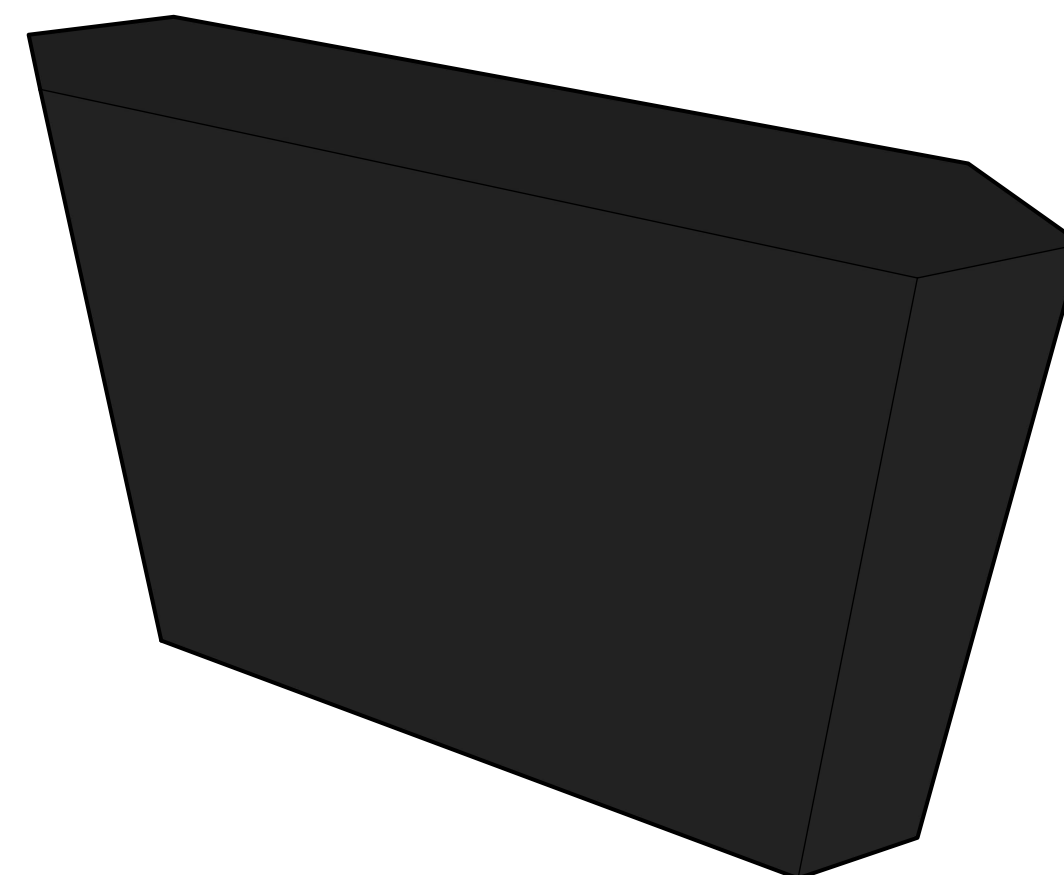


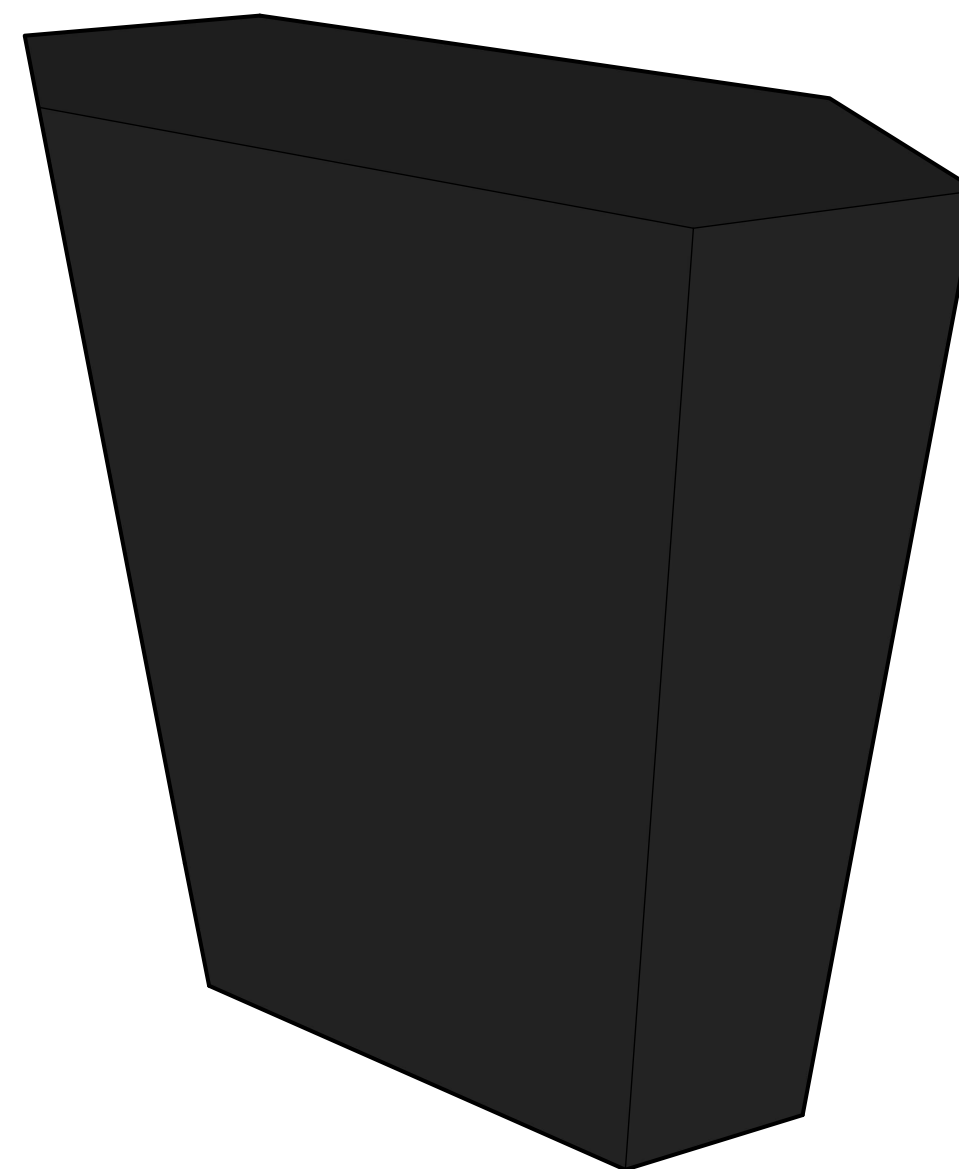
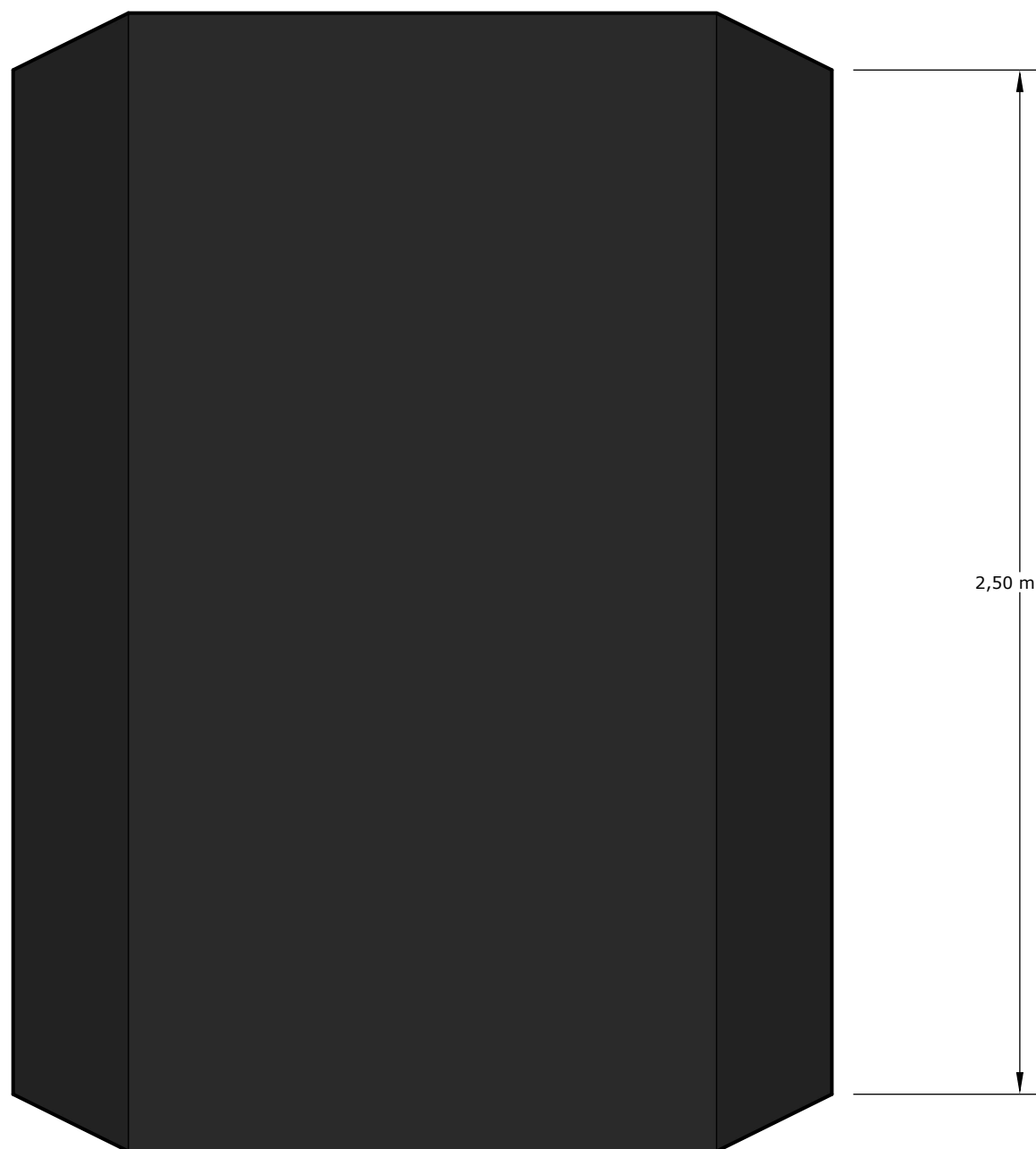
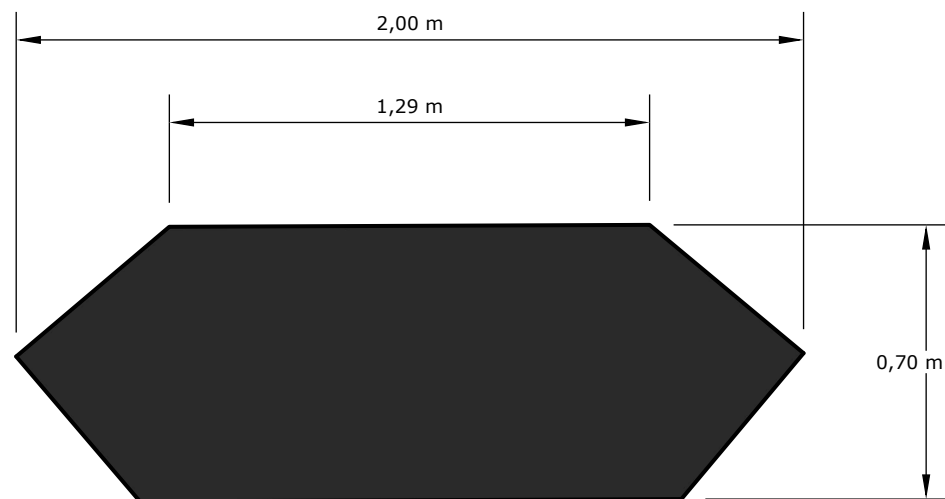


ESPECIFICAÇÃO:

Mobiliário em MDF revestido em laminado melamínico na cor cinza escuro (MDF Grafito, Arauco ou similar, conforme escolha do cliente/consultoria).

Acabamento sem cantos vivos.

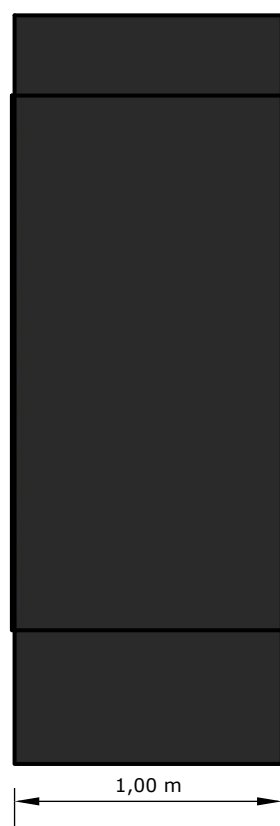
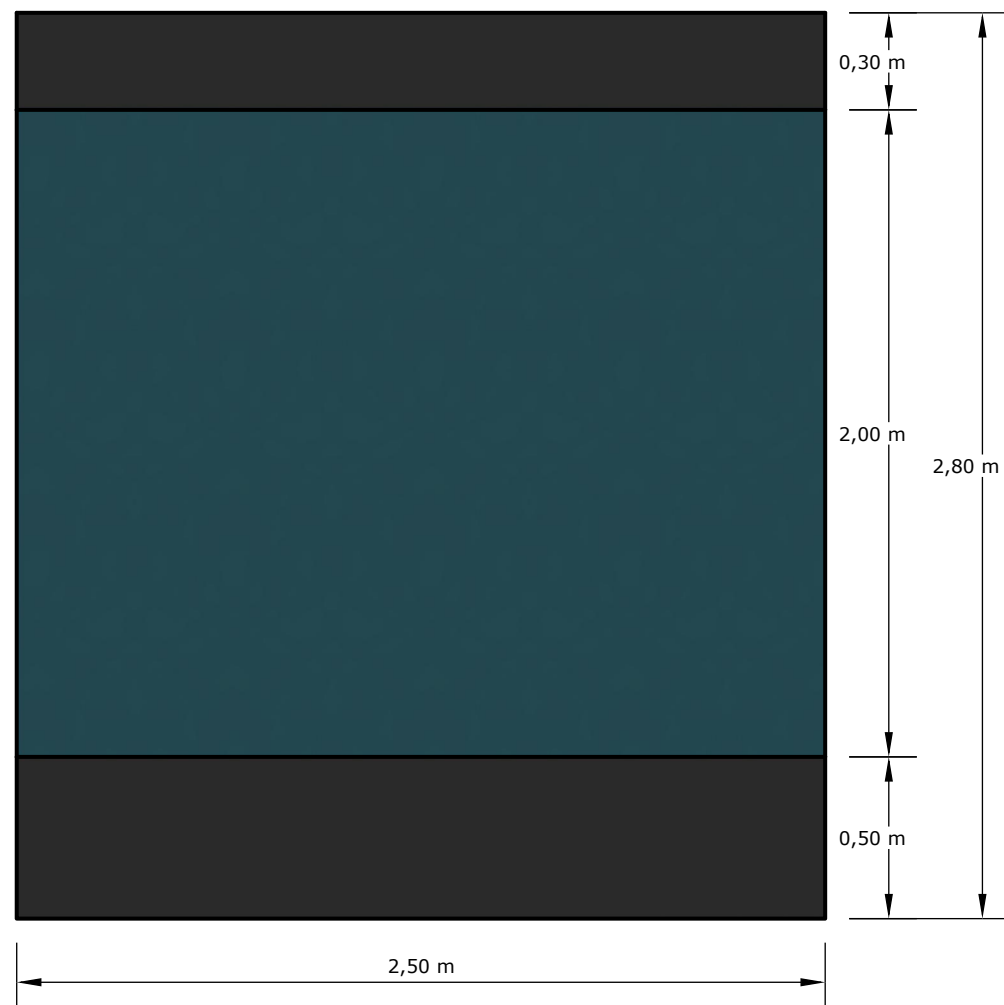




ESPECIFICAÇÃO:

Mobiliário em MDF revestido em laminado melamínico na cor cinza escuro (MDF Grafito, Arauco ou similar, conforme escolha do cliente/consultoria).

Acabamento sem cantos vivos.



ESPECIFICAÇÃO:

Mobiliário em MDF revestido em laminado melamínico na cor cinza escuro (MDF Grafito, Arauco ou similar, conforme escolha do cliente/consultoria).

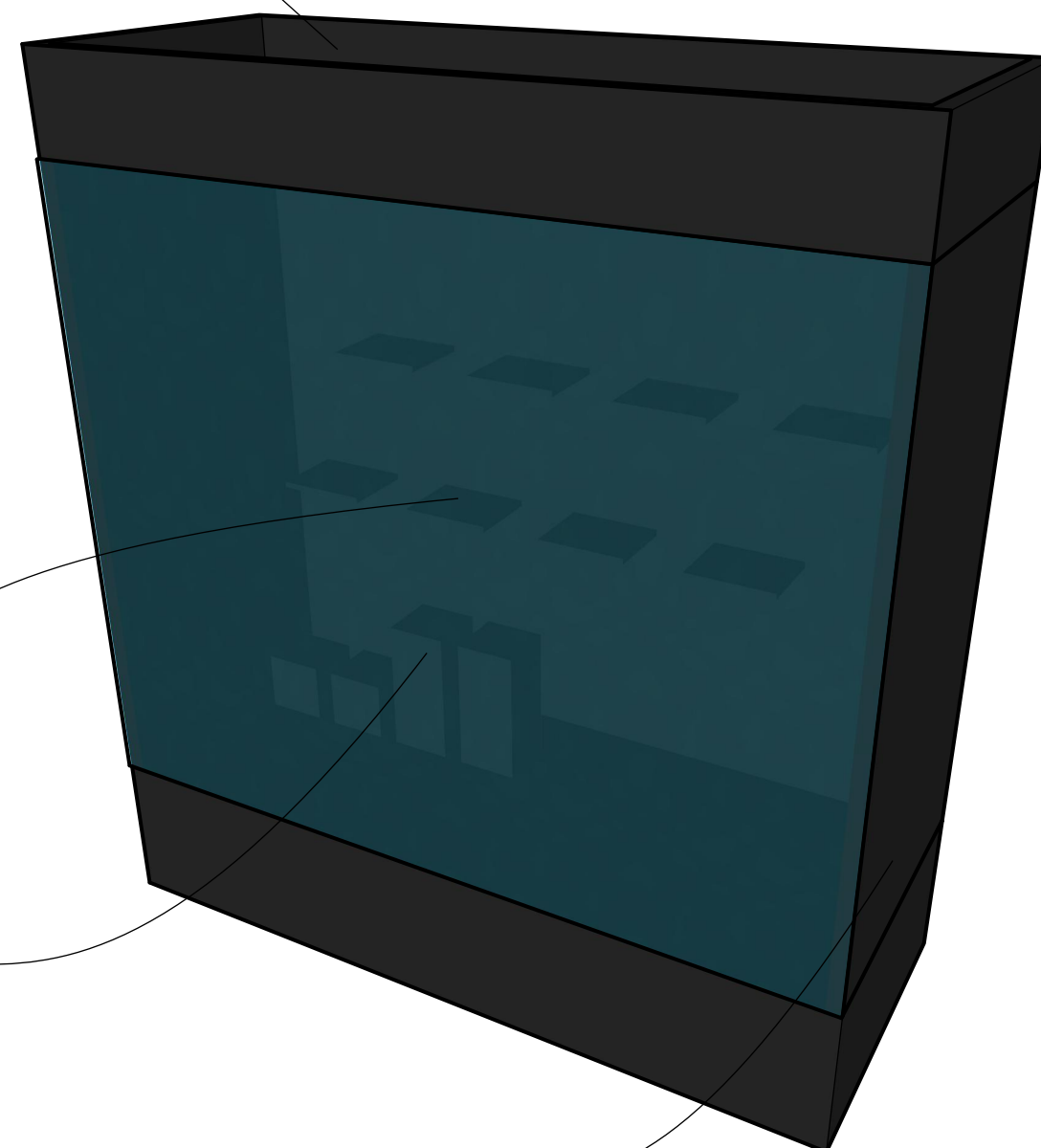
Acabamento sem cantos vivos.

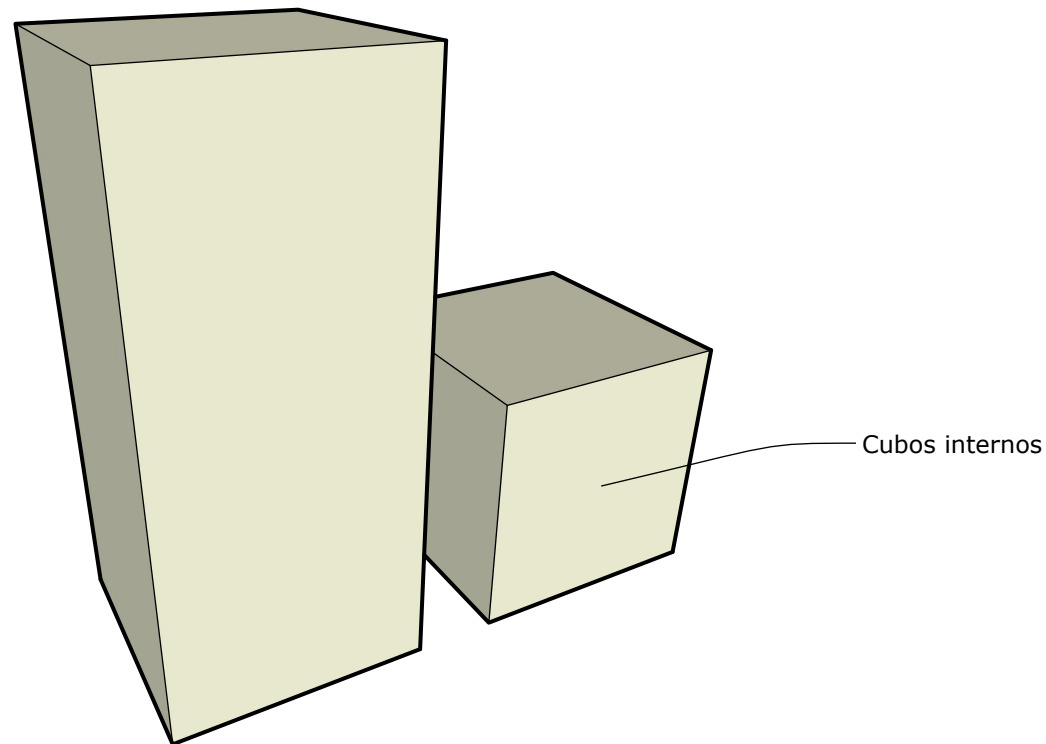
Aberto para comportar iluminação interna

Prateleiras removíveis

Cubos internos

Porta de acesso lateral

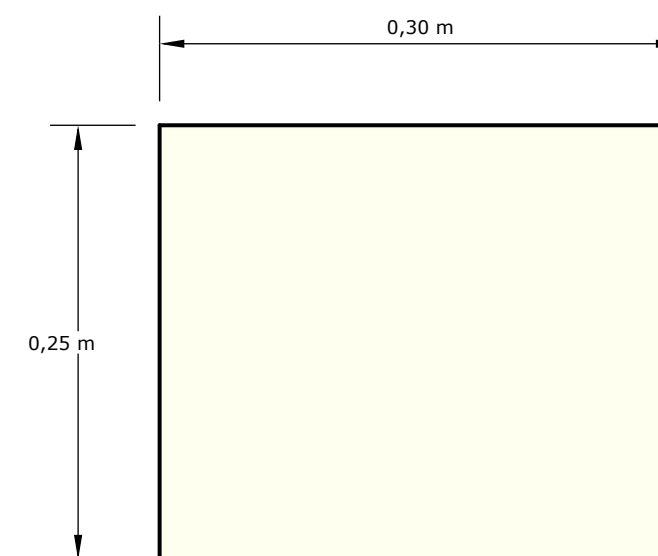
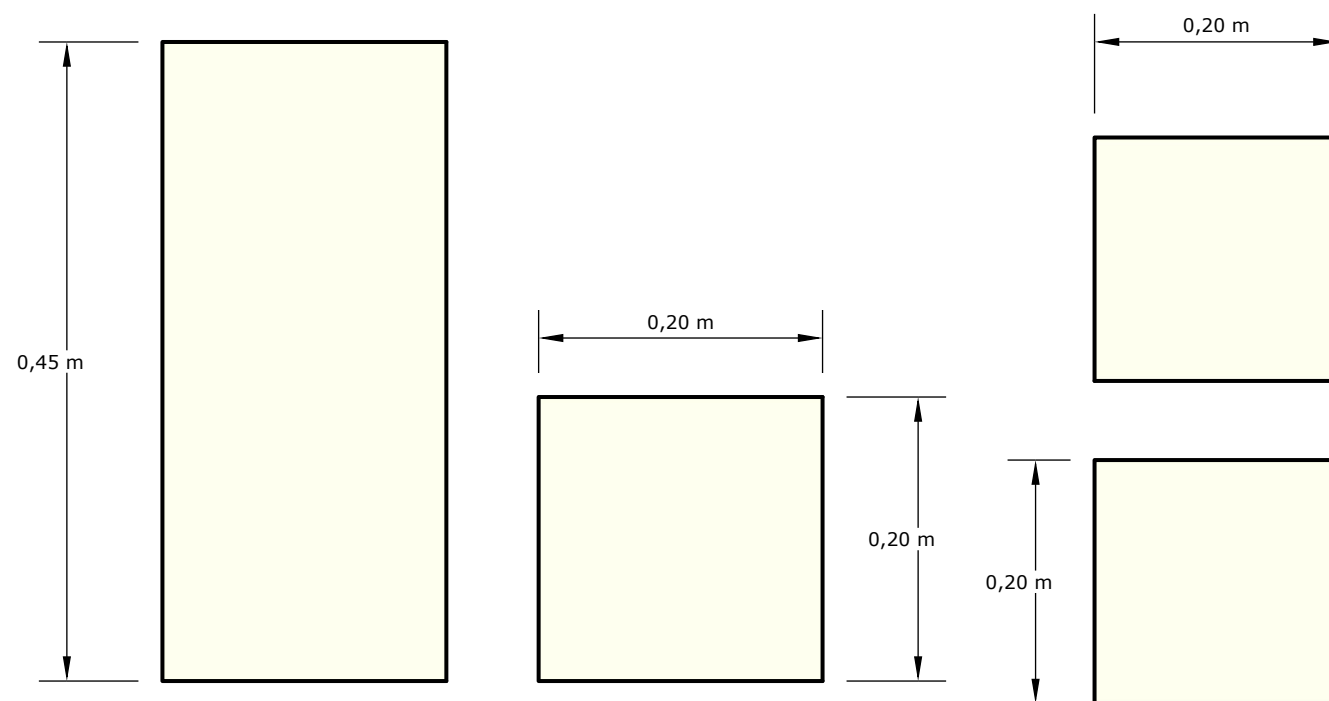
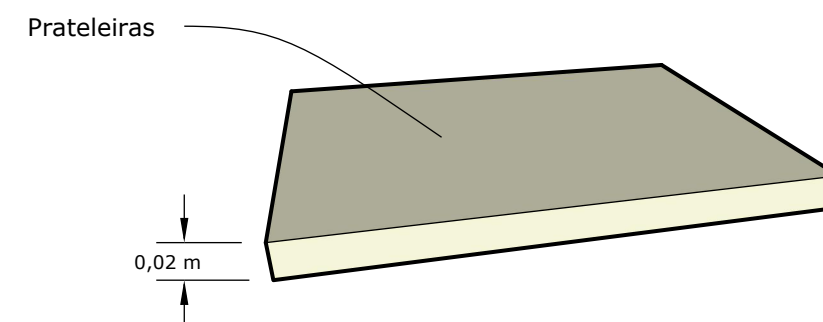




ESPECIFICAÇÃO:

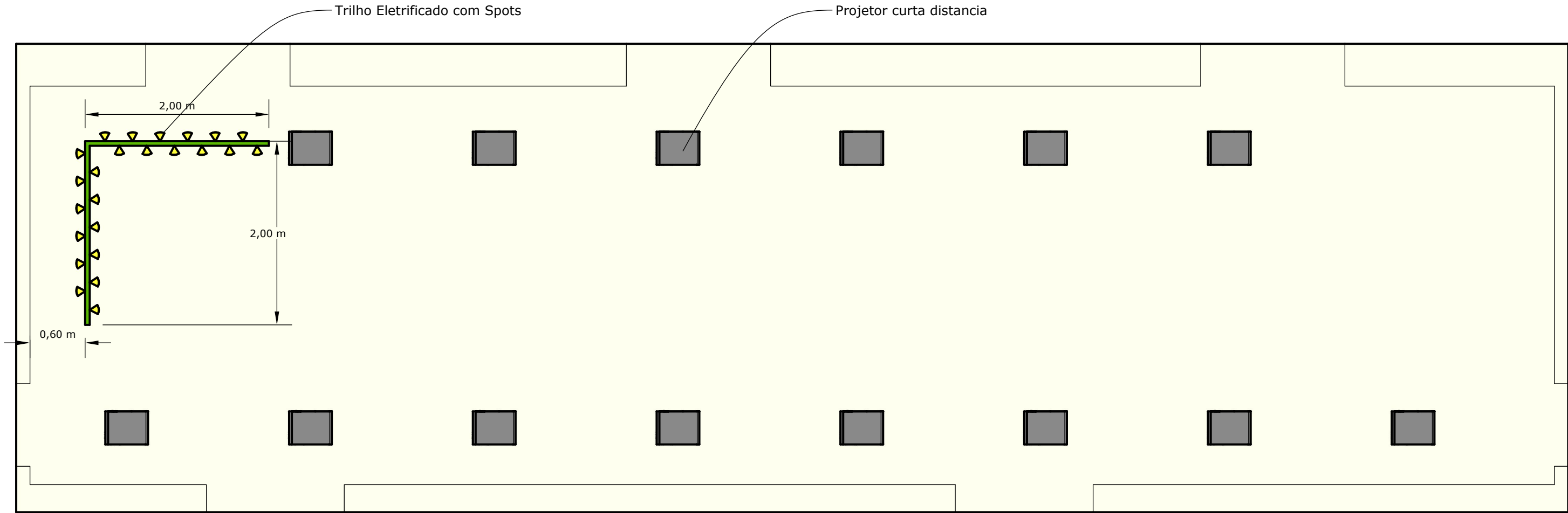
Mobiliário em MDF revestido em laminado melamínico na cor cinza escuro (MDF Grafito, Arauco ou similar, conforme escolha do cliente/consultoria).

Acabamento sem cantos vivos.



ESPECIFICAÇÃO:

Projetores de curta distancia para o desenvolvimento de projeção mapeada (ou video mapping), técnica que transforma objetos e superficies em telas de exibição dinâmicas. Ela usa softwares especializados para alinhar com precisão imagens e vídeos digitais aos contornos da superfície física, criando ilusões ópticas e a sensação de movimento onde, na verdade, tudo é estático.



PLANTA BAIXA

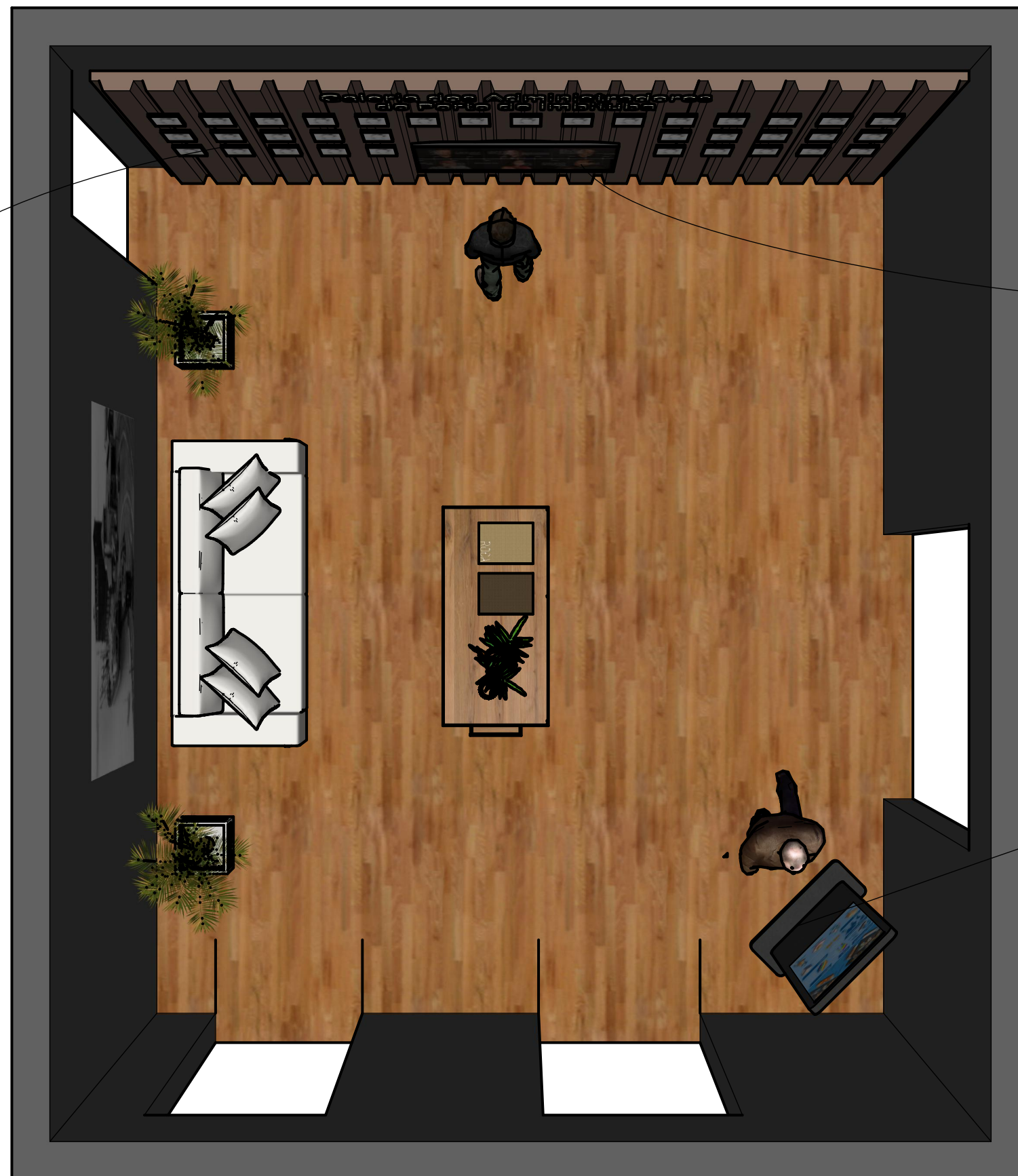
Retratos em impressão Inox
com imagens dos administradores

TV 55" touch screen com linha do tempo
dos administradores do Porto de Imbituba,
juntamente com seus históricos e entrevistas.

OBSERVAÇÃO:
Detalhes e moveis adminitrativos
da sala meramente ilustrativas.

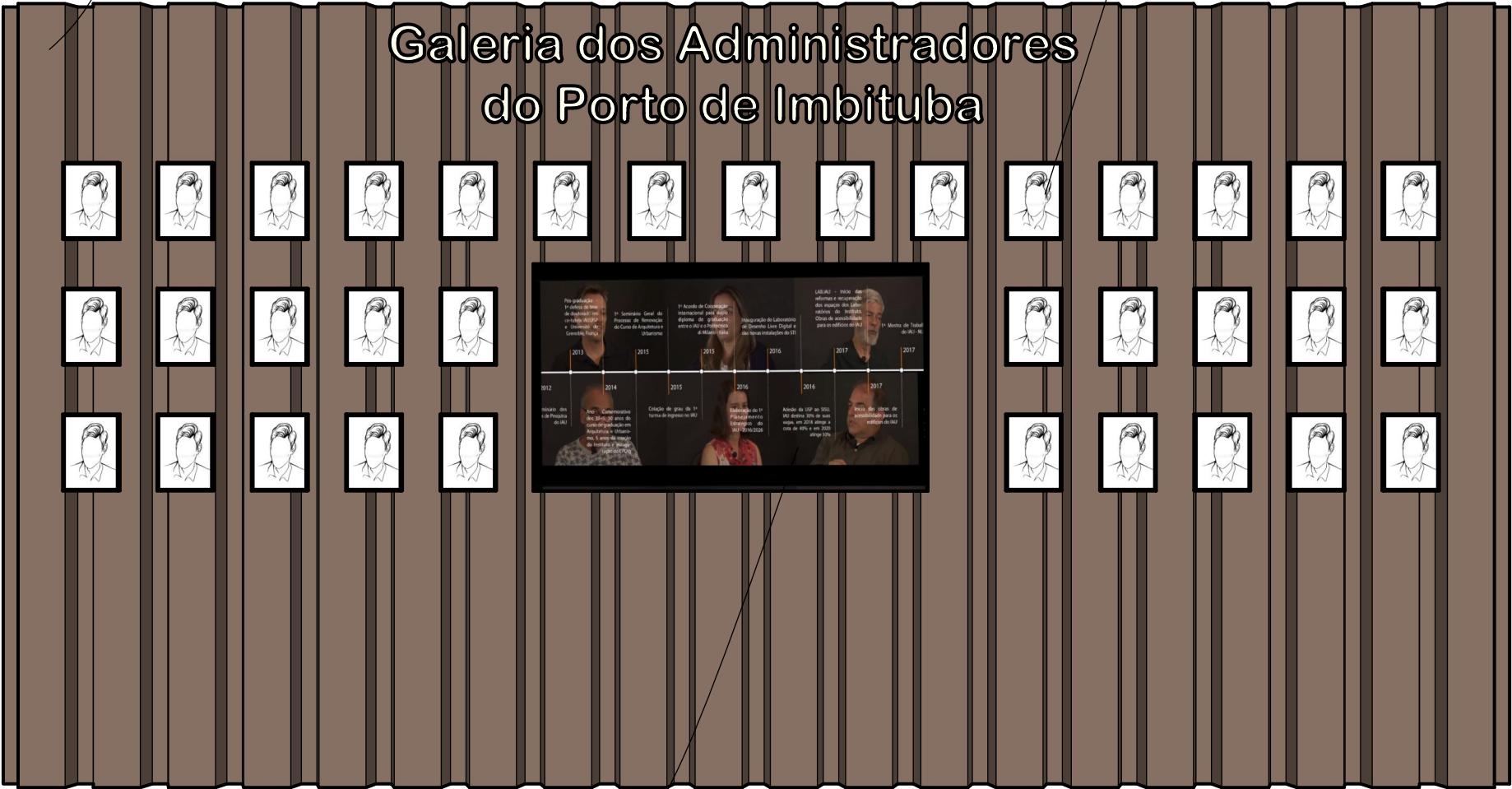
Totem touch screen com informações
atuais do Porto de Imbituba

PLANTA BAIXA



Textura Ondulada (Corrugada):
A característica mais proeminente é a série de ondulações ou sulcos horizontais e paralelos que percorrem toda a extensão da parede, imitando o design estrutural dos containers de transporte.

Gravação de retrato em aço inox resistência à corrosão, tornando os produtos mais duráveis e com maior valor agregado.



LINHA DO TEMPO DIGITAL
TELA TOUCH SCREEN 55"

Definição: Representação gráfica e interativa de eventos em ordem cronológica, projetada para uma tela touch screen de 55 polegadas.

Funcionalidade: Permite aos usuários navegar, explorar e interagir com o conteúdo utilizando apenas gestos de toque direto na tela, eliminando a dependência de mouses ou teclados.

Diferencial: Vai além do formato estático ao incorporar elementos multimídia avançados, como imagens de alta resolução, vídeos, áudios e textos descritivos, proporcionando uma interface tátil e altamente intuitiva.

TELA TOUCH SCREEN 55"

PLANTA BAIXA

OFÍCIO Nº 1639/2025

Imbituba, 02 de dezembro de 2025.

Senhor Diretor-presidente,

Apresento, para conhecimento, o relato técnico referente à fiscalização do Contrato nº 041/2025, firmado com a empresa Viés Cultural, cujo objeto consistia na elaboração do projeto do Memorial do Porto de Imbituba. Durante a execução, algumas entregas apresentaram divergências pontuais em relação ao escopo inicialmente contratado; contudo, após análise detalhada, concluiu-se que tais diferenças não acarretaram prejuízo à SCPAR Porto de Imbituba e se mostraram tecnicamente justificáveis no contexto das necessidades identificadas ao longo do desenvolvimento do trabalho.

A empresa entregou o projeto expositivo para o espaço atualmente utilizado como hall do Centro de Atividades Múltiplas (CAM), solução que preserva a funcionalidade do ambiente e mantém a circulação de pessoas, ao mesmo tempo em que possibilita a criação de um espaço adicional de exposição. Esta entrega, ainda que distinta do escopo original, representa ganho institucional, pois amplia as possibilidades de difusão do patrimônio histórico do Porto.

Adicionalmente, a empresa desenvolveu e entregou o projeto da galeria de ex-administradores, item não previsto inicialmente. A elaboração desse conteúdo demandou intensa pesquisa histórica e curadoria, agregando valor à documentação institucional e fortalecendo a memória organizacional. Trata-se de entrega que extrapola o contrato, mas que não acarretou custos adicionais e contribuiu positivamente para os objetivos da SCPAR.

No que se refere às propostas de material fotográfico e de acervo, bem como produção de textos e layouts para exposição, estas não foram incluídas nesta fase. A execução desses elementos depende da etapa específica de desenvolvimento do layout expositivo, não contemplada no contrato atual. Com a alteração necessária do local expositivo, identificada apenas durante os estudos técnicos, não seria possível consolidar parâmetros essenciais, como composição visual, hierarquia informativa e fluxos de leitura. Assim, tais itens permanecem pendentes para fase futura.

Durante o acompanhamento das etapas, verificou-se que o espaço originalmente previsto não comportaria adequadamente a narrativa histórica, a circulação de visitantes e as condições técnicas de preservação dos itens do acervo. Também se identificou a necessidade de incorporar etapas não previstas inicialmente, como o inventário técnico do acervo e a concepção de uma área de reserva técnica para preservação dos itens. Essas demandas caracterizam um novo escopo, distinto e mais abrangente do que o previsto no Contrato nº 041/2025. O novo espaço escolhido é de aproximadamente 400 metros quadrados, representando um grande ganho institucional em relação aos 100 metros quadrados previstos no projeto inicial.

Tais constatações demonstram que as entregas realizadas, embora levemente divergentes do escopo original, foram aceitas pela fiscalização por atenderem às necessidades emergentes e por contribuírem para a continuidade dos trabalhos sem prejuízos à empresa pública. As novas demandas técnicas, que extrapolam o objeto inicial, deverão fundamentar a abertura de um novo processo de contratação para o desenvolvimento do projeto executivo ampliado do Memorial, mediante aprovação da Diretoria Executiva.

Permaneço à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais necessários.

Respeitosamente,

AMANDA CRISTHIE TRUMMER GOMES

Administrativo Portuário
SCPAR Porto de Imbituba
(assinado digitalmente)



Assinaturas do documento



Código para verificação: **Z8HI62H5**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



AMANDA CRISTHIE TRÜMMER DA SILVA (CPF: 044.XXX.829-XX) em 02/12/2025 às 15:27:48

Emitido por: "SGP-e", emitido em 25/02/2019 - 11:37:25 e válido até 25/02/2119 - 11:37:25.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/UEINQl8xMzc3MV8wMDAwMjIwOV8yMjA5XzlwMjVfWjhISTYySDU=> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **PIMB 00002209/2025** e o código **Z8HI62H5** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.