



## ECONOMIAS DE AGLOMERAÇÃO EM ITAPOÁ - SC

Julia Silva <sup>1</sup>

**RESUMO:** o presente artigo buscou desvendar a gênese das economias de aglomeração em Itapoá. A hipótese que guiou esta pesquisa consiste que, a partir da instalação do Porto de Itapoá, há evidências empíricas da emergência de uma aglomeração de serviços no entorno do porto, em especial, na sua retroárea. Logo, em que medida o porto engendrou economias de aglomeração em Itapoá? Quais são as externalidades (vantagens comparativas) presentes nesta dinâmica? Para tanto, foi estruturado quatro objetivos: elucidar de maneira breve a gênese da formação sócioespacial (FSE) do município de Itapoá; apresentar o processo de reestruturação econômica pós 1990 da região nordeste de Santa Catarina; descrever o processo de instalação do Terminal Portuário de Uso Privativo de Itapoá/SC, bem como sua dinâmica geoeconômica e identificar as economias de aglomeração geradas a partir da instalação do Terminal Portuário em Itapoá e os impactos delas decorrentes. A metodologia utilizada foi a exploratória, empírico-analítica. Realizou-se pesquisa bibliográfica, visitas ao acervo da biblioteca do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina (IHGSC) e entrevistas semiabertas com ex-operadores portuários, um do Rio Grande do Sul e outro de Itapoá. A pesquisa permitiu identificar a emergência das economias de aglomeração do tipo economias de localização, com alta nos salários industriais. Identificou-se incremento significativo nos valores venais do metro quadrado de Itapoá, em especial aqueles próximos ao empreendimento portuário, assim como incremento na estrutura física do município e região, com ampliação da malha rodoviária (SC-416) e de linhas de transmissão da Celesc, além da arrecadação municipal.

**Palavras-chave:** Economias de Aglomeração; Porto de Itapoá; Desenvolvimento econômico; Crescimento urbano; nordeste catarinense.

**ABSTRACT:** This article sought to unravel the genesis of agglomeration economies in Itapoá. The hypothesis that guided this research is that, after the installation of the Port of Itapoá, there is empirical evidence of the emergence of an agglomeration of services around the port, especially in its retro area. So, to what extent did the port generate agglomeration economies in Itapoá? What are the externalities (comparative advantages) present in this dynamic? Therefore, four objectives were structured: to briefly elucidate the genesis of socio-spatial training (FSE) in the municipality of Itapoá; present the post-1990 economic restructuring process in the northeast region of Santa Catarina; describe the installation process of the Port Terminal for Private Use in Itapoá/SC, as well as its geo-economic dynamics and identify the agglomeration savings generated from the installation of the Port Terminal in Itapoá and the resulting impacts. The methodology used was exploratory, empirical-analytic. A bibliographical research was carried out, visits to the library collection of the Historical and Geographical Institute of Santa Catarina (IHGSC) and semi-open interviews with former port operators, one from Rio Grande do Sul and the other from Itapoá. The research allowed to identify the emergence of agglomeration economies of the location economies type, with a rise in industrial wages. There was a significant increase in the value of the square meter of Itapoá, especially those close to the port project, as well as an increase in the physical structure of the municipality and region, with the expansion of the road network (SC-416) and of Celesc's transmission lines, in addition to the municipal collection.

---

<sup>1</sup> Pos Graduanda do Curso de Mestrado em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, [juliajsilva96@gmail.com](mailto:juliajsilva96@gmail.com);



**Keywords:** Agglomeration Economies; Port of Itapoá; Economic development; Urban growth; northeast of Santa Catarina.

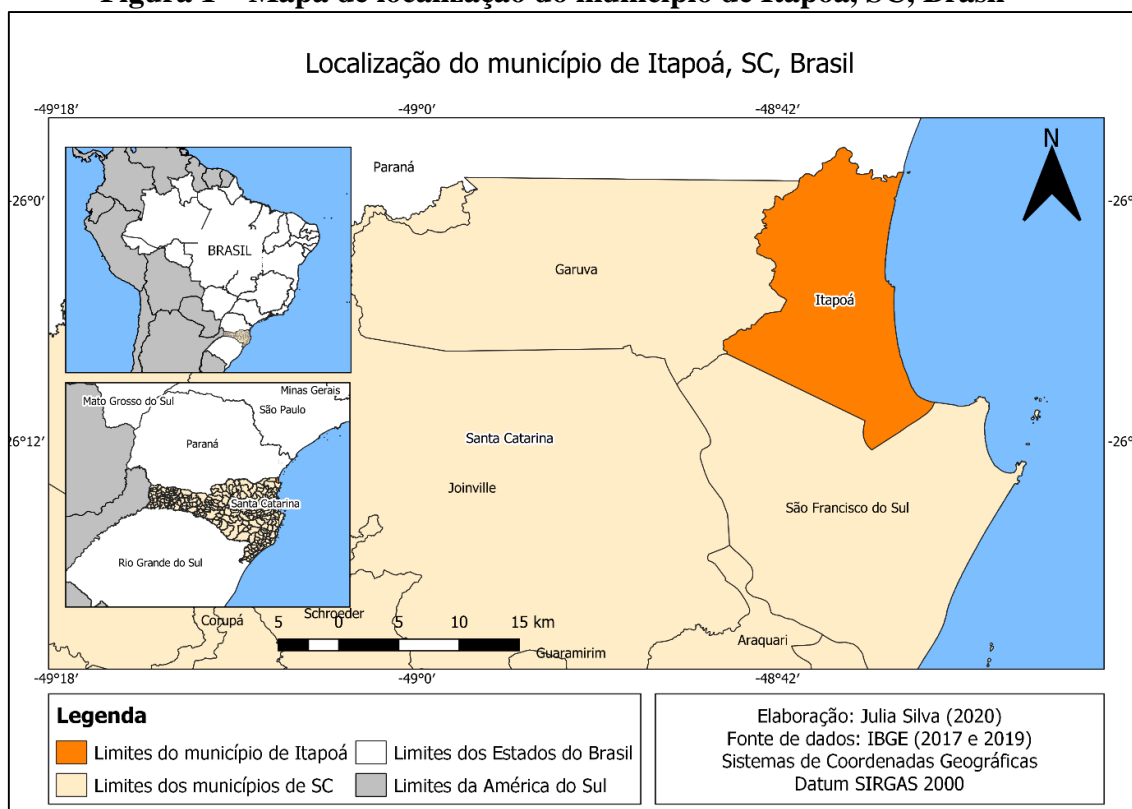
## INTRODUÇÃO

Aglomerar é umas das ações humanas mais antigas. No período neolítico o processo de sedentarização gradualmente possibilitou a formação de grandes aglomerados populacionais. Mais tarde, do processo de aglomerar-se, surgem as cidades. Nas cidades a industrialização faz nascer os distritos industriais, descritos pioneiramente por Marshall (1920) a partir da experiência vista no século XIX na Inglaterra.

A ação de aglomerar surge como um “produto ou resultado de uma ação de juntar, reunir, acumular ou amontoar” (TINOCO, 2003), portanto renega-se a ideia de uma tendência natural ou lei imutável: por ser uma ação intencional, a ação de aglomerar evidencia a existência de agentes e racionalidades, que permitem e demandam um estudo mais aprofundado de suas construções, processos e resultados.

Dentro da racionalidade de aglomerar, há as aglomerações geográficas de atividades econômicas, como os distritos industriais e/ou clusters. Essas aglomerações industriais e comerciais podem ser vistas dentro do Estado de Santa Catarina, em especial na região norte/nordeste do Estado a partir do início do século XXI. Para esta pesquisa, utilizar-se-á o caso do município de Itapoá (SC).

**Figura 1 – Mapa de localização do município de Itapoá, SC, Brasil**



Fonte: elaboração própria da autora (2020)

O município de Itapoá localiza-se na mesorregião do Norte/Nordeste catarinense (como mostra o mapa da Figura 1), região Sul do Brasil. Entre os anos de 2000 e 2016, a taxa média anual de crescimento da população foi de 4,8%, superando a média nacional



(1,2%) e a estadual (1,6%) (IBGE, 2020). Entre este período, em 2011 é inaugurado o, então, Terminal Porto de Itapoá (TPI), atualmente Porto de Itapoá.

Dado a juventude da infraestrutura portuária, muito das pesquisas publicadas até então sobre a região de Itapoá visaram contribuir objetivamente na elucidação da gênese do Porto. Esses trabalhos deram pouca importância a emergência das economias de aglomeração e tampouco sua relação com a alocação do porto Itapoá na região.

Portanto, o presente trabalho pretende analisar em que medida a instalação do Porto de Itapoá influenciou na criação de economias de aglomeração na região, em especial no recorte territorial aqui exposto: o município de Itapoá, no nordeste de Santa Catarina.

Especificamente, traçou-se quatro objetivos: primeiramente, elucidar de maneira breve a gênese da formação sócioespacial (FSE) do município de Itapoá, a fim de buscar semelhanças e distâncias da FSE do nordeste catarinense; em seguida, apresentar o processo de reestruturação econômica pós 1990 da região nordeste de Santa Catarina; após, descreveu-se o processo de instalação do Terminal Portuário de Uso Privativo de Itapoá/SC, bem como sua dinâmica geoeconômica; e, por fim, foi identificado as economias de aglomeração geradas a partir da instalação do Terminal Portuário em Itapoá e Araquari/SC e os impactos delas decorrentes.

## **REFERENCIAL TEÓRICO**

Diante do exposto, cabe destacar que esta pesquisa terá como base teórico-metodológica aportes que permitam uma inter-relação entre dinâmica econômica e dinâmica geográfica. Assim, ao longo da pesquisa proposta, irão surgir aportes teóricos relacionados a temas específicos como, por exemplo, a pequena produção mercantil, para a compreensão do processo de industrialização no Sul do Brasil, conforme sugere Mamigonian (1964).

Para tanto, o êxito na compreensão dos processos geográficos, históricos e econômicos do nordeste catarinense exige a intersecção do paradigma de formação sócio-espacial proposto por Milton Santos (1977) com as ideias difundidas por André Cholley (1964).

Nesta proposta de pesquisa apresentada, a categoria de formação sócio-espacial será utilizada tanto para análise da escala nacional e quanta regional, pois as diferenciações espaciais das formações sociais são constituídas por particularidades histórico-genéticas das relações de produção e das forças produtivas em um ambiente social e geograficamente dado, pois “a análise geográfica dos fenômenos requer a consideração da escala em que eles são percebidos” (CASTRO, 1992, p. 21). A multiplicidade de escalas também é dada pela complexidade dos estudos que envolvem um fenômeno portuário, como demonstra Mamigonian (2017):

“[...] o sítio portuário é de escala local dependendo do litoral em que se encontra, enquanto sua hinterlândia é de escala regional, nacional ou quase continental, dependendo do acesso à sua zona de influência por variados meios de transporte terrestre e, por outro lado, sua face oceânica muitas vezes é de escala mundial, alcançando todos os continentes, para onde seguem e de onde chegam mercadorias (2017, pg. 21).”

Procurando desvendar as economias de aglomerações e as externalidades delas decorrentes será utilizado o referencial teórico sobre economias de aglomeração inicialmente desenvolvido por Marshall (1982). Segundo Focchezatto e Valetini (2010), Marshall destacou três elementos que beneficiariam a aglomeração das atividades: um



agrupamento de trabalhadores especializados, a disponibilidade de insumos e a presença de spillovers (transbordamentos) de tecnologia e conhecimento. Todavia, nos anos de 1990, a teoria da aglomeração passou a ter outros sentidos. Assim, “não é mais o estudo da localização industrial que interessa, mas sim o estudo do crescimento das cidades e das indústrias que aí se localizam” (TINOCO, 2003, p. 50). Essa nova preocupação passa a ver as economias de aglomeração como dinâmicas. Buscando identificar a diversidade de fatores e condições distintas, que poderiam induzir as aglomerações específicas, será utilizado o trabalho de Markusen (1996). Também será utilizado Jacobs (1969), para a tipificação das economias de aglomeração e Galinari et al (2007) para análise de uma das diversas externalidades positivas: incrementos dos salários industriais.

## **METODOLOGIA**

Para a realização desta pesquisa, o método utilizado foi o exploratório, empírico-analítico. A abordagem exploratória adota a busca de mais informações a respeito de certo assunto. Conforme Gil (1994), as pesquisas exploratórias envolvem levantamento bibliográfico e documental, entrevistas e estudos de caso. As abordagens empíricas analíticas apresentam em comum a utilização de técnicas de coleta, tratamento e análise de dados quantitativos.

Para a produção deste texto, foi realizado um levantamento bibliográfico e coleta de dados no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE/SC), no acervo da biblioteca do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina (IHGSC), revistas, jornais e periódicos eletrônicos especializados.

O levantamento bibliográfico do presente trabalho foi realizado em duas etapas. A primeira etapa consistiu em uma pesquisa na base de dados científica Scopus, a partir de algumas combinações com operadores booleanos de palavras-chave relacionadas ao objeto desta pesquisa<sup>2</sup>. A combinação das palavras-chave resultou em um total de 71 artigos, dos quais, após os critérios de seleção, reduziu-se a quantidade de 16 publicações. Frente ao número limitado de publicações relacionadas ao tema, foi realizada uma segunda etapa do levantamento bibliográfico. A esta segunda etapa foi direcionada a portais e repositórios de universidades, bem como revistas, teses e dissertações.

A pesquisa também contou com duas entrevistas semiabertas com ex-operadores portuários, um do Rio Grande do Sul e outro de Itapoá. Devido as condições sanitárias impostas pela pandemia do COVID-19, ainda em curso no Brasil, as entrevistas foram realizadas integralmente de forma virtual, através de videochamadas.

## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**

### **FORMAÇÃO SÓCIOESPACIAL DE ITAPOÁ: MARGINALIDADE HISTÓRICA E MUDANÇAS RECENTES**

Em 1841 estabeleceu-se na região a colônia socialista de São João do Palmital liderada pelo colonizador francês Benoit Jules de Mure. A colônia, que mais tarde seria precursora da formação atual do município de Garuva, não se concretizou, fazendo com que os colonos migrassem para outros povoados na Ilha de São Francisco e na península do Saí.

---

<sup>2</sup> As palavras-chaves foram:



O núcleo de colonização de Itapoá foi inicialmente reconhecido como parte integrante do distrito de Saí, até então pertencente ao município de São Francisco do Sul. Em 1968 Itapoá foi agregada ao município de Garuva e finalmente torna-se município apenas em 26 de abril de 1989, pela Lei Estadual nº 7.586. Para a emancipação, foram realizados dois plebiscitos: o primeiro em 18 de outubro de 1987 e o segundo no dia 04 de setembro de 1988.

Sua consolidação como município seguiu o boom das emancipações municipais no Brasil, entre 1988 a 1996: mais de mil municípios foram criados, influenciados pela tendência de descentralização brasileira, que estava associada a um esforço e ideário de democratização do país pós ditadura militar (FERNANDES; ARAÚJO, 2015). A Constituição do Brasil de 1988 legou aos estados a prerrogativa de criar municípios a partir de leis complementares. Em 1990, o Distrito foi emancipado, instalando-se o município de Itapoá, que contava com 1.855 moradores

Inicialmente, a base econômica de Itapoá estava ligada a um sistema de produção artesanal, em especial pelas atividades de pesca, caça e a produção a partir de engenhos de farinha (JÚNIOR; MARTINS, 2019). Essa relação entre pesca e agricultura era característica marcante da colonização açoriana (DIEGUES, 1999), que podia ser vista em vários pontos do litoral de Santa Catarina.

A pesca artesanal presente no município tem sua base ligada aos conhecimentos tradicionais da região, passados de geração em geração. É uma atividade anterior à chegada dos colonizadores ao Brasil, como atestam inúmeros sambaquis (DIEGUES, 1999).

No presente, as comunidades pesqueiras de Itapoá, assim como no mundo moderno em geral, “são pobres [...] e se elas suportam este modo de viver, não é tanto pela recompensa econômica, senão pelas satisfações obtidas deste estilo de vida ancestral e tradicional” (LIMA, 2011; TUAN, 1980). A comercialização do pescado é atualmente feita com produtos de fora, especialmente de São Francisco do Sul, Itajaí e Guaratuba (no Paraná), dada a decadência considerável da prática pesqueira.

Os primeiros armazéns instalados em Itapoá serviam para abastecer apenas os moradores da localidade, e frequentemente em regime de troca de mercadorias (MARTINS-JUNIOR, MARTINS, 2019). A falta de infraestrutura básica (hospitais, escolas, cartórios, etc.) fazia com que os moradores fossem registrados no município vizinho, São Francisco do Sul, em que o único acesso era via mar.

Até a década de 1960 a região de Itapoá permaneceu praticamente intocada, o primeiro acesso à orla marítima fora aberto em 1957, pela Companhia SIAP (Sociedade Imobiliária e Pastoril Ltda.), popularmente conhecida como estrada da Serrinha (ICMBIO/MMA, 2013). Em 1970 é concluída a estrada Cornelsen e apenas em 1978 é instalada a rede elétrica. Postos de telefone e a implementação da rede de água só se deram na década seguinte, entre 1984 a 1985.

Antes da criação do Porto, Itapoá detinha pouquíssima relação com Joinville (centro da mesorregião) e se relacionava, como já citado, mais intensamente com São Francisco do Sul. Logo, o município de Itapoá permaneceu a margem do processo de crescimento econômico da região nordeste catarinense, que tinha Joinville como seu polo indutor de desenvolvimento. Itapoá se constitui apenas de pequenos comerciantes, funcionários públicos e pescadores, além de altamente dependentes do turismo sazonal de veraneio; sua organização espacial e estrutura econômica apenas sofreria mudanças no século XXI, com a construção do Porto de Itapoá para o município em 2011.



Alguns autores já dedicaram pesquisas nas mudanças socioespaciais que o Porto engendrou na região: Gomes (2015), reitera o incremento na estrutura física do município e região, com ampliação da malha rodoviária (SC-416) e de linhas de transmissão da Celesc, assim como na arrecadação municipal. Martins-Junior e Martins (2019) destacaram que o aumento na arrecadação, assim como o PIB, acarretou em mudanças na urbanização de Itapoá e atraíram empresas para a região. A instalação do terminal portuário impactou a dinâmica da região, aumentando a especulação imobiliária na cidade e o fluxo de veículos pesados na malha urbana (RIBEIRO e BELOTO, 2019). Entretanto, até o presente momento, nenhuma pesquisa tinha se dedicado a desvendar as aglomerações no entorno do Porto e seus impactos na cidade de Itapoá.

## **REESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA PÓS 1990 DA REGIÃO NORDESTE DE SANTA CATARINA**

A década de 1990, tanto a nível nacional quanto a nível estadual, foi marcada por uma série de políticas econômicas neoliberais, abertura comercial, redução de alíquotas e câmbio valorizado. As medidas impactaram as estruturas produtivas catarinenses, que, em resposta, promoveram uma série de reestruturações produtivas (ESPÍNDOLA, BASTOS, 2005).

A conjuntura fez o conjunto de empresas brasileiras desenvolver estratégias para manter seu desempenho produtivo. As estratégias acabaram por formar um intenso processo de reestruturação técnico-econômica: desde investimentos em processos e novos produtos à mudanças na forma de gestão, desverticalização produtiva, redefinições patrimoniais, redução de linhas de produção, etc (ESPÍNDOLA, 2018). Desta forma, as empresas no país adotaram três estratégias fundamentais: o rebaixamento dos custos produtivos; ampliação e/ou realocação dos investimentos; e redefinições patrimoniais (ESPÍNDOLA, 2002).

As reestruturações afetaram tanto internamente às indústrias (a forma de organização dos negócios, o perfil da força de trabalho, etc), como espacialmente, refletindo em novas necessidades para os modais de transporte e logística e emergindo um novo padrão de localização dos investimentos produtivos (ESPÍNDOLA, 2018). A esta última ideia surge também a nova estruturação territorial dos arranjos produtivos, as economias de aglomeração.

O Impacto territorial das reestruturações produtivas manifestou-se na gênese de duas grandes aglomerações industrial e de serviços (ESPÍNDOLA, 2018). Uma delas se estabeleceu em torno das áreas portuárias de Itajaí, São Francisco do Sul, Imbituba e Itapoá. A região concentra empresas de logística portuária, como a Braskarne, a APM terminais Itajaí (grupo Maersk), entre outras. Observa-se um efeito multiplicador do tipo “bola de neve”, em que negócios atraem negócios, constituindo assim economias de aglomeração dinâmicas (TINOCO, 2003).

## **INSTALAÇÃO DO TERMINAL PORTUÁRIO DE USO PRIVATIVO DE ITAPOÁ/SC**

O Porto de Itapoá é um Terminal de Uso Privado inaugurado em junho de 2011. É administrado por meio de dois sócios: Portinvest Participações S.A. (holding do Grupo Battistella) e a Aliança Administração de Imóveis e Participações Ltda (do conglomerado dinamarquês A.P. Moller – Maersk, que também detém a empresa de navegação HamburgSud).



Um dos aspectos fundamentais para o contexto de criação do porto, segundo Cabral (2011), foi a promulgação da Lei dos Portos (Lei 8.630/1993), que alterou profundamente o regime jurídico dos portos brasileiros. A lei acabou por transferir as operações de cargas do setor público para órgãos privados, autorizando que as instalações portuárias de uso privativo movimentassem cargas próprias e de terceiros (modalidade mista). Todavia, sem o estabelecimento das quantidades permitidas de cada segmento, a lei abriu precedentes para a criação indiscriminada de diversos terminais privativos no país.

Para Rebello (2015) a instalação do porto constituiu também estratégia chave para o aumento da competitividade da transportadora alemã Hamburg Sud a nível nacional. A criação do porto e do terminal ATM – Aliança Transporte Multimodal intensificou as atividades da empresa, agora presente em todas as etapas da cadeia logística brasileira.

O Terminal Portuário de Itapoá (TPI) dispõe de 12 milhões de m<sup>2</sup>, definido a partir do Plano Diretor do Município. A área tem capacidade para receber empreendimentos complementares, e entre esses espaços está a destinação de uma área exclusiva para a criação de um parque industrial. A característica de possuir uma grande retroárea, distante do centro urbano, é um dos pontos diferenciais do porto Itapoá para os demais portos catarinenses, que enfrentam limitações para sua expansão (CABRAL, 2011).

O porto possui diversas vantagens locais: localização está fora do perímetro urbano, todavia, conta com ligação rodoviária para a BR-101 e para a SC-415, além da proximidade com a BR-280; entre Curitiba e Joinville. A Baía da Babitonga, que possui águas calmas e profundas, oferece segurança e algumas facilidades para a atracação dos navios. Além, possui espaço para o desenvolvimento de uma ampla hinterlândia (ao contrário de vizinhos como Itajaí) e área retroportuária.

A construção do porto alterou o perfil do emprego em Itapoá, em qualificação e renda. As mudanças trouxeram alterações na economia da região, tal como na emergência de uma economia de aglomeração dinâmica (TINOCO, 2003) com foco nos serviços portuários, afetando positivamente indicadores socioeconômicos do município como renda e emprego.

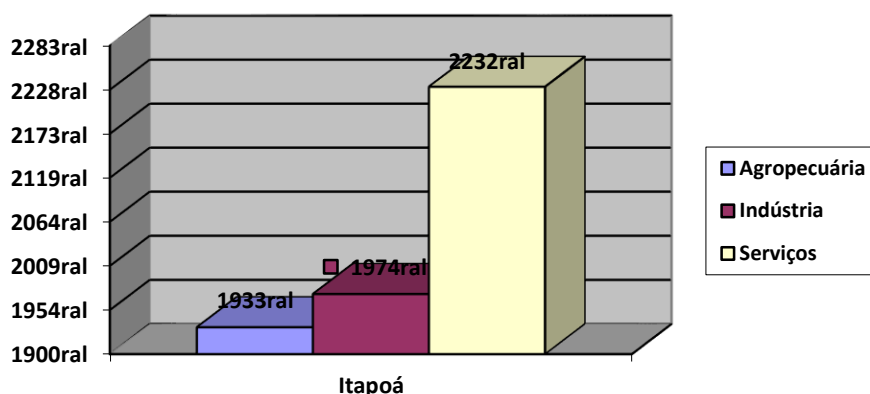
A primeira entrevista semiaberta, com um ex-operador portuário do Rio Grande do Sul, possibilitou entender as vantagens comparativas do Porto de Itapoá com o restante dos portos do sul do Brasil. Além dos avanços tecnológicos, o ICMS foi apontado como um dos grandes diferenciais e atrativos de Itapoá, impulsionados pelo Governo Estadual de Santa Catarina.

O TPI tornou o município um polo de investimento portuário, impulsionando o desenvolvimento da região norte/nordeste catarinense (GOMES, 2015; CABRAL 2011), trazendo investimento para municípios vizinhos, como Araquari (ORJECOSKI, 2018) e alavancando a instalação de serviços e comércios (MARTINS-JUNIOR, MARTINS, 2019), localizados próximos uns aos outros.

Ademais entre os anos de 2008-2014, período de início do funcionamento do Porto, o município de Itapoá registrou mudanças em sua dinâmica econômica. O número de pessoas empregadas em Itapoá era de 1.942 em 2008, saltando para 3.135 em 2014, um aumento de 62%. O número de empresas em Itapoá no ano de 2008 era de 612, fechando 2014 com 687 empresas e aumento de 12% (IBGE, 2020; SEBRAE, 2019). Como mostra o gráfico abaixo (figura 2), a vocação de Itapoá permaneceu nos serviços:



**Figura 2 - Gráfico do Produto Interno Bruto de Itapoá (2010)**



Fonte: Elaboração própria da autora (2020)

Atualmente, sua população é de 20.576 habitantes (IBGE/2019), mas que durante a alta temporada (meses de dezembro a fevereiro), a chamada população flutuante atinge aproximadamente 250 mil pessoas. De acordo com o censo de 2010 do IBGE, 96% da população do município residia em áreas urbanas. Dentre os municípios próximos ao litoral, Itapoá apresentou a quinta maior variação, com um pouco mais de 3% (IBGE, 2018).

Analisando as plantas imobiliárias do município, constatou-se um incremento significativo nos valores venais do metro quadrado de Itapoá após a construção do Porto, em especial aqueles próximos ao empreendimento portuário. As entrevistas mostraram que esse aumento em parte foi bem visto por cidadãos que conseguiram atuar na venda de imóveis, mas outra parcela da população mostra preocupação com a alavancada do valor da terra.

Em uma das entrevistas com um ex-operador portuário de Itapoá, verificou-se um “gargalo na retroarea do porto”. Segundo o entrevistado, atualmente a área enfrenta dificuldades em sua expansão, especialmente na atração de novas empresas para a região. O fenômeno da aglomeração em torno do Porto parece desacelerar, mas as externalidades (vantagens comparativas) continuam a beneficiar a aqueles que escolheram o entorno portuário para desenvolverem suas atividades econômicas.

## **ECONOMIAS DE AGLOMERAÇÃO**

O debate sobre os clusters, aglomerações industriais e os sistemas produtivos locais ganharam força no fim do século passado e início deste, permanecendo em destaque na contemporaneidade. Entretanto, os estudos pioneiros do tema tiveram início em 1920, onde o economista Alfred Marshall utilizou-se do contexto dos distritos industriais na Inglaterra do século XIX para formular algumas ideias acerca de possíveis ganhos advindos da proximidade de determinadas indústrias.

Para o autor, a atividade industrial poderia oferecer tanto economias de escala internas à firma (ou economias de escala microeconômica), como economias de escala externas às firmas (as economias macroeconômicas). Esta segunda levaria a uma concentração das atividades econômicas em determinadas regiões.

O conceito de economias de aglomeração também sofreu influência de Alfred Weber (1929), em especial de sua obra “The Location of Industries”, onde uma “teoria da localização” deveria considerar a posição ou localização de um aluguel um problema além de apenas um fato, e assim, se aproximar de uma abordagem mais frutífera para





algumas questões de renda, valor, e distribuição<sup>3</sup>. A localização para Weber teria três forças básicas: diferenciais no custo do transporte, no custo do trabalho e a capacidade de aglomeração ou desaglomeração da economia. Essas forças se interpelariam para determinar a distribuição espacial de uma indústria. A localização industrial seria ideal quando sua localização correspondesse a uma proximidade de mão-de-obra mais barata e outras externalidades positivas.

Mais tarde, o estudo de Hoover (1936) sobre a distribuição geográfica de duas importantes indústrias nos Estados Unidos da década de 1930 (a indústria de calçados e de couro) e a obra “Location and Space-Economy” de Walter Isard, ajudaram a formalizar e adensar o conceito. As economias de aglomeração seriam economias de escala externas à firma (ideia fortemente ligada às formulações iniciais de Marshall), mas agora poderiam internamente serem definidas em dois tipos: as economias de localização, quando se configuram como internas a uma indústria/setor de uma determinada região (tal como nos distritos industriais); ou economias externas tanto à firma quanto à indústria, que influenciam um conjunto de atividades de um determinado espaço, isto é, as economias de urbanização. Esta última, em especial, ocorreria quando houvesse a concentração de mercado consumidor, infraestrutura pública e atividades terciárias.

A ideia principal é que essas aglomerações podem gerar interações entre os agentes econômicos ali localizados, auxiliando em seu crescimento e caracterizando-se como uma fonte de vantagem competitiva. Como a racionalidade dominante dos agentes econômicos é a maximização do seu lucro, “é justamente esse diferencial de lucro (em relação à ação de não aglomerar) que podemos chamar de economias de aglomeração” (TINOCO, 2003).

Após, somou-se ao debate um novo conceito, das economias de urbanização do tipo Jacobs. As economias de aglomeração urbanas foram conceitualizadas por Jacobs (1969). Neste caso, não seria a especialização mas sim a diversidade de atividades, tanto industriais como de serviços, que trariam o aumento da produtividade do trabalho e ganhos a longo prazo para as economias locais. Este tipo de economia de aglomeração é característico de centros urbanos, metrópoles, logo, tanto por esta característica como pelo fator da diversidade das atividades em si, a presente pesquisa explorará as aglomerações marshalianas.

A partir da década de 90, desloca-se o foco no estudo unicamente da localização industrial para a análise do crescimento das indústrias e cidades a partir das aglomerações econômicas. Além de atraírem empresas a se localizarem em uma determinada região, as economias de aglomeração também afetariam o desenvolvimento das indústrias ali posicionadas. Os ganhos de eficiência produzidos por essas aglomerações, também começaram a ganhar foco, definidos a partir daí como as externalidades, um efeito secundário da ação de aglomerar, podendo ser positiva (quando desejada), ou negativa (quando não desejada) (HUMPHREY; SCHMITZ; 1996).

Markusen (1996) adiciona ao debate da época a ideia de “lugares pegajosos”, que seriam localidades – dadas as suas condições de produção e reprodução – que conseguiriam ancorar atividades geradoras de renda. Estes lugares devem alcançar condições de produção local e reproduzir gatos ao mínimo possível.

As diversas teorias acerca das economias de aglomeração e urbanização, sistematizadas por Storper e Venables (2005), foram organizadas a partir de três razões

---

<sup>3</sup> “A theory of location will consider the situation or location rent a problem rather than merely a fact, and therefore the theory of location may serve as a fruitful avenue of approach to certain obscure aspects of the theory of rent, value, and distribution” (WEBER, 1929).



principais pelas quais há a concentração de atividades econômicas no espaço: (1) efeitos de encadeamento para frente e para trás das firmas; (2) aglomeração de trabalhadores; (3) interações localizadas, promotoras de inovação tecnológica. Entretanto, os autores indicam que as teorias formuladas até então não parecem focar no âmago da questão: as cidades como locais para transações imateriais, em especial para troca e transmissão de conhecimento. Além dos atores supracitados, se utilizará neste capítulo o livro “The Spatial Economy Cities, Regions, and International Trade”, de Masahisa Fujita, Paul Krugman, Anthony J. Venables (1999)

Itapoá apresenta ausência de uma grande diversidade produtiva, focando seu potencial econômico em atividades de serviço, extremamente especializadas para atender as demandas do seu porto homônimo. Essas características, assim como a distância do município enquanto metrópole/centro urbano, o distingue como uma economia de aglomeração de localização.

Como citado anteriormente, os investimentos em Itapoá advêm de um contexto de reestruturação econômica catarinense, que geraram novos focos de industrialização e uma certa descentralização dos investimentos econômicos. Para Tinoco (2003), são justamente as economias de aglomeração do tipo marshalianas “que mais fortemente atuaram no processo de desconcentração relativa da indústria no Brasil, em busca de outras formas de aglomeração, não necessariamente metropolitanas” (p.48).

Os ganhos advindos das economias de aglomeração para Marshall se concentrariam em três pilares fundamentais: “Efeitos pecuniários dos encadeamentos fornecedores-usuários, mercado de trabalho e spillovers tecnológicos”. Estes pilares podem ser vistos de diversas formas, como aponta Dalberto e Staduto (2013): difusão local do conhecimento (que consistiriam nos spillovers), redução dos custos logísticos, adensamento do mercado de trabalho/mão-de-obra qualificada, entre outros (DALBERTO e STADUTO, 2013, p. 541).

É importante frisar a existência também das deseconomias de aglomeração. A literatura econômica já descreveu que as forças aglomerativas potencialmente se comportam como parábolas (Dalberto e Staduto, 2013), em que ao atingir um ponto máximo, desaceleram seu processo de aglomeração e a partir daí iniciam-se as deseconomias de aglomeração. Da mesma forma que uma cidade pode atrair investimentos, as deseconomias consistem no processo de repulsão das atividades produtivas, tal como pelo alto custo com salários, valor da terra, dos custos com transporte, entre outros (Pereira, 2002).

Além, o processo de desaglomeração é, por vezes, efeito do processo aglomerativo: o investimento “foge” dos centros urbanos maiores e mais caros (desaglomeração), buscando novos centros urbanos potenciais (nova aglomeração). Até 1970 a economia brasileira começou a concentrar-se, em especial, na Área Metropolitana de São Paulo (AMSP) (Pereira, 2002). Após a década de 70, há o início de uma certa desconcentração industrial para o restante do país, em especial para as cidades médias brasileiras.

A busca pelo entendimento das economias de aglomeração objetiva compreender o fenômeno em dois eixos fundamentais: a geração de incrementos à produtividade do trabalho e incrementos aos salários. A este último ponto, a externalidade dinâmica dos salários, focaremos nossa análise.

Galinari et al (2007) avaliaram o efeito das economias de aglomeração sobre os salários industriais brasileiros. Este tipo de externalidade positiva ocorrer, era necessário cidades que dispusessem de capital humano relativamente desenvolvido, isto é, uma mão



de obra qualificada. É justamente esta “classe” em que poderia ser contemplada uma maior variação de produtividade, tanto de trabalho como em salários.

No caso de Itapoá, em ambas as entrevistas realizadas com ex-operadores portuários, o município não dispunha de mão de obra qualificada. Os postos de trabalho que exigiam qualificação não foram ocupados por moradores de Itapoá; os cargos foram em geral ocupados por migrantes do paraná, de zonas portuárias como Paranaguá, que já oferecia um ambiente de formação adequada para a população local.

A partir da análise de dados do IBGE, constatou-se a alta salarial: em 2008 a população de Itapoá possuía uma média salarial de 2,3 salários mínimos, saltando para para 3 salários em 2019 (IBGE, 2010 e 2020). Ao investigar a População Economicamente Ativa (PEA), corroborou-se para as constatações das entrevistas, pois **no ano 2000 Itapoá possuía 3.972 habitantes caracterizados dentro do PEA, enquanto que em 2010 houve uma variação positiva de 51,2%, saltando para 7.555 habitantes ptos a trabalhar (SEBRAE, 2019).** Confirmou-se a atração de mão-de-obra para a região.

Todavia, mesmo com o crescimento dos salários, percebeu-se uma maior concentração de renda nas faixas de até 2 salários mínimos por família, considerado Classe E (recebe até 2 salários mínimos), pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Segundo dados do SEBRAE (2019), em 2010 cerca de 75,6% das famílias itapoenses pertenciam a Classe E.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa permitiu identificar e tipificar as economias de aglomeração presentes no município de Itapoá, como do tipo de localização, marshalianas. A externalidade positiva de incremento dos salários industriais foi verificada, bem como a alteração positiva em alguns indicadores socioeconômicos do município (população, urbanização, emprego, renda, entre outros.)

Os dados atuais do município mostram sua capacidade pujante: a relação de habitantes por emprego  de 4,4 postos de emprego por habitante em Itapoá, contra apenas 2,4 de Santa Catarina (Ministério do Trabalho e Emprego/RAIS, 2016). Entre os anos de 2000 e 2016, a taxa média anual de crescimento da população foi de 4,8%, superando a média nacional (1,2%) e a estadual (1,6%) (IBGE, 2020).

Entretanto, em uma das entrevistas confirmou-se a existência de um “gargalo na retroarea do porto”, isto , capacidade ociosa da rea. Segundo o entrevistado, atualmente o espaço para a localização das empresas de serviços portuários enfrenta dificuldades em sua expansão, especialmente na atração de novas empresas para a região.

O fenmeno da aglomeração em torno do Porto parece desacelerar, mas as externalidades (vantagens comparativas) continuam a beneficiar a aqueles que escolheram o entorno portuário para desenvolverem suas atividades econômicas.

## REFERÊNCIAS

CASTRO, I. E. **Análise geográfica e o problema epistemológico da escala.** Anuário do Instituto de Geociências. v. 15 (1992).

GOMES, G. M. S. **Panorama Geográfico sobre o Terminal Portuário de Itapoá.** Trabalho de Conclusão de curso. UDESC, 2015.



CHOLLEY, Andre. **Observações sobre alguns pontos de vista geográficos**. Boletim geográfico. Rio de Janeiro: CNG, n. 179 e 180.

CORRÊA, W. A. Considerações sobre a formação territorial e econômica de Santa Catarina. In: Revista Geosul. v. 14, n. 27 (1999)

Dalberto, C.R.; Staduto, J.A.R. **Uma análise das economias de aglomeração e seus efeitos sobre os salários industriais brasileiros**. Rev. Econ. Contemp., Rio de Janeiro, v. 17, n. 3, p. 539-569, set-dez/2013

DIEGUES, A. C. A SÓCIO-ANTROPOLOGIA DAS COMUNIDADES DE PESCADORES MARÍTIMOS NO BRASIL. Etnográfica, Vol. III (2), 1999, pp. 361-375.

GALINARI, R.; CROCCO, M. A.; LEMOS, M. B.; BASQUES, M. F. D. **O efeito das economias de aglomeração sobre os salários industriais: uma aplicação ao caso brasileiro**. Revista de Economia Contemporânea, v. 11, n. 3, p. 391-420, set./dez. 2007.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censos Demográficos de 2000 e 2010**. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br>. Acessado em 12 mai de 2020.

JÚNIOR, L. M; MARTINS, R. E. M. W. **Evolução socioespacial do município de Itapoá – SC**. Geosul, Florianópolis, v. 34, n. 70, p. 220-238, jan./abr. 2019

MARSHALL, A. **Principles of economics: an introductory volume**. 8. ed. Londres: Macmillan and Co., 1920.

MAMIGONIAN, Armem. **Atualidades geográficas: vida regional em Santa Catarina**. Revista Orientação, São Paulo, v. 2, p. 35-38, 1964.

MAMIGONIAN, Armen. **Navegações e Portos no Brasil e no Mundo**. Cadernos Geográficos Nº 37 – IIR / GCN / CFH / UFSC Florianópolis, 2017.

PEREIRA, F. M. **Cidades médias brasileiras: uma tipologia a partir de suas (des)economias de aglomeração**. Dissertação de mestrado, UFMG, 2002.

RANGEL, I. **Economia: milagre e anti-milagre**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1985.

SANTOS, Milton. **Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método**. Boletim Paulista de Geografia, São Paulo: AGB, 1977.



XIV ENCONTRO NACIONAL DE  
PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM  
**GEOGRAFIA**



SEBRAE. Serviço Brasileiro de Apoio a Micro e Pequenas empresas. **Cadernos de Desenvolvimento: Norte Catarinense (2019)**. Disponível em: <https://m.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/SC/Not%C3%ADcias/Norte%20Catarinense%20-%20Cadernos%20de%20Desenvolvimento%20-%202019.pdf>. Acesso em: 20 de junho 2020.

TINOCO, A. Das economias de aglomeração às externalidades dinâmicas de conhecimento: por uma releitura de São Paulo. R. B. Estudos Urbanos e Regionais, V.5, N.1 – maio 2003.