
**A CIDADE DE ITAJAÍ, O PORTO E A EMPRESA G. MIRANDA
AGENCIA MARÍTIMA LTDA.: A INTER-RELAÇÃO ENTRE ELES E O
DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO (1970-2000)**

**THE CITY OF ITAJAI, THE PORT AND COMPANY G. MIRANDA
MARITIME AGENCY LTD.: INTERRELATION BETWEEN THEM
AND THE DEVELOPMENT OF THE REGION (1970-2000)**

Geneci Guimarães de Oliveira
Doutoranda/ PPG em História/PUORS/Bolsista CAPES
geneci@engefact.com.br

RESUMO: O artigo pretende trazer à discussão os fatores que impulsionaram o desenvolvimento da cidade portuária de Itajai, a instalação de um porto e o conseqüente aparecimento de empresas ligadas ao setor portuário, o caso da G. Miranda Agencia Marítima Ltda. O recorte temporal estabelecido vai de 1970, período que se intensifica o êxodo rural em que a cidade precisava ser pensada no seu todo, ou seja, através de um Plano Diretor que pudesse contemplar de maneira eficaz o seu desenvolvimento; a alavancagem da produção industrial e o incremento das importações/exportações, até o ano de 2000, com significativa ampliação e readequação dos usos da estrutura urbana, dos novos espaços para o armazenamento das cargas e da quase extinção das empresas de agenciamento marítimo. A pesquisa encontra-se na fase inicial da revisão bibliográfica sobre os processos de desenvolvimento urbano; dos estudos técnicos de armazenagem de cargas e da legislação pertinente. No breve levantamento das fontes já se percebe a necessidade de investigar os rastros deixados pelos atores envolvidos e as distintas percepções dos mesmos.

PALAVRAS-CHAVE: Empresa. Transporte marítimo. Urbanização.

ABSTRACT: The article discusses the factors that stimulated the development of the Itajaí city, as the installation of a port and the consequent emergence of port companies, the case of G. Miranda Agencia Marítima Ltda. The established temporal cut will 70's, period that is intensified the rural exodus, and which the city needed to be thought as a whole, through a urban planning that could contemplate effectively the development, leverage of industrial production and increased imports/exports; by the year 2000, with the significant expansion and upgrading of urban infrastructure, the new spaces for the storage of cargo and the near extinction of shipping agency companies. The research is in the initial stage of literature review on urban development processes, technical studies cargo storage and the relevant legislation. On brief survey of sources already see the need to investigate the traces left by the stakeholders and the distinct perceptions of them.

KEYWORDS: Enterprise. Maritime transport. Urbanization.

O presente artigo propõe destacar os principais pontos a serem desenvolvidos pelo projeto de tese apresentado ao PPGHistória-Pucrs no início de 2014. Pretende destacar os fatores que impulsionaram o desenvolvimento de uma cidade portuária, o caso de Itajai, a instalação de um porto e o conseqüente aparecimento de empresas ligadas ao setor portuário. Analisar o papel da G. Miranda Agência Marítima Ltda. neste cenário e sua contribuição à economia da região se fazem necessários uma vez que existe uma inter-relação (ou interação) entre os diversos elementos que a compõe.

Sabe-se que a infraestrutura portuária tem importância para o melhor desempenho das atividades afins, que se refletem direta ou indiretamente no conjunto de atividades políticas, econômicas e sociais de um Estado, portanto, cabe ao pesquisador compreender, analisar e refletir a respeito do assunto, na medida em que este segmento suscita ampla investigação.

Temos diversos fatores que influenciam na dinâmica de uma cidade portuária, entre os quais se destacam os avanços tecnológicos que permitiram o fenômeno da globalização e, que carrega consigo a evolução dos transportes marítimos.

As novas exigências trazidas pela modernidade demandam estruturas portuárias mais adequadas, principalmente, daqueles portos situados em espaços urbanos, cujas estruturas tem sido alvo de grandes mutações. Tais transformações exercem diferentes significados nas relações porto-cidade-empresa que através da competitividade elaboram novos parâmetros de desenvolvimento econômico e social para as áreas em que estão inseridos.

O recorte temporal estabelecido na pesquisa vai de 1970, período que se intensifica o êxodo rural e, desta forma, a cidade precisava ser pensada no seu todo, ou seja, através de um Plano Diretor que pudesse contemplar de maneira eficaz o seu desenvolvimento; a alavancagem da produção industrial e o incremento das importações/exportações, até o ano de 2000, com significativa ampliação e readequação dos usos da estrutura urbana, dos novos espaços para o armazenamento das cargas e da quase extinção das empresas de agenciamento marítimo.

Das reflexões sobre o tema delinea-se a seguinte questão: Qual a inter-relação que se estabeleceu entre estes agentes, cidade, porto e empresa de forma a possibilitar o desenvolvimento econômico, social e urbano da região no período de 1970 a 2000?

Para melhor compreensão do assunto é necessário buscar nos pesquisadores que estudam os processos de desenvolvimento urbano; os estudos técnicos de armazenagem de cargas e legislação pertinente ao tema e as diversas formas de simbolismo que se estabeleceram entre os atores da pesquisa, pois como escreve David Lowenthal, "a memória e a identidade estão interligadas, pois recordar o passado é uma forma de saber quem somos".

A fim de atingir as metas propostas foi delineado como objetivo geral, compreender as transformações ocorridas na região do Vale do Itajaí e as inter-relações estabelecidas entre a cidade, o porto e a empresa no período de 1970 a 2000, bem como, traçados os seguintes objetivos específicos: descrever o processo de desenvolvimento da cidade e do porto de Itajaí no período pesquisado; analisar a importância do transporte marítimo para o desenvolvimento do porto de Itajaí; identificar o papel da empresa G. Miranda no contexto da cidade e suas conexões com outros grupos empresariais; compreender nas transformações apresentadas o papel de cada agente no desenvolvimento econômico, social e cultural da cidade.

A pesquisa encontra justificativa na medida em que, nos muitos veraneios passados em Santa Catarina, me fizeram observar com mais atenção as mudanças que estavam ocorrendo naquele Estado, principalmente, na região do Vale do Itajaí. O resultado destes quarenta anos de observação e a curiosidade despertada pelo “querer saber” quais motivos impulsionaram as transformações urbanas, sociais e econômicas deste pedaço do Brasil, conduziram à pesquisa bibliográfica a respeito do assunto, mas muito pouco foi encontrado. A escassez de fontes e estudos que tratassem ou fossem pertinentes ao assunto, o contato com pessoas da cidade de Itajaí ligadas à empresa de agenciamento marítimo, a G. Miranda, foi o mote para a elaboração do projeto de doutorado.

A pesquisa encontra-se na fase de revisão bibliográfica e de definição dos referenciais teóricos que darão o suporte necessário para o desenvolvimento das questões que estão colocadas. Portanto, muitas são as perguntas relacionadas com este objeto de estudo e, que para responde-las muito há o que pesquisar, observar e ouvir. A história oral será uma grande aliada quando se falar dos locais de memória, das relações do porto, cidade e empresa com os sujeitos que “vivenciaram” ou “ouviram contar” a respeito de fatos ou passagens que os envolveram.

Erguida no encontro do rio Itajaí-Açu com o mar, Itajaí fica situada no litoral norte de Santa Catarina, estado da região sul do Brasil. Itajaí, significa “rio que corre sobre as pedras”, em função do nome do rio a cidade já experimentou diversas variações: “Táahy”, “Tajay”, “Tajahug”, “Jatajahy” até que em 1799 o nome se fixou na forma atual, Itajaí. O começo de Itajaí data de 1824, com a criação do Curato do Santíssimo Sacramento. Somente em 15 de junho de 1860, Itajaí de desmembra de Porto Belo tornando-se município.

Colonizada por portugueses, no século XVIII e alemães no século XIX, a cidade tem desde os seus primórdios uma forte ligação com a navegação e hoje abriga um dos maiores complexos portuários do país. O Porto de Itajaí é o segundo porto brasileiro em movimentação de cargas em contêineres. É também o maior exportador de carnes congeladas do Brasil. E é a sede internacional da segunda maior empresa do mundo em alimentos.

Rio e mar, porto e cidade serviam de acesso à comunicação e base de transporte, conferindo às empresas o apoio comercial necessário para a ampliação das colônias do vale. O ano de 1966 marcou o reconhecimento de Itajaí como porto organizado, e dez anos mais tarde, foram iniciadas as ações da Administração do Porto, que era subordinada à Portobrás.

O porto comporta um Pier Turístico em condições de receber navios transatlânticos e uma Estação Aduaneira de Interior (EADI). Conforme dados de 2003, o volume das exportações colocava o Porto de Itajaí como o sexto no Brasil.

Numa retrospectiva histórica da cidade percebe-se que a região do Vale do Itajaí foi objeto de estudo de diversos pesquisadores, entre eles, Ferreira da Silva (1950), Seyferth (1974), Hering (1987), Richter (1992), Siebert (1997), Mattedi (1999), Theis (2000) e Frotscher (2003), que se preocuparam em analisar os núcleos urbanos e a forma de ocupação da região, evidenciando seus aspectos históricos e socioeconômicos.

Os dados trazidos por Vibrans (VIBRANS; PELLERIN, 2004), a partir da análise documental das fontes primárias do Arquivo Histórico de Blumenau, apontam que em 1925 haviam sido vendidos e ocupados mais de 5.200 km² de terras da bacia do Itajaí. Elas representavam uma grande parcela de suas terras cultiváveis, isto é, 52% dos cerca de 10.000 km² da área do então município de Blumenau; destes, a metade teria sido desmatada, chegando a um total de 2.600 km² de terras cultivadas antes de 1930.

As mudanças ocorridas a partir de 1940 encontram uma justificativa na crescente industrialização dos centros urbanos – como Blumenau, Itajaí, Brusque e Rio do Sul, que formavam o chamado Vale do Itajaí –, que se tornou mais intensa nas primeiras décadas do século XX. De acordo com Mattedi e Theis, o espaço rural perdeu parte de sua importância para o sustento da população local. Aparentemente, ocorreu com isto uma reversão do processo de ocupação de terras em que se dá o declínio da agricultura no médio e baixo Vale do Itajaí.

Quanto à cidade de Itajaí, criada a partir do mercado que era seu porto, sua localização litorânea e sua geografia indicam-na com vocação para o turismo e intensa atividade econômica relacionada, principalmente com a pesca e os serviços portuários. Estas características têm favorecido um grande número de migrações e dinamizado o processo de expansão urbana, especialmente nas zonas periféricas do centro histórico.

A cidade de Itajaí, tais como em tantas outras do país, sofreu as consequências do êxodo rural evidenciado na década de 1960, tornando-se mais intensa nos anos de 1970 a 1980. O resultado foi o inchaço da cidade, em que o planejamento e a infraestrutura não estavam preparados para absorver tamanho contingente humano.

A expansão do mercado imobiliário foi uma consequência, na medida em que era imperativo atender a demanda dos novos usuários deste espaço urbano. Desta forma, a cidade precisava ser pensada e direcionada através de um Plano Diretor que pudesse contemplar de maneira eficaz o seu desenvolvimento, com políticas públicas adequadas a fim de obter um crescimento harmônico e equilibrado. O primeiro Plano Diretor de Itajaí surgiu em 1971 e foi revisado na década de 1980. Na virada para o século XXI começaram as discussões para elaboração de um novo plano com o desafio de planejar a cidade para as décadas seguintes.

Sabe-se que novos conceitos e práticas devem ser considerados na elaboração deste plano, tais como, a técnica e o conhecimento científico, porém acrescidos da participação social na sua elaboração. Os planos diretores elaborados a partir destes novos ingredientes procuram dar uma nova feição às cidades brasileiras.

No ano de 2003 ocorreu a criação do Ministério das Cidades, cuja participação social na elaboração de um plano diretor é reforçada através do lançamento de programas de apoio institucional, financeiro e técnico e tem como objetivo auxiliar os municípios a cumprir o que

estabelecia a lei. Ciente das possíveis discussões, todavia salutares para a compreensão do modo de elaboração e implementação de um plano diretor, cabe salientar que apesar dele ter sido mencionado, não faz parte da temática do presente estudo.

As diversas correntes de teóricos contemporâneos que discorreram a respeito do que trata a cidade em si, revelaram em suas pesquisas a importância do lugar diante dos novos princípios da urbanização modernista. Pesquisadores como Lynch e Nolbert-Schulz, entre outros, reforçaram e fixaram alguns conceitos admitindo novos olhares para o espaço urbano que ultrapassava a simples consideração do aspecto funcional. A preocupação era trazer sugestões que dessem uma nova “roupagem” espacial através da inclusão de novos fatores como o sensível e a memória.

O conhecimento a respeito do transporte marítimo é fundamental para apreender as diversas nuances que este segmento adquire no contexto econômico em que está inserido. Sabe-se que é importante para alavancar o setor produtivo de uma região, quando da sua utilização no transporte dos produtos agrícolas, bem como, as manufaturas do segmento industrial.

O transporte marítimo, como meio de locomoção de cargas e pessoas, é um dos mais antigos e contribuiu, em períodos mais remotos, para o progresso e comunicação entre os povos. Na atualidade faz parte da chamada indústria dos transportes a qual é regida por regulamentação e regimes específicos.

Conforme Rodrigues, “transporte eficiente é um dos elementos básicos para o desenvolvimento das nações, em especial as dotadas de grande extensão territorial” (Rodrigues, 2007) neste caso o Brasil possui as premissas necessárias para investir no transporte marítimo, assim chamado pela utilização de mares e oceanos para a transferência de cargas.

O transporte marítimo, através dos portos, tornou-se a principal forma para o escoamento da produção. Certamente, a Alemanha não alcançaria o patamar de líder nas exportações mundiais e não atingiria relevante desempenho econômico se não tivesse investido no longo prazo na preparação da sua infraestrutura portuária, possibilitando a exportação de grande parte de sua produção. Como exemplos de grandes países exportadores

que adotaram a mesma estratégia se podem citar: Estados Unidos, Japão, Holanda, França, Bélgica, Inglaterra, México e Brasil (Oliveira, 1992).

Sabe-se que toda produção, seja de que natureza for, precisará movimentar-se no tempo e no espaço, portanto o custo necessário para o escoamento de um produto assume relevante importância na composição do seu preço final. Para o pesquisador Labatut, o transporte marítimo possibilita que “um grande volume de mercadoria seja transportada de uma única vez, com significativo ganho no custo do frete e com segurança”. (Labatut, 1990).

Os estudos de Barat a respeito do sistema portuário contribuíram para uma melhor compreensão do setor e das implicações decorrentes desta atividade:

As dificuldades e custos elevados da movimentação de cargas nos principais portos do país sempre se constituíram em fatores restritivos, tanto ao desempenho eficiente da navegação de cabotagem, quanto à competitividade das exportações brasileiras. Na verdade, as deficiências portuárias inibiram, em grande medida, o potencial de utilização mais racional da navegação de cabotagem, que, para um país em rápida industrialização e extensão litoral, sem dúvida poderia apresentar vantagens competitivas no transporte de longa distância. (BARAT, 2007, p.71-72)

A globalização operou novas demandas e estratégias para os portos e, conseqüentemente, alterações no sistema portuário mundial e nas cidades com portos. Em relação ao porto, os estudos de Monié & Vidal destacam que:

[...] o mesmo não pode ser pensado apenas do ponto de vista técnico e operacional. Ele não é apenas um corredor, ele é mais: um instrumento a serviço de um projeto de desenvolvimento. [...] aceita como pressuposto básico as interações entre porto e processos produtivos. Ao mesmo tempo, ressalta um novo cenário global favorável à aproximação porto-cidade, bem como a necessidade de um projeto democrático envolvendo forças públicas e privadas na construção de comunidades portuárias, a exemplo do que já ocorre no norte da Europa (Antuérpia e Havreés). (Monié & Vidal, 2006)

Da vocação portuária e a partir do porto de Itajaí surgiram no final do século XIX e princípio do século XX, os primeiros empreendedores, cujo ramo de negócio estava ligado ao comércio portuário. A historiadora Cristiane Manique Barreto refere que:

[...] estes homens vão se constituir na elite econômica e política do município e estabelecer uma ‘rede de relações’, através de vínculos fortes

como negócios, etnicidade, projetos comuns na esfera pública e laços familiares. (D'ÁVILA, 2009)

A empresa G. Miranda Ltda., foi fundada em 16 de julho de 1935 por Olympio Miranda Júnior e seu filho, Guido Octavio Miranda, com o nome de G. Miranda Ltda. Mais tarde passou a denominar-se G. Miranda Agência Marítima Ltda., com a mesma finalidade inicial, ou seja, o agenciamento marítimo, operando como representante de armadores que atuassem no porto de Itajaí. A empresa estava dividida em: setor de operações que abrangia, além das rotinas portuárias, a parte de logística e de importação; o departamento comercial e supervisão de toda e qualquer emissão de documentação de exportação desta agência.

Na gênese da G. Miranda Agência Marítima Ltda. e de inúmeras empresas do ramo de agenciamento marítimo da região, verifica-se a existência de fatores comuns na sua formação, pois são empreendimentos, predominantemente familiares.

Cleber Aquino (AQUINO, 1986), nas suas publicações a respeito das entrevistas de empresários das grandes *holdings*, revela várias características que são comuns às empresas, dos mais diversos ramos de atividade, e em distintos contextos históricos. No caso da G. Miranda Agência Marítima Ltda. e de inúmeras empresas do ramo de agenciamento marítimo da região, verifica-se a existência de fatores comuns na sua formação, pois são empreendimentos, predominantemente familiares.

O fundador da empresa pesquisada traz na sua bagagem cultural, social e econômica as referências da família Odebrecht e mais tarde da família Ramos (Guido casou com Irene Ramos-família ligada ao Banco INCO).

As sucessões na empresa ocorreram de forma natural, sendo Olympio Miranda Junior (1ª Geração) sucedido por Guido Octávio Miranda (2ª Geração), e este, por Sérgio Renato Miranda (3ª Geração), que preparou os filhos, Guido Renato Miranda e Sérgio Ricardo Miranda, para sucedê-lo. Apesar de acompanharem desde cedo o trabalho do pai, esta 4ª Geração não assumiu o comando da G. Miranda, nos fins e propósitos para os quais foi criada.

A empresa acompanhou, ao longo de suas atividades, as mudanças tecnológicas que ocorreram em distintos períodos e, utilizando-se destas novas ferramentas, otimizou os diversos procedimentos através da informatização dos dados. Verifica-se que estas mesmas

inovações tecnológicas foram mais tarde fatores de desaceleração do crescimento da empresa, à medida que colocava o representado (armadores) mais próximo do seu destino final, isto é, as comunicações *on-line* possibilitaram o contato direto com os pontos de chegada e a instalação dos próprios escritórios nas zonas portuárias, praticamente inviabilizando a função do agente aduaneiro.

A G. Miranda Agência Marítima Ltda. teve entre suas representadas os seguintes armadores (MIRANDA, 1998):

- Lamport Holt Line Ltd - 1952 a 1985;
- DSR-Senator - 1962-1998;
- Brisa Line - 1985 - 1991;
- Blue Star Line - 1962 a 1991 e novamente a partir de 1997;
- Euresa - 1991 a 1997;
- Crowley - a partir de 1991;
- Cho Yang - desde 1995;
- TMM Transportacion Maritima Mexicana - desde 1997;
- Sea-Land Service - a partir de 1997; e
- CCL Costa Container Lines - a partir de 1998.

O armador Euresa¹ se dissolveu em fins de 1997 e, desta forma, a G. Miranda Agência Marítima Ltda. passou a representar a Blue Star Line, exercendo a função de agente marítimo para os serviços do norte da Europa e América do Sul.

Diante das diferentes narrativas e da resignificação do simbólico para cada um dos atores envolvidos no processo de criação, gerenciamento e prestação de serviços, busca-se apoio nos estudos de John B. Thompson a respeito da análise sócio histórica, resultante dos efeitos produzidos nas pessoas, em tempo e lugares específicos:

[...] podemos identificar e descrever as situações espaço-temporais específicas em que as formas simbólicas são produzidas e recebidas. As formas simbólicas são produzidas (faladas, narradas, inscritas) e recebidas (vistas, ouvidas, lidas) por pessoas situadas em locais específicos, agindo e

¹ Euresa era um grupo de interesse econômico europeu, formado pelos armadores *Blue Star Line* (inglês), *Companie Generale Maritime* (francês) e *Compagnie Maritime Belge* (belga).

reagindo a tempos particulares e a locais especiais, e a reconstrução desses ambientes é uma parte importante da análise sócio-histórica. (THOMPSON, 1995, p.366)

Cabe salientar a relevância do empreendedor Olímpio Miranda Junior, que, ao dar início à empresa, colocou-a no cenário comercial da cidade e possibilitou o dinamismo necessário às práticas de importação e exportação. Dada sua importância para a cidade, uma rua foi batizada com seu nome, assim como um edifício, ambos na área central. Estes locais fazem parte dos espaços de memória desta cidade.

A G. Miranda Agência Marítima Ltda. continua ativa, porém inoperante desde o ano de 2002. Foi próspera por mais de seis décadas e, chegou a ocupar a terceira posição no *ranking* da cidade de Itajaí, mas devido a alterações no cenário econômico mundial, começou a enfrentar a concorrência das próprias representadas, reduzindo a níveis insustentáveis sua rentabilidade.

Para a pesquisadora EuláliaLobo, que concentra seus estudos na área da história empresarial, aponta que muitas das pesquisas no Brasil “[...] apoiam-se na teoria marxista, procurando, através das empresas, compreender as peculiaridades do modo de produção escravista, do modo de produção capitalista e da transição entre eles nas diversas regiões”. (LOBO, 1997, p.218-237)

Lobo ainda comenta a análise de Eli Diniz em relação às atividades empresariais que “os empresários no período Vargas lutavam para que o Estado investisse na infraestrutura, de pouca rentabilidade a curto prazo para os particulares”; são pesquisadores que se empenham na construção da história empresarial, cujas problemáticas são diversas e vai desde a maneira como elas se organizam, as origens sociais e vocacionais dos acionistas, a plataforma política adotada pelos empresários em relação ao gerenciamento destas, até as especificidades de cada região. São elementos importantes a considerar na pesquisa quando trata de empresa de um segmento específico, tal como é o caso do transporte marítimo de carga e a infraestrutura necessária para que o produto chegue ao destino final.

De acordo com os dados do Anuário de Itajaí 1924, os homens de negócios da cidade de Itajaí das duas primeiras décadas do século XX tiveram a percepção da importância da produção industrial como o principal fator na geração de renda e a necessidade de apoio à ação de novos empreendedores, “por isso eles precisam cada vez mais ‘se agremiarem’ para o

fortalecimento mútuo na disputa por mercados e na defesa contra a ânsia tributária” (D’ÁVILA, 2009, p.43). É, nesta medida, que os estudos de Chandler contribuem com a principal tarefa do historiador, que segundo ele,

[...] sempre foi registrar e analisar os motivos, as alternativas e as ações dos homens cujas decisões afetaram diretamente muitas pessoas e indiretamente ajudaram a moldar as instituições nas quais o grosso da população exercia sua atividade diária. (McCRAW, 1998, p.200)

Na atualidade, a história empresarial ocupa lugar de destaque na historiografia internacional. Na obra coordenada por Carmen Erro (ERRO, 2003) está reunido um expressivo número de pesquisadores que debatem as diversas problemáticas que envolvem as empresas, a identificação das tendências gerais e a comparação destas nos diferentes países. Assim que os ensaios contidos na obra serão de grande relevância ao presente estudo, como exemplo o de Toni Pierenkemper (PIERENKEMPER, 2003), que coloca em discussão as filosofias empresariais, as práticas da vida empresarial, bem como a posição e a valorização das empresas na sociedade.

O Vale do Itajaí e, no caso em estudo, a cidade de Itajaí, também foi se modificando ao longo do tempo, assim que o conhecimento que se quer ter desta cidade, em resposta às questões que se colocam no presente, deve ser buscado nos espaços do passado, nas relações do homem com o meio físico, nas intervenções por ele projetadas, e nas práticas políticas, econômicas, sociais e culturais que se estabelecem entre os indivíduos desta sociedade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes (Orgs.). **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996.

AQUINO, Cleber. **História Empresarial Vivida**. São Paulo: Gazeta Mercantil, 1986. v. II. ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL DE ITAJAÍ (ACII). **Edição comemorativa dos 80 anos (1929-2009)**. Itajaí: Editora Univali.

BARAT, Josef. **Logística, transporte e desenvolvimento econômico: a visão setorial**. São Paulo: CLA, 2007. v. IV.

BAUDOIN, Thierry. A cidade portuária na mundialização. In: COCCO, Giuseppe; SILVA, Gerardo (orgs.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

BLUMENAU. Prefeitura Municipal. **Relatórios dos negócios administrativos do município de Blumenau**. Blumenau: Arquivo Histórico José Ferreira da Silva, 1925.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo: USP, 1987.

BRASIL. Decreto n. 99.547, de 25 de setembro de 1990. Dispõe sobre a vedação do corte, e da respectiva exploração, da vegetação nativa da Mata Atlântica, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 26 set. 1990.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (Orgs.). **Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Elsevier, 1997.

CONSTANTINO, Núncia Santoro de. Pesquisa histórica e análise de conteúdo: pertinência e possibilidades. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, v. XXVIII, n. 1, p. 183-194, jun. 2002.

D'ÁVILA, Edison. 1929 – Surge a ACII – “Utilíssimo Grêmio”. Origem da ACII e a preocupação de comerciantes e industriais em se agremiarem. In: ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL DE ITAJAÍ. Itajai: UNIVALI, 2009.

DEEKE, José. **O município de Blumenau e a história de seu desenvolvimento**. Blumenau, 1917. [Reedição de 1995. Blumenau: Editora Nova Letra. 295p].

DIX, Frederico. História de vida – Frederico Dix [83 anos]. **Blumenau em Cadernos**, Blumenau, v. 18, n. 9/10, p. 69-85. Entrevista concedida a Jader René Cipriani, 2002.

ERRO, Carmen (Org.). **Historia Empresarial: pasado, presente y retos de futuro**. Barcelona: Ariel, 2003.

FERREIRA DA SILVA, José. **História de Blumenau**. 1950. [Reedição da 1.ed. de 1988. Blumenau: Fundação Casa Dr. Blumenau. 299p].

FLORIT, Luciano Felix. **A reinvenção social do natural: natureza e agricultura no mundo contemporâneo**. 2002. 171 p. Tese (Doutorado em Sociologia) -Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre: UFRGS, 2002.

FRANK, Beate. **Uma abordagem para o gerenciamento ambiental da bacia hidrográfica do rio Itajaí, com ênfase no problema das enchentes**. 1995. 325 f. Tese (Doutorado em

Engenharia de Produção)-Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis: UFSC, 1995.

FROTSCHER, Méri. **Da celebração da etnicidade teuto-brasileira à afirmação da brasilidade**: ações e discursos das elites locais na esfera pública de Blumenau (1929-1950). 2003. 268f. Tese (Doutorado em História) -Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis: UFRSC, 2003.

GBLER, Geraldo K. Relato da minha vida (final). **Blumenau em Cadernos**, Blumenau, v. 38, n. 7/8, p. 94-118, 2002.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 1993.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. Rio de Janeiro: Vértice, 1990.

HERING, Ingo. Desenvolvimento da Indústria Blumenauense. **Centenário de Blumenau, 1850-1950**. Blumenau: Edição da Comissão de Festejos, 1950, p. 161-178.

HERING, Maria Luiza Renaux. **Colonização e Indústria no Vale do Itajaí**: o modelo catarinense de desenvolvimento. Blumenau: FURB, 1987. 334p.

KAFRUNI, Simone. Força de Santa Catarina passa pelo Porto de Itajaí. **Diário Catarinense**, Florianópolis, p. 20-21, 1 ago. 2004.

KIRSCHNER, Ana Maria; GOMES, Eduardo R. (Org.). **Empresa, empresários e sociedade**. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1999.

LABATUT, Ênio Neves. **Teoria e Prática de Comércio Exterior**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 1990.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Tradução de Bernardo Leitão *et al.* São Paulo: UNICAMP, 1994.

LÉFÉBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LOBO, Eulália L.. História Empresarial. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (Orgs.). **Domínios da História**: ensaios de teoria e metodologia. Rio de Janeiro: Elsevier, 1997, p. 218-237.

LOWENTHAL, David. **The past is a foreign country**. Nova Iorque: Cambridge University Press, 1989.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Ática 1997.

MATTEDI, Marcos Antônio. **As enchentes como tragédias anunciadas**: impacto da problemática ambiental nas situações de emergência em Santa Catarina. 1999. 284 f. Tese (Doutorado em Sociologia) -UNICAMP, Campinas, 1999.

_____. Subsídios para a análise das Relações Sociedade-Natureza no Vale do Itajaí. In: THEIS, Ivo Marco; MATTEDI, Marcos Antônio; TOMIO, Fabricio Ricardo de Limas (Orgs.). **Nosso passado (in)comum**: contribuições para o debate sobre a história e a historiografia em Blumenau. Blumenau: Edifurb, 2000. p. 215-240.

McCRAW, Thomas K. (Org.). **Alfred Chandler**: ensaios para uma teoria histórica da grande empresa. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998, p. 200.

MIRANDA, Guido Renato. **Relatório de Atividades (TCC)**: requisito para obtenção do grau de Bacharel em Administração pela Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade do Vale do Itajaí. Itajaí, 1998.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. Cidade, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 975-995, nov./dez. 2006.

MONTENEGRO, Antonio Torres. **História Oral e Memória**. 5. ed. São Paulo: Contexto, 2003.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

NORBERG-SCHULZ, Christian. **Genius Loci**: towards a phenomenology of architecture. New York: Rizzoli, 1979.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Comércio Exterior e a Questão Portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 1992.

PIERENKEMPER, Toni. Conceptos y Desarrollo Reciente de la Historia Empresarial em Alemania, 1962-2002. In: ERRO, Carmen (Org.). **Historia empresarial**: pasado, presente y retos de futuro. Barcelona: Ariel, 2003, p. 241.

PORTELLI, Alessandro. **Ensaio de história oral**. São Paulo: Contexto, 2010. 210 p.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional**. 4. ed. rev. e ampl. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

SEYFERTH, Giralda. **A colonização alemã no Vale do Itajaí-Mirim**: um estudo de desenvolvimento econômico. Porto Alegre: Movimento, 1974. 159p.

SIEBERT, Claudia Freitas. **Estruturação e desenvolvimento da rede urbana do Vale do Itajaí**. Blumenau: FURB, 1997. 118p.

SILVA, Clécio Azevedo da. Integração de políticas rurais no desenvolvimento regional: a experiência da União Européia. **Geosul**, Florianópolis, v. 16, n. 32, p. 51-72, 2001.

SILVA, Zedar Perfeito da. **O Vale do Itajaí**. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, 1954. 321p.

THEIS, Ivo Marco. **Entwicklung und Energie in Südbrasilien**. Eine wirtschaftsgeographische Analyse des Energiesystems des Itajaítals in Santa Catarina. 373f. Tese (Doutorado em Geografia), Universität Tübingen, Tübingen, 2000.

THOMPSON, John B. **Ideologia e Cultura Moderna**: teoria social crítica na era dos meios de comunicação de massa. Rio de Janeiro: Vozes, 1995, p. 366.

VIBRANS, Alexander Christian. **A cobertura florestal da bacia do Rio Itajaí**: elementos para uma análise histórica. 231 f. Tese (Doutorado em Geografia), UFSC, Florianópolis, 2003.

_____; PELLERIN, Joel Robert Georges Marcel. Espaço rural: de espaço de vida a produto de consumo urbano? Observações sobre a bacia do Itajaí. **Geosul**, Florianópolis, v. 19, n. 38, p. 99-113, jul./dez. 2004.

VIZENTINI, Paulo Gilberto Fagundes (Org.). **A grande crise**: a nova des(ordem) internacional dos anos 80 aos 90. Petrópolis: Vozes, 1992.

WANDERLEY, Maria de Nazaré B. A valorização da agricultura familiar e a reinvidicação da ruralidade no Brasil. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Curitiba, n. 2, p. 29-37, 2000.