

## O PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL NA DINÂMICA REGIONAL CATARINENSE

Alcides Goularti Filho  
UNESC – Departamento de Economia  
Pesquisa financiada pelo CNPQ e FAPESC

**Resumo:** O objetivo deste artigo é discutir a inserção do porto de São Francisco do Sul na dinâmica regional catarinense com ênfase nas respostas dada pelo porto a especialização, diversificação e integração da economia catarinense. Além da introdução e das considerações finais, o texto está dividido em três partes. A primeira destaca a construção, os melhoramentos e os planos de expansão. Neste tópico serão abordadas as tentativas frustradas de construir o novo porto, as concessões legais, a criação enquanto porto organizado, os investimentos feitos pela Petrobrás e pelo governo estadual e os constantes estrangulamentos da estrutura portuária. Em seguida, será discutido o movimento de cargas do porto desde o início do século XX apresentado séries históricas de longa duração. E por último será apresentada uma periodização para a história econômica do porto de São Francisco do Sul iniciando em 1908, quando foi realizado o primeiro estudo para a construção do novo porto.

**Palavras-chaves:** Porto de São Francisco do Sul – modernização – economia regional catarinense

**Summary:** The objective this article is to argue the insertion port of San Francisco in the catarinense regional dynamics with emphasis at answers given by the port the specialization, diversification and integration of the catarinense economy. Beyond the introduction and final consideration the text is divided in three parts. The first one detaches the construction, the improvements and expansion plans. In this topic the frustrate attempts will be boarded to construct the new port, legal concessions, creation while organized port, investments made for Petrobra's and the state government and constant strangulations port structure. After that, the port load movement of the since the beginning of century XX will be argued presented historical series of long duration. And finally, will be presented an economic history periodization port of San Francisco initiating in 1908, when the first study for the construction at new port was carried through.

**Word-keys:** Port of San Francisco - modernization - catarinense regional economy

**1. Introdução:** O surgimento dos portos em Santa Catarina tem a ver com a demarcação, a ocupação e o povoamento do território catarinense. A instalação dos trapiches para ancorar as embarcações era condição necessária para a manutenção dos principais núcleos populacionais que foram surgindo ao longo do litoral de Santa Catarina. Durante o século XIX, os portos de Laguna, Desterro, Itajaí e São Francisco do Sul nunca tiveram expressão econômica nacional, sua importância era apenas local. Somente no final do século XIX é que os portos catarinenses passaram a ter mais destaque na economia brasileira. Durante a Primeira República, a divisão econômica dos portos catarinenses era a seguinte: Laguna e Imbituba exportavam carvão; Florianópolis exportava farinha; Itajaí exportando alimentos e madeira; e São Francisco do Sul exportava erva-mate e madeira. Mesmo assim, esses produtos não eram

expressivos na pauta de exportação brasileira, que se destacavam café, borracha, algodão, cacau e açúcar.

Nos anos de 1950 e 1960, o porto de Itajaí consagrou-se como o porto madeireiro, o de Imbituba, como carvoeiro, e os portos de Laguna, Florianópolis e de São Francisco do Sul passavam por momentos de crise sem uma especialização definida. Com o fortalecimento da grande indústria catarinense consolidando os setores eletro-metal-mecânico em Joinville e Jaraguá do Sul, têxtil-vestuário em Blumenau e Brusque, papel e celulose no Planalto, revestimentos cerâmicos em Criciúma e o complexo agroindustrial de carne no Oeste, os portos catarinenses ganharam um novo impulso.

Atualmente, Santa Catarina tem quatro portos com sistemas administrativos diferentes: o porto de São Francisco do Sul é administrado pelo governo estadual, o de Itajaí pela Prefeitura Municipal de Itajaí, o de Laguna pela Companhia Docas do Estado de São Paulo e o de Imbituba é um porto privado administrado pela Companhia Docas de Imbituba.

Num movimento lento de transformações estruturais, em dois séculos, o porto de São Francisco passou por profundas alterações. O porto ervateiro transformou-se em madeireiro, entrou em crise, recuperou-se com os granéis e hoje busca a diversificação. A cidade de São Francisco do Sul, fundada em 1658, no litoral norte de Santa Catarina, fica nas margens da Baía da Babitonga, próximo da cidade de Joinville. Tal como Florianópolis e Laguna, São Francisco do Sul também era mais uma das vilas fundadas no litoral meridional da colônia. O mar era a única via de comunicação da vila com o resto da Colônia. O porto e a vila nasceram juntos. No começo, o porto era um ancoradouro natural, depois se transformou em trapiches, e agora é um porto organizado.

Dentro de uma perspectiva da longa duração e da dinâmica contraditória (BRAUDEL, 1998; MARX, 1983), o objetivo deste texto é discutir como o porto de São Francisco do Sul foi respondendo às dinâmicas engendradas na economia catarinense que inicialmente apresentava uma forte especialização regional, que em seguida desdobrou-se numa diversificação produtiva, se integrando no mercado interno e externo.

**2. Construção, melhoramentos e planos de expansão:** Neste item serão destacados os seguintes tópicos: a especialização regional e o sistema de transportes em Santa Catarina, as constantes tentativas de iniciar as obras do novo porto entre 1921 e 1934, a lenta construção entre 1941 e 1955, a criação do porto organizado em 1955, os investimentos realizados pela Petrobras em 1977 e pelo governo estadual em 1978 e os recentes estrangulamentos a modernização nas últimas duas décadas.

**2.1 Especialização regional e sistema de transporte:** Podemos pensar a economia catarinense entre 1880 e 1945 como a fase de origem e crescimento do capital industrial. Nesse período predominava a pequena produção mercantil e a extração da erva-mate, madeira e carvão além da indústria têxtil e alimentar.

O carvão mineral era extraído das minas no sul catarinense e transportado pela Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina até os portos de Laguna e Imbituba. Os alimentos e os têxteis concentravam-se nas cidades de Blumenau e Brusque, que comercializavam com várias cidades catarinenses e de outros Estados (GOULARTI FILHO, 2002).

A erva-mate extraída, transportada e beneficiada em Santa Catarina fazia parte do complexo ervateiro do Paraná. Parte da produção da erva era escoada via fluvial pelo Rio Iguaçu e Negro que seguia, inicialmente, pela Estrada Dona Francisca, e, mais tarde pós-1917, pela linha ferroviária Porto União-São Francisco até a cidade de Joinville onde era beneficiada para depois ser despachada pelo porto de São Francisco. No Paraná, destacavam-se a Estrada de Ferro do Paraná (Curitiba-Paranaguá) e os portos de Antonina e Paranaguá.

Este complexo começou a ser “desmontado” após 1930, com a queda nas exportações da erva-mate.

A madeira, basicamente a araucária, era extraída no oeste catarinense e escoada em balsas pelo Rio Uruguai, para a Argentina ou pela Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, via linha Porto União-São Francisco, passando pelas serrarias no planalto norte, chegando até o porto de São Francisco. Quando esgotaram as reversas florestais da região, a partir dos anos de 1940, as atividades madeireiras deslocaram-se para o planalto serrano.

O aumento nas exportações destes dois produtos (erva-mate e madeira) sem as devidas melhorias no porto de São Francisco do Sul gerava estrangulamentos constantes. Nos anos de 1910, houve um considerável aumento na produção de erva mate em Santa Catarina, que saltou de 5.761 toneladas em 1910 para 19.852 toneladas em 1919. E as exportações de madeira em Santa Catarina, passaram de 626:402\$ réis em 1910 para 3.152:36\$ réis em 1919. O movimento de exportações no porto passou de 13.634 toneladas em 1911 para 72.307 em 1920 e de importações de 9.480 toneladas para 12.280, respectivamente. (GOULARTI FILHO, 2002). Portanto, era impossível manter a trajetória de crescimento das exportações da erva-mate e da madeira sem profundos melhoramentos no porto de São Francisco do Sul.

Como conclusão deste movimento é possível olhar para Santa Catarina neste período como uma economia especializada em que cada porto atendia sua *hinterland* reforçando a especialização. Na tabela abaixo podemos acompanhar a participação das principais mercadorias exportadas por Santa Catarina no período de 1895 a 1940.

Tabela 1: Participação das principais mercadorias exportadas por Santa Catarina 1895-1940 (em %)

Ano	Erva mate	Madeira	Alimentos	Cereais	Tecido	Carvão	Soma	Outros	Total
1895	28,2	8,2	15,1	27,2			78,7	21,3	100,0
1900	31,8	4,2	21,9	25,5	0,1		83,5	16,5	100,0
1905	24,6	9,2	21,4	19,0	2,3		76,5	23,5	100,0
1910	18,7	9,1	41,5	14,2			83,5	16,5	100,0
1915	6,9	2,3	19,5	32,1	6,2		67,1	32,9	100,0
1920	13,2	10,0	14,4	13,8	5,7		57,0	43,0	100,0
1925	8,3	13,6	18,8	22,3	9,5	3,6	76,0	24,0	100,0
1929	16,2	15,1	20,2	13,8	8,5	3,7	77,6	22,4	100,0
1935	4,2	16,0	22,9	15,5	11,3	8,8	78,7	21,3	100,0
1940	3,3	24,8	10,4	10,8	17,4	3,2	69,8	30,2	100,0

Fonte: Goularti Filho, 2002: 435.

Como o porto de São Francisco respondeu a esta dinâmica imposta pela especialização regional catarinense? Inicialmente o porto estava ligado apenas à pequena cidade de São Francisco e suas instalações atendiam as demandas locais. O movimento de carga em São Francisco era feito nos vários trapiches espalhados nas margens da cidade. No início do século XX, havia o trapiche da Alfândega, o do Hoepcke, o do Mercado Público, o da Lloyd, o do Santista. e o da Companhia da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. Com a fundação de Joinville e a expansão da economia ervateira, novas demandas surgiram exigindo melhoramentos e aquisição de novos equipamentos. Com a expansão das exportações de madeira, sem os devidos investimentos, a situação ficava cada vez mais complicada. O governo catarinense, os empresários e a comunidade local exigiam a construção de um novo porto fora da área urbana.

**2.2 As tentativas frutadas e as concessões:** O primeiro estudo realizado no século XX para a construção do novo porto de São Francisco do Sul afastado do centro da cidade foi elaborado em 1908 pelos engenheiros da *Brazil Railway Company*, a mesma companhia que construiu o ramal ferroviário São Francisco-Porto União da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. Neste estudo, foi elaborada uma sondagem em toda a região marítima que dá acesso à barra

do norte até o interior da baía da Babitonga e ficaram definidas a máxima e a mínima profundidade das marés e poderiam trafegar embarcações de até 27 pés de calado (THIAGO, 1941).

Em 1912, foi concedida à Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande a autorização para construir e explorar uma estação marítima no porto de São Francisco sem ônus para a União e sem privilégio. A Companhia deveria desobstruir o ancoradouro e dragar o canal através da lagoa Saguau e desobstruir o Rio Cachoeiras para a navegação de embarcações de até dois metros de calado entre São Francisco e Joinville (DECRETO 9.967/1912). Porém, as obras nunca foram iniciadas.

No final da década de 1910, o governo do Estado de Santa Catarina começou a exigir da IFPRC (Inspetoria Federal de Portos Rios e Canais) providências para o porto de São Francisco que precisa de melhoramentos para atender as demandas das atividades ervateiras e madeireiras. Em 1919, com base nas concessões feitas aos Estados do Paraná, Maranhão e Pernambuco, o governo catarinense encaminhou um pedido à Inspetoria para que fosse feita a concessão das obras de melhoramento e de exploração para o governo estadual. Para tanto, na Lei 4.242 de 1921, que fixou as despesas da União, foi definido que a Inspetoria deveria mandar fazer os estudos para a construção do porto de São Francisco.

O Relatório dos Serviços Executados pela Comissão do Porto de São Francisco do Sul apresentado à Inspetoria reafirmava as exuberantes qualidades do porto de São Francisco, afirmando que, do Sul do Brasil, era o “melhor, mais amplo, mais abrigado e mais profundo do Estado, sendo por isso considerado como magnífico porto militar” (INSPETORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS, 1922, p. 5). Estes argumentos reforçavam a idéia da necessidade de dar mais atenção ao porto catarinense. Em setembro de 1921, iniciaram os estudos de levantamento hidrográfico do porto e da barra. (BRASIL, 1922).

O Decreto nº 15.203 de 1921 autorizou a celebração do contrato de construção das obras de melhoramento da barra e do porto de São Francisco por um prazo de 70 anos. Como no decreto anterior, não havia prazos para o início das obras, e em 1925, pelo Decreto nº 16.896, ficou determinado que as obras deveriam começar, no máximo, dois anos após aprovação do contrato pelo Tribunal de Contas, e o prazo de entrega deveria ser de três anos após o início das obras.

Como já havia em São Francisco um trapiche da firma Carl Hoepcke desde 1903, o projeto de construção do porto despertou interesse de Carlos Hoepcke Júnior e Henrique Schloemam, que apresentaram ao governador Adolpho Konder em março de 1927 um estudo para iniciar as obras (A RAZÃO, 1927). As dificuldades financeiras eram o “principal estorvo” para o Estado iniciar a execução das obras (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1928, p. 99). Finalmente, em 20 de junho de 1927. Numa solenidade oficial, foi assentada a primeira pedra da obra do porto por Deodoro de Carvalho e Arnaldo do S. Thiago (A RAZÃO, 1927).

Para a execução das obras, foi constituída no dia 10 de março de 1928, na cidade de Florianópolis, a Companhia Porto de São Francisco. Alguns dos presentes na reunião de fundação foram: Adolpho Konder, Carlos Hoepcke Júnior, Carl Hoepcke, Max Hoepcke, Henrique Schloemam e Henrique da Silva Fents, este último foi designado presidente da companhia, cujo principal objetivo da companhia era a construção do porto (A RAZÃO, 1928).

De acordo com o decreto de 1922, a data prevista para a conclusão das obras era 20 de junho de 1930, o que não foi cumprido. Em 1930, as obras da construção do porto de São Francisco foram paralisadas, o mesmo ocorreu com as obras do porto de Itajaí e Laguna. Na verdade, este movimento ocorreu em todo Brasil, com a Revolução de 1930, que empossou Getúlio Vargas.

Diante da impossibilidade da conclusão das obras e com o esgotamento dos prazos, em 1930, foi apresentado pela Companhia Porto de São Francisco um novo projeto com um orçamento mais reduzido (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1944, p. 156). Dados os descumprimentos dos contratos feitos com o governo do Estado de Santa Catarina, que não entregou as obras na data prevista, a União, por meio do Decreto nº 24.292 de 25 de maio de 1934, rescindiu o contrato. Um dos motivos expostos para a rescisão foi que os serviços realizados pelo concessionário foram “insignificantes” e não permitiram “sequer inaugurar a exploração comercial do porto”. (DECRETO 24.292/1934).

Durante a Primeira República predominavam no Brasil o federalismo liberal, com relativa autonomia para os Estados, que nos portos refletia na importância que os governos estaduais davam para os diversos portos espalhados no litoral. Se pensarmos o sistema portuário nacional neste período, a Primeira República herdou do Império um sistema portuário fragmentado e em precárias condições com portos e trapiches espalhados ao longo da costa sem condições de suportar o aumento do fluxo de carga. Desde o porto de Manaus, passando por Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Santos e chegando até os pequenos trapiches no sul do Império, todos necessitavam de melhoramentos, segurança e recursos humanos. Durante o período de 1910 a 1934, que foi caracterizado pelo início da nacionalização dos problemas portuários com a centralização das tomadas de decisões, podemos destacar dois avanços para os portos: a criação da IFPRC (Inspeção Federal dos Portos, Rios e Canais) em 1910 e a aprovação do Regulamento dos Portos Organizados em 1922. Quando da aprovação do Regulamento, mesmo tendo como móvel da acumulação o capital mercantil agrário e exportador, a economia brasileira passava por um processo de diversificação econômica sem ser acompanhada das devidas melhorias nos portos. (GOULARTI FILHO, 2006).

Em 1930, o inspetor Hidelbrando de Araújo Góes publicou um livro/relatório onde expressou bem o espírito de mudança da época, pautado numa maior atuação do Estado na economia e na centralização das tomadas de decisões. Segundo Góes, o governo federal deveria abandonar a velha política de pensar o melhoramento dos portos, que era fragmentada e desarticulada, para pensar uma nova política centralizada e hierarquizada. A falta de “planejamento” de uma política portuária nacional levou à superabundância de diversos portos na costa brasileira, construídos de forma aleatória e sem relação econômica com a sua *hinterland*. Cada Estado, além de pleitear o melhoramento de seu porto principal, para atender a interesses locais, defendia a construção de novos portos para atender a demandas específicas. Muitas vezes, era ignorada a presença de um porto no Estado vizinho, que facilmente poderia atender às demandas específicas para contemporizar os compromissos políticos. Góes defendia que os portos deveriam ser classificados numa hierarquia, destacando os principais portos organizados e sua grande área de abrangência. Os pequenos portos tributários deveriam ter um caráter “nitidamente temporário”, e seu funcionamento dependeria da “marcha evolutiva das necessidades de cada um deles” (GÓES, 1930: 7). Esta foi a visão que norteou a política portuária brasileira nas décadas seguintes.

O Estado que surgiu após a Revolução de 1930, além de ampliar a sua base de atuação, passou a centralizar, burocratizar e racionalizar ainda mais as suas funções. Do ponto de vista econômico, os anos de 1930 inauguram também um novo padrão de acumulação, o da industrialização restringida. Já podemos falar em industrialização, porém ela é limitada pela baixa capacidade de importar e pelas débeis bases técnicas e financeiras, cuja acumulação era horizontal, e, portanto, incapazes de comandarem e financiarem os investimentos necessários para o país constituir “forças especificamente capitalistas de produção” (Cardoso de Mello, 1988).

**2.3 A lenta construção do porto:** Quando Getúlio Vargas visitou Santa Catarina em março de 1940, visitou também a cidade de São Francisco do Sul, onde prometeu o reinício das obras do porto. Um ano após a sua visita, foi editado o Decreto 6.912 de 1º de março de 1941, que novamente concedeu ao Estado de Santa Catarina a autorização para construção e exploração do porto de São Francisco do Sul pelo prazo de 70 anos. O Decreto era rígido com os prazos das obras, que deveriam ser concluídas em seis anos e não poderiam sofrer interrupção por um prazo superior a três meses. O projeto foi elaborado pelo engenheiro Thiers de Lemos Fleming, cuja maior problema do projeto, para o engenheiro, era a localização das obras de acostagem, que poderiam ser feitas em todas as zonas da cidade que ia da Ponta do Raso ao trapiche da Alfândega (DECRETO 6.912/1941). Várias zonas foram estudadas e comparadas, inclusive observando as áreas definidas nos projetos anteriores. Por fim, para a construção das instalações portuárias, foi escolhido o Saco da Laura. O dispositivo portuário definido foi a combinação do sistema “píers e darsenas” com o “cais e bacia”. Ao todo, o projeto previa a construção de oito cais.

A extensão total do cais é assim de 2.154 metros a serem construídos por etapas de acordo com as necessidades do porto, com uma previsão muito larga para o futuro. (...) O cais número 8 oferecerá para o futuro excelente a situação para meios que transportem mercadorias a granel, embora possa ser destinado para outros fins. (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1944, p. 156)

Na primeira etapa, seriam construídos 800 metros de cais, três armazéns, aterro da área conquistada, calçamento, linhas férreas, guindastes e outras dependências necessárias às atividades portuárias. No ano seguinte, em 1942, foram aprovados o projeto e o orçamento, porém, como as obras não começavam, e para ganhar tempo, em 1944, novamente foi prorrogado o prazo para início das obras (DECRETO 10.313/1942 e DECRETO 16.046/1944). Finalmente, no dia 21 de agosto de 1944, foram reiniciadas as obras. A empresa contratada foi a Companhia Construtora Nacional SA, chefiada pelo engenheiro Leonardo Borthaisen, que ficou responsável pela construção do “cais acostável, o aterro da área conquistada, a dragagem e a execução dos diques de enrocamento para fechamento do terrapleno” (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1948, p. 103)

Em 1950, as obras paralisaram novamente, e foi aprovado um novo orçamento para a construção do terceiro e do quarto cais (DECRETO 28.450/1950). Entre 1951 e 1952, foram construídos quase 600 metros de cais, os armazéns, o escritório para a administração, o desvio ferroviário e o calçamento da avenida que dá acesso ao porto. No ano de 1953, foi concluído o terceiro cais e os armazéns foram entregues para os serviços de carga e descarga. Em 1954, as obras foram novamente paralisadas por falta de verba e o contrato com a Construtora Nacional foi rescindido e aberto nova licitação (PORTOBRÁS, 1987, p. 3).

**2.3 O porto organizado:** Se até 1945 era possível olhar para Santa Catarina com uma economia especializada, nos anos seguintes esta realidade começou a alterar substancialmente. No período 1945-1962, assiste-se, na economia catarinense, a uma verdadeira diversificação e ampliação da base produtiva. Há uma diversificação porque surgem novos setores como o de papel, papelão, pasta mecânica, cerâmico, metal-mecânico, materiais elétricos e indústrias ligadas ao setor de transporte. Há uma ampliação porque: a) os setores como o de papel, papelão, pasta mecânica, móveis e metal-mecânico, que nasceram antes ou nos anos de 1930, aumentaram a sua produção e também surgiram novas indústrias; b) os setores carbonífero e têxtil ampliaram a capacidade produtiva; c) e a agricultura começou a se industrializar, transitando do complexo agro-comercial para o complexo agroindustrial. Os setores com potencialidades mais dinâmicas, o metal-mecânico, o cerâmico

e a produção de papel e pasta mecânica, nascem da pequena produção e voltam-se para o mercado nacional, expandindo-se rapidamente, num momento em que a industrialização pesada estava num processo acelerado de expansão e consolidação. Porém, a pauta de exportação catarinense era composta em torno de 70,0% de madeira (Tabela 2). As novas mercadorias produzidas em Santa Catarina (azulejos, papel, peças e equipamentos) eram destinadas basicamente para o mercado interno (GOULARTI FILHO, 2002).

Tabela 2: Participação da madeira na pauta de exportações catarinenses 1945-1970 (em %)

Ano	Participação
1945	67,5
1950	60,0
1955	64,0
1960	68,4
1965	79,0
1970	61,6

Fonte: Goularti Filho, 2002, p. 146.

A queda exponencial das exportações de madeira a partir de 1970, que gerou uma capacidade ociosa no porto de São Francisco, coincidiu com a formação do complexo agroindustrial de carnes no oeste com a consolidação de grandes frigoríficos que fomentou as exportações na segunda metade dos anos de 1970. A ampliação das exportações catarinenses trouxe um novo fôlego para o porto de São Francisco do Sul que se consolidava com porto graneleiro. Na Tabela 3 podemos observar a queda substancial nas exportações de madeira e a ampliação de carnes e miudezas, derivado do complexo agroindustrial do oeste catarinense.

Tabela 3: Participação das principais mercadorias exportadas por Santa Catarina 1970-1980 (em %)

Mercadorias	1970	1975	1980
Açúcar refinado	-	15,5	18,4
Farelo de soja	2,1	4,3	16,6
Têxtil e vestuário	1,5	16,5	13,8
Carnes e miudezas	-	1,3	11,6
Fumo em folha	8,9	16,1	9,2
Óleo de soja	-	3,4	6,0
Madeira pinho serrada	57,5	14,6	5,0
Camarão fresco	2,7	-	1,0
Obras de carpintaria	4,1	3,6	-
Outros	23,2	24,7	18,4
Total	100,0	100,0	100,0

Fonte: Goularti Filho, 2002, p. 483.

Se até os anos de 1930, o porto de São Francisco do Sul atendia à especialização regional catarinense baseada na erva mate e pos-1930 na madeira, como o porto respondeu ao rápido processo de diversificação da estrutura produtiva catarinense?

Oficialmente, o porto foi inaugurado no dia 1º de julho de 1955 pelo governador Irineu Bornhausen, quando foram entregues dois cais com 550 metros e dois armazéns de 4.000m². Nesse mesmo ano, o governo do Estado sancionou a Lei 1.404 que criou e organizou a autarquia Administração do Porto de São Francisco do Sul (APSFS), que tinha como objetivo realizar a exploração comercial, executar as obras, conservar as instalações e o canal de acesso e a bacia de evolução. A APSFS ficaria sob a jurisdição da Secretaria da Viação e Obras Públicas (LEI ESTADUAL 1.404/1955).

Do período que vai do final dos anos de 1950 até a inauguração do Terminal Graneleiro em outubro de 1978, o porto de São Francisco do Sul passou por uma longa crise. O principal motivo foi a queda nas exportações da madeira, que fez reduzir o movimento no

porto. Apesar da exportação de granel, nesse período, o porto ainda não tinha definido a sua especialização, algo que foi se configurando somente nos anos de 1970.

Na década de 1960, o governo estadual teve que solicitar autorização à Assembléia Legislativa para abrir crédito especial para cobertura de déficit de execução orçamentária para os anos de 1962, 1963, 1966, 1967 e 1968. Dada a crise financeira, foram realizadas poucas obras estruturais, a conservação e os reparos na faixa do cais eram realizados com os “parcos recursos” da APSFS (SANTA CATARINA, 1967, p. 371). A APSFS agonizava numa crise e não podia esperar do Estado mais recursos suplementares para projetos estruturais, uma vez que, os recursos extras eram utilizados para cobrir os constantes déficits.

Do ponto de vista nacional, a partir de 1934, temos que pensar a evolução dos portos brasileiros dentro do “projeto nacional de industrialização” comandada pelo Estado brasileiro. Do ponto de vista institucional, ocorreram quatro mudanças: a transformação do IFPRC (Inspetoria de Portos Rios e Canais) em DNPN (Departamento Nacional de Portos e Navegação) em 1934, alterado em 1943 para DNPRC (Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais), transformado em autarquia em 1963 como DNPNV (Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis) e em Portobrás (Empresa de Portos do Brasil SA) em 1975, uma empresa *holding*. Do ponto de vista jurídico, foram instituídos dois regimes portuários. O primeiro foi com o Decreto 24.599 em 1934, em que o governo ficava autorizado a contratar para o melhoramento e exploração dos portos, por meio da concessão, os estados ou empresas privadas num prazo nunca superior a 70 anos; e o segundo, com o Decreto-Lei 749 em 1969 que autorizava a União a formar sociedade de economia mista ou empresa pública destinada a explorar os portos, terminais e vias navegáveis.

Durante os anos 1950 a 1980, passamos por vários regimes políticos, mas, até 1980, seguiu ininterruptamente um longo período de industrialização, e o período restante, 1980-1990, foi de manutenção do parque industrial instalado. Neste longo período de industrialização o Estado brasileiro assumiu formas superiores de organização capitalista orientando o processo de acumulação por meio do planejamento e do financiamento, além de políticas cambiais (orçamento cambial) e monetárias mais flexíveis voltadas para o crescimento. O Plano de Metas (1956-1961) e o II PND (1975-1978) são dois exemplos que cristalizaram os objetivos do Estado para a formação, segundo List (1986), de um sistema nacional de economia.

**2.4 Petrobrás e COCAR: um novo fôlego:** O padrão de crescimento da economia catarinense alterou a partir de 1962, com a criação de um novo sistema de crédito estadual, com os investimentos em energia e transporte comandados pelo Estado e com a consolidação do setor eletro-metal-mecânico, liderado pelas médias e grandes indústrias. Mesmo nos setores tradicionais, várias firmas se consolidaram, incorporaram outras marcas, tornando-se líderes nacionais. Internamente, o movimento geral da indústria catarinense passa a ser conduzido por grandes e médias empresas nos setores de alimentos, eletro-metal-mecânico, cerâmico, têxtil-vestuário, papel e celulose, madeireiro, carbonífero, moveleiro, plástico, porcelanas e cristais. A mudança do padrão de crescimento em Santa Catarina só pode ser entendida, em primeira instância, pela mudança do padrão de acumulação em nível nacional, que tinha como tripé básico o capital estatal, o externo e o nacional. Em 1962, começa um novo período em Santa Catarina, quando o capital industrial passa a ser o móvel da acumulação capitalista. A modernização da agricultura, com a mutação do complexo agro-comercial para o complexo agroindustrial de carne, reforça e consolida o novo padrão de crescimento em Santa Catarina, comandado pelo Estado e pelas grandes e médias indústrias e agroindústrias (GOULARTI FILHO, 2002).



O porto de São Francisco do Sul necessariamente teria que se adaptar a este novo padrão de crescimento. A instalação do Terminal Marítimo de São Francisco do Sul (TEFRAN), obra complementar da Petrobrás necessária para abastecer de petróleo a Refinaria Getúlio Vargas no Paraná, inaugurada em maio de 1977, trouxe certa folga financeira para o porto, pois o Terminal estava dentro da área portuária (PETROBRÁS, 1978). A entrada de petróleo, pelo sistema de monobóia, conectando o TEFRAN à refinaria por meio de um oleoduto, significou aumento nas importações para o porto. Portanto, o movimento financeiro aumentou sem que houvesse esforço por parte do governo do Estado, reduzindo os constates déficits (CAMARGO, 1988).

Porém, o porto ainda continuava sofrendo com a queda nas exportações da madeira e sem um horizonte definido. Quando o governo federal, em 1971, criou o Programa de Corredores de Exportação e elegeu as áreas prioritárias para investimentos em infra-estrutura, os portos catarinenses ficaram todos de fora. A soja, que estava em franca expansão, seria escoada pelos portos de Paranaguá e Rio Grande. Alias, o porto de Paranaguá, que fica apenas a 36 km e que estava se definindo como um grande porto graneleiro, sempre foi um “espectro que rondava” o porto de São Francisco do Sul. Dentro das estratégias macronacionais de hierarquia portuária do Ministério dos Transportes, não eram necessários dois portos graneleiros próximos um do outro. No Sul do país, Paranaguá, que também tinha na sua adjacência o porto de Antonina, já atendia às demandas da fronteira agrícola. Além disso, o Paraná tinha uma boa estrutura viária, com ferrovias e rodovias confluindo para o porto.

Em 1975, o GEIPOT (Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes) elaborou um estudo sobre as perspectivas de desenvolvimento do porto de São Francisco do Sul. A previsão era que a movimentação de grãos sólidos passaria de 99.000t/ano em 1974 para 527.000t/ano em 1980. Contudo, as conclusões não foram animadoras. Ao contrário dos discursos ufanistas localistas, o estudo concluiu que a área de influência do porto restringia-se a Santa Catarina e uma faixa do Rio Grande do Sul, já a do porto de Paranaguá tendia a crescer por três motivos: a) o acesso ferroviário de Paranaguá era de qualidade técnica superior; b) o percurso rodoviário do oeste catarinense a Paranaguá ultrapassava somente em 50 km o percurso a São Francisco do Sul; e, c) o limitado calado de 6m do porto catarinense. Diante deste quadro, São Francisco do Sul não estava em “condições de atender à demanda que lhe foi estimada devido às condições de armazenagem, dos equipamentos de manuseio e carga, das condições e estado do cais” (EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES, 1975, p. 6). São Francisco do Sul era apenas um porto complementar na região Sul.

Quando ocorresse pressão da produção de soja sobre o sistema de armazenagem e transportes em Paranaguá e Rio Grande, parte da produção de trigo destinado ao Norte e Nordeste poderia ser desviada para São Francisco do Sul. Uma das medidas recomendadas para curto prazo era a adequação das instalações de armazenagem e equipamentos de manuseio, e para médio prazo seria a ampliação da capacidade de armazenagem de grãos sólidos. Sobre os equipamentos existentes, constatou-se o seguinte:

Os equipamentos existentes, de um modo geral, são antigos e têm vida útil ultrapassada estando na maioria em precário estado de conservação. A capacidade de embarque de grãos é muito baixa, 78 t/hora. Existe, além disso, três guindastes novos desmontados devido a que seus pesos são inadequados para o porto, exigindo dispêndio de reforço para sua utilização. Em síntese, o porto carece de um expressivo esforço de conservação e melhoramentos das suas instalações atuais. (EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES, 1975, p. 47)

A situação do porto estava tão precária, que a Portobras fez uma proposta para o governo estadual para que o porto fosse entregue à União. Seria criada uma sociedade de

economia mista, a Companhia Docas de Santa Catarina, para que os problemas portuários fossem tratados com mais objetividade e “pelo ponto de vista portuário” (PORTOBRÁS, 1987, p. 30). A Portobrás teria a maioria acionária da Companhia, e o governo catarinense, uma participação a ser equacionada. Na verdade, o sistema portuário catarinense estava passando por um momento crítico. O porto de Itajaí sofria com a brusca queda nas exportações de madeira, o porto de Florianópolis havia sido desativado em definitivo e o porto pesqueiro de Laguna se arrastava numa crise que vinha desde os anos de 1950. O único porto que estava numa situação confortável era o de Imbituba, que recebia novos investimentos para atender o aumento da produção de carvão e se preparava para atender às demandas da Indústria Carboquímica Catarinense.

Para atender à crescente demanda das exportações de soja, a única saída para o porto de São Francisco do Sul não ficar numa situação inferior ao de Paranaguá seria criar uma infra-estrutura voltada para a exportação de granel sólido com a construção de um terminal graneleiro com carregadores de navios. Em 1974, o GEIPOT e o DNPVN elaboraram o Plano Diretor Portuário do Brasil que apresentava o Programa Decenal de Reaparelhamento e Expansão dos Portos para o período 1975-1984 e previa investimentos em 26 portos brasileiros. Para São Francisco do Sul as obras programadas eram: “terminais para cereais (fase I), terminais para cereais (fase II), melhorias na importação graneis sólidos, recuperação do armazém 2 e aquisição de equipamentos” (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1974, p. 127). A primeira fase, que estava prevista para os anos de 1976 a 1978, foi executada. Para a construção do terminal, a Portobrás arrendou para a APSFS uma área de 20.000m<sup>2</sup>, e o Estado de Santa Catarina ficou responsável pelas obras por meio da recém-criada sociedade de economia mista Companhia Catarinense de Armazenamento (COCAR). O Terminal Graneleiro Irineu Bornhausen foi inaugurado em outubro de 1978 e tinha uma capacidade de 60.000 toneladas. Junto com a construção do terminal a Portobrás realizou obras de prolongamento do cais em 75m e reforço de 150m e financiou a instalação dos equipamentos automáticos para cereais (SANTA CATARINA, 1979). No ano seguinte, o porto começava a se preparar para a movimentação de container com a construção de dois pátios destinados aos containeres (SANTA CATARINA, 1980).

O bom desempenho exportador da economia catarinense nos anos de 1970 e início de 1980, que concentrando-se principalmente no complexo agroindustrial, “salvou” o porto de São Francisco do Sul. O porto ajustou-se as novas demandas e, dentro da especialização regional catarinense, consolidava-se como o porto graneleiro catarinense.

**2.5 Estrangulamento e modernização:** Em 1987, a Portobrás elaborou o Plano de Desenvolvimento Portuário envolvendo todos os portos brasileiros organizados. Porém, as conclusões a respeito do porto de São Francisco do Sul continuaram não sendo animadoras. Após a construção do terminal graneleiro e do prolongamento da cais (75m), o porto não recebeu mais nenhum investimento estrutural nos anos de 1980, foram feitos apenas reparos e a obra mais importante foi a construção dos pátios para contêineres. Por outro lado, o movimento de carga aumentava constantemente, dado o bom desempenho exportador de Santa Catarina. Com relação aos fatores limitantes dos serviços, segundo o Plano:

Os principais problemas operacionais estão ligados ao estado de obsolescência de muitos equipamentos e às limitações de calado, que restringem a operação, principalmente dos berços 101 e 201. Registram-se também as necessidades do porto, quanto a um pátio para estocagem de container e equipamentos para manuseio e armazéns de carga geral e container. O porto de São Francisco do Sul carece de novos berços de atracação especializados em containeres e carga geral. (PORTOBRÁS, 1987, p. 30)

O Plano concluiu que o porto não tinha condições de reduzir o nível de saturação sem implantar imediatamente novos berços. Além disso, deveriam ser feitas alterações administrativas e institucionais, e novamente volta a tona a idéia da criação de uma companhia docas para garantir a performance desejada. Se fosse imediatamente construído mais um berço e feitas as reformas necessárias, a situação estaria amenizada até 1990. Porém:

Em 1993, a situação estará novamente bastante crítica com relação ao tempo de espera no porto, quando se apresentará a necessidade de extensão deste cais para atender às operações de granéis sólidos e carga geral. (PORTOBRÁS, 1987, p. 1)

Em 1986, Santa Catarina entrou no PRODEST (Programa de Desenvolvimento do Setor de Transporte 1986-1989) do Ministério dos Transportes, que ampliou para 16 o número de Corredores de Transportes, com isto os portos de São Francisco do Sul e Itajaí passaram a ser prioritários na macroestratégia de investimentos do Ministério dos Transportes. Para o porto de São Francisco do Sul ficaram definidas as seguintes ações: a) instalação de equipamento para movimentação de granel sólido; b) reaparelhamento; e, c) reconstrução e alargamento da faixa de cais (BRASIL, 1986).

Após tantas recomendações para a construção de um novo berço, em 4 de dezembro de 1987, foi assinado o convênio entre a Portobrás e o governo de Santa Catarina com a interveniência da firma C. R. Almeida Engenharia e Construções para a execução das obras civis de ampliação e melhoramentos do porto de São Francisco do Sul. A ordem de serviço foi emitida pela Portobrás em dezembro de 1988, e as obras foram completamente paralisadas em março de 1990, com a extinção da Portobrás (Contrato nº 005/87 - STO/SC e Convênio nº 87/010/00 Portobrás).

No dia 15 de março de 1990, ou seja, no mesmo dia da posse do Presidente Fernando Collor de Mello, foi baixada a Medida Provisória nº 151, que extinguiu cinco autarquias, oito fundações, três empresas públicas e oito sociedades de economia mistas. Entre as empresas, estava a Portobrás. Após 70 anos de ampliação das funções institucionais dos diversos órgãos que foram criados para gerenciar os portos brasileiros, desde a IFPRC, numa simples medida provisória foi desmontada toda a estrutura da Portobrás. Para os portos brasileiros, a extinção da Portobrás marcou o início de uma confusão administrativa e uma rápida deterioração das estruturas. Do ponto de vista da hierarquia administrativa, as companhias docas e os demais departamentos simplesmente ficaram “soltos”. Era o neoliberalismo nos portos brasileiros.

Mais do que o sistema portuário, o governo Collor pôs fim às políticas de transportes, inclusive com a extinção do Ministério dos Transportes, que foi reduzido a uma Secretaria dentro do Ministério da Infra-Estrutura, juntamente com as Comunicações e Minas e Energia. Se a estrutura portuária vinha se deteriorando nos anos 1980, com o fim da Portobrás a situação se complicou mais ainda. As obras foram paralisadas, as licitações foram suspensas e os projetos foram encerrados. No quadro funcional da já extinta Portobrás, a situação foi de espanto e de expectativa com o que viria pela frente. A solução imediata foi criar o Departamento de Portos dentro da Secretaria de Transportes, ou seja, a estrutura de uma grande empresa *holding* transformou-se num departamento.

Os anos de 1990 também significaram épocas de profundas mudanças na economia catarinense como reestruturação da indústria cerâmica, o desmonte do parcial do complexo carbonífero, a reestruturação patrimonial no complexo eletro-metal-mecânico, a desverticalização e a retração no segmento têxtil-vestuário e a desnacionalização no complexo agroindustrial. A abertura comercial prejudicou vários segmentos industriais catarinenses com a quebra de cadeias produtivas e o fechamento de várias unidades fabris. É dentro deste cenário de ajustes, abertura e reestruturação que caminhou o porto de São Francisco do Sul nos anos de 1990 (Tabela 4).

Tabela 4: Participação das principais mercadorias exportadas por Santa Catarina 1985-2005 (em %)

Produtos	1985	1990	1995	2000	2005
Carne congelada	15,6	15,0	16,6	26,6	26,6
Móveis	0,9	1,1	6,5	11,8	7,7
Moto compressor	4,1	9,5	9,2	9,3	5,5
Motores elétricos		1,1	2,6	5,0	4,2
Pisos e azulejos	0,9	2,5	3,8	5,3	3,8
Fumo em folha	10,3	7,0	4,4	3,3	3,7
Papel Kraft	1,3	2,1	3,4	3,7	2,9
Refrigeradores	0,6	1,6	1,0	4,4	1,6
Ferro fundido/conexões	2,4	1,3	1,5	0,5	0,7
Farelo de soja	13,4	13,5	6,9	5,2	0,6
Calçados	5,0	1,6	0,9	0,5	0,2
Louça e utensílios	1,3		0,5	0,5	0,2
Outros	44,2	43,7	42,7	23,9	42,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: MDIC/SECEX/Sistema Aliceweb

Durante toda a década de 1990, o movimento de carga aumentava e São Francisco do Sul se consolidava como um porto graneleiro, ao lado de Paranaguá e Rio Grande. Porém, a estrutura estava saturada. A única ampliação realizada foi a do pátio de contêineres em 1994 (SANTA CATARINA, 1994, p. 205). Em 1998, com base na Lei 8.630/1993, foram retomadas as iniciativas para ampliar o cais e construir um terminal de carga para containeres. A última ampliação de cais tinha sido realizada em 1978, 75m, e em junho de 1999, foram inaugurados mais 75m do berço 101 e mais 75m de correia transportadora. As obras foram realizadas pela APSFS juntamente com um *pool* de empresas: Ceval Alimentos, Moinho Serra Morena, Anaconda, Santista e Fetimport. Este *pool* de empresas financiou as obras e em troca poderiam utilizar os serviços do porto e dos terminais graneleiros da CIDASC (INFORMATIVO DOS PORTOS, 1999).

Dentro do Programa de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias, em São Francisco do Sul foi arrendada uma área para o Terminal Babitonga (antigo Terminal Portuário de São Francisco do Sul - TERFRAN), de 48.000m<sup>2</sup>. Nesta área, foi construído um terminal para produtos florestais renováveis e contêineres com um berço de atracações de 225m e calado de 10m. O atual Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário prevê a construção de mais dois berços: o 401, que ficará conectado com o 101, e o 501, que será conectado com o 301.

Quadro 1: Descrição da construção dos trechos de cais do Porto de São Francisco do Sul

Seção	Ano de construção	Comprimento (m)
Trecho 1	1952	120m
Trecho 2	1955	150m
Trecho 3	1955	330m
Trecho 4 (prolongamento - Portobrás)	1978	75m
Trecho 5 (prolongamento - <i>pool</i> de empresas)	1999	75m
Trecho 6 (Terminal Babitonga)	2004	225m

Fontes: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *Estudos específicos para análise da movimentação portuária*: São Francisco do Sul. GEIPOP: Brasília, 1994, p. 32. Dados fornecidos pela APSFS.

**3. Movimento de cargas:** Ao longo do século XX, o movimento de carga no porto de São Francisco do Sul sofreu várias mudanças. Talvez o único dado que tenha se mantido estável foi o saldo comercial em toneladas, que sempre foi positivo. O movimento total de carga em toneladas na década de 30 do século passado o ritmo de crescimento foi reduzido, as importações praticamente estagnaram, e as exportações e a cabotagem tiveram um pequeno aumento. Este movimento tem a ver com a queda das exportações da erva-mate e o processo

de industrialização do Brasil, que exigia uma maior integração do mercado interno. Após a inauguração oficial do porto em 1955, houve uma queda no movimento geral de cargas. Entre 1955 e 1965 a média foi de 330.243 toneladas e no período 1965 a 1975 caiu para 178.616, ou seja, quase pela metade (Tabela 5). Nesse período, a maior queda foram as exportações de madeira e a cabotagem. Foram feitos poucos investimentos e o porto entrou numa crise financeira, apresentando déficits constantes.

Tabela 5: Movimento de navios de cabotagem e de longo curso no porto de São Francisco do Sul 1925-2006

Ano	Navios de cabotagem	Navios de longo curso
1925	548	110
1930	783	134
1935	624	164
1940	789	75
1945	618	126
1950	794	120
1955	674	136
1960	291	157
1965	25	95
1970	16	94
1975	7	128
1980	122	93
1985	111	282
1995	46	515
2000	88	538
2006		741

Fonte: Relatórios da IFPRC, DNPN, DNPRC; Estatística dos Portos DNPVN; Administração do Porto de São Francisco do Sul

A expansão da fronteira agrícola com os investimentos realizados (rodovias e colonização) e subsídios liberados para o plantio da soja destinada basicamente para as exportações exigiram dos portos brasileiros uma profunda reestruturação. Dentro dos corredores de exportações, a prioridade foi dada a Paranaguá e Rio Grande, mas São Francisco do Sul também teve que ser beneficiada para atender à rápida expansão das exportações da soja. Internamente, em Santa Catarina, a agroindústria de carne crescia e demandava mais insumos, ao mesmo tempo em que começavam as exportações de frangos para o Oriente Médio. Portanto, reaparelhar o porto de São Francisco do Sul era condição *sine qua non* para manter o bom desempenho dos frigoríficos catarinenses e resolver os problemas de estrangulamento dos portos vizinhos. Com a construção dos terminais graneleiros e o prolongamento do cais, ambos inaugurados em 1978, o movimento de granel sólido passou de 166.658 toneladas em 1978 para 691.720 em 1980, e 1.010.296 em 1985. Nesse momento, também entrou em operação o terminal da Petrobrás, que gerava dividendos para o porto, e o começo da movimentação de granel líquido (excluindo petróleo). Os outros graneis líquidos, principalmente óleo vegetal, nos últimos cinco anos, com a entrada em operação de novos tanques da CIDASC, o movimento mais que dobrou, passando de 77.841 toneladas em 2000, para 204.059 toneladas em 2006 (Tabela 7).

Tabela 6: Movimento de cargas no porto de São Francisco do Sul 1911-1950 (em toneladas)

Ano	Desembarque (longo curso)	Embarque (longo curso)	Cabotagem
1911	9.480	13.634	
1915	11.035	33.527	
1920	12.280	72.307	
1925	33.725	127.819	97.561

1930	22.781	58.563	72.188
1935	19.074	90.632	92.098
1940	13.847	75.745	88.983
1945	20.731	110.665	177.288
1950	19.925	82.704	

Fonte: Relatórios da IFPRC, DNPN, DNPRC; Estatística dos Portos DNPVN.

Tabela 7: Movimento de cargas no porto de São Francisco do Sul 1955-2006 (em toneladas)

Ano	Granel sólido	Granel líquido (excluindo petróleo)	Carga geral	Total
1955	65.713		250.713	316.426
1960	59.998		198.848	258.846
1965	56.156		125.486	181.642
1970	45.549		76.484	122.033
1975	101.721		66.571	168.292
1980	691.720	55.925	84.312	831.957
1985	1.010.296	122.254	230.449	1.362.999
1990	1.428.223	48.035	437.014	1.913.272
1995	1.522.166	166.018	1.022.822	2.711.006
2000	2.535.087	77.841	1.936.638	4.549.566
2006	3.895.891	204.059	2.406.347	6.506.297

Fonte: Estatística dos Portos DNPVN; Anuário Estatístico do Brasil, IBGE; Administração do Porto de São Francisco do Sul.

Por outro lado, o movimento de carga geral só se recuperou da crise dos anos de 1960, somente com a construção dos pátios para contêineres no início dos anos de 1980. Em 1980, foram movimentados no porto 2.565 contêineres, passando para 13.796 em 1985 e 23.400 em 1990. Nos anos de 1990 e 2000, a trajetória do movimento de contêineres foi de ascensão constante, impulsionada, principalmente, pela construção do Terminal Babitonga (Tabela 8). O Terminal Babitonga, a Terlogs e os Terminais da CIDASC reestruturaram o porto de São Francisco do Sul e permitiram aumentos constantes no movimento de cargas.

Tabela 8: Movimento de contêineres no porto de São Francisco do Sul 1980-2006

ANO	Quantidade (unidade)	Peso (t)
1980	2.565	10.863
1982	5.858	13.622
1984	9.817	79.257
1986	14.254	125.579
1988	20.922	213.104
1990	23.400	247.981
1992	30.888	334.780
1994	37.762	452.319
1996	67.239	971.564
1998	78.348	1.197.083
2000	110.273	1.625.039
2002	160.187	2.359.483
2004	186.147	2.695.648
2006	174.064	2.520.675

Fonte: Administração do Porto de São Francisco do Sul

**4. Uma periodização possível para a história econômica do porto de Itajaí:** Tomando como referência o ano de 1908, quando foi feito o primeiro estudo para a construção do novo porto, e observado o movimento da longa duração no porto de São Francisco do Sul, é

possível pontuarmos cinco períodos destacando a evolução estrutural, a movimentação de carga e a administração:

**1908 a 1941 - Em compasso de espera:** entre concessões e tentativas frustradas de construção, o porto ervateiro, ou melhor, os trapiches, seguiam a trajetória de crescimento. Nesse momento na economia catarinense, o capital industrial estava se formando e o padrão de crescimento eram a pequena produção e o capital mercantil. O porto reforçava este padrão escoando a produção de erva-mate e a madeira.

**1941 a 1955 - Construção truncada:** a nova concessão feita ao Governo do Estado de Santa Catarina desencadeou a lenta construção do porto. São Francisco do Sul passou a se especializar em transporte de madeira. Nessa fase, a economia catarinense diversificava e ampliava a sua base produtiva com o surgimento de novas indústrias e o porto se preparava para atender às novas mudanças.

**1955 a 1978 - Especialidade e crise:** a queda brutal nas exportações da madeira fez o porto passar por uma longa crise. Por outro lado, a expansão da fronteira agrícola no Brasil, destacando a plantação de soja, e a integração e consolidação do capital industrial em Santa Catarina exigiam mudanças estruturais no porto.

**1978 a 1996 - Porto graneleiro:** a construção do terminal graneleiro da CIDASC foi decisiva para que o porto ingressasse numa nova trajetória de crescimento. Além dos granéis, o porto passou a movimentar a produção catarinense de manufaturados da região de Joinville, Jaraguá do Sul, São Bento do Sul, Mafra, Lages e Blumenau.

**1996 a atual - Expansão e privatização:** a abertura comercial e a reprimarização da pauta de exportação brasileira exigiram novas mudanças nos portos brasileiros. Amparado pela Lei 8.630/1993, a privatização chegou a São Francisco do Sul com o Terminal Babitonga e a Terlogs. Ambos contribuíam para desestrangular temporariamente o porto. Estas mudanças no porto de São Francisco do Sul reforçaram a reestruturação econômica e a desarticulação política pelas quais Santa Catarina vem passando desde 1990, quando o país mergulhou no neoliberalismo.

São Francisco do Sul é um porto integrado com a cidade e com a mesorregião do norte catarinense e movimenta carga de toda a Região Sul do Brasil. O porto ervateiro transformou-se em madeireiro, entrou em crise, recuperou-se com os granéis e hoje busca a diversificação.

**5. Reflexões finais:** Pensando os portos brasileiros dentro da perspectiva de Braudel (1998), longa duração, e de List (1986), sistema nacional de economia, desde o início do século XIX, são perceptíveis dois movimentos caminhando paralelos. O primeiro é que no sistema portuário brasileiro a oferta sempre andou a reboque da demanda, ou seja, os investimentos feitos nos portos (melhoramento, reaparelhamento e modernização) sempre foram insuficientes para atender ao volume crescente do comércio externo brasileiro. Os investimentos rapidamente maturavam-se seguindo para um estrangulamento, exigindo mais e novos investimentos, porém, mais complexo e caro do que o anterior. Como a demanda anda à frente, o problema do estrangulamento é constantemente repostado num nível mais complexo. O segundo movimento é que, mesmo ao lado dos constantes estrangulamentos, foi se formando no Brasil um sistema portuário nacional integrado. Este sistema acompanhou e contribuiu na formação do sistema nacional de economia. Rodovias, energia, telefonia, siderurgia, sistema de crédito e portos estão todos integrados e formam um sistema nacional de economia.

Já com relação à Santa Catarina, no último quartel do século XIX as colônias catarinenses imprimiram um novo ritmo à economia regional e ajustaram os portos para escoarem a produção das pequenas atividades mercantis. Com a especialização regional catarinense durante a primeira metade do século XX, centrada na erva-mate, madeira, carvão

e alimentos, os portos catarinenses também se especializaram em determinados segmentos. Com a diversificação produtiva da economia catarinense nos anos de 1940 e 1950 pautada na indústria metal-mecânica, cerâmica, papel e pasta mecânica e na formação do complexo agroindustrial, São Francisco do Sul, teve que se ajustar às novas dinâmicas. Com a integração e a consolidação da indústria catarinense a partir dos anos de 1960, comandado pelo grande capital industrial e agroindustrial, e a queda nas exportações da madeira nos anos de 1970, o porto de São Francisco do Sul se especializou em granel. Os ajustes recessivos e a abertura comercial nos anos de 1990 colocaram novos desafios para o porto de São Francisco com a ampliação dos investimentos privados.

O porto já passou por momentos de crise, como a queda nas exportações da erva-mate e da madeira. Hoje, o porto vive um virtuoso período de crescimento pautado basicamente em dois pilares: a expansão do mercado externo brasileiro e os investimentos na modernização.

### **Referência:**

- ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DE SANTA CATARINA. **São Francisco do Sul manuscritos avulsos 1835-2000**. Florianópolis: Divisão de Documentação/Arquivo Permanente, 2004.
- ASSENTAMENTO da primeira pedra. **A Razão**. São Francisco, 18 de junho de 1927.
- BRASIL. **Decreto nº 9.967 de 26 de dezembro de 1912**. Disponível em <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em 10 de out. 2004.
- \_\_\_\_\_. **Decreto nº 15.203 de 28 de dezembro de 1921**. Disponível em <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em 10 de out. 2004.
- \_\_\_\_\_. **Decreto nº 24.292 de 25 de maio de 1934**. Disponível em <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em 10 de out. 2004.
- \_\_\_\_\_. **Decreto nº 6.912 de 1º de março de 1941**. Disponível em <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em 10 de out. 2004.
- \_\_\_\_\_. **Decreto nº 10.313 de 22 de agosto de 1942**. <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em 10 de out. 2004.
- \_\_\_\_\_. **Decreto nº 16.046 de 10 de junho de 1944**. Disponível em <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em 10 de out. 2004.
- \_\_\_\_\_. **Decreto nº 28.450 de 31 de julho de 1950**. Disponível em <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em 10 de out. 2004.
- \_\_\_\_\_. **Lei nº 4.242 de 05 de fevereiro de 1921**. Disponível em <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em 10 de out. 2004.
- \_\_\_\_\_. **Lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993**. Disponível em <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em 10 de out. 2004.
- \_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Epitácio Pessoa pelo Ministro da Viação e Obras Públicas J. Pires do Rio no ano de 1921**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.
- \_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Arthur da Silva Bernardes pelo Ministro da Viação e Obras Públicas Francisco de Sá no ano de 1925**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928.
- \_\_\_\_\_. **PRODEST - Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes 1986-1989**. Brasília: Ministério dos Transportes, 1986.
- BRAUDEL, Fernand. (1998). **Civilização material, economia e capitalismo século XV-XVIII: o tempo do mundo**. São Paulo: Martins Fontes.
- CAMARGO, Luci Carme S. **Os portos concessionários no sistema portuário nacional: destaque São Francisco do Sul e Imbituba**. Itajaí: FEPEVI, 1988, p. 44 (Monografia de Especialização).
- CARDOSO DE MELLO, João Manuel. **O capitalismo tardio: contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira**. São Paulo: Brasiliense, 1988.
- COMPANHIA Porto de São Francisco do Sul. **A Razão**. São Francisco, 07 de abril de 1928.
- EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES. **Estudo sobre as perspectivas de desenvolvimento do porto de São Francisco do Sul**. Brasília: Ministério dos Transportes, junho de 1975.
- GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.
- INSPETORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. **Relatório dos serviços executados pela Comissão do Porto de São Francisco do Sul**. São Francisco do Sul, junho de 1922, p. 5.
- LIST, Georg F. (1986). **Sistema nacional de economia política**. São Paulo: Nova Cultural.



MARX, Karl. (1983). **Contribuição à crítica da economia política**. São Paulo: Martins Fontes.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Relatório dos serviços executados pela Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas pelo Inspetor Federal Hildebrando de Araújo Góes**. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Commercio, 1928, 2ª parte.

\_\_\_\_\_. **Relatório dos serviços executados no ano de 1942 pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas João de Mendonça Lima pelo Diretor Frederico Cezar Burlamaqui**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944.

\_\_\_\_\_. **Relatório dos serviços executados no ano de 1942 pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas João de Mendonça Lima pelo Diretor Frederico Cezar Burlamaqui**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944.

\_\_\_\_\_. **Relatório dos serviços executados no ano de 1944 pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas João de Mendonça Lima pelo Diretor Hildebrando de Araújo Góes**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1948.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano Diretor Portuário do Brasil**. Brasília: GEIPOT; DNVPN, 1974.

\_\_\_\_\_. **Estudos específicos para análise da movimentação portuária: São Francisco do Sul**. GEIPOT: Brasília, 1994.

PETROBRÁS. **Terminal Marítimo de São Francisco do Sul/TERFRAN**. Rio de Janeiro: Serviço de Relações Públicas, janeiro/1978.

PORTO de São Francisco. **A Razão**. São Francisco do Sul, 17 de maio de 1919.

PORTO de São Francisco do Sul. **A Razão**. São Francisco, 16 de março de 1927.

PORTOBRÁS. **Plano de Desenvolvimento Portuário**: São Francisco do Sul e Itajaí. Brasília, 1987, v. A3.

\_\_\_\_\_. **Plano de Desenvolvimento Portuário**: São Francisco do Sul e Itajaí. Brasília, 1987, v. C.

SANTA CATARINA. **Lei Estadual nº 1.404 de 24 de novembro de 1955**. Disponível em <http://www.alesec.sc.gov.br>. Acesso em 10 de out. 2004.

\_\_\_\_\_. **Lei Estadual nº 3.278 de 1º de agosto de 1963**. Disponíveis em <http://www.alesec.sc.gov.br>. Acesso em 10 de out. 2004.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 3.345 de 13 de novembro de 1963**. Disponíveis em <http://www.alesec.sc.gov.br>. Acesso em 10 de out. 2004.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 3.926 de 19 de dezembro de 1966**. Disponíveis em <http://www.alesec.sc.gov.br>. Acesso em 10 de out. 2004.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 4.059 de 06 de outubro de 1967**. Disponíveis em <http://www.alesec.sc.gov.br>. Acesso em 10 de out. 2004.e

\_\_\_\_\_. **Lei nº 4.206 de 30 agosto de 1968**. Disponíveis em <http://www.alesec.sc.gov.br>. Acesso em 10 de out. 2004.

\_\_\_\_\_. **Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina pelo Governador Ivo Silveira**. Florianópolis, 1967.

\_\_\_\_\_. **Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina pelo Governador Antônio Carlos Konder Reis**. Florianópolis, 1977.

\_\_\_\_\_. **Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina pelo Governador Jorge Konder Bornhausen**. Florianópolis, 1979.

\_\_\_\_\_. **Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina pelo Governador Jorge Konder Bornhausen**. Florianópolis, 1980.

\_\_\_\_\_. **Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina pelo Governador Vilson Kleinunbing**. Florianópolis, 1994.

SÃO FRANCISCO inaugura mais obras para receber mais navios. **Informativo dos Portos**. Itajaí, n. 13, junho de 1999.

THIAGO, Arnaldo S. **São Francisco: notícias estatístico-descritivas**. Rio de Janeiro: IBGE, nº 19, 1941.