

TEXTO PARA DISCUSSÃO



- 1. A Construção e a Modernização do Porto de Itajaí*
- 2. Construção e Modernização do Porto de São Francisco do Sul*

Álcides Goularti Filho

Nº 02/2006

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
Campus Universitário – Trindade
CEP 88049-970 – Florianópolis – Santa Catarina
Tel.: (48) 3331.9458 – Fax.: (48) 3331.9776**

À Construção e a Modernização do Porto de Itajaí ***The Construction and the Modernization of the Port of Itajaí***

Álcides Goularti Filho

JEL Classification: N760 – N960

Resumo: O objetivo deste artigo é discutir a construção e a modernização do Porto de Itajaí em Santa Catarina após 1905. Será analisada a trajetória do porto da colonização do Vale do Itajaí, para porto madeireiro e para porto de carga geral. O texto está dividido em cinco tópicos. Inicialmente, serão apresentados os relatos dos viajantes feitos durante o século XIX quando da passagem por Itajaí. Em seguida, serão analisados os projetos e a construção, os melhoramentos e os planos de expansão do porto de Itajaí. Em terceiro lugar será apresentada a integração do porto com as diversas vias de comunicação regionais. Em quarto lugar, uma análise geral da movimentação de cargas. E por último, o texto trás uma reflexão final mostrando uma periodização possível para o porto de Itajaí.

Palavras-chaves: Porto de Itajaí – economia catarinense – projetos portuários – modernização portuária

Abstract: The objective of this article is to argue the construction and the modernization of the Port of Itajaí in Santa Catarina after 1905. The trajectory of the port will be analyzed of the settling of the Valley of the Itajaí, for lumber port and general load port. The text is divided in five topics. Initially, will be presented the stories of the travellers made during century XIX when of the trip for Itajaí. After that, will be analyzed the projects and the construction, the improvements and the plans of expansion of the port of Itajaí. In third place will be presented the integration of the port with the diverse regional ways of communication. In forthy place, a general analysis of the load movement. And finally, the text backwards a final reflection showing a possible periodic for the port of Itajaí.

Word-keys: Port of Itajaí - catarinense economy - port projects - port modernization

I - Um porto na foz do Rio Itajaí-Açú

Itajaí foi fundada no início dos anos 1820, na foz do Rio Itajaí-Açu por açorianos pescadores. O Rio Itajaí-Açu tem vários afluentes e apresenta condições de navegabilidade em alguns trechos, e durante muito tempo serviu de caminho natural para ligar Itajaí a Blumenau. Na foz do rio, o porto e a vila foram se constituindo juntos, e a expansão de um estava relacionada com a expansão do outro.

Na época da grande imigração do último quartel do século XIX, o Vale do Itajaí foi esparsamente colonizado, destacando-se Blumenau e Brusque. O rio, o porto e a vila de Itajaí serviam de via de comunicação e base de transporte, dando apoio comercial às colônias do Vale. A relação que Joinville tinha com o porto de São Francisco do Sul era quase a mesma que Blumenau e Brusque tinham com o porto de Itajaí. É bom lembrar que no início do século XIX o litoral catarinense estava mais densamente ocupado em apenas três pontos dispersos: no sul, em Laguna, no centro, em Desterro e no norte, em São Francisco do Sul. Além deste três municípios, também havia vários pequenos núcleos populacionais que se formaram em função da pesca da baleia. Portanto, além de dar suporte para a colonização do interior, a consolidação da vila e do porto de Itajaí também interessava ao governo da província de Santa Catarina, que almejava ocupar mais densamente o litoral.

As condições físicas do rio Itajaí-Açu, a navegabilidade e a sua beleza natural, fizeram parte de vários relatórios feitos por viajantes que passaram pelo litoral de Santa Catarina. Ainda no início do século XIX, em 1816, o viajante português Paulo José Miguel de Britto fez o seguinte relato:

O porto de Itajaí é pequeno e pouco freqüentado por não haver ali povoação, mas é seguro e abrigado, e pode vir a ser de transcendente utilidade, como adiante direi: a sua entrada é entre o pontal do norte e a ponta Cabeçuda do lado sul, com 6 a 7 braças de fundo; o canal é estreito, e deve demandar-se com vento e maré favoráveis; o ancoradouro tem o sobredito fundo, e é defronte de uma fazenda de lavoura, chamada Arzão, única que com casa ali se encontra. (BRITO, 1929, p. 34-35)

Na sua visita à Santa Catarina em 1842, o engenheiro belga Charles van Lede fez as seguintes observações sobre o Rio Itajaí-Mirim e a sua navegabilidade:

No dia seguinte, preparamo-nos para explorar o Itajaí-mirim, do qual já conhecíamos a importância; mas, desta vez bem avisados, substituímos o iate pelas canoas, mais fáceis de governar, e com as quais poderíamos navegar contra a corrente e atravessar toda a passagem. [...] Nada mais pitoresco nem mais encantador do que a viagem por este rio. (VAN LEDE *apud* FUNDAÇÃO GENÉSIO MIRANDA LINS, 2002, p. 37-38)

Nas memórias históricas de Manuel Joaquim de Almeida Coelho de 1856, há um relato sobre as dificuldades na entrada da barra devido aos assoreamentos causados pelas enchentes: “[...] a foz está obstruída pelas áreas que as grandes enchentes acarretam e seria perigoso tentá-la em barcos que demandam mais de dez pés”. (1856, p. 41)

Em 1858, o viajante Robert Avé-Lallemant, quando da sua visita a Santa Catarina, fez a seguinte observação sobre o “magnífico” Rio Itajaí-açu:

Logo ao alvorecer estava eu diante da casa, à margem do Itajaí. Magnífico rio! Quase tão largo quanto o Uruguai em São Borja, passa tranqüilamente, abundantíssimo de água e leva com segurança os navios mercantes que entram do mar até longe, subindo; os pequenos navios podem alcançar a própria colônia, vantagem de inestimável utilidade para os colonos. [...] Um relance de olhos é bastante para um feliz prognóstico de todas as atividades dos colonos nas margens do magnífico rio. (AVÉ-LALLEMANT, 1980, p. 153)

O viajante francês Leonce Aubé, nos seus relatos publicados em 1861 sobre a província de Santa Catarina e a colonização no Brasil, observou que o porto de Itajaí era seguro para os navios: “[...] um pequeno porto perfeitamente fechado, onde os navios ficavam em segurança.” (AUBÉ *apud* MOREIRA, 1995, p. 64)

No século XIX, o rio da colonização do Vale do Itajaí abrigava na sua foz um pequeno porto que servia de elo entre as colônias e o resto do País. Este porto cresceu junto com a cidade e em meados do século XX transformou-se no grande porto madeireiro. Após passar por crises e desastres, hoje o porto de Itajaí ainda resiste e é o maior do Estado.

II - Construção, melhoramentos e planos de expansão

a) Projetos e divergências

Em maio de 1895, a Comissão de Melhoramentos do Porto de Santa Catarina iniciou os estudos e as obras de melhoramentos do Rio Itajaí-Açu, que tinham dois objetivos: a) tornar o trecho de fácil navegabilidade entre Itajaí e Blumenau; e b) evitar os desmoronamentos da margem direita do rio. Os trabalhos foram realizados em três lugares no trecho denominado Belchior, que ficava a um quilômetro acima da cidade de Itajaí, onde a altura da água chegava a 80 centímetros na época da estiagem (BRASIL, 1896). Foram abertos dois canais de pedras e construído um guia com pedras soltas, e os trabalhos foram concluídos em dezembro de 1896 (BRASIL, 1897).

Em janeiro 1903, esta mesma Comissão baixou uma instrução para que fossem feitos melhoramentos no porto da capital e nas barras de Laguna, Palhoça e Itajaí. No Rio Itajaí-Açu, foram feitos levantamentos desde a foz até cinco quilômetros rio acima para observar as modificações ocorridas desde 1896, data do último levantamento:

Da comparação das duas plantas [1896 e 1903] verifica-se que a extremidade do pontal tem um pequeno avançamento para o sul, obrigando o curso d’água na saída a seguir uma curva mais pronunciada; fato esse que, de futuro, pode trazer dificuldades à navegação das embarcações de grande comprimento. (BRASIL, 1904, p. 588)

As condições da barra do rio estavam cada vez mais precárias, em função do crescimento do pontal. Na comparação com o levantamento feito em 1896, havia um avanço na extremidade do pontal e corrosão da margem fronteira da cidade, por isto seria necessário forçar a curvatura da linha de navegação ao transpor a extremidade. Porém, isto impediria a entrada de navios grandes e a travessia de navios pequenos quando a correnteza do rio fosse grande (BRASIL, 1906). Finalmente, em 1905, foi elaborado um projeto para “[...] restabelecer o franco acesso ao porto de Itajaí, para vapores de grande comprimento” (BRASIL, 1907, p. 771). As obras previstas seriam a construção de três molhes para impedir a corrosão feita pelo rio na margem fronteira à cidade e outro molhe na margem oposta à extremidade do pontal de areia (BRASIL, 1907).

Entre 1907 e 1916, as obras na barra e no porto foram executadas pela Comissão de Estudos e Obras do Porto de Santa Catarina, principalmente o molhe, o cais e a dragagem, e seguiram um ritmo constante, ora mais acelerado, ora mais lento. Para o governo federal, as obras seguiam o ritmo desejado, mas para o governo estadual os recursos disponíveis estavam muito aquém do necessário, principalmente após a grande cheia em 1911:

Os trabalhos no rio Itajaí são de grande monta para as obras definitivas de que precisa e estão muito além dos recursos dados, com os quais seria impossível até obter material indispensável para o primeiro estabelecimento dos trabalhos. (SANTA CATARINA, 1913, p. 58).

Em 1917, novamente as obras pararam por falta de recursos devido a Primeira Guerra Mundial:

Na barra do Itajaí nenhum serviço se fez devido à deficiência de verba, sendo apenas mantido um pessoal de nove empregados para guarda e conservação do material e instalações ali existentes e de não pequeno valor, inclusive material rodante de estradas de ferro, lanchas e rebocador. (BRASIL, 1918, p. 312)

As obras ficaram paralisadas por quatro anos, ficando um prejuízo de equipamentos danificados como os guindastes, locomotivas e embarcações. Durante o ano de 1920, quando as obras foram retomadas, foram construídos 236 metros de molhe, sendo 174 na margem direita (BRASIL, 1922, p. 326). As obras continuaram até 1925, quando novamente foram paralisadas por falta de verba. Neste ínterim a Comissão do Porto de Itajaí, que tinha sede em Florianópolis, foi anexada pela Fiscalização do Porto de São Francisco.

Em 1920, o engenheiro Edgard Gordilho elaborou uma inspeção nos porto do Sul do País. Gordilho argumenta que, entre os portos de Santa Catarina, o de Itajaí era o único que tinha condições naturais de se “[...] transformar num excelente porto”. O problema era a questão da barra, já que o rio oferecia “magnífico ancoradouro”. As duas questões principais a resolver na barra eram:

1º Resolver o problema de sua entrada ou canal da barra, de modo que os navios possam transpô-lo sem dificuldades que apresentam a manobra, em virtude do cotovelo fortíssimo a que o pontal de areia da margem esquerda dá lugar.

2º Evitar o solapamento contínuo das margens do rio a montante da cidade, que pode, de um momento para outro, atingir a própria cidade. (GORDILHO *apud* MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1922, p. 239)

Os dois jogos de forças que operavam sobre o canal mantinham uma “situação de equilíbrio”. Uma era a contínua massa de areia que obstruía a entrada do canal e a outra era a correnteza do rio que destruía a massa de areia. Gordilho discordava do projeto elaborado pela Comissão de Estudos e Obras dos Portos de Santa Catarina e defendia que fosse prevista a construção de guias-correntes na margem direita do Rio Itajaí-Açu, prolongando em curva até encontrar o pontal arenoso na margem esquerda, de maneira a limitar a foz do rio e reduzir a curvatura.

Com base nos estudos de Manuel da Silva Couto e Lothário Hehl, a IFPRC (Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais) (1935) elaborou um novo projeto para o porto de Itajaí que foi aprovado pelo Decreto 17.344 de 9 de junho de 1926, cujo orçamento previsto era de 3.307:465\$500. No ano seguinte, o Ministério da Viação e Obras celebrou o contrato com a Companhia de Mineração e Metalurgia do Brasil (Cobrasil) para executar as obras do porto de Itajaí.

As obras iniciaram no dia 8 de agosto de 1927 com a retirada de rocha da pedreira Queimada e alterado o guia-corrente. As expectativas eram que, solucionando os problemas do acesso ao porto e executadas as obras previstas, o movimento comercial do porto poderia ser atendido pelos “trapiches existentes” e por outros que poderiam vir a ser construídos (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1928, p. 102). Porém, no ano seguinte, a obra seguiu num ritmo muito lento pela falta de equipamentos adequados da Cobrasil. Em seguida, houve uma revisão do contrato, e foram impostas ao contratante “[...] obrigações estritas para se aparelhar em curto prazo e atacar com intensidade as obras” (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1932, p. 96).

A execução dos melhoramentos previstos teve um andamento satisfatório até outubro de 1930, quando as obras dos portos de Itajaí, Laguna e São Francisco do Sul foram paralisadas por motivos de irregularidades (INSPETORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS, 1932). Porém, a Cobrasil respondeu às acusações contra-argumentando problemas nas condições físicas da obra, distorção de preços e modificações no contrato (COBRASIL, 1931).

Conforme os relatórios do DNPRC (Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais), durante os anos 1940 as obras seguiram um ritmo constante. No período de 1941 a 1950, foram promulgados sete decretos aprovando novos orçamentos e obras complementares. A Cobrasil entregou para o DNPRC as obras em 1949, quando já estavam concluídos 233,6 metros lineares de cais acostável e um armazém de 2.000 m² (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1954). Em 1950, pelo Decreto 28.468, foi aprovado mais um orçamento para o prolongamento de 270 metros de cais acostável e obras complementares no porto de Itajaí na ordem de 45 milhões de cruzeiros. Esta obra foi concluída no mesmo ano. Finalmente, em 1956 foram concluídos mais 200 metros de cais acostáveis e o frigorífico destinado aos pescados.

b) Porto organizado

O porto de Itajaí foi declarado porto organizado somente em 1966, com o Decreto 58.780 de 28 de junho, que criou junto ao DNPNV (Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, sucessor do DNPRC) a Junta Administrativa do Porto de Itajaí (JAPI). A justificativa de organizar o porto foi a seguinte:

Considerando a importância comercial e industrial do porto de Itajaí, como escoadouro natural do Vale do Itajaí, e a necessidade de integração do mesmo no sistema portuário nacional, em termos correntes com suas necessidades operacionais. (DECRETO 58.780/1966)

Além de a JAPI ter a função de executar os serviços de exploração comercial do porto, também deveria realizar obras de melhoramentos ou ampliação das instalações portuárias. No momento em que foi declarado porto organizado, o porto de Itajaí tinha 700 metros de cais acostável e se preparara para enfrentar a sua maior crise: a queda nas exportações da madeira.

Apesar de exportar madeira desde o século XIX, podemos afirmar que até 1930 o rio Itajaí-Açu e o porto de Itajaí eram o escoadouro natural da produção agrícola e manufatureira do Vale do Itajaí, destacando a indústria têxtil de Blumenau e Brusque e os alimentos de toda a *hinterland*. Nos anos 1940, 1950 e 1960, Itajaí se consagrou com o maior porto madeireiro do País. A madeira extraída, principalmente do Planalto Serrano, descia de caminhão pela SC-470 e era escoada por Itajaí. Entre 1945 e 1962, a base industrial catarinense passou por uma forte ampliação da produção, com o crescimento dos setores têxtil, alimentício, carbonífero e madeireiro, e por uma diversificação da base produtiva, com o surgimento da indústria cerâmica, de papel e de pasta mecânica e metal-mecânica. Porém, a pauta de exportação era

composta em torno de 70,0% de madeira. As novas mercadorias produzidas em Santa Catarina (azulejos, papel, peças e equipamentos) eram destinadas basicamente para o mercado interno, que estava rapidamente se integrando e urbanizando (GOULARTI FILHO, 2002). Os quatro portos catarinenses atendiam às suas respectivas *hinterland*: São Francisco do Sul buscava a consolidação especializando-se em granéis sólidos e líquidos; Laguna, após deixar de ser o porto carvoeiro nos anos 1940, tentava se recuperar da crise apostando na produção pesqueira, algo que se confirmou nos anos após 1970; Imbituba definia-se como porto carvoeiro; e Itajaí, porto madeireiro.

No final dos anos 1960, o ritmo da extração de madeira começou a apresentar uma queda, revertendo a longa tendência de crescimento desde o início do século. Em 1970, a madeira representou 61,6% das exportações catarinenses; em 1972, caiu para 45,8%; em 1974, para 26,5%, e em 1976 para 4,5%. Ou seja, em apenas seis anos, as exportações de madeira caíram 92,7%. No entanto, ao mesmo tempo em que caíam as exportações de madeira, Santa Catarina começava a exportar motores elétricos e alimentos congelados. No final dos anos 1970, o porto de Itajaí já estava adaptado às novas demandas: azulejos, motores e alimentos congelados (GOULARTI FILHO, 2002).

A queda exponencial das exportações de madeira, que gerou uma alta capacidade ociosa no porto de Itajaí, coincidiu com a criação de vários incentivos e subsídios para a pesca gerenciados pela Superintendência para o Desenvolvimento da Pesca (Sudepe). A pesca artesanal em Itajaí passou por uma rápida transformação com a expansão da indústria pesqueira e o aumento de barcos mais equipados. O pequeno terminal pesqueiro foi ampliado, e, na época, como saída para a crise da madeira, pensava-se em transformar o porto de Itajaí num porto pesqueiro. Mas a ampliação das exportações catarinenses trouxe um novo fôlego para o porto e a cidade de Itajaí.

Quando o DNPVN foi extinto, em 1975, a Portobrás (Empresa de Portos do Brasil, sucessora da DNPVN) passou a administrar diretamente o porto de Itajaí, criando a Administração do Porto de Itajaí (API), que assumiu todas as funções da JAPI.

O porto de Itajaí não foi incluído no Plano de Reparcelamento e Ampliação dos Portos Organizados de 1947, no Plano de Reparcelamento Nacional de Portos e Navegação de 1952-1955 e no Plano Portuário Nacional de 1960-1962. Somente no Plano Portuário Nacional 1963-1966 Itajaí foi incluído no item “Expansão e Melhoramento”. Itajaí também foi incluído no Plano Diretor Portuário do Brasil de 1974 e no Plano de Desenvolvimento Portuário de 1986. Dentro do Plano Diretor Portuário do Brasil e do Programa Decenal de Reparcelamento e Expansão dos Portos para o período de 1975 a 1984, para o porto de Itajaí estava previsto um orçamento de 9 milhões de cruzeiros para serem aplicados em “[...] obras gerais de recuperação incluindo novo armazém para carga geral e aquisição de equipamentos” (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1974, p. 133). Estas obras eram para atender às novas demandas, e em 1977 foi entregue o armazém três e recuperado/reformado o frigorífico (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1986).

No Plano Diretor reelaborado em 1979, a partir do Plano de 1974, as conclusões não foram muito animadoras para Itajaí. O Plano recomendava que não deveria ser feita nenhuma expansão física sem antes esgotar todo o potencial do porto e concluía que este o potencial era extremamente limitado, e predominaria a movimentação de carga geral.

O potencial de desenvolvimento do porto é extremamente limitado pelas condições hidráulico-sedimentológicas do trecho de interesse, próximo da foz do rio Itajaí-Açu, as quais impedem atualmente, o acesso de embarcações com calado superior a 7 m. Dadas as limitações de calado, a ausência de acesso ferroviário e a grande proximidade do porto de São Francisco do Sul, o porto de Itajaí deverá manter ao longo do tempo um composição de tipos de carga semelhante àquela verificada até o presente, com a predominância da movimentação de carga geral. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1979, p. 52-53)

Se houvesse a intenção de continuar se especializando em carga geral, a recomendação do Plano era que fosse recuperada a estrutura do cais, que estava em estado muito precário, e também deveria ser aprofundado o acesso para embarcações de maior calado. Com relação à movimentação de contêineres, que estava apenas começando, a previsão era que no futuro o porto de Itajaí poderia tornar-se um porto alimentador-receptor de Santos. As recomendações também não foram animadoras e colocavam Itajaí numa posição inferior a São Francisco do Sul, e sua *hinterland* limitada apenas ao Vale do Itajaí.

[...] a decisão final quanto à viabilidade econômica da execução dessas obras terá de se basear na importância do porto para o seu pequeno *hinterland* direto atual (Vale do Itajaí), principalmente diante da alternativa representada por São Francisco do Sul. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1979, p. 79)

O Plano de Desenvolvimento Portuário de 1986 reforçou a posição de Itajaí como apenas um porto regional que participava do “[...] esforço de exportação da região, embarcando mercadorias para o exterior do país e por outro lado introduz na região produtos nacionais” destinados às indústrias locais (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1986, p. 1). Os fatores limitantes do nível de serviços eram basicamente operacionais, destacando a dragagem junto cais e a bacia de evolução. Outras deficiências eram:

[...] a falta de equipamentos especializados e pátios específicos para a movimentação e estocagem de contêineres, a ocorrência de espera, dificultando a atracação imediata, decorrente da falta de cais acostável, o sistema elétrico não adequado às operações do porto e a falta de guindastes com a capacidade para 10t a serem utilizados na descarga de granéis. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1986, p. 18)

A previsão mais otimista, talvez, fosse o aumento acentuado de navios *full-container* a partir de 1984.

Cumprindo as recomendações do Plano Diretor de 1979, em 1981, se iniciaram as obras de “[...] recomposição de peças e reforço da infra-estrutura de sustentação da plataforma, através de uma cortina de estacas pranchas” (PORTOBRÁS NOTÍCIAS, 1983a, p. 12). Um ano após a inauguração das novas obras, o Vale do Itajaí foi assolado por duas grandes cheias, a de 1983 e a 1984. O porto de Itajaí também foi duramente castigado com o desmoronamento de 350 metros de cais acostável, danificando três berços. Em seguida à catástrofe, a Portobrás providenciou a contratação da Cobrasil, para execução das obras de recuperação (PORTOBRÁS NOTÍCIAS, 1983b, p. 12). O cronograma das obras foi prejudicado devido a falta de recursos, uma vez que as obras eram todas financiadas pela Portobrás, que nos anos 1980 estava se descapitalizando. Somente em 1989, finalmente foram entregues as obras de recuperação, juntamente com algumas melhorias como a construção do berço cinco e a ampliação do pátio.

c) Novos rumos na gestão

Em janeiro de 1990, a Administração do Porto de Itajaí elaborou um estudo para a Portobrás sugerindo a construção de um outro porto na cidade instalado no Saco da Fazenda. Seria construído um cais acostável de 740 metros com capacidade para receber até cinco navios. Um dos objetivos era levar o porto para mais próximo do mar:

Transferir parte das operações portuárias para região mais próxima do mar, além de eliminar o estrangulamento da área portuária pelo envolvimento decorrente do crescimento urbano local ofereceria oportunidade de emprego de equipamentos especializados com características capazes de atender à demanda de mercadorias com tipologias específicas. (PORTOBRÁS, 1990, p. 12)

Segundo o Plano de Modernização, a abertura do ingresso de água no Saco da Fazenda contribuiria para a renovação e oxigenação, aumentando a salinidade da água. Contudo, com a extinção da Portobrás em março de 1990, o Plano foi abandonado.

Na verdade, a extinção da Portobrás abriu uma nova crise no porto de Itajaí. Como todo o sistema portuário nacional, o fim da Portobrás criou um verdadeiro caos no sistema. Os portos ficaram ligados ao Departamento Nacional de Portos e Hidrovias, que não tinha recursos e atribuições definidas. Em Santa Catarina, além de Itajaí, o porto de Laguna também era administrado pela Portobrás. A solução temporária e paliativa para ambos veio em dezembro de 1990, com a transferência da administração para a Companhia Docas de São Paulo (Codesp), algo muito estranho para as comunidades de Itajaí e Laguna. A Codesp administraria os portos num período transitório, no máximo por um ano, até a privatização. Porém, esta situação se arrastou por cinco anos. Com a Lei 8.630, as chances de privatizar o porto de Itajaí eram maiores. Na época, a administração municipal, os empresários locais e os trabalhadores do porto de Itajaí exigiam uma solução definitiva para o porto, pois estava ficando insustentável para o terminal, para a cidade e para o Estado a forma como a Codesp estava administrando o porto (ADMINISTRAÇÃO HIDROVIÁRIA DOCAS CATARINENSE, 1997, p. 3). O crescimento constante no volume de carga exigia novos investimentos em equipamentos e ampliação do pátio, e a Codesp voltava-se mais para os portos paulistas.

[...] [a Codesp] ignorou o porto que, por anos, nenhum investimento recebeu. O excesso de instrumento de formalização e conseqüente morosidade na tomada de decisão por parte da doca paulista imprimiram um ritmo lento às atividades administrativas. Linhas regulares abandonaram o porto, e ele, lentamente, foi esvaziando. (HOFFMANN; SILVA, 2001, p. 72)

Finalmente, a resposta veio com a transferência da concessão para a prefeitura municipal em junho de 1995, modelo inspirado na administração do porto de Rotterdam.

Neste momento, a comunidade portuária, capitaneada pelo poder municipal de Itajaí, uniu-se para com único objetivo trazer para Santa Catarina, para a Prefeitura de Itajaí a responsabilidade pelo desenvolvimento do porto. (ADMINISTRAÇÃO HIDROVIÁRIA DOCAS CATARINENSE, 1997, p. 3)

Para assumir a concessão, foi criada no dia 16 de junho de 1995 pela Prefeitura Municipal de Itajaí (LEI MUNICIPAL 2.970/1995) a Administração Hidroviária Docas Catarinense (ADHOC), que passou a ser responsável pela administração do porto de Itajaí. No dia 1º de dezembro de 1997, pelo Convênio de Delegação assinado entre a ADHOC e o Ministério dos Transportes, a ADHOC recebeu a concessão de exploração do porto pelo prazo de 25 anos. E recentemente, em junho de 2000, a Prefeitura Municipal de Itajaí, transformou a ADHOC em autarquia municipal, com a denominação de Superintendência do Porto de Itajaí (LEI MUNICIPAL 3.513/2000). <http://www.leismunicipais.com.br/sc/itajai/>

Com os adventos da nova administração, as tomadas de decisões foram descentralizadas, iniciando-se uma série de mudanças estruturais para ampliar e agilizar os serviços. Uma das mais importante, foi o arrendamento de 25 anos para a empresa Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí S.A. (Teconvi) do berço 1, de 250 metros e de três áreas para

a carga e descarga de contêineres. Também está prevista a construção de mais um berço de 250 metros com 12 metros de profundidade (REVISTA PORTUÁRIA, 2003, p. 6). A empresa já está em operação, e quando suas obras estiverem totalmente concluídas, basicamente 50,0% da área do porto do Itajaí vai ser controlada pela Teconvi e movimentará 80,0% da carga containerizada (REVISTA PORTUÁRIA, 2003, p. 9). O porto não foi privatizado por completo, porém metade da sua área foi arrendada para uso exclusivo de uma única empresa, e a ADHOC não terá gerência sobre a Teconvi, nem sobre a área portuária arrendada.

Outro investimento importante no porto foi da Seara Alimentos com o terminal da Braskarne, que movimenta 240 mil toneladas de alimentos congelados por ano. Itajaí também dispõe de uma Estação Aduaneira de Interior (EADI), a Multilog, do Grupo Portobello, que opera com os regimes aduaneiros e movimenta carga junto ao porto de Itajaí e ao aeroporto de Navegantes. Atualmente, a estrutura do porto é a seguinte:

- a) cais acostável de 740 metros com 8 metros de profundidade;
- b) três armazéns de carga geral, totalizando 15.800 m²;
- c) um armazém frigorífico com 1.180 m²;
- d) um pátio para contêineres, a céu aberto, com 37.900 m².

Quadro 1: Características do porto de Itajaí 2004.

Cais	Descrição
Berço 1	Arrendamento Teconvi S.A.
Berço 2	Tem atracação de navios de carga geral/ <i>reefer</i> , de acordo com disponibilidade de espaço
Berço 3	Preferência de atracação é para os navios com carga geral para armadores com serviço regular (<i>liner</i>).
Berço 4	Prioritário para navios Full-containers/Teconvi S.A. ou navios Full-containers Roll-on / Roll-off ou dotados de ponte rolante operados pelos demais operadores portuários, quando não estiver sendo utilizado pelo Teconvi S.A.

Fonte: Porto de Itajaí.

Dois fatores vêm contribuindo para o crescimento acelerado do porto nos últimos dez anos: a) o aumento do comércio externo brasileiro, que está incentivando a ampliação de vários portos; e b) a eficiência da administração pública municipal. O porto e a cidade já passaram por vários momentos de crise, como a queda nas exportações de madeira, o fim dos incentivos para a pesca, o desmonte nacional da indústria naval, os desastres causados pelas cheias do Rio Itajaí-Açu e o fim da Portobrás. Hoje, a cidade vive um virtuoso período de crescimento pautado basicamente em dois pilares: a expansão do porto e a ampliação da pesca industrial. O ressurgimento da indústria naval nacional é a nova promessa para a cidade e, talvez, se torne o terceiro pilar do crescimento econômico de Itajaí. Todos os três setores estão ligados às atividades marítimas, formando uma especialização regional. Para reduzir a dependência destes setores, a saída seria a diversificação da base produtiva com a integração econômica das indústrias locais no mercado nacional. A diversificação poderia vir pela indústria do vestuário e pela indústria metal-mecânica. A indústria do vestuário viria pela proximidade com Brusque, e a metal-mecânica, como um desdobramento da indústria naval.

III - Ferrovia, navegação e rodovia

A primeira ligação entre o Vale de Itajaí e o porto foram o próprio Rio Itajaí-Açu e seus afluentes. A navegação de pequenas embarcações era o transporte mais utilizados na comunicação entre Blumenau, Brusque e outros núcleos coloniais com Itajaí. A bacia hidrográfica do Rio Itajaí-Açu é a maior de Santa Catarina com uma extensão de 15.500 km², destacando-se os afluentes Itajaí-Oeste, Itajaí-Sul, Itajaí-Norte (ou Hercílio) e Itajaí-Mirim. Escrevendo sobre a história da colônia de Brusque no período imperial, Oswaldo Cabral (1958, p. 8-9) fez o seguinte comentário sobre o Rio Itajaí-Mirim:

Por longo tempo, a única via de comunicação do núcleo [Brusque] que iniciava sua vida com o resto do mundo, a única estrada, aberta pela natureza, para o contato com o centro, representado pela Vila do Santíssimo Sacramento do Itajaí.

Com o porto era o portal de entrada para as colônias, manter uma estreita relação com ele era condição necessária para a manutenção da própria colônia. Para agilizar a comunicação e aproximar Itajaí e Blumenau, em 1878 foi constituída a Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Itajaí-Blumenau, que regularmente saía de Blumenau, passava por Gaspar até chegar à cidade de Itajaí, num percurso de 72,3 km. Pelos paquetes (pequenos barcos a vapor) “Progresso” e “Blumenau” e nas barcas anexadas eram transportadas mercadorias.

Com os adventos da Primeira Guerra Mundial, a Companhia de Navegação, que era de propriedade alemã, foi incorporada pela Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC), pelo Decreto 13.539 de 9 de abril de 1919, sendo desativada no final dos anos 1940. A EFSC foi construída também por capital alemão, inaugurada em 1909, e inicialmente fazia a ligação Blumenau-Indaial, em seguida os trilhos foram para o Oeste chegando até Ibirama, mais tarde em Rio do Sul e por fim em Trombudo Central. Em 1918, pelo Decreto 12.907 de 6 de março, a ferrovia foi encampada pelo governo federal, e, em 1921 ela é transferida para o governo do Estado de Santa Catarina. O governo federal se comprometeu em financiar, e o governo estadual a construir a expansão da ferrovia até Itajaí. As obras se iniciaram em maio de 1926, mas foram paralisadas por várias vezes, sendo finalmente inaugurado o trecho leste Blumenau-Itajaí em 1954. Quatro anos após, a Estrada de Ferro Santa Catarina foi incorporada pela RFFSA, sendo completamente desativada em 1970.

Quando a ferrovia chegou a Itajaí a expectativa era que fosse feito todo transporte de madeira do Planalto Serrano, mas o Brasil já era o país rodoviário. O transporte da madeira, em larga medida, era feito por caminhões que desciam a atual SC-470/BR-470, que liga a BR-116 à BR-101.

Atualmente, o acesso ao porto de Itajaí é exclusivamente rodoviário, destacando-se a SC-470/BR-470, que chega até a BR-116 e se interliga com a BR-282, cortando todo o Oeste catarinense. E, principalmente, a BR-101, que corta todo litoral catarinense, ligando Porto Alegre, Florianópolis e Curitiba. Ao contrário do porto de São Francisco do Sul, que está integrado no sistema ferroviário do sul-brasileiro pela ALL (América Latina Logística), e do porto de Imbituba, que ainda mantém os trilhos da ferrovia do carvão da FTC (Ferrovia Teresa Cristina), o porto de Itajaí tem acesso apenas rodoviário.

Atualmente, há dois projetos de implantação de ferrovias em Santa Catarina. O primeiro é a Ferrovia Transcaterinense que beneficiaria diretamente o porto de São Francisco do Sul, integrando-o ao Extremo-Oeste catarinense. E o segundo é a Ferrovia Litorânea, que integraria São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba numa extensão de 235 km, ou seja, a Litorânea integraria a Ferrovia Teresa Cristina com a ALL. O governo estadual ainda é o responsável pelos encaminhamentos necessários para a elaboração do projeto, mas a

concessão será dada à iniciativa privada (FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIA DE SANTA CATARINA, 2002).

Enquanto a integração do porto era apenas com o Vale do Itajaí, a pequena navegação fluvial e os rios cumpriam suas funções de via de comunicação entre o litoral e as colônias. A expansão da EFSC no sentido leste não se constituiu num corredor de transporte para o porto, pois logo em seguida foi desativada. A crise ferroviária brasileira somou-se à crise da madeira, tornando a EFSC ainda mais deficitária. O velho barco a vapor e a locomotiva foram suplantados pelos caminhões, e o rio e os trilhos, pela rodovia. Com a consolidação e a internacionalização da economia catarinense a *hinterland* do porto de Itajaí se ampliou, e, como não poderia ser muito diferente, as rodovias se constituíram como os únicos corredores de transporte.

IV - Movimento de carga

Podemos dividir a história da movimentação de cargas do porto de Itajaí em três períodos. O primeiro período abrangia todo o século XIX e o início do XX, quando o porto atendia às colônias do Vale do Itajaí. O segundo se estendeu até o início dos anos 1970, quando predominou a exportação de madeira, e Itajaí era considerado o maior porto madeireiro do Brasil. A terceira fase é a atual, em que predominam as exportações de carga geral, com destaque recente para as cargas containerizadas.

A partir de 1962, há uma queda nas exportações de cabotagem, que já anunciava a crise da madeira. A crise da madeira tem a ver com as restrições impostas pelo IBDF (Instituto Brasileiro de Defesa Florestal) no final dos anos 1960, proibindo o corte da araucária. Os incentivos ao reflorestamento com base no *pinus* foram destinados aos madeireiros do Planalto Norte, que exportavam pelo porto de São Francisco do Sul. A consolidação e a internacionalização da indústria catarinense com o fortalecimento dos grandes grupos empresariais do complexo agroindustrial de carne, papel e celulose, cerâmica, eletro-metal-mecânica e têxtil-vestuário, revitalizou o porto de Itajaí, transformando-o num porto de carga geral. Itajaí foi pioneiro no Estado a movimentar contêineres, em 1974. O Plano Diretor de 1979 fez a seguinte análise do movimento de contêineres em Itajaí:

Considerando a crescente tendência mundial ao uso de contêineres e a possibilidade de Itajaí tornar-se, no futuro, um porto alimentado-receptor de Santos para esse tipo de carga - o que seria vantajoso para ambos os portos - pode-se prever o incremento na movimentação de carga containerizada em Itajaí. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1979, p. 24)

Podemos considerar a metade da década de 1970 como o ponto de inflexão para o porto de Itajaí. O dilema era: ou tornava-se apenas um porto pesqueiro ou um porto regulador do porto de Santos. A dinâmica da economia catarinense fez de Itajaí um porto integrado com a cidade e com a economia estadual.

Santa Catarina tem uma economia especializada, diversificada e integrada, em que cada região é especializada num ramo industrial, porém, do ponto de vista microrregional, são estruturas diversificadas e integradas produtiva e comercialmente com o mercado local e nacional. Podemos concluir que Itajaí é especializada na atividade portuária e pesqueira (alimentos e embarcações) que criaram uma integração produtiva, formando uma rede de pequenas e médias empresas que fornecem peças e equipamentos para ambas as atividades.

As estruturas existentes na cidade consolidam ainda mais a especialização portuária de Itajaí. Além da Estação Aduaneira de Interior e do Teconvi, merece destaque também o Terminal Portuário de Itajaí (Teporti), um amplo loteamento nas margens do Rio Itajaí-Açu e próximo à BR-101 destinados à construção de armazéns de cargas.

V - Reflexões finais

Tomando como referência o ano de 1905, quando foram iniciadas as obras de melhoramento e observado o movimento da longa duração no porto de Itajaí no século XX, é possível identificar cinco períodos, destacando a evolução estrutural, a movimentação de carga e a administração:

a) 1905 a 1934 - Porto da colonização e definição do projeto: nesse momento, o porto de Itajaí ainda atendia basicamente às demandas das colônias do Vale do Itajaí e tinha uma estrita relação com a sua bacia hidrográfica. O projeto definitivo ainda estava sendo estudado, e as obras foram paralisadas por várias vezes. Em 1934, foi rescindido o contrato com a Cobrasil. Em âmbito estadual, o porto era um reflexo do padrão de crescimento da economia catarinense, que era baseado na pequena produção e no capital mercantil.

b) 1934 e 1966 - Especialização e lenta construção: Foi a fase da madeira e da aprovação dos vários orçamentos pelo governo federal. Em 1966, finalmente o porto de Itajaí foi declarado Porto Organizado, sendo criada a Junta Administrativa do Porto de Itajaí, vinculada à DNPRC. Nesse momento, o porto era o responsável pela exportação de boa parte da madeira catarinense.

c) 1966 a 1975 - Crise e transição: A crise da madeira também mergulhou o porto numa crise. Porém, novos desafios eram impostos ao porto, como: ser transformando num porto pesqueiro ou partir para uma nova especialização. Nesse momento, a economia catarinense já estava pautada num novo padrão de crescimento baseado no grande capital e no planejamento estadual (GOULARTI FILHO, 2002). Os novos rumos dados ao porto impuseram as transformações no porto de Itajaí, adaptando-o ao novo padrão de crescimento. Em 1975, a Portobrás assumiu o porto e criou a Administração do Porto de Itajaí.

d) 1975 a 1995 - Nova especialidade e instabilidade administrativa: ao longo do período, o porto de Itajaí foi definindo uma nova especialidade, baseada em carga geral containerizada. No entanto, enquanto eram definidos os novos rumos, o porto passou por instabilidade administrativa. De 1975 a 1990, ficou sob responsabilidade da Portobrás, de 1990 a 1995, a gestão foi transferida para a Codesp.

e) 1995 à atual – Municipalização e expansão acelerada: a partir de 1995, a Prefeitura Municipal de Itajaí assumiu a administração, criando a autarquia municipal AHDOC. Dada a ampliação do comércio externo brasileiro, o porto de Itajaí rapidamente se adaptou às novas exigências e integrou-se com a economia da Região Sul do Brasil.

O porto de Itajaí, que já foi o porto da colonização do Vale do Itajaí que atendia à pequena produção mercantil e que se transformou num porto de carga geral movimentando cargas containerizadas, está integrado com toda a economia catarinense.

V - Fontes e referências

a) Mensagens e relatórios

ADMINISTRAÇÃO HIDROVIÁRIA DOCAS CATARINENSE. **Porto de Itajaí.** Itajaí, 1997.

BRASIL. Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas Antonio Olyntho dos Santos em maio de 1896. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896.

_____. **Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1897.

_____. **Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904.

_____. **Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906.

_____. **Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907.

_____. **Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.

_____. **Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas. J. J. Seabra.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1911.

_____. **Relatório apresentado ao presidente da República do Estados Unidos do Brasil pelo ministro da Viação e Obras Públicas Augusto Tavares de Lyra no ano de 1917.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.

_____. **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 1922.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.

_____. **Relatório apresentado ao presidente da República Arthur da Silva Bernardes pelo ministro da Viação e Obras Públicas Francisco Sá no ano de 1922.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO. Relatório da comissão de estudo do porto de Itajaí e Rio Cachoeira. Rio de Janeiro, 1935 (Elaborado por Thiers de Lemo Fleming).

_____. **Inspeção à conserva do material nos porto de Itajaí e Laguna.** Rio de Janeiro, 1934 (Elaborado por F. B. Gallotti).

INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS HIDROVIÁRIAS. Evolução histórico-morfológica do estuário do Rio Itajaí-Açu e suas implicações no porto de Itajaí. Rio de Janeiro: Portobras, 1983.

_____. **Relatório dos levantamentos topo-hidrográficos na região do novo projeto do cais de Itajaí-SC.** Rio de Janeiro: Portobras, 1985.

INSPETORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. Relatório da viagem de inspeção aos portos de Santa Catarina. Rio de Janeiro, 1924 (Elaborado por Luiz José Le Cocq de Oliveira).

_____. **Sindicância nas obras do porto de Itajaí.** Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1932.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Relatório dos serviços prestados pela Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais no ano de 1920 apresentado ao ministro da Viação e Obras Públicas pelo inspetor Federal Lucas Bicalho. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.

_____. **Relatório dos serviços executados pela Inspetoria federal de Portos, Rio e Canais ao ministro da Viação e Obras Públicas Victor Konder pelo inspetor Federal Hidelbrando de Araújo Góes no ano de 1927.** Rio de Janeiro: Tipografia Jornal do Comércio, 1928, 1ª parte.

_____. **Relatório dos serviços executados pela Inspetoria federal de Portos, Rio e Canais ao ministro da Viação e Obras Públicas Victor Konder pelo inspetor Federal Hidelbrando de Araújo Góes no ano de 1927.** Rio de Janeiro: Tipografia Jornal do Comercio, 1928, 2ª parte.

_____. **Relatório dos serviços executados pela Inspetoria federal de Portos, Rio e Canais ao ministro da Viação e Obras Públicas Victor Konder pelo inspetor Federal Hidelbrando de Araújo Góes no ano de 1928.** Rio de Janeiro: Tipografia Jornal do Comercio, 1932.

_____. **Relatório dos serviços executados durante o ano de 1935 apresentado ao ministro da Viação e Obras Públicas João Marques dos Reis pelo diretor Frederico Cezar Burlamaqui.** Rio de Janeiro: Oficina dos Correios e Telégrafos, 1936.

_____. **Relatório dos serviços executados durante o ano de 1936 apresentado ao ministro da Viação e Obras Públicas João de Marques dos Reis pelo diretor Frederico Cezar Burlamaqui.** Rio de Janeiro: Oficina dos Correios e Telégrafos, 1937.

_____. **Relatório dos serviços executados em 1938 apresentado ao ministro da Viação e Obras Públicas João de Mendonça Lima pelo diretor Frederico Cezar Burlamaqui.** Rio de Janeiro: Gráfica do DNPN, 1939.

_____. **Relatório dos serviços executados em 1949 apresentado ao ministro da Viação e Obras Públicas pelo diretor geral Clovis Macedo Cortes.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1954.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano Diretor Portuário do Brasil e Programa Decenal de Reaparelhamento e Expansão dos Portos 1975 a 1984.** Brasília: Portobrás, 1974.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano de Desenvolvimento Portuário:** Porto de Itajaí. Brasília: Portobrás, v. A, 1986.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano Diretor Portuário do Brasil:** Porto de Itajaí. Brasília: Portobrás, 1979.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano de Desenvolvimento Portuário:** Porto de Itajaí. Brasília: Portobrás, v. C, 1986.

PORTOBRÁS. **Plano de Modernização Porto de Itajaí.** Itajaí: Administração do Porto de Itajaí, 1990.

SANTA CATARINA. **Mensagem apresentada ao Congresso Representativo do Estado de Santa Catarina pelo Governador Vidal José de Oliveira Ramos.** Florianópolis: Tipografia do Dia, 1913.

b) Decretos

BRASIL. **Decreto nº 12.907 de 6 de março de 1918.** Disponível em <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de out. 2004.

_____. **Decreto nº 13.539 de 9 de abril de 1919.** Disponível em <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de out. de 2004.

_____. **Decreto nº 17.344 de 9 de junho de 1926.** Disponível em: <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de out. de 2004.

_____. **Decreto nº 18.243 de 11 de maio de 1928.** Disponível em: <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de out. de 2004.

_____. **Decreto nº 24.414 de 19 de junho de 1934.** Disponível em: <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de out. de 2004.

_____. **Decreto nº 2.665 de 13 de maio de 1938.** Disponível em: <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de out. de 2004.

_____. **Decreto nº 7.881 de 18 de setembro de 1941.** Disponível em: <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de out. de 2004.

_____. **Decreto nº 13.558 de 30 de setembro de 1943.** Disponível em: <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de out. de 2004.

_____. **Decreto 21.215 de 29 de maio de 1946.** Disponível em: <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de out. de 2004.

_____. **Decreto nº 23.121 de 28 de maio de 1947.** Disponível em: <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de out. de 2004.

_____. **Decreto 24.536 de 19 de fevereiro de 1948.** Disponível em: <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de out. de 2004.

_____. **Decreto nº 26.112 de 30 de dezembro de 1948.** Disponível em: <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de out. de 2004.

_____. **Decreto nº 26.389 de 23 de fevereiro de 1949.** Disponível em: <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de out. de 2004.

_____. **Decreto nº 28.468 de 5 de agosto de 1950.** Disponível em: <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de ago. de 2004.

_____. **Decreto nº 20.396 de 14 de janeiro de 1954.** Disponível em: <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de out. de 2004.

_____. **Decreto nº 49.758 de 31 de dezembro de 1960.** Disponível em <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de out. de 2004.

_____. **Decreto nº 58.780 de 28 de junho de 1966.** Disponível em: <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de ago. de 2004.

_____. **Lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993.** Disponível em <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em 10 de ago. de 2004.

ITAJAÍ. **Lei nº 2.970 de 16 de junho de 1995.** Disponível em: <http://www.leismunicipapis.com.br/sc/itajai>. Acesso em 10 de ago. de 2004.

_____. **Lei nº 3.513 de 6 de junho de 2000.** Disponível em: <http://www.leismunicipapis.com.br/sc/itajai>. Acesso em 10 de ago. de 2004.

c) Jornais e revistas

BOA INFRA-ESTRUTURA GARANTE CRESCIMENTO DO PORTO. **Revista Portuária**. Itajaí, ano IV, n. 40, 2003.

TECONVI SUPERA EXPECTATIVA E AMPLIA ÁREA DE OPERAÇÃO. **Revista Portuária**. Itajaí, ano IV, n. 42, 2003.

SEVERO ENTRE OBRAS DO PORTO DE ITAJAÍ. **Portobrás Notícias**. Brasília, nº 31, jun/1983.

Cr\$ 1,9 BI PARA ITAJAÍ VOLTAR A PLENA CARGA. **Portobrás Notícias**. Brasília, nº 35, out/1983

d) Livros, dissertações e outros

AVÉ-LALLEMANT, Robert. **Viagens pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo (1858)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da USP, 1980.

BRITO, Paulo Jozé Miguel. **Memória política sobre a capitania de Santa Catharina**. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1829.

CABRAL, Oswaldo R. **Brusque**: subsídios para a história de uma colônia nos tempos do Império. Brusque: Sociedade Amigos de Brusque, 1958

COBRASIL. **Sindicância efetuada nas obras do porto de Itajaí apresentada a Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais**. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1931.

COELHO, Manuel Joaquim de Almeida. **Memória histórica da província de Santa Catharina**. Desterro: Imprensa Desterrens de J. J. Lopes, 1856.

D'AVILA, Edson. **Pequena história de Itajaí**. Itajaí: Fundação Genésio Miranda Lins, 1982.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

HOFFMANN, Valmir Emil; SILVA, Silmara Nascimento da. **Porto de Itajaí**: impacto da abertura de mercado e conseqüente municipalização. Itajaí: Editora da Univali, 2001.

LENZI, Rogério Marcos (Org.). **Itajaí outras histórias**. Itajaí: Prefeitura Municipal/Secretaria de Educação; Fundação Genésio Miranda Lins, 2002, p. 37-38.

LISBOA, Alfredo. **Portos do Brasil**. Rio de Janeiro: O Norte, 1922.

MOREIRA, Sônia Miriam Teixeira. **Porto de Itajaí**: da gênese aos dias atuais. Florianópolis: CFH/UFSC, 1995, p. 64 (Dissertação de mestrado).

Construção e modernização do Porto de São Francisco do Sul

Alcides Goularti Filho

Resumo: O objetivo deste artigo é discutir a construção, os projetos de reaparelhamento e a modernização do Porto de São Francisco do Sul (SC) de 1908 a 2004. O texto está dividido em três partes. A primeira apresenta uma evolução e análise da trajetória da construção do porto destacando as tentativas frustradas, a lenta construção, a constituição do porto organizado e as mudanças recentes. Em seguida, é apresentada uma análise da evolução da movimentação de cargas. E por fim, é feita uma reflexão final apresentando uma possível periodização da trajetória do porto.

Palavras-chaves: Porto de São Francisco do Sul – aparelhamento – modernização

Abstract: The objective of this article is to argue the construction, equipment and the projects of modernization of the Port of São Francisco do Sul (SC) 1908-2004. The text is divided in three parts. Firstly presents an evolution and analysis of the trajectory of the construction of the port detaching the frustrated attempts, the slow construction, the recent constitution of the organized port and changes. Second place, is presented an analysis of the evolution of the load movement. And finally, is made a final reflection presenting a period possible of the trajectory of the port.

Word-keys: Port of San Francisco of the South - equipment - modernization

I – Introdução: A cidade de São Francisco do Sul, no litoral norte de Santa Catarina, que fica nas margens da Baía da Babitonga, foi fundada em 1658. 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.

Em 1955, foi inaugurado oficialmente o porto e constituída a autarquia estadual Administração do Porto de São Francisco do Sul (APSFS). Antes da entrada em operação do atual porto, 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.

O porto de São Francisco do Sul em Santa Catarina sempre foi considerado o melhor porto natural do Sul do Brasil. Há vários relatos de naturalistas, viajantes e engenheiros que descreveram as boas condições de navegação na Baía da Babitonga e de ancoragem no porto.

O “belo porto natural” de São Francisco do século XVIII e do XIX foi sendo tomado pelos trapiches no final do século XIX e início do XX, e os trapiches foram substituídos pelo porto organizado em meados do século XX.

II - Construção, melhoramentos e planos de expansão: Inicialmente o porto estava ligado apenas à pequena cidade de São Francisco e suas instalações atendiam as demandas locais. 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.

a) As tentativas frutadas e as concessões: O primeiro estudo realizado no século XX para a construção do porto de São Francisco do Sul 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 tráfegar 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 Saguacu 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.

Até 1930, podemos dividir a economia brasileira em complexos regionais agro-exportadores: café em São Paulo, cacau na Bahia, açúcar no Nordeste, algodão no Maranhão, borracha na Amazônia, couro no Rio Grande do Sul e erva-mate e madeira no Paraná e em Santa Catarina. Eram produtos primários destinados ao mercado externo, cada qual sendo escoada por ferrovias e portos. A erva mate e a madeira eram exportadas pelos portos de Antonina, Paranaguá e São Francisco do Sul. O aumento nas exportações destes dois produtos sem as devidas melhorias nos respectivos portos gerou 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, que também eram feitas pelo porto de Itajaí, 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. 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 (GOULARTI FILHO, 2002).

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. Em maio de 1919, o jornal “A Razão”, da cidade de São Francisco do Sul, veiculou a seguinte nota:

Santa Catarina e seu governo não fazem questão de construir esse porto, mas exigem sua inadiável construção. Podendo realizá-lo, se o governo federal não preferir fazê-lo (A RAZÃO, 1919).

Neste mesmo ano, com base nas concessões feitas aos Estados do Paraná, Maranhão e Pernambuco, o governo catarinense encaminhou em 17 de fevereiro de 1919 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.

Fez-se uma triangulação, foram levantados 56 quilômetros de costa e a planta hidrográfica. Por esta planta se verifica que, no canal do norte, a parte de menor profundidade tem pouco mais de 7 metros e isso em pequena extensão, até alcançar as curvas de 8 metros (BRASIL, 1922, p. 266).

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. As obras do projeto eram as seguintes:

- a) dragagem de um canal de acesso ao porto, com 100 metros de largura e fundo mínimo de nove metros em águas mínimas;
- b) construção de cais acostável com 334,5 metros, servindo a embarcações de 8 metros de calado;
- c) construção de dois armazéns com área total de 6.000 metros quadrados, na faixa do cais aparelhados com guindastes rolantes;
- d) assentamento na faixa do cais de duas linhas férreas de 1 metro de bitola, com o respectivo material rolante;
- e) assentamento de uma linha férrea de 4,5 metros de bitola para os guindastes de cais e fornecimento desses guindastes;
- f) ligação das linhas do cais com as linhas da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande;
- g) construção da avenida externa do cais com 30 metros de largura, calçada e macadam alcatroado; e,
- h) instalações de água potável, esgoto de água pluvial, luz e força (DECRETO 15.203/1921).

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). E como o prazo para começá-las foi “várias vezes dilatado, a requerimento do concessionário”, finalmente, em 20 de junho de 1927 (BRASIL, 1928, p. 176). Numa solenidade oficial, foi assentada a primeira pedra da obra do porto por Deodoro

de Carvalho e Arnaldo do S. Thiago (A RAZÃO, 1927). Na oportunidade o governador Adolpho Konder fez a seguinte fala:

Preocupação das mais fortes (...) meu governo, tudo fiz no sentido de dar começo às obras de melhoramento desse importante porto catarinense. (...). Dispondo embora de escassos recursos e malgrado as dificuldades que, durante algum tempo agravarão ainda o erário estatal, (...), não pouparei esforços (...), para que, dentro do prazo prefixado do contrato, tenhamos levado a termo a construção ora iniciada. Temos portos demais, nenhum, porém em condições de aparelhamento. (ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DE SANTA CATARINA, 2004, p. 121)

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). Entre 1927, quando foi assentada a pedra fundamental, e 1930, quando as obras pararam, o ritmo da construção foi muito lento (ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DE SANTA CATARINA, 2004, p. 128).

De acordo com o decreto de 1922, a data prevista para a conclusão das obras era em 20 de junho de 1930, o que não foi cumprido. Em 1930, as obras da construção do porto 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, “prevendo apenas a execução de 150 metros de cais” e a “aquisição de terrenos, edifícios e armazéns incorporados ao Trapiche Hoepcke” (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, o mesmo ocorreu em Itajaí e Laguna. 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”. O pedido de rescisão foi aconselhado por uma sindicância realizada nas obras do porto e proposto pelo DNPN (Departamento Nacional de Portos e Navegação, sucessor do IFPRC)). O prejuízo ficou com o Estado, que foi obrigado a restituir à União os recursos não aplicados (DECRETO 24.292/1934).

Apesar da queda nas exportações da erva-mate, a madeira seguia uma trajetória de crescimento, portanto as obras no porto eram imprescindíveis. O governo estadual constantemente buscava junto à União mecanismos para viabilizar as obras do porto.

Durante a Primeira República predominavam 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. Em Santa Catarina, discutia-se a necessidade da construção de um porto em Massiambú e de melhoramentos nos portos de Florianópolis, Imbituba, Laguna e Itajaí. Neste período, Santa Catarina era o Estado com o maior número de portos marítimos no país. Nos anos de 1920, a política portuária conduzida pela Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais começava a mudar no sentido de criar uma hierarquia portuária centralizando a movimentação de cargas, e, conseqüentemente as obras em poucos portos. Esta política entrou em prática após 1930, neste sentido os portos

catarinenses não eram mais prioritários para o governo federal, dado o baixo volume de carga movimentada.

b) 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 um 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).

c) O porto organizado: 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 das exportações 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.

d) Petrobrás e COCAR: um novo fôlego: 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 uma 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 constantes 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 todas 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 36km 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 granéis 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 50km 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.

Em síntese, entende-se que o porto de São Francisco do Sul deverá cumprir uma função complementar e reguladora de Paranaguá e Rio Grande, com interessantes funções estratégicas na medida que sejam executados os

melhoramentos ferroviários. (EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES, 1975, p. 7)

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)

Em 1977, o governador Antônio Carlos Konder Reis fez o seguinte diagnóstico do porto:

O porto de São Francisco do Sul (...), foi encontrado em situação melancólica. Cais em mau estado e área de atracação assoreada, armazéns não cuidados, dando a impressão de ruínas, equipamentos mal tratados além de obsoletos, pessoal desmotivado, muros caindo. (SANTA CATARINA, 1977, p. 238)

A situação do porto estava tão precária, que a Portobrás (Empresa de Portos do Brasil, sucessora do DNPVN) 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 (Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes) e o DNPVN (Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, sucessor do DNPN) elaboraram o Plano Diretor Portuário do Brasil que apresentava o Programa Decenal de Reparelhamento e Expansão dos Portos para o período 1975-1984 e previa investimentos em 26 portos brasileiros. Para São Francisco do Sul a 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 20.000m², 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.

e) Estrangulamentos constantes e modernização: Em 1987, a Portobrás elaborou o Plano de Desenvolvimento Portuário envolvendo todos os portos brasileiros organizados. 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, talvez a obra mais importante tenha sido 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 graneis 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).

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 completamente 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 48.000m². 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.

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. GEIPOT: Brasília, 1994, p. 32. Dados fornecidos pela APSFS.

IV - 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 um maior integração do mercado interno. Após a

inauguração oficial do porto em 1955, houve uma queda no movimento geral de cargas. Entre 1955 e 1964 a média foi de 330.243 toneladas e no período 1965 a 1974 caiu para 178.616, ou seja, quase pela metade. 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.

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 granéis 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 181.613 toneladas em 1999, para 388.956 toneladas em 2004.

Por outro lado, o movimento de carga geral só se recuperou da crise dos nos anos de 1960, somente com a construção dos pátios para contêineres no início dos anos de 1980. Em 1980, foram movimentados nos portos 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.

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.

V - Reflexões finais: 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:

a) 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 (GOULARTI FILHO, 2002). O porto reforçava este padrão escoando a produção de erva-mate e a madeira.

b) 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.

c) 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.

d) 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.

e) 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 desestragular 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 (GOULARTI FILHO, 2002).

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.

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.

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).

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.

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

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.

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 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 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.alesc.sc.gov.br>. Acesso em 10 de out. 2004.

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

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

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

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

_____. **Lei nº 4.206 de 30 agosto de 1968.** Disponíveis em <http://www.alesc.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.

TEXTO PARA DISCUSSÃO

Nº 01/06 - CÁRIO, Sílvio A. Ferraz e ALMEIDA, Carla Cristina Rosa de. Indústria Automobilística Brasileira: Conjuntura Recente e Estratégias de Desenvolvimento.

Nº 02/06 - GOULARTI FILHO, Alcides. A Construção e a Modernização do Porto de Itajaí e Construção e modernização do Porto de São Francisco do Sul

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
Campus Universitário – Trindade
CEP 88.049-970 – Florianópolis - Santa Catarina
Tel.: (48) 3331.9458 – Fax (48) 3331.9776