

SISTEMA PORTUÁRIO CATARINENSE: A CONSTRUÇÃO DOS PORTOS DE SÃO FRANCISCO DO SUL, ITAJAÍ E IMBITUBA	2
INTRODUÇÃO	2
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	3
PORTO DE ITAJAÍ	7
PORTO DE IMBITUBA	12
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	16

SISTEMA PORTUÁRIO CATARINENSE: A CONSTRUÇÃO DOS PORTOS DE SÃO FRANCISCO DO SUL, ITAJAÍ E IMBITUBA

ALCIDES GOULARTI FILHO¹

INTRODUÇÃO

O surgimento dos portos em Santa Catarina tem a ver com a demarcação, a ocupação e o povoamento do território. A instalação dos trapiches para ancorar as embarcações era condição necessária para a manutenção dos principais núcleos populacionais que foram surgindo e se consolidando ao longo do litoral de Santa Catarina. Durante todo o século XIV e a primeira metade do século seguinte, há vários registros de embarcações que atracaram na costa catarinense, umas seguiam adiante, e outras desembarcavam expedições que seguiam para o interior. Mas, efetivamente, foi com a fundação das vilas de São Francisco do Sul em 1658, Nossa Senhora do Desterro em 1679 e de Santo Antônio dos Anjos da Laguna em 1682 que se iniciou um fluxo regular de embarcações, consolidando a importância dos três portos para demarcar o território no lado meridional da colônia. Para a Coroa, Laguna ficava numa posição estratégica, pois dali era que partiam as expedições que seguiam para o extremo sul com intuito de apreender gados e ocupar o território, e São Francisco do Sul mantinha relação comercial com Antonina e Paranaguá.

Durante todo o século XIX, os portos de Laguna, Desterro, Itajaí e São Francisco nunca tiveram expressão econômica nacional, sua importância era apenas local. Somente no final do século XIX é que os portos catarinenses passaram a ter um pouco mais de expressão econômica. Principalmente São Francisco, com a exportação da erva-mate. Durante os primeiros trinta anos da República, já estava esboçada a divisão econômica dos portos catarinense: Laguna e Imbituba exportando carvão; Florianópolis exportando farinha; Itajaí exportando derivados de suínos; e São Francisco do Sul exportando erva-mate e madeira. Mesmo assim, esses produtos não eram expressivos no conjunto da pauta de exportação brasileira, na qual, durante a Primeira República, se destacavam café, borracha, algodão, cacau e açúcar.

A disputa pela construção e pelo melhoramento de portos em Santa Catarina também era constante. No sul do Estado, Laguna e Imbituba disputaram por quase 50 anos o privilégio de ser o porto carvoeiro do País. Araranguá também reivindicava a construção de um porto, pois estava mais próximo das minas de carvão. Em Massiambu, também se cogitou a construção de um porto carvoeiro, com o prolongamento da

¹ Doutor em Economia pela Unicamp, professor do Curso de Economia da Unesc. Pesquisa financiada pelo CNPq e pela Fapesc.

ferrovia. Na ilha de Anhatomirim, o governo do Estado elaborou um projeto para construção de um porto como alternativa para Florianópolis.

Nos anos de 1950 e 1960, o porto de Itajaí consagrou-se como o porto madeireiro, o porto de Imbituba, como o porto carvoeiro, e os portos de Laguna, Florianópolis e de São Francisco do Sul passavam por momentos de crise sem uma especialização definida. Com o fortalecimento da grande indústria catarinense consolidando a indústria eletro-metal-mecânica em Joinville e Jaraguá do Sul, a indústria têxtil-vestuário em Blumenau e Brusque, o complexo agroindustrial de carne no Oeste, a indústria de papel e celulose no Planalto e a indústria de revestimentos cerâmicos em Criciúma, os portos catarinenses ganharam um novo vigor. Itajaí e São Francisco do Sul exportando os produtos manufaturados e a safra catarinense, Imbituba continuando como porto carvoeiro, e Laguna definindo-se como um porto pesqueiro. Atualmente, este cenário mudou apenas para o porto de Imbituba, que, com o desmonte parcial do complexo carbonífero, deixou de exportar o carvão.

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

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

O primeiro estudo realizado no século XX para a construção do porto de São Francisco foi elaborado em 1908 pelo engenheiro norte-americano H. C. Ripley, da *Brazil Railway Company*, a companhia que construiu o ramal ferroviário São Francisco-Porto União da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, de propriedade do Sindicato Facquhar². 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 Francisco³.

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. Em 1926, foi elaborado um novo projeto com um orçamento. Como já havia em São Francisco um trapiche da firma Carl Hoepcke desde 1903, a construção do porto despertou interesse de Carlos Hoepcke Júnior e Henrique Schloeman, que apresentaram ao governador Adolpho Konder em março de 1927 um estudo para iniciar as obras⁴. As dificuldades financeiras eram o “principal estorvo” para o Estado começar a execução das obras⁵. E como

² THIAGO, Arnaldo S. **São Francisco**: notícias estatístico-descritivo. Rio de Janeiro: IBGE, nº 19, 1941.

³ GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

⁴ PORTO de São Francisco do Sul. **A Razão**. São Francisco, 16 de março de 1927.

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, p. 99.

o prazo para o início foi “várias vezes dilatado, a requerimento do concessionário”⁶, finalmente, só veio em 20 de junho de 1927. Entre 1927, quando foi assentada a pedra fundamental, até 1930, quando as obras pararam, o ritmo da construção foi muito lento⁷.

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 contrato⁸. Apesar da queda nas exportações da erva-mate, a madeira seguia uma trajetória de crescimento, portanto, as obras no porto eram imprescindíveis.

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”⁹. 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. Em 1950, as obras paralisaram novamente, e foi aprovado um novo orçamento para a construção do terceiro e do quarto cais¹⁰.

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 4.000m²¹¹. Neste 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 e conservar as instalações e o canal de acesso, e a bacia de evolução¹².

Do período que vai do final dos anos 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 da crise foi a queda nas exportações da madeira, que fez reduzir o movimento no porto. Apesar das exportações de granel, neste período, o porto ainda não tinha definido a sua especialização, algo que foi se configurando somente nos anos 1970.

⁶ BRASIL. **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, p. 176.

⁷ DISCURSO do deputado Francisco Mascarenhas, se referindo às obras do porto de São Francisco do Sul e ao telegrama da bancada catarinense ao Senado da República no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 19 de agosto de 1953. In: ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DE SANTA CATARINA. **São Francisco do Sul manuscritos avulsos 1835-2000**. Florianópolis: Divisão de Documentação/Arquivo Permanente, 2004, p. 128.

⁸ No mês seguinte, foi rescindido o contrato com a Companhia de Mineração e Metalurgia do Brasil, que era a empresa responsável pela execução das obras de melhoramentos da barra e do porto de Itajaí.

⁹ DISCURSO do deputado Francisco Mascarenhas, p. 128

¹⁰ BRASIL. **Decreto nº 28.450 de 31 de julho de 1950**. Disponível em <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em 10 de out. 2004.

¹¹ Disponível em <http://www1.apsfs.sc.gov.br>

¹² 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.

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 portuária¹³. Portanto, o movimento financeiro no porto aumentou sem que houvesse esforço por parte do governo do Estado, reduzindo os constantes déficits¹⁴.

Porém, o porto ainda continuava sofrendo com a queda nas exportações da madeira e sem um horizonte definido. Quando o governo federal criou o Programa de Corredores de Exportação e elegeu as áreas prioritárias para investimentos em infra-estrutura, os portos catarinenses ficaram de fora. A soja, que estava em franca expansão, seria escoada pelos portos de Paranaguá e Rio Grande. Alias, o porto de Paranaguá, que fica apenas a 36 km e que estava se definindo como um grande porto graneleiro, sempre foi um “espectro que rondava” o porto de São Francisco do Sul. Dentro das estratégias macronacionais de hierarquia portuária do Ministério dos Transportes, e anteriormente do Ministério da Viação e Obras Públicas, 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.

A situação estava tão precária, que a Portobrás 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”¹⁵.

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. Para a construção do terminal, a Portobrás arrendou para a APSFS uma área de 20.000 m², 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 75 m e reforço de 150 m, e financiou a

¹³ PORTOBRÁS. **Terminal Marítimo de São Francisco do Sul/TERFRAN**. Rio de Janeiro: Serviço de Relações Públicas, janeiro/1978.

¹⁴ Com relação aos constantes déficits, durante toda década de 1980, a APSFS apresentou resultados negativos somente nos anos de 1982 e 1986. In: 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).

¹⁵ PORTOBRÁS. **Plano de Desenvolvimento Portuário: São Francisco do Sul e Itajaí**. Brasília, 1987, v. C, p. 30.

instalação dos equipamentos automáticos para cereais¹⁶. No ano seguinte, o porto começava a se preparar para a movimentação de contêiner com a construção de dois pátios destinados aos contêineres¹⁷.

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 não foram nada animadoras. Após a construção do terminal graneleiro e do prolongamento da cais, o porto não recebeu mais nenhum investimento estrutural nos anos 1980, foram feitos apenas reparos, talvez a obra mais importante foi a construção dos pátios para contêineres¹⁸. 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, como a criação de uma companhia docas, para garantir a performance desejada. Se fosse imediatamente construído mais um berço e se fossem feitas as reformas necessárias, a situação estaria amenizada até 1990.

Em 1998, com base na Lei 8.630/1993, foram retomadas as iniciativas para ampliar o cais e construir um terminal de carga para contêineres. A última ampliação de cais foi realizada em 1978, e em junho de 1999, finalmente, foram inaugurados mais 75 m do berço 101 e mais 75 m de correia transportadora. As obras foram realizadas pela APSFS em parceria 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 Cidasc¹⁹.

Tomando com referência o ano de 1908, quando foi feito o primeiro estudo para 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. Neste momento, na economia catarinense, o capital industrial estava se formando, e o padrão de crescimento eram a pequena produção e o capital mercantil²⁰. O porto reforçava este padrão escoando a produção de erva-mate e 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

¹⁶ Para a execução das obras, foi contratada a firma Christiani Nielson Engenheiros Construtores. In: SANTA CATARINA. **Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina pelo Governador Jorge Konder Bornhausen.** Florianópolis, 1979, p. 118.

¹⁷ SANTA CATARINA. **Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina pelo Governador Jorge Konder Bornhausen.** Florianópolis, 1980, p. 94.

¹⁸ Segundo as Mensagens do Governador Esperidião Amim de 1984 e 1985, para o porto de São Francisco do Sul foi criado apenas o Conselho Especial de Usuários do Porto. (1984, p. 125 e 1985 p. 112),

¹⁹ SÃO FRANCISCO inaugura mais obras para receber mais navios. **Informativo dos portos.** Itajaí, n. 13, junho de 1999.

²⁰ GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina.** Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

transporte de madeira. Nesta 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 decisivo 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 até hoje – Expansão e privatização – A abertura comercial e a reprimarização da pauta de exportação brasileira exigiram novas mudanças nos portos do País. Amparada pela Lei 8.630/1993, a privatização chegou a São Francisco do Sul com o Terminal Babitonga e o 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 que Santa Catarina vem passando desde 1990, quando o País mergulhou no neoliberalismo²¹.

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

PORTO DE ITAJAÍ

Em maio de 1895, a Comissão de Melhoramentos do Porto de Santa Catarina iniciou os estudos e as obras de melhoramentos do Rio Itajaí²². Em janeiro 1903, a Comissão baixou uma instrução para que fossem feitos melhoramentos no porto da capital e nas barras de Laguna, Palhoça e Itajaí. No Rio Itajaí, foram feitos levantamentos desde a foz até 5 quilômetros rio acima para observar as modificações ocorridas desde 1896, data do último levantamento.

²¹ Ibidem.

²² 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, 190-191. Disponível em: <http://www.wcr.l.uchicago.edu>. Acesso em 4 de out. 2004. BRASIL. **Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1897, p. 78-79. Disponível em: <http://www.wcr.l.uchicago.edu>. Acesso em 4 de out. 2004.

Finalmente, em 1905, foi elaborado um projeto para “restabelecer o franco acesso ao porto de Itajaí, para vapores de grande comprimento”²³. 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 areia²⁴.

Entre 1907 e 1916, as obras na barra e no porto executadas pela Comissão de Estudos e Obras do Porto de Santa Catarina, principalmente o molhe, o cais e a dragagem, seguiram um ritmo constante, ora mais acelerado, ora mais lento. Em 1917, novamente as obras pararam por falta de recursos. As obras ficaram paralisadas por quatro anos, ficando um prejuízo de equipamentos danificados como os guindastes, locomotivas e embarcações.

Com base nos estudos de Manuel da Silva Couto e Lothário Hehl²⁵, a Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais elaborou um novo projeto para o porto de Itajaí que foi aprovado pelo Decreto 17.344 de 9 de junho de 1926²⁶. No ano seguinte, o Ministério da Viação e Obras celebrou o contrato com a Companhia de Mineração e Metalurgia do Brasil (Cobrasil). A execução dos melhoramentos previstos teve um andamento satisfatório até outubro de 1930, quando as obras dos portos de Itajaí e Laguna foram paralisadas por motivos de irregularidades. Após a rescisão do contrato, em dezembro de 1934, foi assinado um Termo de Ajuste com a Cobrasil, que ficaria responsável pela obras dos portos de Itajaí e de Laguna sob o regime de tarefas²⁷.

No período de 1941 a 1950, foram promulgados sete decretos aprovando novos orçamentos e obras complementares. Finalmente, em 1956 foram concluídos mais 200 metros de cais acostáveis e o frigorífico destinado aos pescados. E em 1964, foi construída a central dos geradores do frigorífico. O porto de Itajaí foi declarado porto organizado somente em 1966, com o Decreto 58.780 de 28 de junho, que criou junto ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN) a Junta Administrativa do Porto de Itajaí (JAPI).

No momento em que foi declarado porto organizado, o porto de Itajaí tinha 700 metros de cais acostável e se preparava 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 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

²³ BRASIL. **Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907, p. 771. Disponível em: <http://www.rl.uchicago.edu>. Acesso em 4 de out. 2004.

²⁴ Ibidem, p. 772-773. Disponível em: <http://www.rl.uchicago.edu>. Acesso em 4 de out. 2004.

²⁵ INSPETORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. **O porto de Itajaí**. Rio de Janeiro, 1936. (Relatório apresentado por Thiers de Lemos Fleming)

²⁶ BRASIL. **Decreto nº 17.344 de 9 de junho de 1926**. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em: 10 de out. 2004.

²⁷ MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Relatório dos serviços executados pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação 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, p. 138-140.

consagrou com o maior porto madeireiro do País. A madeira extraída, principalmente do Planalto Serrano, descia de caminhão pela SC-470/BR-470 e era escoada por Itajaí.

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 de 1970, o porto de Itajaí já estava adaptado às novas demandas: azulejos, motores e alimentos congelados²⁸.

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 potencial do porto e concluía que este potencial era extremamente limitado, e predominaria a movimentação de carga geral.²⁹

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 precário, e aprofundado o acesso de embarcações de maior calado. Com relação à movimentação de contêiner, que estava apenas começando, a previsão era que no futuro o porto de Itajaí poderia se tornar um “porto alimentador-receptor de Santos”³⁰. 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 Itajaí³¹.

O Plano de Desenvolvimento Portuário de 1986 reforçou a posição de Itajaí com 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 locais³². Os fatores limitantes do nível de serviços eram basicamente operacionais, destacando a dragagem junto ao cais e a bacia de evolução³³.

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

²⁸ Ibidem.

²⁹ MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano Diretor Portuário do Brasil**: Porto de Itajaí. Brasília: Portobrás, 1979, p. 52-53.

³⁰ Ibidem, p. 24.

³¹ Ibidem, p. 79.

³² MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano de Desenvolvimento Portuário**: Porto de Itajaí. Brasília: Portobrás, v. C, 1986, p. 1

³³ Ibidem, p. 18.

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 dos portos. 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 porto³⁴. O crescimento constante no volume de carga exigia novos investimentos em equipamentos, ampliação do pátio, e a Codesp voltava-se mais para os portos paulistas³⁵.

Finalmente, a resposta veio com a transferência da concessão para a prefeitura municipal em junho de 1995, modelo inspirado na administração do porto de Roterdã³⁶. Com o advento da nova administração, as tomadas de decisões foram descentralizadas, iniciando uma série de mudanças estruturais para ampliar e agilizar os serviços. A mais importante, sem dúvidas, foi o arrendamento de 25 anos para a empresa Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí S.A. (Teconvi)³⁷. O porto não foi privatizado, mas metade foi arrendada para uso exclusivo de uma única empresa. Não restam dúvidas que 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.

Com relação à movimentação de carga, podemos dividir 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.

Podemos considerar o meado 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 moderno 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

³⁴ ADMINISTRAÇÃO HIDROVIÁRIA DOCAS CATARINENSE. **Porto de Itajaí**. Itajaí, 1997, p. 3.

³⁵ HOFFMANN, Valmir Emil; SILVA, Silmara Nascimento da. **Porto de Itajaí: impacto da abertura de mercado e conseqüente municipalização**. Itajaí: Editora da UNIVALI, 2001, p. 72.

³⁶ ADMINISTRAÇÃO HIDROVIÁRIA DOCAS CATARINENSE. **Porto de Itajaí**. Itajaí, 1997, p. 3.

³⁷ TENCOVI SUPERA EXPECTATIVA E AMPLIA ÁREA DE OPERAÇÃO. **Revista Portuária**. Itajaí, ano IV, n. 42, 2003, p. 9

especializado 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.

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 quatro períodos, destacando a evolução estrutural, a movimentação de carga e a administração.

a) 1905 a 1934 – Porto da colonização e definição projeto – Neste 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 mercantil³⁸.

b) 1934 e 1966 – Especialização e lenta construção – É 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 DNPVN. Neste 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 era impostos ao porto como: ser transformando num porto pesqueiro ou partir para uma nova especialização. Neste momento, a economia catarinense já estava pautada num novo padrão de crescimento baseado no grande capital e no planejamento estadual³⁹. 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 até hoje – 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 a partir de 1995 a Prefeitura Municipal de Itajaí assumiu a administração criando a autarquia municipal AHDOC.

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 com movimento cargas containerizadas, está integrado com toda a economia catarinense.

³⁸ GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

³⁹ Ibidem.

PORTO DE IMBITUBA

O porto de Imbituba foi construído pelos ingleses em 1880 para escoar a produção de carvão extraído nas minas na cabeceira do Rio Tubarão e transportado pela Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina. No início do século XX, a concessão das minas de carvão e da ferrovia foi transferida para a firma carioca Lage & Irmãos, que também assumiu o porto.

Com a ampliação das atividades carboníferas em Santa Catarina e a persistência do problema do porto de laguna, mesmo com todo o investimento feito pelo governo federal, a Lage & Irmãos resolveu ampliar o porto de Imbituba para atender quase que exclusivamente aos seus navios, o estaleiro na Ilha do Viana no Rio de Janeiro e a futura siderurgia. No dia 3 de novembro de 1922, foi fundada a Companhia Docas de Imbituba (CDI), que nasceu assumindo toda a área portuária (principalmente o quebra-mar em construção) e as instalações existentes.

Em dezembro de 1935, foram iniciadas as obras do cais acostável de 100 metros, do silo para depósito de carvão com capacidade para 3.000 toneladas, do caixão de fundação, da moega subterrânea com capacidade para 20 toneladas e das correias (alimentadora, elevadora e distribuidora). As obras foram executadas pela Companhia Nacional de Construções Civas e Hidráulicas⁴⁰. O Decreto 7.842 de 13 de setembro de 1941 concedeu à Companhia Docas de Imbituba o direito à exploração do tráfego do porto de Imbituba por 70 anos e a autorização para realizar as obras de aparelhamento⁴¹.

Durante a Segunda Guerra Mundial, estavam sendo construídos concomitantemente os portos de Laguna e Imbituba. Laguna já era um porto público, e Imbituba tinha sido encampado em setembro de 1942, portanto, durante a Guerra, ambos dependiam de recursos públicos. O problema de Imbituba, a falta de abrigo, foi solucionado com a construção do quebra-mar, já o de Laguna, o assoreamento na entrada da barra, ainda persistia. Com o fim da Guerra, e diante da irreversibilidade do problema de Laguna, o governo optou pelo porto de Imbituba e o transformou no único porto carvoeiro de embarque no País. Temos que entender que, após o fim da Guerra, houve uma queda considerável no consumo do carvão nacional, por outro lado, começou a ser consumido pela recém-inaugurada CSN (Companhia Siderúrgica Nacional) o carvão metalúrgico. O carvão extraído nas minas de Criciúma, Urussanga, Lauro Müller e Siderópolis era transportado pela Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina até o lavador de carvão da CSN, localizado em Tubarão, onde era separada a fração metalúrgica do rejeito. Do lavador, o carvão metalúrgico seguia por trem até o porto de Imbituba.

⁴⁰ COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA. **Porto Henrique Lage**. Imbituba, 9/março/1946.

⁴¹ BRASIL. **Decreto nº 7.842 de 13 de setembro de 1941**. Disponível em <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em 11 abril 2005.

A segunda ampliação de cais foi iniciada em 1968, se deu com a construção do cais nº 2 de 168 metros, elevando ao todo para 308 metros. Em seguida, entre 1972 e 1975, foi ampliado o molhe de abrigo a partir de um estudo realizado pelo Laboratório Central de Hidráulica da França em 1946⁴². Esta ampliação foi para aumentar a capacidade de movimentação de carvão, em razão do aumento do consumo do carvão metalúrgico pelas siderurgias estatais. Em 1962, foi constituída a Sidesc (Siderúrgica de Santa Catarina S.A.), uma siderurgia que seria instalada em Imbituba para produzir aço melhor aproveitando o carvão catarinense. Em 1966, houve uma mudança no Plano Siderúrgico Nacional orientando o aumento da produção nas siderúrgicas já instaladas, evitando a construção de novas unidades. Com isto, os planos da Sidesc foram redirecionados, transformando-a numa carboquímica para produzir o enxofre a partir da pirita carbonosa (rejeito do carvão). Em 1969, a Sidesc foi transformada em ICC (Indústria Carboquímica Catarinense), sendo redirecionada para produzir ácido sulfúrico e ácido fosfórico destinados à indústria de fertilizantes⁴³.

A terceira ampliação de cais, para atender à ICC e ao aumento da demanda por carvão, se iniciou em 1978, também financiada pelo governo, agora pela Portobrás. Esta ampliação estava prevista no Plano Diretor Portuário do Brasil 1975-1984⁴⁴.

Estas obras foram incorporadas pelo II PND, que reforçou o projeto de prolongamento do molhe e a construção de instalações para carvão. O cais seria ampliado em mais 230 metros, com largura de 40 metros. Os objetivos da ampliação do porto de Imbituba, segundo o Plano Diretor, eram: atender às exportações de carvão previstas no Plano Siderúrgico Nacional e atender à demanda da ICC. Deve-se destacar a expectativa que foi gerada na região com o Projeto Sidersul (Siderúrgica Sul Catarinense), que seria implantado em Imbituba. Em 1982, foi concluída a construção do cais ro-ro de 24 metros de comprimento.

Ao longo dos anos 1980, o porto movimentou em média 3,29 milhões de toneladas, sendo 2,43 milhões de carvão, ou seja, de toda carga movimentada, 73,86% era carvão, principalmente o metalúrgico. O porto fazia parte do complexo carbonífero catarinense formado por minas, ferrovia, lavador, termoelétrica, carboquímica e porto. Na segunda metade dos anos 1980, começaram os cortes nos subsídios para o transporte ferroviário do carvão catarinense, e aumentou a quota de importações do carvão metalúrgico, com isto a movimentação no porto começou a cair rapidamente. Em 1990, o governo Collor liberou por completo a importação do carvão metalúrgico, fechou o Lavador de Capivari e as minas da CSN em Criciúma, Siderópolis e Içara. A exportação de carvão por Imbituba passou de 2 milhões de toneladas em

⁴² DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E VIAS NAVEGÁVEIS. **Molhe de Imbituba - Relatório Final**. Porto Alegre, 17/09/1975.

⁴³ MORAES, Fabio Farias. Siderúrgica de Santa Catarina (SIDESC): uma idéia perdida no tempo. In: GOULARTI FILHO, Alcides (org.). **Memória e cultura do carvão em Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2004.

⁴⁴ MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano Diretor Portuário do Brasil**: programa decenal de reaparelhamento e expansão dos portos para o período 1975-1984. Brasília: DNPVN/GEIPOT, 1974, p. 136.

1988 para 795 mil em 1990, zerando em 1994. Imbituba deixava de ser o porto carvoeiro e necessitava urgentemente de uma reestruturação. Para agravar ainda mais a situação do porto, a ICC foi reduzindo a produção a partir de 1992, e em 1994 encerrou suas atividades.

O porto de Imbituba, atualmente, é o único porto privado do País. Mesmo com a Lei de Modernização dos Portos, a Companhia Docas de Imbituba atuava como administrador e operador portuário. No início, isto fazia uma diferença e era positivo para o a CDI, porém, com os adventos da Lei de Modernização, tornou-se um sério entrave para as operações portuárias. Logo após a queda do carvão, se iniciou a movimentação de contêineres, e em 1994 o porto de Imbituba movimentava a mesma quantidade de São Francisco do Sul e Itajaí. Nesta fase de reestruturação, o silo de carvão foi desmontado, e foi construído o Terminal Frigorífico (Terfrio) pelos Armazéns Gerais de Imbituba com capacidade inicial de estocagem de 3,8 mil toneladas, que, atualmente, está sendo operado pela Frangosul⁴⁵.

Depois do final das exportações do carvão e do fechamento da ICC, parecia que as coisas começaram a reverter para a CDI. Porém, uma mudança arbitrária nas tarifas portuárias promovida pela CDI, que as elevou em 100%, causou uma evasão de cargas containerizadas, reduzindo-as a zero! Após uma mudança gerencial, os novos gestores reiniciaram a corrida em busca pelo tempo perdido, uma vez que São Francisco do Sul, Itajaí e Rio Grande canalizaram todas as linhas e clientes (exportadores e importadores).

Para o porto de Imbituba, a melhor solução seria servir de porto regulador e complementar de Itajaí e São Francisco do Sul. Ou seja, na impossibilidade de os navios atracarem em Itajaí e São Francisco do Sul, o porto de Imbituba deveria oferecer poucas condições para estes navios. Esta era a mesma condição que estava colocada para o porto de São Francisco do Sul e Itajaí no início dos anos 1970. O porto de São Francisco do Sul ficou fora do programa de Corredores de Exportação e deveria apenas ser um regulador de Paranaguá nas exportações de grãos. O de Itajaí deveria ser um regulador de Santos na movimentação de contêineres. Enquanto isto, Laguna seguia a sua trajetória letárgica, e em 1969 começava outra batalha hercúlea para construir o porto pesqueiro. Neste momento, o porto de Imbituba era o único que apresentava boas perspectivas, pois estava passando por uma ampliação (conclusão do berço 2 e planejando a construção do cais 2) e apostando nos futuros investimentos da ICC e da Sidersul. Apenas o porto de Imbituba foi incluído no II PND dentro do Projeto Litoral Sul da Sudesul (Superintendência de Desenvolvimento do Sul) e dos planos da Portobrás.

Nos anos 1990, as coisas se inverteram. Os maiores problemas para os portos de São Francisco do Sul e Itajaí eram maiores vantagens para o porto de Imbituba. Imbituba tem uma grande retroárea, fácil acesso rodoviário e marítimo (enseada em mar aberto) e não está encravado no meio da cidade. São justamente nestes quesitos que São Francisco do Sul e Itajaí perderam para Imbituba, porém ambos tinham uma

⁴⁵ COMAPANHIA DOCAS DE IMBITUBA. **ADPORT n° 839/95**. Imbituba, dezembro de 1995.

administração eficiente, segura e confiável, e agilidade na movimentação de cargas. Com relação à administração confiável, foi justamente pela irresponsabilidade da gestão da CDI de 1995 que o porto perdeu todos os clientes que movimentavam contêineres.

O problema maior do porto de Imbituba é que sempre se ajustou às demandas externas, e nunca houve um esforço interno para dinamizar a sua estrutura diversificando e ampliando sua carteira de clientes/usuários. Primeiro, ajustou-se ao Plano Nacional do Carvão, depois aos planos da Petrofértil, além de ficar na expectativa dos planos da Siderbrás (Sidesc e Sidersul) e da ZPE (Zona de Processamento de Exportação). A tentativa de reestruturação dos anos 1990 foi abortada, e atualmente a CDI busca inovar arrendando áreas e armazéns da sua ampla retro-área. A ampliação prometida pela Libra Terminais traz novas expectativas positivas para a atual administração do porto, que pretende, no mínimo, resgatar a movimentação de contêineres que teve em 1994 e 1995.

Tomando como referência o ano de 1880, quando foram iniciadas as obras de construção e observado o movimento da longa duração no porto de Imbituba no século XX, é possível identificar quatro períodos, destacando a evolução estrutural, a movimentação de carga e a administração.

a) 1880 a 1919 – Construção e abandono do porto inglês – Neste período, o porto, construído pelos ingleses, estava sob os regimes dos ventos. A falta do quebra-mar dificultava a entrada de navios na enseada aberta. Com a saída dos ingleses em 1902, o porto foi abandonado, e cogitava-se construir outro porto em Massiambu.

b) 1919 a 1942 – Porto Henrique Lage – Em 1919, Henrique Lage assumiu o porto e fez dele um ancoradouro para os seus navios. Reiniciou a movimentação de cargas gerais (alimentos e madeira) e carvão, e fez obras de melhoramentos. Em 1922, foi organizada a Companhia Docas de Imbituba, encarregada de concluir as obras. Em 1941, o porto foi encampado pelo governo Vargas.

c) 1942 a 1990 – Porto carvoeiro do Plano Nacional do Carvão – Em 1942, sob a tutela do governo, as obras de ampliação foram inauguradas, e Imbituba começou a disputar com Laguna o título de exclusividade de “porto carvoeiro”. Neste longo período, Imbituba se ajustava ao Plano Nacional do Carvão. Em 1979, passou a atender às demandas da ICC.

d) 1990 até hoje – Tentativas frustradas de reestruturação – Com o fim das exportações do carvão e o fechamento da ICC, houve uma tentativa de reestruturação do porto adaptando-o para a movimentação de contêineres. Na segunda metade da década, novamente o porto voltou a operar com alta capacidade ociosa.

O porto de Imbituba, que já foi o porto carvoeiro que se adaptava às exigências do Plano Nacional do Carvão, entrou em crise em 1990 e rapidamente transformou-se num porto de carga geral movimentando

cargas containerizadas, mas regrediu e atualmente busca uma nova especialização integrando-se com a economia catarinense.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DE SANTA CATARINA. **São Francisco do Sul manuscritos avulsos 1835-2000**. Florianópolis: Divisão de Documentação/Arquivo Permanente, 2004, p. 128.

BRASIL. **Decerto nº 7.842 de 13 de setembro de 1941**. Disponível em <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em 11 abril 2005.

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

BRASIL. **Decreto nº 28.450 de 31 de julho de 1950**. Disponível em <http://www.senado.gov.br/servlets>. Acesso em 10 de out. 2004.

BRASIL. **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.

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. Disponível em: <http://www.crl.uchicago.edu>. Acesso em 4 de out. 2004.

BRASIL. **Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas**. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1897. Disponível em: <http://www.crl.uchicago.edu>. Acesso em 4 de out. 2004.

BRASIL. **Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907. Disponível em: <http://www.crl.uchicago.edu>. Acesso em 4 de out. 2004.

CAMARGO, Luci Carne S. **Os portos concessionários no sistema portuário nacional: destaque São Francisco do Sul e Imbituba**. Itajaí: FEPEVI, 1988. (Monografia de Especialização).

COMAPANHIA DOCAS DE IMBITUBA. **ADPORT nº 839/95**. Imbituba, dezembro de 1995

COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA. **Porto Henrique Lage**. Imbituba, 9/março/1946.

CONSTRUTORA SULTEPA. **Contrato firmado entre a Sultepa e a CDI**. Porto Alegre, 10 de abril de 1974.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E VIAS NAVEGÁVEIS. **Molhe de Imbituba - Relatório Final**. Porto Alegre, 17/9/1975.

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.

INSPETORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. **O porto de Itajaí**. Rio de Janeiro, 1936. (Relatório apresentado por Thiers de Lemos Fleming)

LAGE, Henrique. **Diário do Poder Legislativo**. Rio de Janeiro, ano IV, n. 750, 24 de outubro de 1937, p. 47.856.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Relatório dos serviços executados pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação 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.

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.

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

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

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano Diretor Portuário do Brasil: programa decenal de reaparelhamento e expansão dos portos para o período 1975-1984**. Brasília: DNPVN/GEIPOT, 1974.

MORAES, Fabio Farias. Siderúrgica de Santa Catarina (SIDESC): uma idéia perdida no tempo. In: GOULARTI FILHO, Alcides (org.). **Memória e cultura do carvão em Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2004.

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. C, p. 30.

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

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.

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

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

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

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

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