

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA
CENTRO DE CIÊNCIAS NATURAIS E EXATAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

Daniela Feyh Wagner

**ENTRE NAVIOS, A CIDADE E A FAINA: SÃO FRANCISCO DO SUL-
SC E A ATIVIDADE PORTUÁRIA**

Santa Maria, RS
2020

Daniela Feyh Wagner

**ENTRE NAVIOS, A CIDADE E A FAINA: SÃO FRANCISCO DO SUL-SC E A
ATIVIDADE PORTUÁRIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGEO), da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para a obtenção do título de **Mestre em Geografia**.

Orientador: Prof. Dr. Eduardo Schiavone Cardoso

Santa Maria, RS
2020

This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001

Feyh Wagner, Daniela
Entre navios, a cidade e a faina: São Francisco do Sul-SC e a
atividade portuária / Daniela Feyh Wagner.- 2020.
115 p.; 30 cm

Orientador: Eduardo Schiavone Cardoso
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Maria, Centro de
Ciências Naturais e Exatas, Programa de Pós-Graduação em Geografia e
Geociências, RS, 2020

1. Relação porto-cidade 2. Trabalho portuário 3. São Francisco do Sul 4.
Norte catarinense 5. Fluxos de carga
I. Cardoso, Eduardo Schiavone II. Título.

Sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFSM. Dados fornecidos pelo autor(a). Sob supervisão da Direção da Divisão de Processos Técnicos da Biblioteca Central. Bibliotecária responsável Paula Schoenfeldt Patta CRB 10/1728.

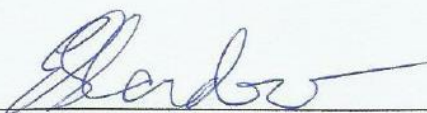
Declaro, DANIELA FEYH WAGNER, para os devidos fins e sob as penas da lei, que a pesquisa constante neste trabalho de conclusão de curso (Dissertação) foi por mim elaborada e que as informações necessárias objeto de consulta em literatura e outras fontes estão devidamente referenciadas. Declaro, ainda, que este trabalho ou parte dele não foi apresentado anteriormente para obtenção de qualquer outro grau acadêmico, estando ciente de que a inveracidade da presente declaração poderá resultar na anulação da titulação pela Universidade, entre outras consequências legais.

Daniela Feyh Wagner

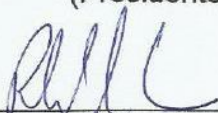
**ENTRE NAVIOS, A CIDADE E A FAINA: SÃO FRANCISCO DO SUL-
SC E A ATIVIDADE PORTUÁRIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGEO), da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para a obtenção do título de **Mestre em Geografia.**

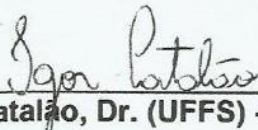
Aprovado em 28 de janeiro de 2020:



Eduardo Schiavone Cardoso, Dr. (UFSM)
(Presidente/Orientador)



Rivaldo Mauro de Faria, Dr. (UFSM)



Igor Catalão, Dr. (UFFS) - Parecer

Santa Maria, RS
2020

DEDICATÓRIA

Dedico à minha mãe Ilaine Feyh Wagner, ao meu pai Albino Wagner e à minha irmã Tatiana Feyh Wagner, pelo amor e apoio incondicionais.

AGRADECIMENTOS

À Universidade Federal de Santa Maria, pela oportunidade de crescimento acadêmico e profissional.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela bolsa de mestrado concedida durante o desenvolvimento deste trabalho.

Aos meus pais, Albino Wagner e Ilaine Feyh Wagner, por todo amor, carinho, conversas, colo e paciência. A realização desse sonho não teria sido possível sem vocês.

À minha irmã Tatiana Feyh Wagner, principalmente pelo amor, conversas de descontração, conselhos e muito apoio. Uma vida inteira não seria o suficiente para agradecer tudo o que você faz por mim.

Ao professor e orientador Dr. Eduardo Schiavone Cardoso, pelas conversas, orientações e demais ensinamentos indispensáveis à realização deste trabalho.

Ao professor Dr. Rivaldo Mauro de Farias e professor Dr. Igor Catalão, pela participação na banca de qualificação e na defesa da dissertação do mestrado.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Maria (PPGGEO - UFSM).

À Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul e à Univille (unidade de São Francisco do Sul) por todo o suporte dado nos trabalhos de campo e demais etapas da pesquisa, que foram fundamentais para o êxito deste trabalho.

Ao Rafael Pedrolo Rubert, por todo carinho, paciência e amor.

À Daniéli Uliana e Eliane Munhóz, que além de colegas tornaram-se grandes amigas durante o período do mestrado.

À Verence Pappis, Jessica Ferreira dos Santos e Igor da Silva Knierin, pela amizade que se mantém apesar da distância.

Aos amigos do Universitário Rugby Santa Maria, por todos os momentos e principalmente pelos ensinamentos de amor a este esporte maravilhoso.

Aos amigos e colegas Airton, Thaimon, Ligian, Ricardo e Hilário do laboratório de Geografia, Trabalho e Ambiente, pelos bons momentos de conversas e estudos.

Aos demais amigos e colegas do curso de pós-graduação em geografia da Universidade Federal de Santa Maria.

Por fim, agradeço a todos que de alguma forma contribuíram comigo e com este trabalho.

EPÍGRAFE

*Vai só por ir
E encontra o teu pensamento
Mais queira mais
Resplandece na luz do momento
Procura um reflexo teu
Nesse refluxo de maré
Uma trilha do sol
Que mostra aonde chegar
Por terra ou mar
Um norte pra iluminar
Seja pelas montanhas da América do Sul
Seja pelos lugares a desvendar
Mas com toda coragem que se pode ter
E o prazer pela busca reverberar
Uma trilha do sol
Que mostra aonde chegar
Por terra ou mar
Um norte pra iluminar
Uma trilha do sol
Que mostra aonde chegar
Por terra ou mar
Um norte pra iluminar oh oh oh
Uma trilha do sol
Uma trilha do sol*

(Santa Fé – Grandfúria)

RESUMO

ENTRE NAVIOS, A CIDADE E A FAINA: SÃO FRANCISCO DO SUL-SC E A ATIVIDADE PORTUÁRIA

AUTORA: Daniela Feyh Wagner
ORIENTADOR: Eduardo Schiavone Cardoso

A Geografia, ciência que estuda as relações da sociedade com o espaço geográfico, é extremamente ampla. Essa grandiosidade se justifica pela quantidade de fenômenos que podem ser explicados por meio dela, estando estes agrupados em diferentes áreas que juntas compõem o que conhecemos por Geografia. Dentro deste amplo universo de elementos da realidade que podem ser explicados por meio desta ciência, temos a produção do espaço geográfico por meio da economia. Desta forma, pretende-se estudar e compreender como se constitui o espaço de São Francisco do Sul-SC, município localizado no litoral norte catarinense, observando-o por meio das atividades portuárias, sendo este seu principal vetor de desenvolvimento econômico. Para tanto, foram elencados três principais elementos que merecem destaque na produção do espaço do município: o Porto de São Francisco do Sul, sua história, fluxos internos e externos, infraestrutura e projetos de expansão; o trabalho portuário, sua vinculação com os sindicatos e mudanças advindas com as leis de modernização dos portos; e a relação porto-cidade. Assim, para a realização desta pesquisa, optou-se pela utilização de uma metodologia centrada em dois eixos principais: trabalhos de campo para observações sistemáticas com entrevistas, além da leitura de uma vasta bibliografia sobre a temática portuária, do trabalho portuário e da relação porto-cidade. Antes de mais nada, pretende-se contribuir na construção de conhecimentos geográficos acerca de São Francisco do Sul, olhando de forma crítica como este espaço é produzido por meio da dinâmica portuária. Como resultados das análises, a pesquisa mostrou que cerca de 80% da economia do município vem das atividades portuárias, como também há conflitos na relação porto-cidade, que se traduzem principalmente no intenso fluxo de veículos de carga e trens circulando no centro urbano. Além do mais, são apresentados os trabalhadores portuários, responsáveis pela movimentação de cargas nos portos e como as mudanças na legislação precarizaram suas relações de trabalho.

Palavras-chave: Relação porto-cidade. Trabalho portuário. Fluxos de cargas. Litoral norte catarinense.

ABSTRACT

BETWEEN SHIPS, THE CITY AND PORT WORK: SÃO FRANCISCO DO SUL-SC AND THE PORT ACTIVITY

AUTORA: Daniela Feyh Wagner
ORIENTADOR: Eduardo Schiavone Cardoso

Geography, the Science that studies the relationship between society with the geographic space, is extremely broad. This broadness is justified by the quantity of phenomena that can be explained by it, being grouped in different areas that together compose what we know as Geography. Within this wide universe of elements of reality that can be explained by this science, we have the production of the geographic space by the economy. Thus, this study aims to understand how is constituted the space of São Francisco do Sul-SC, city located in the northern coastal region of Santa Catarina, observing it by its seaport activities, being that its main vector of economic development. For such were chosen three main elements that stand out in the production of space. The São Francisco do Sul Harbor, its history, internal and external flux, infrastructure and project of expansion; the port work, its relation with the syndicates and changes that came with the port modernizing laws; and the city/port relationship. Thus, for the making of this research, it was opted for the utilization of a methodology centered around two main axes: field work for systematic observations with interviews, besides reading of a vast bibliography about the port theme, labor and the port/city relationship. First of all, the intention of this study is to build geographic knowledge about São Francisco do Sul, taking a critical look of how this space is shaped by its port dynamic. As a result of the analyzes, the research showed that about 80% of the municipality's economy comes from port activities, as well as conflicts in the port-city relationship, which mainly translate into the intense flow of cargo vehicles and trains circulating in the urban center. In addition, port workers are responsible for handling cargo in ports and how changes in legislation have made their work relationships more precarious.

Key words: City/port relationship. Port work. Cargo flows. North coast of Santa Catarina.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1 – Localização de São Francisco do Sul.....	17
Ilustração 2 – Praia da Enseada - São Francisco do Sul.....	32
Ilustração 3 – Vista do Centro Histórico.....	32
Ilustração 4 – Beneficiamento da produção pesqueira na Praia da Enseada ..	36
Ilustração 5 – Evolução da relação porto-cidade.....	47
Ilustração 6 – Interior do Museu Nacional do Mar – detalhe dos trilhos.....	50
Ilustração 7 – Passagens de nível em São Francisco do Sul.....	52
Ilustração 8 – Passagem de nível próximo a entrada do porto.....	52
Ilustração 9 – Trabalho manual de carregamento de navio em São Francisco do Sul.....	56
Ilustração 10 – O Porto de São Francisco do Sul (início do século XX)	64
Ilustração 11 – Carregamento de navios (primeira metade do século XX).....	67
Ilustração 12 – Praia do Molhe, com destaque à monoboia (estrutura laranja).....	67
Ilustração 13 – Estrutura atual do Porto de São Francisco do Sul	69
Ilustração 14 – Carregamento de grãos no porto de São Francisco do Sul	72
Ilustração 15 – Navio com bobinas de aço sendo descarregado.....	73
Ilustração 16 – Porto de São Francisco do Sul em números.....	78
Ilustração 17 – Canal de acesso ao Porto de São Francisco do Sul.....	79
Ilustração 18 – Empresas com infraestrutura instalada na área portuária.....	82
Ilustração 19 – Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul.....	83
Ilustração 20 – Requisições de TPAs junto ao OGMO.....	95
Ilustração 21 – Local de instalação do Terminal Gás Sul.....	97
Ilustração 22 – Configuração <i>ship-to-ship</i>	98
Ilustração 23 – Estaleiro CMO.....	99
Ilustração 24 – Terminal Graneleiro Babitonga.....	100
Ilustração 25 – Terminal Graneleiro de Santa Catarina.....	102
Ilustração 26 – Porto Brasil Sul.....	102
Ilustração 27 – Terminal Mar Azul.....	104

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Cargas exportadas entre 2010 e 2018.....	74
Gráfico 2 - Cargas importadas entre 2010 e 2018.....	75
Gráfico 3 - Produtos exportados em 2018	75
Gráfico 4 - Produtos importados em 2018	76
Gráfico 5 - Países parceiros de exportações – 2018.....	76
Gráfico 6 - Países parceiros de importações – 2018	77

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	15
2	METODOLOGIA.....	19
3	SÃO FRANCISCO DO SUL: A ECONOMIA QUE VEM DO MAR.....	26
3.1	SÃO FRANCISCO DO SUL: ASPECTOS SOCIECONÔMICOS.....	27
3.1.1	Economia Francisquense.....	30
4	ANCORANDO AS BASES TEÓRICAS.....	40
4.1	A QUESTÃO PORTUÁRIA NA GEOGRAFIA.....	40
4.2	A INTERFACE PORTO-CIDADE.....	45
4.3	A LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA BRASILEIRA: IMPACTOS NAS RELAÇÕES DE TRABALHO.....	53
5	O PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL.....	62
5.1	UM PORTO EM SÃO FRANCISCO DO SUL.....	66
5.2	ÁREAS DE INFLUÊNCIA E FLUXOS DE CARGA.....	70
5.3	ACESSOS AO PORTO E A INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA.....	78
5.3.1	Acessos – projetos de expansão.....	82
5.3.2	Acessos – principais conflitos.....	84
5.4	O TRABALHO PORTUÁRIO NO PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS.....	88
5.5	PROJETOS DE EXPANSÃO – NOVOS PORTOS.....	96
5.5.1	Terminal Gás Sul	97
5.5.2	Estaleiro CMO.....	99
5.5.3	Terminal Graneleiro Babitonga.....	100
5.5.4	Terminal de Granéis Santa Catarina - TGSC.....	101
5.5.5	Porto Brasil Sul.....	102
5.5.6	Terminal Mar Azul.....	103
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	106
	REFERÊNCIAS.....	109
	APÊNDICE.....	115

1 INTRODUÇÃO

A Geografia, ciência que estuda as relações dos homens/mulheres com o espaço geográfico, é bastante ampla. Essa grandiosidade se explica pela quantidade de fenômenos que podem ser explicados por meio dela, estando estes agrupados em diferentes áreas que juntas compõem o que conhecemos por Geografia.

Uma destas áreas ou campos é conhecida como Geografia Econômica, que estuda as formas de produção e os locais onde os produtos são consumidos em âmbito mundial. Assim, George (1978, p. 01) escreve que esta é, em sua essência

Uma ciência humana ou, mais precisamente, uma ciência social, no sentido de que os processos de produção, de transportes e trocas, de transformação e de consumo dos produtos são resultados de iniciativas humanas e suas características, a sua eficiência, são devidas às formas de organização decorrentes do passado próprio a cada grupo humano.

Ela apresenta uma grande importância hoje, por explorar a influência da cultura no domínio do consumo, estudar os circuitos econômicos de redistribuição e solidários, além de contribuir para o estudo da flexibilidade e da metropolização. Em suma, é um campo de conhecimento que ajuda a compreender a realidade que nos cerca (CLAVAL, 2005).

As análises estão centradas no âmbito espaço-temporal, pois os fenômenos são explicados pelas variáveis onde e quando, pois, é possível estudar como a economia de determinado local está configurada e quais foram os elementos que foram se transformando com o passar dos anos.

Assim, ao relacionar tempo e espaço, temos o que Lefebvre (2011) denomina de produção do espaço. Este espaço produzido é social. Assim, o espaço não pode ser pensado como realidade material independente, separado do tecido social. Ele não existe em “si mesmo” (LEFEBVRE, 2011; SCHMID, 2012).

O espaço não existe em “si mesmo”. Ele é produzido (...) De acordo com essa perspectiva, espaço e tempo não são puramente fatores

materiais. Nem podem ser reduzidos ao status de puros, conceitos a priori. Eles são entendidos como sendo aspectos integrais da prática social. Lefebvre os vê como produtos sociais, conseqüentemente eles são ambos, resultado e pré-condição da produção da sociedade. Por conseguinte, espaço e tempo não existem de forma universal. Como eles são produzidos socialmente, só podem ser compreendidos no contexto de uma sociedade específica. Dessa forma, espaço e tempo não são apenas relacionais mas fundamentalmente históricos. Isso demanda uma análise capaz de considerar as constelações sociais, relações de poder e conflitos relevantes em cada situação (Schmid, 2012, p. 91).

Seguindo esta mesma linha de pensamento, Godoy (2008) defende que o sentido do conceito de produção do espaço não faz referência somente à produção material, mas também nas relações envolvidas no processo produtivo, que abarcam instituições responsáveis pela reprodução dessas mesmas relações, como a família, o direito, o sistema jurídico e o Estado. A produção também se refere a como decorrem-se fatos, aos acontecimentos históricos, conflitos e guerras.

Logo, o conceito de produção vai muito além da materialidade que é construída, pois além de forma, é processo. Este espaço é produto da sociedade e ao mesmo tempo intervém na reprodução desta sociedade, estruturando o trabalho produtivo, as redes e fluxos de distribuição e circulação, os locais de consumo e de produção. O espaço é produto e também produtor (GODOY, 2008; ALVARENGA e SANTANA, 2015).

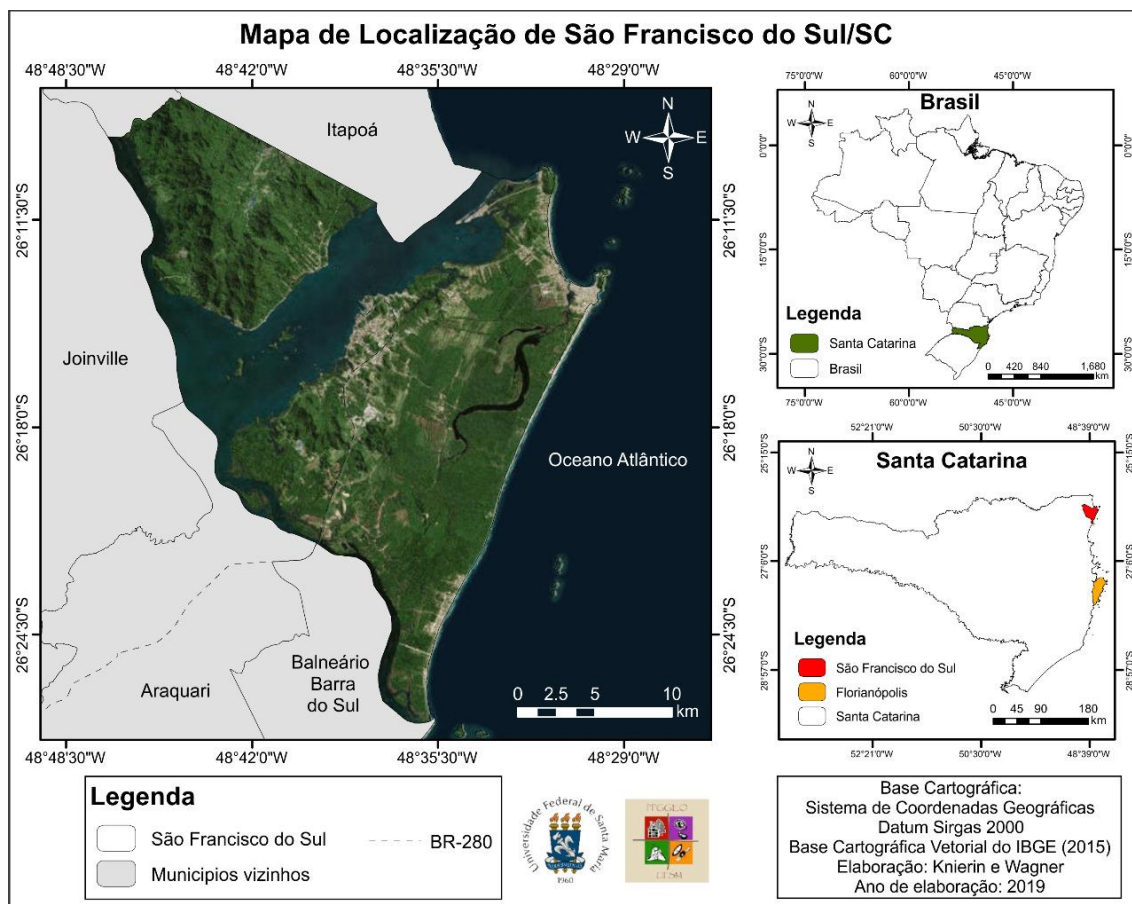
Isto posto, entende-se que estudos acerca da Geografia Econômica são de fundamental importância para a compreensão da produção e reprodução do espaço, pois por meio dela, é possível entender que fatores levaram um determinado espaço a assumir as características que possui hoje.

Assim, utilizando-se do aporte teórico e metodológico deste campo de conhecimento, analisar-se-ão aspectos relacionados às atividades portuárias presentes no município de São Francisco do Sul-SC (Ilustração 1), localizado no litoral norte catarinense, distando aproximadamente 188 km da capital, Florianópolis.

Justifica-se a realização desta pesquisa como sendo uma forma de a população local e também da externa do município entender como foi e é produzido o espaço de São Francisco do Sul olhando a partir da sua atividade econômica de maior relevância, a portuária, os elementos envolvidos, quais os projetos que estão em estudo e de que maneira afetarão o cotidiano da

população e a economia da região, haja vista a relevância da presença do Porto neste local.

Ilustração 1: Localização de São Francisco do Sul



Fonte: Knierin e Wagner (2019).

É por meio do olhar da Geografia Econômica que será analisado o principal vetor de desenvolvimento econômico do município, relacionado ao porto e suas atividades correlatas. Desse modo, a pesquisa apresenta como objetivo geral: *Compreender como se apresenta o espaço de São Francisco do Sul olhando a partir das atividades portuárias*. Como forma de responder a este objetivo maior, delineiam-se como objetivos específicos:

- Analisar a relação histórica entre o município de São Francisco do Sul e as atividades portuárias;

- Entender como se dá a relação porto-cidade no município em questão e como se estabelecem as relações de trabalho;
- Dimensionar os fluxos de mercadorias movimentados pela atividade portuária e as conexões estabelecidas entre origens e destinos;
- Identificar quais os projetos de expansão da atividade portuária e seus impactos;

Destarte, para atender os objetivos da pesquisa, foram estruturados 5 capítulos no decorrer do trabalho, iniciando na introdução e metodologia, nas quais é apresentada a estruturação dos trabalhos de campo e entrevistas realizadas, com o detalhamento do que foi feito em cada uma das idas à área de estudo.

Nos capítulos de desenvolvimento (3 até 5), apresenta-se a questão portuária de maneira mais geral, como esta delinea-se na geografia e entrando na discussão acerca das atividades portuárias em São Francisco do Sul, com a exposição de estatísticas deste setor. Ainda, são feitas considerações sobre a relação porto-cidade e o trabalho portuário.

Ao final do trabalho, nas considerações finais é apresentada uma síntese do que foi desenvolvido no decorrer dos capítulos, bem como estão presentes as referências utilizadas e o apêndice, que contém o roteiro das entrevistas realizadas.

2 METODOLOGIA

De acordo com Britto Júnior e Ferres Júnior (2011, p. 239),

O ponto de partida de uma investigação científica deve basear-se em um levantamento de dados. Para esse levantamento é necessário, num primeiro momento, que se faça uma pesquisa bibliográfica. No segundo momento, o pesquisador deve realizar uma observação dos fatos ou fenômenos para que ele obtenha maiores informações e, em um terceiro momento da pesquisa, o objetivo do pesquisador é conseguir informações ou coletar dados que não seriam possíveis somente através da pesquisa bibliográfica e da observação. A entrevista é uma das técnicas mais utilizadas por pesquisadores para a coleta de dados neste terceiro momento.

Assim, o primeiro passo tomado foi a realização de levantamento bibliográfico, que consistiu em identificar artigos, ensaios, revistas eletrônicas e livros que atendiam a demanda teórica desta pesquisa. Destaca-se a utilização de plataformas digitais para obtenção de artigos de subsídio à pesquisa, como Google Acadêmico e Scielo. Os principais termos pesquisados foram: São Francisco do Sul, Porto de São Francisco do Sul, Geografia portuária, trabalho portuário, portos, relação porto-cidade, legislação portuária e modernização dos portos. Ademais, por meio do serviço Google Alerts, cadastrou-se o termo São Francisco do Sul, sendo que as notícias relacionadas eram enviadas diretamente à caixa de e-mail da pesquisadora, facilitando as buscas sobre o que acontecia no município e, conseqüentemente, sobre as atividades portuárias.

Sobre as obras físicas (livros e alguns artigos e revistas), estes foram obtidos na Biblioteca Central da UFSM (Universidade Federal de Santa Maria), biblioteca do Laboratório de Geografia, Trabalho e Ambiente, e no acervo pessoal da pesquisadora.

Durante a realização desta pesquisa, foram realizados quatro trabalhos de campo para a área de estudo, para efetuar observações sistemáticas e entrevistas. O primeiro foi realizado nos dias 17 e 18 de julho de 2018. Destaca-se que esta foi a primeira ida ao município, sendo que as informações obtidas anteriormente foram conseguidas através de pesquisa bibliográfica e acesso ao *site* oficial do município.

Antes da realização do trabalho de campo, entrou-se em contato com a prefeitura de São Francisco do Sul, a fim de explicar os propósitos desta

pesquisa para assim obter a possível colaboração da mesma. Desde o primeiro contato, realizado por telefonemas, a administração municipal mostrou-se muito prestativa, colocando-se à disposição para a realização de entrevistas e visitas guiadas.

Sobre as entrevistas, destaca-se que estas foram realizadas por meio de perguntas semiestruturadas (que serão apresentadas no apêndice do trabalho). A escolha por este método se deve ao fato de haver um maior aproveitamento das informações, sendo que em alguns momentos durante os diálogos os entrevistados colocaram suas percepções enquanto moradores francisquenses e como estes vivem o cotidiano de uma cidade portuária. Destaca-se que nem todas as entrevistas realizadas foram utilizadas para a redação do trabalho, mas todas foram fundamentais para conhecer melhor a área de estudo.

Como público-alvo das entrevistas, estavam representantes do Porto de São Francisco do Sul, do OGMO (Órgão Gestor de Mão de obra), de um dos sindicatos das categorias de trabalhadores, da administração municipal e de representantes de Univille (Universidade da Região de Joinville) – professores que debatem sobre questões ambientais relacionadas ao município e entorno.

Os trabalhos de campo iniciavam via de regra no centro histórico do município, seguindo para os arredores do porto, que fica ao lado deste. Assim, observava-se a dinâmica da circulação de veículos de passeio e de carga, do trem chegando e saindo do porto, das operações realizadas pelos navios (era possível observar o carregamento e descarregamento de navios a partir de pontos do centro histórico).

Assim, durante os dias 17 e 18 de julho de 2018, ocorreu o primeiro trabalho de campo. No dia 17, estava agendada uma visita a alguns pontos do município, como o centro histórico, instalações do porto, terminal aquaviário da Petrobrás, área de balneários e secretarias da prefeitura. Para além desta agenda, foi realizado um passeio de lancha para conhecer a parte externa do porto, para entender melhor o funcionamento do mesmo (atracação de navios, carregamento e descarregamento).

Ainda durante o dia 17, dialogou-se com uma representante da administração do porto de São Francisco do Sul e com secretários da prefeitura, responsáveis pelas demandas de planejamento urbano, questões ambientais, pesca e assuntos portuários.

Já no dia 18, foram observados mais alguns pontos do centro histórico do município e foi realizada uma entrevista com uma pessoa que já havia trabalhado na administração do porto, que expôs algumas das características do município, bem como das dificuldades em se trabalhar com questões portuárias. Tanto no dia 17 como no dia 18 de julho, as visitas foram guiadas por um secretário da administração municipal, que pôs seu veículo à disposição para o acompanhamento das atividades da pesquisa.

O segundo trabalho de campo foi realizado entre os dias 11 e 14 de dezembro de 2018. Para estes dias, foi agendada uma série de entrevistas, tanto com órgãos da prefeitura como com representantes de outras instituições, como o OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalho Portuário Avulso) e pessoas ligadas à Univille.

Durante o dia 11 de dezembro foi feita uma visita à Praia de Paulas, conhecida por reunir uma série de comunidades pesqueiras de São Francisco do Sul. É neste local que se encontra uma das maiores peixarias do município, responsável por beneficiar uma grande parcela da produção de peixes e camarões que são capturados pelos pescadores francisquenses. A visita foi guiada pelo secretário municipal de pesca, com o qual posteriormente foi realizada uma entrevista.

Neste mesmo dia, foi realizada uma entrevista com um dos representantes da administração do OGMO, órgão responsável por organizar a mão de obra avulsa do porto. Por meio desta conversa, foi possível entender de que maneira os trabalhadores são organizados, de que maneira são feitas as escalas de trabalho e algumas das leis que regem as funções dos trabalhadores.

Durante a parte da tarde, fez-se uma caminhada pelo centro histórico, a fim de conhecer melhor a estrutura urbana, observar algumas comunidades pesqueiras, navios atracados no porto, ver quais construções ainda estão em uso (há várias abandonadas, em que somente a fachada está preservada), quais as atividades são desenvolvidas nestas edificações, bem como verificar os contrastes entre esta parte da cidade (conjunto arquitetônico com mais de 150 prédios do período colonial) com o novo núcleo urbano.

Foi realizada também uma visita ao Museu Nacional do Mar – Embarcações Brasileiras. Neste local, encontram-se réplicas em escala reduzida de embarcações, sendo que muitos destes modelos ainda estão em uso pelos

pescadores de São Francisco do Sul. Além disso, há em exposição elementos da história do município, da atividade pesqueira, captura de baleias que era realizada muitos anos atrás.

Outro aspecto interessante deste museu é que ele abrigava no início do século XX as instalações da extinta empresa de navegação da Companhia Hoepcke. Ainda se mantêm preservados alguns elementos, como os trilhos para vagonetes que ligavam os galpões aos trapiches, onde atracavam os navios da empresa de navegação.

No dia 12 de dezembro, visitou-se o estabelecimento comercial de um produtor de ostras, o maior do município. Por meio da conversa, foi possível compreender qual a importância desta atividade para o município, bem como a demandas deste setor. Conversou-se também sobre a produção de camarões e mariscos, as dificuldades e os destinos da produção.

No terceiro dia de trabalho de campo, dia 13, foi realizada uma entrevista com um professor da Univille, coordenador do curso de Biologia Marinha da universidade, a fim de conhecer a realidade ambiental do município, bem como para saber se existem embates entre a população e empresas, no que diz respeito à instalação de novos empreendimentos e a conservação da biodiversidade.

Outra entrevista, semelhante aos pontos destacados da anterior, foi realizada no dia 14, com responsáveis por uma ONG (Organização Não Governamental) que trabalha em nome da conservação da biodiversidade não só do município, mas de todo o entorno da Baía Babitonga, na qual São Francisco do Sul está inserido.

Neste mesmo dia, fez-se uma visita à região dos balneários (praias) do município, para analisar a estrutura ofertada à população e aos turistas. Como este trabalho de campo foi realizado antes do início da alta temporada (que se estende do período entre 25 de dezembro até final do mês de fevereiro), o trânsito encontrava-se calmo, sem congestionamentos. De acordo com os relatos dos entrevistados, durante a alta temporada, a população de São Francisco do Sul chega a triplicar, formando congestionamentos quilométricos, dentre outros problemas.

O terceiro trabalho de campo foi realizado entre os dias 10 e 17 de agosto de 2019. Optou-se por focar em observações sistemáticas durante estes dias, a

fim de compreender mais profundamente o ritmo do cotidiano da cidade. Em diferentes horários destes dias, caminhou-se pelos arredores do porto, a fim de vislumbrar o movimento dos navios, a chegada e saída do trem que traz e leva cargas, o movimento de caminhões, os pátios da área retroportuária¹.

Observou-se ainda a entrada de navios no canal de acesso ao porto, do alto do Forte Marechal Luz. Deste ponto, é possível ver a movimentação do Terminal de Itapoá, município vizinho de São Francisco do Sul e que de acordo com alguns autores, insere-se dentro do Complexo Portuário de São Francisco do Sul.

Ainda, durante este trabalho de campo, foi possível entrevistar um representante do Sindicato de Estivadores de São Francisco do Sul, a fim de entender como se constitui esta categoria, quais as alterações percebidas por meio de mudanças na legislação portuária, a relação que se estabelece entre o sindicato e o OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra), dentre outras questões.

O último trabalho de campo, realizado entre os dias 28 de setembro e 05 de outubro encerrou de maneira muito proveitosa esta fase da pesquisa. Além de trazer novos aspectos, reforçou outros que já tinham sido vistos nas oportunidades anteriores.

Mais uma vez, em horários e dias alternados, observou-se a dinâmica cotidiana de “São Chico”, os arredores do porto, como a cidade é influenciada pela passagem do trem. Foram visitadas áreas de balneário (praias), o centro histórico, o novo centro urbano. Nesta oportunidade, visitou-se ainda o Porto de Itapoá, na margem oposta da Baía Babitonga, Terminal de Uso Privado (TUP) no qual movimentam-se contêineres.

Foi possível entrevistar representantes da prefeitura municipal, responsáveis por assuntos portuários e pela secretaria de meio ambiente. Mais uma vez, optou-se por entrevistas com perguntas semiestruturadas, as quais foram de extrema importância para sanar algumas questões que ainda não tinham sido respondidas acerca da relação porto-cidade, tanto no olhar na administração municipal quanto no de habitantes de São Francisco do Sul.

¹Terminal retroportuário (também conhecido como retroporto e retroárea de um porto), é uma área adjacente a um terminal portuário com a intenção de suprir suas necessidades de área de armazenagem do porto, além de ter a capacidade de efetuar desembarço aduaneiro - o tal terminal retroportuário alfandegado. Fonte: <<https://portogente.com.br/portopedia/72905-terminal-portuario-e-retro-portuario>> Acesso em 16 de novembro de 2019.

Em linhas gerais, todas as entrevistas realizadas (7 no total) foram muito proveitosas. Por meio delas foi possível conhecer melhor a realidade de São Francisco do Sul e ter um bom entendimento sobre os agentes envolvidos na produção do espaço e de que forma este é organizado.

Pôde-se observar nas falas dos entrevistados que São Francisco do Sul é um município que “respira porto”, pelos elementos presentes no território, pelos fluxos que atravessam o espaço e pela maior parcela da arrecadação francisquense advir das atividades portuárias. Além desta atividade, é possível destacar mais duas: a pesca e o turismo.

As anotações feitas durante os trabalhos de campo bem como as entrevistas foram sistematizadas e incluídas na redação da dissertação, sempre na tentativa de unir a teoria e a prática vista em campo.

A escolha pela realização dos trabalhos de campo já antes mesmo do exame de qualificação desta dissertação foi de suma importância para conhecer a realidade econômica do município, além da notável importância das conversas com representantes da administração municipal e de alguns dos órgãos gestores relacionados aos três principais vetores econômicos. Além destas, realizaram-se conversas informais com moradores, para apreender como estes veem o município e as relações estabelecidas com a economia do mesmo.

Como a realização dos trabalhos de campo foi sendo feita concomitantemente com a revisão de literatura, pontos observados em campo foram sendo possíveis comprovar por meio do levantamento bibliográfico e vice-versa. Ademais, foram alterados alguns aspectos propostos por meio dos objetivos iniciais, além da escolha do estudo de um só vetor de desenvolvimento econômico (proposição feita pela banca examinadora deste trabalho no momento da qualificação), haja vista que observar São Francisco do Sul por meio de toda sua economia seria demasiado laborioso, o que não seria possível executar no período do mestrado.

Desta forma, optou-se por analisar São Francisco do Sul por meio das atividades portuárias, tendo as análises centradas em três principais eixos: a questão portuária na Geografia, a interface porto-cidade e a discussão sobre o trabalho portuário. Cada um deste eixos desdobrou-se em outras discussões, como poderá ser acompanhado no decorrer da leitura dos capítulos.

Após a realização de todos os trabalhos de campo, iniciou-se a fase de escrita dos capítulos finais deste trabalho, referentes especificamente ao Complexo portuário de São Francisco do Sul, no que se refere à circulação interna e externa, ao trabalho portuário e os projetos de expansão, tanto do próprio porto como da construção de novos empreendimentos. Ainda, foram redigidas as considerações finais, que apresentam a síntese deste trabalho.

3 SÃO FRANCISCO DO SUL: A ECONOMIA QUE VEM DO MAR

O município de São Francisco do Sul apresenta uma área total de 498,64 km², com clima subtropical úmido, com temperaturas que variam de 14°C (inverno) a 28°C (verão) e altitude média de 9 metros acima do nível do mar. A umidade relativa média anual fica em torno de 88%. O verão é caracterizado pela ocorrência de grandes volumes de precipitação, principalmente entre os meses de janeiro a março. Os meses com menores volumes de chuva são de junho a agosto (SÃO FRANCISCO DO SUL, 2018; GOLAR LNG, 2018).

Na região em que o município se insere, os ventos exercem grande influência sobre a maré, predominando os de direção Leste-Nordeste. Durante a passagem de frentes frias, os ventos de Sudoeste podem formar ondas de até 2,5 metros de altura. Ainda, devido à proximidade da Serra do Mar, há grande nebulosidade nesta região (GOLAR LNG, 2018). Tais aspectos interferem de maneira direta nos fluxos de entrada e saída de navios do porto que está instalado no município.

Quanto ao relevo, este é classificado como planície costeira com pequenas elevações de até 150 metros de altitude. A geologia se caracteriza pela presença de rochas ígneas, sedimentares e metamórficas. As partes planas são locais de ocorrência de rochas sedimentares com menor resistência ao intemperismo, sendo que nos locais mais elevados há predominância de rochas ígneas e metamórficas, mais resistentes aos processos intempéricos (GOLAR LNG, 2018).

A cobertura vegetal do município é de Floresta Ombrófila Densa (Floresta Tropical Atlântica ou Mata Atlântica), com predomínio de Floresta Ombrófila Densa de Terras Baixas, Floresta Ombrófila Densa Submontanha, vegetação com influência fluvio-marinha, composta por Manguezais e vegetação com influência marinha - Restingas (GOLAR LNG, 2018; SÃO FRANCISCO DO SUL, 2018).

Cabe destacar que o município está localizado na Baía Babitonga,

Que abriga a ilha de São Francisco com cerca de 300 km², dentre outras de menor porte, é delimitada ao norte por esporões da Serra do Mar e ao sul e oeste por planícies costeiras. Com extensas redes de canais que penetram cerca de 30 km continente adentro, estendendo-

se por mais 25 km à noroeste, recebe descarga dos rios Pirabeiraba, Cubatão e Cachoeira, entre outros sendo os primeiros, responsáveis pelo lançamento dos efluentes urbanos e industriais de Joinville. As planícies costeiras com recobrimento sedimentar de origem aluvionar, cujas diferentes associações originam ambientes de deposição distintos e possuem cobertura vegetal associada a tais ambientes, dos quais destacam-se mangue, as dunas e a Floresta Ombrófila Densa de Terras Baixas. Em níveis topográficos mais elevados encontram-se a Floresta Ombrófila Densa Submontanha. Esta cobertura original apresenta-se bastante alterada em vários trechos em virtude das atividades humanas na área (Diegues, 2002, p. 553).

As margens da Baía Babitonga possuem forte presença de manguezais, que correspondem a 75% deste ecossistema no estado catarinense (GOLAR LNG, 2018), inseridos dentro das Áreas de Preservação Permanente do Código Florestal Brasileiro.

Por ser um ambiente estuariano com presença de mangue, este ecossistema é de extrema importância para o fornecimento de abrigo e nutrientes necessários para uma grande variedade de espécies. Espécies estas que se utilizam do interior da Baía Babitonga para se reproduzirem, desovarem. Assim, a importância da preservação deste meio é inegável para a manutenção ecológica de uma grande variedade faunística.

Como componentes da fauna da área em questão, temos a presença de anfíbios (rãs, pererecas e cobras-cegas) e répteis (serpentes, lagartos, tartarugas e jacarés) endêmicos do Bioma Mata Atlântica (GOLAR LNG, 2018). Destes, a tartaruga cabeçuda está em risco de extinção (TAMAR, 2019).

Da avifauna, há as aves marinhas, que circulam no mar e as terrícolas, que se movimentam em terra. Destas, há uma série de espécies em diferentes *status* de risco de extinção, que variam de perigo a quase ameaçadas. Ademais, nas águas na Baía Babitonga, habitam duas espécies de golfinhos (boto-cinza e toninha), ambas ameaçadas de extinção (GOLAR LNG, 2018). Há ainda espécies de peixes, como o mero e a garoupa, que também se encontram ameaçadas.

3.1 SÃO FRANCISCO DO SUL: ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

Assim como em todo litoral catarinense (e brasileiro), há vestígios da presença de grupos humanos pré-coloniais, que habitavam estas terras antes da

chegada dos colonizadores europeus. Em São Francisco do Sul, a existência de cerca de 150 sítios arqueológicos comprova que este espaço já era povoado há mais de 5.000 anos atrás, sendo uma das principais evidências os sambaquis, que na língua Tupi significa “amontoado de conchas” (*tamba*: concha e *ki*: amontoado) (SANTOS, NACKE e REIS, 2004).

O município é considerado a terceira localidade mais antiga do Brasil e sua ocupação por colonizadores europeus remonta a época dos descobrimentos. Foi “descoberta” em 1504 por franceses, mais especificamente pela Expedição de Binot Paulmier de Gonneville. Em 1641, Gabriel de Lara, 'Alcaide mór, Capitão mór, Povoador da villa de Nossa Senhora do Rosário da Capitania de Paranaguá', juntamente com portugueses e vicentistas, vindos de Paranaguá, fundou em 3 de dezembro a villa de Nossa Senhora da Graça do Rio São Francisco (IBGE, 2019).

Seu processo de ocupação europeia é datado oficialmente a partir de 1658. Entretanto, foi apenas por volta do século XVII que ocorreu uma efetiva ocupação de seu território. Durante o século XVIII, a economia se baseava principalmente na agricultura e na atividade portuária, em que se realizava a exportação de produtos como madeira, peixe seco, farinha de mandioca, entre outros. A relação de interdependência entre cidade e porto existe desde sua formação, bem como a importância do porto para a economia do município (PEREIRA, 2007; SÃO FRANCISCO DO SUL, 2019).

No tocante aos aspectos socioeconômicos, será apresentada uma síntese dos dados obtidos por meio de um recente relatório² elaborado pelo SEBRAE (Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas), que classifica São Francisco do Sul como cidade empreendedora. Como indicadores gerais, em 2010, o município possuía um IDHM de 0,762, índice considerado alto pelo PNUD.

No ano de 2016, o município registrou um PIB de R\$ 3,6 bilhões, colocando-o na 13ª posição do estado. O PIB municipal teve 0,8% de participação do setor primário, 43,0% do secundário e 56,2% do terciário. Assim,

² Relatório disponível na página inicial do *síte* da prefeitura de São Francisco do Sul. Fonte: NASCIMENTO, Cleber Borba (Org.). São Francisco do Sul: município em números. Florianópolis: SEBRAE/SC, 2019. Disponível em: <<https://www.saofranciscodosul.sc.gov.br/>>

no período compreendido entre 2012 e 2016, o PIB apresentou uma taxa média de crescimento de 5,5% ao ano (NASCIMENTO, 2019).

Em 2017, de acordo com dados do Ministério do Trabalho e Emprego, São Francisco do Sul contava com 2.665 empresas, responsáveis pela geração de 10.804 empregos formais. Representando 99% dos estabelecimentos do município em 2017, estavam as empresas de micro e pequeno porte. Estas foram responsáveis por 48,1% dos postos formais de trabalho (NASCIMENTO, 2019).

Em São Francisco do Sul, 53,7% dos estabelecimentos estão ligados à prestação de serviços, enquanto 34,7% ao comércio, 11,1% à indústria e a menor porcentagem (0,4%) à agropecuária. Em relação aos empregos, 63,2% são do setor de prestação de serviços, seguido pelo comércio com 18,9% e a indústria com 17,8% dos empregos formais (com carteira assinada) (NASCIMENTO, 2019).

O município integra a Coordenadoria Regional Norte, de acordo com a delimitação do SEBRAE, e dentro da divisão em mesorregiões do estado catarinense, integra a Região Norte. De acordo com dados do IBGE do ano de 2018, o município possuía uma população de 51.677 habitantes distribuídos em uma área de 498,64 km², possuindo densidade demográfica de 103,63 habitantes por km², a 56ª maior densidade de Santa Catarina (NASCIMENTO, 2019).

Entre os anos 2010 e 2018, a taxa média anual de crescimento da população foi de 2,5% ao ano. Destaca-se também que em 2010 92,9% dos francisquenses residiam em áreas urbanas, enquanto 7,1% residiam na zona rural, classificando o município como predominantemente urbano. Do total da população, as mulheres representavam cerca de 50,2% e os homens 49,8%. A maior parte da população ocupa as faixas entre 10 e 29 anos (NASCIMENTO, 2019).

Em março de 2019, 839 famílias de São Francisco do Sul receberam benefício do Programa Bolsa Família, que significa uma média de R\$ 162,00 por família. O programa cobre cerca de 56,4% em relação à estimativa de pobreza do município (NASCIMENTO, 2019).

Já sobre as médias salariais, em 2017 os empregos de carteira assinada em São Francisco do Sul remuneravam uma média de R\$ 3.134,00, ocupando

a segunda posição estadual. Entretanto, esta média difere entre os gêneros. A média salarial dos homens foi de R\$ 3.629,00 e a das mulheres, R\$ 2.321,00 (36% abaixo da média salarial dos homens) (NASCIMENTO, 2019).

3.1.1 Economia Francisquense

Como já escrito anteriormente, a história de São Francisco do Sul é acompanhada desde o início pela atividade portuária. As primeiras ruas e construções da igreja e casas localizavam-se nas proximidades do porto, sendo que a população se dedicava às atividades agrícolas (lavoura) e à pesca de subsistência (PEREIRA, 2007).

De acordo com Pereira (2007, p. 36),

Em 1858 iniciou-se a abertura da estrada Dona Francisca que parte do Porto da cidade e que, por volta de 1873, atinge o planalto catarinense passando a escoar a produção do norte de Santa Catarina e sul do Paraná. Começou nesta fase a prosperidade na cidade, com a implantação, no final do séc. XIX início do séc. XX, de uma série de companhias importadoras e exportadoras e armazéns de estocagem, com destaque aos da Cia. Carl Hoepcke.

Por meio do *site* da prefeitura que se pode evidenciar com mais clareza qual é a relevância do porto, pois ele é

O maior porto catarinense e o 5º maior do Brasil recebe embarcações com até 12 metros de calado. Tem cinco berços de atracação, 975 metros de cais, 8.000 m² de armazéns próprios e 70 mil m² de armazéns terceirizados. A área disponível para cargas frigorificadas tem capacidade estática para 6.800 TUs (contêineres de 20 pés). Essencialmente exportador, é o principal porto graneleiro do estado. Movimenta aproximadamente 5,4 milhões de toneladas/ano. Principais produtos exportados: compressores, carrocerias de ônibus, madeira, papel, móveis, cerâmica, carne congelada, soja, milho, autopeças, têxteis (SÃO FRANCISCO DO SUL, 2019).

Figuram também como importantes geradores de emprego e renda no município as atividades relacionadas à pesca e ao turismo. Quanto ao turismo, “São Chico”, como é carinhosamente chamada, recebe turistas vindos principalmente do próprio estado (Santa Catarina), seguido dos estados do Paraná e em parcelas menores outras unidades federativas. Há também turistas vindos de outros países (SÃO FRANCISCO DO SUL, 2018).

Muitas informações acerca das atividades turísticas estão presentes em um diagnóstico³ desenvolvido pela prefeitura do município, a fim de viabilizar a implantação da Taxa de Preservação Ambiental no município. Nele, há constatações sobre o potencial turístico de São Francisco do Sul, que “está voltado para os atrativos histórico-culturais e para as atividades ligadas à natureza, especialmente o turismo náutico, em função da diversidade de praias e a baía Babitonga” (SÃO FRANCISCO DO SUL, 2018, p. 50).

São Francisco do Sul é conhecida por suas praias, algumas alcançando mais de 20 quilômetros de extensão, com algumas faixas de natureza preservada, além de alguns pontos com a presença de sambaquis. Nas faixas mais próximas as praias, há grande presença de casas, tanto de veranistas como de moradia fixa. Nas praias mais movimentadas, há presença de bares, restaurantes, mercados, farmácias, lojas variadas.

Estas praias (Ilustração 2), frequentadas tanto por turistas quanto veranistas (pessoas que possuem segunda residência), apresentam diversas atividades, como recreação, residência, locais de pesca, prática de esportes, dentre outros. A presença desta faixa de areia em contato com o mar, torna São Francisco do Sul o que Santana (1999) descreve como um “bem raro”, pois devido à existência de praias, pessoas tanto do Brasil quanto do exterior, vem para conhecer e aproveitar este espaço do município.

O que passa a ser raro se redefine sob a lógica da acumulação capitalista enquanto necessidade de reprodução do capital. Quanto mais raro um bem, e mais demandado for, maior o seu valor de troca, assim mais diferenciada será a apropriação deste bem. As “novas raridades” são adotadas estrategicamente (SANTANA, 1999, p. 180).

Outro “bem raro” (Santana, 1999) que está presente em São Francisco do Sul-SC é que é chamariz de turistas à cidade, é seu centro histórico (Ilustração 3). O local, descoberto em 1504, por uma expedição francesa, consagrou-se como a terceira localidade mais antiga do país, e a primeira de Santa Catarina. Assim, possui um Centro Histórico tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico Nacional – IPHAN, com destaque ao Museu Nacional do Mar – Embarcações Brasileiras.

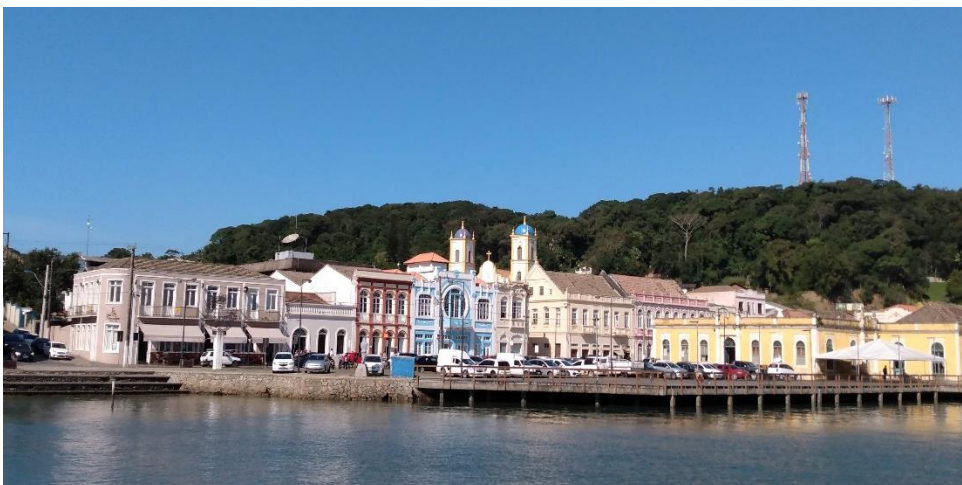
³ Diagnóstico disponível no *site* do município: <<https://www.saofranciscodosul.sc.gov.br/tpa-sao-francisco-do-sul>> Acesso em 28 de abril de 2019.

Ilustração 2: Praia da Enseada – São Francisco do Sul



Fonte: Acervo da autora (2019).

Ilustração 3: Vista do Centro Histórico



Fonte: Acervo da autora (2019).

A atividade turística realizada em São Francisco do Sul não é isenta de consequências. Assim, sobre os efeitos do turismo nos espaços em que é realizado, Tulik (1990) destaca que há impactos nos aspectos físicos, que podem ser observados de formas variadas e em diferentes escalas. Entre seus efeitos, os mais visíveis são a destruição e a remoção da cobertura vegetal, em virtude

do surgimento de cada vez mais loteamentos, que desencadeia a poluição arquitetônica, com a franja de edifícios nas praias (ponto em discussão que pretende alterar o plano diretor do município), construção de alojamentos, tráfego de pedestres ou de veículos, o comprometimento da qualidade da água pela poluição de esgotos e pelos combustíveis das embarcações, que acabam por prejudicar a flora e a fauna.

Temos ainda as implicações das atividades de recreação e lazer, como natação, pesca esportiva, iatismo, a poluição do ar como consequência do aumento do tráfego de veículos e situações de congestionamento, a sobrecarga da infraestrutura e a segregação dos residentes locais. O desenvolvimento turístico ocorre em áreas particularmente frágeis, como é o caso das regiões litorâneas (TULIK, 1990).

Apesar destes efeitos, há também muitos efeitos benéficos do turismo ao meio ambiente, pois através de sua presença econômica, ele pode contribuir para a conservação e preservação de monumentos históricos, áreas naturais e sítios arqueológicos. Ademais o turismo tem interesse em manter a qualidade do meio ambiente e promover sua conservação, não apenas porque historicamente está ligado a ele, mas porque sua existência depende da natureza (TULIK, 1990), sendo que boa parte destes elementos dependem do poder público para se efetivarem, destinando investimentos para este setor.

Em São Francisco do Sul, o turismo merece destaque, pois participa com cerca de 15% da economia municipal. Este setor começou a estruturar-se a partir da década de 1970, quando as praias da ilha começaram a ser ocupadas por veranistas, iniciando-se um processo de transferência de terras que anteriormente eram de pescadores e agricultores para novos moradores. Assim, gradativamente abriram-se perspectivas para o incremento do turismo de temporada, que hoje movimentam a economia do município nos meses de verão (SANTOS, NACKE e REIS, 2004).

O turismo de veraneio é, ainda, o de maior expressão, atraindo a cada temporada cerca de 150 mil pessoas. Essas, em maioria, são originárias do próprio estado. Outra parte procede dos estados do Paraná e de São Paulo. A importância dos recursos que a atividade traz ao município, especialmente para a população local, justifica os investimentos que têm ocorrido no embelezamento e na implantação de infraestrutura básica para as praias da Ilha. A pretensão dos dirigentes municipais é a de manter a movimentação turística o ano

todo, estimulando o “turismo ecológico” e o “turismo histórico”. De fato, o município apresenta recursos para tanto. No continente, chamam a atenção as encostas da Serra do Mar, as cachoeiras, os engenhos da Vila da Glória, a Praia Bonita. Na Ilha, há o roteiro das praias, o Museu Nacional do Mar, o Museu Histórico, o Forte Marechal Luz e o importante patrimônio arquitetônico de estilo colonial português (...). Ao mesmo tempo, uma ampla programação de festas e eventos dinamiza a cidade no sentido cultural. Dentre outras, destacam-se o Carnaval, a Festa das Tradições da Ilha (Festilha), realizada no mês de abril, o Arraial de São Chico, em junho, a Festa do Camarão (Fecam), a Festa Nacional dos Pescadores (Fenapesca), além das festas religiosas de Nossa Senhora da Glória e de Nossa Senhora da Graça (Santos, Nacke e Reis, 2004, p. 228).

No ano de 2018, foi publicado o Estudo para Implantação da Taxa de Preservação Ambiental – TPA, a fim de apresentar estatísticas sobre o turismo e as demandas deste setor, para justificar a necessidade de implantação desta taxa, que em suma, serviria para viabilizar investimentos em infraestrutura para melhor atender os turistas.

Por meio deste diagnóstico, foram aplicados 470 questionários, nos quatro principais pontos de interesse turístico do município, Enseada/Prainha, Centro histórico, Praia do Ervino e Estaleiro/Vila da Glória, no período de 26/12/2017 a 02/01/2018.

Os dados desde diagnóstico, coletados por meio de entrevistas, revelaram que daquelas pessoas que viajam à lazer, o principal atrativo eram as praias (75,25%); seguido do interesse na história-cultura (13,2%); no ecoturismo/natureza (4,5%); no náutico/passeio de barco (3%); e prática de esportes (2%). Por meio destas informações, é possível perceber que os principais locais de interesse são as praias, conhecido como turismo do modelo do sol e praia (SÃO FRANCISCO DO SUL, 2018).

Sobre o tipo de visitante, (60%) dos entrevistados eram turistas, ou seja, estavam visitando o destino com pernoite, (25%) veranistas – possuíam 2ª residência na cidade e somente (15%) eram excursionistas – estavam visitando o destino durante o dia, no entanto não estavam pernoitando em São Francisco do Sul (SÃO FRANCISCO DO SUL, 2018).

Já sobre a origem dos entrevistados, foi constatado o predomínio de turistas brasileiros (96%), o aparecimento de turistas argentinos (3%) e, com menor relevância (1%) de paraguaios e uruguaios. No que diz respeito aos turistas brasileiros e seus estados de procedência, predomina a visita de

Santa Catarina com 47,55%, seguido do Paraná com 36,67%, São Paulo 4,26%, Mato Grosso do Sul 2,13% e Rio Grande do Sul 1,92%. Com menor representatividade, foi identificada a presença de visitantes provenientes de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Mato Grosso, Goiás, Bahia, Rondônia e Distrito Federal (SÃO FRANCISCO DO SUL, 2018).

Estabeleceram-se ainda dentre vários outros aspectos, o fluxo diário, semanal e mensal de veículos para São Francisco do Sul nos meses de alta temporada. Assim,

Foi desenvolvido um cálculo matemático que com base nas referências da série histórica do DNIT, permitiu que fossem definidos os fluxos de veículos nos meses de dezembro de 2017, janeiro, fevereiro e março de 2018, num total de 223.200 veículos; 217.067 veículos; 255.266 veículos e 146.006 veículos respectivamente. Considerando ainda o estudo do DNIT que determina um número de 1,5 pessoas transportadas por veículo, conclui-se que cerca de 334.800 pessoas visitaram o município no mês de dezembro, seguidos de 325.600 visitantes em janeiro; 382.899 em fevereiro e 219.0009 em março, destacando-se que esses números são valores aproximados sujeitos à margem de erro de no mínimo 5% para mais ou para menos, já que é fato situações de veículos com placa de fora, mas que residem em São Francisco do Sul e que portanto, não são visitantes, bem como o tráfego repetido de alguns veículos como por exemplo, veranistas que trabalham em Joinville, mas que no período da alta temporada, deixam suas famílias na casa de praia e que vão e voltam diariamente (SÃO FRANCISCO DO SUL, 2018, p.114).

Desta forma, por meio dos dados, é possível perceber a quantidade de pessoas que tem São Francisco do Sul como destino turístico. Estas pessoas, vindas tanto do Brasil como do exterior, movimentam a economia do município, devido aos locais que frequentam (bares, restaurantes, mercados), compras diversas, gastos com hospedagem e passeios. Entretanto, há também os aspectos negativos desta grande pressão turística, que foram destacados anteriormente por Tulik (1990).

Outra atividade econômica que se destaca em São Francisco do Sul é a pesca. A título de informação, de acordo com dados presentes no Projeto de Monitoramento da Atividade Pesqueira no Estado de Santa Catarina – PMAP-SC, desenvolvido pela Univali (Universidade do Vale do Itajaí), durante período

de julho a dezembro de 2017, o município apresentou uma produção de 1.460,4 toneladas de pescado advinda da pesca artesanal.⁴

A pesca artesanal gera renda para parcela significativa da população local. Em 2004, exerciam a atividade 1.222 pescadores oficialmente registrados na colônia Z-2, o que torna essa colônia umas das maiores do litoral de Santa Catarina (SANTOS, NACKE e REIS, 2004). Já em 2018, de acordo com dados da Secretaria de Pesca do município, havia cerca de 1.500 pescadores registrados, dos quais cerca de 900 na ativa. Estes pescadores são advindos de 17 comunidades pesqueiras, entre as quais pode-se destacar: Estaleiro, Vila da Glória, Praia Bonita, Enseada (Ilustração 4), Laranjeiras e Paulas.

Ilustração 4: Beneficiamento da produção pesqueira na Praia da Enseada



Fonte: Acervo da autora (2019).

No período de janeiro de 2014 a junho de 2015, foi executado o Projeto de Caracterização Socioeconômica das Atividades de Pesca e Aquicultura em Santa Catarina (PCSPA-SC), executado como parte do projeto de “Caracterização Socioeconômica da Pesca e Aquicultura nas Áreas de Influência

⁴ Neste projeto “pesca artesanal” se refere à pesca desembarcada, a realizada com emprego de embarcações de pequeno porte (AB – Arqueação Bruta de até 20 metros) ou, ainda, tendo como base o próprio reconhecimento dos pescadores.

dos Empreendimentos de Exploração e Produção na Bacia de Santos”, que envolveu também os estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Paraná. Este levantamento ficou a cargo da PETROBRÁS em parceria com a Fundação Instituto de Pesca do Estado do Rio de Janeiro – FIPERJ e o Instituto de Pesca de São Paulo e também com a Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI (UNIVALI, 2018).

Dentre os dados que apresentam a importância da atividade pesqueira no município, temos os seguintes: como estruturas de apoio à atividade pesqueira, há no município 2 pontos de abastecimento de óleo diesel para as embarcações; 37 estruturas de beneficiamento, armazenamento e comercialização de pescado; 542 estruturas de embarque e desembarque de pescado; 1 estrutura de fabricação e comercialização de gelo; e 373 estruturas de reparo e manutenção de embarcação e petrecho (UNIVALI, 2018).

Sobre as embarcações, há registro de 711 embarcações com média de 2 tripulantes por embarcação. Destas, 98% são embarcações de boca aberta e 2% com convés fechado. Sobre as embarcações de convés fechado, 10% possuem casaria. Do total de embarcações registradas no município, 86% possuem motor. A média de capacidade de carga das embarcações é de 928 kg. A pesca é realizada predominantemente até a isóbata⁵ de 30 metros (UNIVALI, 2018).

Cada pescador cadastrado emprega, em média, 1,5 pessoas da família na atividade pesqueira, sendo que em algumas comunidades de pesca esse número chega a 3 pessoas. A idade média das mulheres que atuam na atividade é de 46,18 anos e para os homens, 47,14 anos. Estas famílias possuem uma média de renda de 1,57 salários mínimos mensais. Essa média varia entre 3 a 0,50 salários por família e 6% recebem bolsa-família (UNIVALI, 2018).

Como destinos da produção pesqueira de São Francisco do Sul, o elemento principal é a venda direta, com 70%; o atravessador ou intermediário, com 35%; as peixarias com 28%; restaurantes, com 9%; e por fim as salgás, com 3% da produção (UNIVALI, 2018).

⁵ Linha que representa, em mapas de corpos d'água (rios, lagoas, mares, oceanos..), pontos de mesma profundidade. As isóbatas de um mapa são padronizadas em cores e espessuras e sempre correspondentes a profundidades determinadas de múltiplos de um valor, ou seja, correspondem a valores equidistantes verticalmente. Podem ser entendidas como curvas de nível negativas e correspondentes ao relevo subaquático. Fonte: <<http://sigep.cprm.gov.br/glossario/verbete/isobata.htm>> Acesso em 15 de novembro de 2019.

Muitos pescadores processam sua produção em casa e depois vendem diretamente aos consumidores. Estes possuem pequenas salas no fundo de suas casas nas quais descascam o camarão, beneficiam os peixes, congelam sua produção e efetuam a venda. Por terem seu sistema de produção mais organizado, estes pescadores conseguem gerenciar um capital de reserva, enquanto os pescadores que entregam sua produção aos atravessadores ou intermediários não podem contar com esta estabilidade (WAGNER, CARDOSO, 2019).

Quanto aos tipos de conservação do pescado utilizados pelos pescadores, a grande maioria é comercializada *in natura* e inteira, seguida em menores porcentagens pelo pescado congelado, eviscerado ou filetado. Das principais espécies pescadas, temos a tainha, camarão-sete-barbas, parati, corvina, bacucu, pescada-amarela e camarão-branco. No ano de 2017, a produção da pesca artesanal foi de 2.925,7 toneladas. A maior concentração ficou nos meses de janeiro, junho, agosto e dezembro (UNIVALI, 2018). Além da pesca extrativa encontra-se também a produção aquícola que, de acordo como o IBGE, em 2017, foi responsável por um montante de 180 toneladas de camarão, 105 toneladas de ostras, vieiras e mexilhões e 28 toneladas de tilápia.

A produção pesqueira de São Francisco do Sul é consumida principalmente no próprio município, com comercialização direta, em bares, restaurantes, peixarias e nos municípios vizinhos, com destaque a Joinville. A presença de consumidores imediatos da produção significa um estímulo à manutenção da atividade pesqueira (WAGNER, CARDOSO, 2019).

Por fim, destacam-se os pilares econômicos de São Francisco do Sul, centrados em três principais atividades, sendo elas: porto, pesca e turismo. Como atividade econômica que mais contribui para a economia municipal, Santos, Nacke e Reis, em trabalho publicado em 2004, já destacam que a economia do município gira em torno do Porto (o que mantém até hoje), sendo este responsável por aproximadamente 70% a 80% da receita total do município, bem como pela maior parcela dos salários da cidade. Além disso, São Francisco do Sul possui um terminal de recebimento de petróleo da Petrobrás Transporte S.A. (Transpetro), o que proporciona um retorno financeiro importante à cidade (SANTOS, NACKE e REIS, 2004). Desta forma, optou-se por trabalhar com este

pilar da economia do município, haja vista que São Francisco do Sul “respira porto”.

4 ANCORANDO AS BASES TEÓRICAS

O objeto de estudo é caracterizado por ser um município litorâneo e, assim sendo, apresenta diversas particularidades. Conforme nos apresenta Cardoso (2006, p. 246),

O litoral é a área de contato entre a terra e o mar. Do ponto de vista da natureza é um espaço em transição, com ecossistemas únicos, sendo ponto de chegada de toda água drenada pelos rios. Argilas, areias e material orgânico encontram nos litorais uma etapa de sua deposição, caracterizando este espaço como um elo entre o continente e o mar. Os usos que a sociedade faz do espaço litorâneo também possuem características particulares. A pesca, a circulação de mercadorias, o turismo, entre outros usos presentes no litoral dá a esta porção do espaço geográfico características peculiares, construídas por sujeitos sociais que aí encontram seu lugar. Considerando que alguns aspectos da natureza e da sociedade somente se manifestem no litoral, é possível considera-lo como portador de uma problemática específica.

Este espaço singular apresenta-se aqui com uma série de elementos a serem discutidos. São Francisco do Sul possui sua economia dependente da atividade portuária, sendo que discutir alguns princípios que compõem este meio é de fundamental importância para compreender como se apresenta o espaço do município, quais os rumos que esta atividade está levando. Desta forma, expor-se-ão na sequência: a importância dos portos e como estes são estudados na Geografia, aspectos referentes à legislação portuária, a interface porto-cidade e a importância do trabalho portuário, aqui centrado nos trabalhadores portuários avulsos (TPA).

4.1 A QUESTÃO PORTUÁRIA NA GEOGRAFIA

Os estudos acerca dos portos, mais especificamente da relação porto-cidade dentro da Geografia, podem ser encontrados nos mais diferentes campos. Dentre eles, destacam-se: Geografia da Circulação, Geografia Econômica e Geografia Urbana. Além da Geografia, há também trabalhos na História, na Arquitetura e Urbanismo, Economia, dentre outros.

A temática dos portos é muito rica, sendo que os trabalhos que encontramos centram-se principalmente na infraestrutura portuária e a relação

dos portos com sua hinterlândia, e a relação porto-cidade. Assim, de acordo com Falcão e Correia (2012, p. 133),

Sabendo que mais de 80% do comércio internacional brasileiro é realizado via marítima, o setor portuário assume uma importância indiscutível no processo de crescimento econômico nacional, inclusive como um fator de desenvolvimento socioeconômico no seu entorno.

Os portos, por excelência, são a porta de entrada e saída de boa parte da produção das nações, e estando nesta posição, são imprescindíveis à economia. É através deles que ocorre boa parte da movimentação de bens e mercadorias entre países e, por isso, possuem papel fundamental na organização territorial.

Costa (2015, p. 139) define que

O porto é caracterizado de forma genérica como um local que possibilita às embarcações obterem um abrigo, ou seja, é um refúgio no caso das intempéries ocorridas em rios, lagoas e no mar, como também é o local que permite efetuar as suas operações de carga e descarga, embarque e desembarque de passageiros, com a devida segurança e infraestrutura adequadas. Talvez tenha sido, ao longo dos tempos, a maior preocupação dos navegadores a necessidade de encontrar um lugar seguro para a ancoragem de suas embarcações.

Ainda, pode ser definido como um entreposto dinâmico de mercadorias, em que se realizam atividades, como as de ordem aduaneira, alfandegária, comercial, sanitária, tributária, imigratórias, dentre outras. Dentre outros, é abrigo e ancoradouro das embarcações, sendo que este é considerado o mais importante elo da cadeia logística existente (FALCÃO e CORREIA, 2012).

O porto é considerado um elo na cadeia de transporte, sendo assim, sua principal finalidade é promover o desenvolvimento econômico de uma região através do escoamento de pessoas, de bens e de mercadorias e, assim, movimentar a economia. Os transportes existem para facilitar o deslocamento de pessoas e bens no espaço e no tempo. Pode-se considerar os seus principais objetivos a promoção do desenvolvimento socioeconômico, romper barreiras, permitindo assim o escoamento e a comercialização de bens e serviços. (FALCÃO e CORREIA, 2012 p. 136).

Já os transportes marítimos possuem capacidade de escoar enormes toneladas de mercadorias, a longas distâncias. O aumento da capacidade de carga, a criação de serviços reguladores que executam com pontualidade as mais longínquas ligações, fazem da navegação marítima hoje um meio de

transporte totalmente diferente da navegação da época dos veleiros, que se diversifica em função das necessidades. Com isso, a especialização dos navios e dos serviços ocorre juntamente ao crescimento das tonelagens. Ainda, as construções navais oferecem os mais diferentes tipos de navios, segundo os usos aos quais eles se destinam (GEORGE, 1978), como os petroleiros, graneleiros, de carga geral etc.

Ducruet (2004, p. 05) traz também destaque à importância dos portos, pois é através dele que

Le seul fait qu'environ 90% des échanges internationaux (en volume) aient lieu par voie de mer montre à quel point le transport maritime est un ressort fondamental de l'économie-monde contemporaine. Dans un contexte d'ouverture et de croissance des échanges, le trafic maritime se renforce en ayant recours à de nouvelles normes technologiques et organisationnelles, comme la généralisation du conteneur depuis les années 1960, le décuplement de la taille des navires, la rationalisation extrême des trajets⁶.

Ademais, ocorre a especialização de navios para que haja maior aproveitamento das cargas, bem como para facilitar os processos de carregamento e descarregamento. Assim, há necessidade de adequação dos portos aos novos modelos de embarcações, com a construção de terminais (locais de atracação de navios) especializados em determinados tipos de recebimento e embarque de cargas, bem como de graneis sólidos ou líquidos e de contêineres (COSTA, 2015).

Os portos possuem relações entre si e também sobre suas áreas de influência, a chamada *hinterland* ou hinterlândia, em pontos mais distantes do território. Além disso, há também a influência direta nas cidades nas quais se estabeleceram, ou então nas cidades que surgiram ao seu redor. Desta forma, temos o que se denomina relação porto-cidade, que para Monié e Vasconcelos (2012, p. 2-3) pode ser explicado da seguinte maneira:

Nas cidades portuárias, porto e cidade constituem um sistema cujas interações e complementaridades variam no tempo sob influência das dinâmicas produtivas, tecnológicas, sociais e urbanas. Tanto as mudanças nas atividades e infraestruturas portuárias implicam em

⁶ Tradução: O simples fato de que cerca de 90% do comércio internacional (em volume) ocorre por via marítima mostra como o transporte marítimo é fundamental para a economia do mundo contemporâneo. Em um contexto de comércio aberto e crescente, o tráfego marítimo se fortalece usando novos padrões tecnológicos e organizacionais, como a generalização do contêiner desde a década de 1960, o aumento de dez vezes no tamanho dos navios, a extrema racionalização de rotas.

novos posicionamentos frente ao espaço (urbano) portuário; quanto o desenvolvimento e crescimento urbanos também levam à uma nova postura da cidade em relação à presença do porto.

Mais especificamente sobre a questão portuária, Monié e Vidal (2006, p. 977) dissertam que:

A eficiência e a dinâmica de um porto não se limitam apenas às instalações e à capacidade dos navios, mas principalmente ao seu entorno, dadas as atividades produtivas que fazem uso dos seus serviços, ou seja, sua hinterlândia. Reafirma-se que a dinâmica portuária e as mudanças nos métodos das operações portuárias sempre estiveram associadas à reorganização mundial dos espaços produtivos e ao surgimento de dinâmicas comerciais específicas. Com a globalização, novas demandas foram colocadas sobre os portos, o que resultou em mudanças no sistema portuário mundial e nas cidades com portos. Em relação ao porto, destaca-se que o mesmo não pode ser pensado apenas do ponto de vista técnico e operacional. Ele não é apenas um corredor, ele é mais: um instrumento a serviço de um projeto de desenvolvimento.

A cidade, aliada ao porto, configura então a chamada “cidade portuária” que prioriza, a agregação de valor aos fluxos de cargas que transitam pelos seus portos, pois além do crescimento das trocas comerciais internacionais, ocorre uma transformação do modo de produzir que implica a agregação de um número crescente de atividades terciárias (MONIÉ E VIDAL, 2006).

Monié e Vidal (2006, p. 992) ressaltam ainda que:

A discussão acerca das cidades portuárias e a formação ou fortalecimento das relações que visem uma melhor integração porto-cidade, evidenciando-se os benefícios decorrentes da atividade portuária, não parece tarefa fácil. Na verdade, ela não se restringe apenas ao ambiente dos negócios, mas requer a inclusão de elementos históricos, culturais e sociais, já que se trata de uma relação que ainda comporta estigmas, perdas, redefinições de funções, conflitos e interesses diversos, e isso nem sempre está presente nas negociações de mercado.

Além destes autores, há outros que já fizeram trabalhos sobre esta temática, apresentando explicações que auxiliarão no andamento da pesquisa. Dentre eles, encontram-se Penteado (1973), Araújo Filho (1974) e Nogueira (1999), que realizaram estudos de caso, caracterizando alguns portos brasileiros ou até mesmo o sistema portuário de um estado inteiro.

Além disso, desenvolveram discussões sobre a *hinterland* e também sobre o *foreland* (PENTEADO, 1973), ou seja, de onde vem e para onde vão as cargas que passam pelos portos. Como nenhum porto é um ponto isolado, debateram-se ainda as relações que os portos estabelecem entre si.

É na virada do século, a partir dos anos 2000, que aumenta significativamente a produção bibliográfica sobre a questão portuária. É neste momento que a maioria dos trabalhos se volta ao estudo da relação porto-cidade e os estudos se baseiam em um trabalho anterior, de Hoyle (1989). Desta forma, temos artigos de Monié e Vidal (2006), Reis (2011), Monié (2014), Monié e Vasconcelos (2012) e Silva (2014).

Monié (2011, p. 1-2) escreve que

Com base na definição de portos comerciais como territórios situados nos espaços de manobra de um “tabuleiro” mundial e regional existem possibilidades para articulações diferenciadas entre as competências localizadas no espaço portuário, no sistema produtivo e nos recursos do território urbano e para uma análise com trajetória em três escalas: no nível global, através da globalização; no nível meso-econômico, no âmbito dos sistemas regionais que capturam os volumes crescentes de fluxos e atividades de transformação; e, no nível local, sobre o território da cidade portuária. Pretendemos demonstrar que mais do que um conflito entre redes e territórios emergem assim, sob a pressão conjugada de atores cujas escalas de ação e cujos interesses são diferenciados, novos arranjos espaciais – regionalização portuária; porto-rede; “terminalização” dos portos – que estimulam a geografia portuária a reformular seus questionamentos, suas abordagens e seus métodos de investigação (MONIÉ, 2011, p. 1-2).

A importância de estudos sobre a Geografia portuária hoje, com a globalização, justifica-se pelo transporte marítimo e os portos tornaram-se “peças fundamentais para alavancar o desenvolvimento do comércio internacional de um país. Até porque está mais do que confirmado que a maior parte do comércio internacional é realizado via marítima” (FALCÃO e CORREIA, 2012, p. 134). Pode-se considerar os portos como uma das principais forças que movem a economia dos países, sendo que eles são a porta de entrada e saída de mercadorias e passageiros, possuindo instalações necessárias para o embarque e desembarque de cargas e passageiros (FALCÃO e CORREIA, 2012).

Ainda, de acordo com Santos (2009, p. 37), “a fase atual, [...] é momento no qual se constitui, sobre os territórios cada vez mais vastos, o que estamos

chamando de meio técnico-científico”, sendo que este período é marcado pela construção ou reconstrução do espaço, e a presença de objetos técnicos no espaço, como os portos, é também uma das marcas deste tempo.

4.2 A INTERFACE PORTO-CIDADE

Atualmente, não tem como pensar uma unidade portuária sem falar de um complexo em torno dessa unidade. Esse espaço, chamado de cidade, acompanha o desenvolvimento do porto. Porto e cidade, dois elementos muitas vezes com interesses distintos, possuem também papéis de complementariedade.

O porto é um elemento importante na sua relação com a cidade, atraindo novos empreendimentos para os lugares nos quais se instala, bem como pessoas para trabalhar nestes estabelecimentos. Com o aumento do fluxo de pessoas e mercadorias, conseqüentemente ocorre uma maior movimentação econômica, traduzido em retorno financeiro (em forma de recolhimento de impostos, por exemplo), essencial para a manutenção de serviços básicos da cidade.

Entretanto, a produção do espaço, movimento complexo e contraditório, não ocorre de maneira totalmente harmoniosa. No caso de São Francisco do Sul, porto e cidade nascem juntos, sendo que a história desses dois elementos espaciais se funde.

O porto, por ser um ente da União e ter sua administração a cargo do governo do estado catarinense, por vezes representa um distanciamento entre o empreendimento e a administração municipal, visto que

Com raras exceções, os organismos locais são vistos de forma secundária não só pela fragilidade técnica que apresentam em relação ao nível federal, como, também, pela cultura que se instalou e se perpetua que as grandes infraestruturas são realizações do governo central e por ele devem ser geridas, o que reforça o distanciamento em relação às municipalidades. De certa forma, esse sentimento também é acentuado pela assimetria de poder existente entre os atores relacionados às atividades portuárias em escala federal e os municípios (ROCHA, 2019, p. 102).

Devido a existência dessas diferentes esferas dentro do Porto, a comunicação entre as partes por vezes é dificultada. Um exemplo de projeto de cooperação entre porto e cidade (em São Francisco do Sul) é o de gerenciamento dos resíduos de grãos que acabam deteriorando nos armazéns das empresas exportadoras. Entretanto, devido à burocracia que se instala para haver o diálogo entre administração municipal e administração do Porto, o projeto está engavetado e os grãos, que poderiam estar virando adubo orgânico, acabam indo para aterros. O mesmo ocorre com os fertilizantes químicos. Cargas avariadas poderiam estar sendo repassadas à prefeitura e esta fazendo a distribuição aos agricultores, o que não ocorre⁷.




Nas cidades marítimas brasileiras, as políticas públicas são essencialmente voltadas para a modernização das estruturas portuárias, mediante a adoção de tecnologias modernas de manuseio de cargas, adoção de padrões de gestão empresariais e investimentos na acessibilidade terrestre e náutica (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012).

A interface porto-cidade, explorada por Hoyle (1989), é sistematizada com a formulação dos modelos do referido autor (Ilustração 5). Ele pensa de que forma os portos se desenvolveriam e como seria sua relação com a cidade em que estaria inserido.

O primeiro momento, definido por Hoyle (1989) é o do Porto-Cidade Primitivo, que corresponde ao surgimento do porto que, em seu estágio inicial de desenvolvimento, mantinha fortes ligações físico/morfológicas e funcionais com a cidade, calcada no beneficiamento mútuo. Neste momento, não havia fronteiras nítidas que separassem as atividades portuárias das urbanas, sendo que o uso das infraestruturas técnicas ocorria de maneira fluida (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012).

⁷ Relato feito pelos representantes da administração municipal, quando perguntados sobre a relação que se mantinha entre a Prefeitura Municipal e o Porto de São Francisco do Sul.

Ilustração 5: Evolução da relação porto-cidade

ETAPA	SÍMBOLO		PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
	Cidade	Porto		
I - Porto-Cidade primitivos			Antiguidade/ Medieval Até o século XIX	Íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto
II - Porto-Cidade em expansão			Século XIX – início do século XX	Rápido crescimento comercial/industrial, forças de crescimento para o porto desenvolver-se mais além do limite com a cidade, com cais linear e indústrias de carga fracionada.
III - Porto-Cidade industrial moderno			Metade do século XX	O crescimento industrial (especialmente as refinarias) e a introdução de contêineres/ro-ro(roll-on/roll-off) impõe ao porto a necessidade mais espaços
IV - Recuo da frente marítima			1960-1980	As mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo separadas
V - Remodelação da frente marítima (waterfront)			1970-1990	O porto moderno consome grandes áreas (de terra/mar): renovação urbana do núcleo original

Fonte: HOYLE, 1989

As atividades ligadas ao porto geravam um grande número de empregos, representando uma das maiores fontes de arrecadação da cidade (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012). Além disso, as empresas marítimas que estavam à frente do gerenciamento do comércio naval possuíam monopólio sobre os serviços de importação e exportação, atribuindo altas tarifas para a realização dos mesmos, o que consolidou seu poderio econômico e político.

No século XIX, a expansão das atividades industriais transformou a natureza das trocas comerciais e intensificou a circulação de mercadorias em todas as escalas. As comunicações, até então prejudicadas pela precariedade e pelo elevado custo dos transportes, intensificam-se sob o efeito dos ganhos de escala na produção industrial e da reorganização do espaço econômico. Uma onda de inovações facilita a circulação de pessoas, bens e informação. O progresso técnico beneficiou em primeiro lugar ao transporte marítimo (MONIÉ E VASCONCELOS, 2012, p. 05).

O período de transição da fase “porto-cidade primitivo” para a fase “porto-cidade em expansão” é no qual ocorre uma maior intensidade das relações entre os espaços portuário e urbano. O porto é reconhecido então como um elemento fundamental do desenvolvimento urbano, pois na ausência de um sistema de

transporte público eficiente, a grande quantidade de trabalhadores portuários se instala nas proximidades de seu lugar de trabalho. Além disso, os tripulantes dos navios também ficavam alojados nestas cidades, em espaços próximos ao porto, pois o tempo de permanência dos navios nos portos podia superar semanas, devido ao demorado processo de carregamento e descarregamento (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012; SEIBEL, 2010).

Com o passar do tempo, ocorre o crescimento da atividade comercial e a reestruturação do espaço portuário, o que intensifica a funcionalização do solo urbano, sendo que o sistema porto-cidade adquire maior complexidade. Assim, a era da expansão portuária instaura uma dinâmica de distanciamento do porto em relação a cidade (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012). Período este conhecido como Porto-cidade industrial moderno.

Este período de expansão geográfica e setorial do mercado internacional massifica os processos produtivos e as operações de distribuição de mercadorias. Assim, a concorrência pelo uso do solo e as limitações físico operacionais aos portos tradicionais acabam constituindo entraves para os atores econômicos. Desta forma, a mudança de escala na produção, no transporte e no consumo estimula a instalação das estruturas produtivas e das infraestruturas portuárias para fora dos centros urbanos (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012).

A quarta fase é conhecida como recuo da frente marítima, na qual ocorre a massificação dos fluxos e são impostos novos padrões de acessibilidade náutica e terrestre aos complexos portuários, como a presença de maiores profundidades nas vias de acesso e do próprio porto, além de infraestrutura de transporte terrestre. Priorizam-se as funções de transporte, deixando mais de lado as funções comerciais, significando o distanciamento entre cidade e porto (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012). Esta distância ocorre tanto de forma física (instalação de infraestruturas portuárias em novos espaços) quanto de separação entre funções próprias do porto de cidade.

Com o aprofundamento do processo de globalização, na década de 1970, é reestruturado o espaço econômico mundial, com complexas e modernas redes logísticas. A reorganização do transporte marítimo e da atividade portuária provoca uma “remodelação da frente marítima”, que constitui a quinta e última fase do modelo de Hoyle (1989). Nesta fase, são exercidas pressões sobre a

interface cidade/porto, em que as atividades portuárias são submetidas à adoção de novos padrões de organização e localização (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012).

Denota-se neste período que há grandes transformações no setor portuário, e a exemplo do Brasil, é criada a Lei de Modernização dos Portos, que traz novos elementos à questão portuária nacional, a fim de aumentar a concorrência entre portos, inserção da iniciativa privada, dentre outros aspectos, para adequar os portos brasileiros ao movimento de globalização a nível mundial.

Assim, a interface portuária é submetida ao imperativo de fluidez, num ambiente de concorrência crescente entre e intraportos por captação de mercadorias. Por tal motivo, as reformas portuárias dos anos 1980 e 1990 promoveram medidas de ordem administrativa, institucional, gerencial e operacional, com vistas à inserção competitiva dos portos nas redes intermodais do transporte mundial (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012).

Em São Francisco do Sul, percebe-se ainda nitidamente hoje este último momento apresentado por Hoyle (1989), da remodelação da frente marítima. Esta vem acompanhada de uma série de fatores, alguns benéficos à cidade, outros nem tanto. Dentre as intervenções urbanísticas que acompanham o “reco da frente marítima”, temos utilização de espaços antes ocupados por entes relacionados ao porto e que hoje possuem novas funções. Um dos exemplos mais importantes é o prédio que anteriormente era da empresa de navegação Carl Hoepcke e Cia. e hoje abriga o Museu Nacional do Mar – Embarcações Brasileiras.

Além de expor uma série de réplicas de embarcações, o museu exhibe a história de São Francisco do Sul, que também é a história das atividades portuárias do município. Como aspecto relevante, preservaram-se os trilhos das vagonetes (pequenos vagões que levavam mercadorias ao trapiche para serem carregadas nos navios) (Ilustração 6).

Ilustração 6: Interior do Museu Nacional do Mar – detalhe dos trilhos



Fonte: Acervo da autora (2019)

Monié e Vasconcelos (2012) explicam que são aplicados projetos de refuncionalização das antigas zonas portuárias, que no caso de São Francisco do Sul, fica a poucos metros do atual local de funcionamento do porto. Os prédios do centro histórico recebem novos usos, como é o caso do museu e do prédio em que atualmente funciona o terminal marítimo de passageiros, construído por cima das ruínas da empresa Trapiche Santista.

Sobre os novos usos destes espaços, Boubacha (1997, p. 20) escreve que

La recomposition des espaces portuaires délaissés est un exercice de transformation et de valorisation de l'espace en fonction d'un contexte socio-économique précis. Ainsi, les villes portuaires modernes vont déployer sur l'interface de nouveaux usages révélateurs d'une société des services, du temps libre et de la consommation⁸.

Como não pode deixar de ser, novos usos, direcionados ao consumo, são dados a estes espaços. Fora essas ações, várias outras são tomadas pela

⁸ Tradução: A recomposição de espaços portuários abandonados é um exercício de transformação e aprimoramento do espaço de acordo com um contexto socioeconômico específico. Assim, as cidades portuárias modernas irão implantar na interface novos usos, revelando uma sociedade de serviços, tempo livre e consumo.

administração do porto de forma a integrar o porto e a cidade. Outro exemplo é a realização de projetos sociais nas escolas, trazendo os alunos já desde cedo a entender a importância do porto para o município.

Outro aspecto relevante da relação porto-cidade é a que os trabalhadores portuários possuem com o município, haja vista que são moradores do município. Assim, a renda advinda de seu trabalho é pulverizada no comércio, pagamento de aluguéis, entretenimento, dentre outros.

No âmbito do porto de São Francisco do Sul, existem diversos programas realizados pelo Porto Organizado e pelos terminais, sendo que a maior parte deles é elaborada como compensação aos requisitos das licenças ambientais. Para que haja uma boa relação porto-cidade, é de extrema importância a continuidade desses programas, principalmente os sociais, ambientais e educacionais, pois contribuem de forma significativa para o estabelecimento de uma relação benéfica entre as atividades portuárias e a população dos municípios do entorno (BRASIL, 2016).

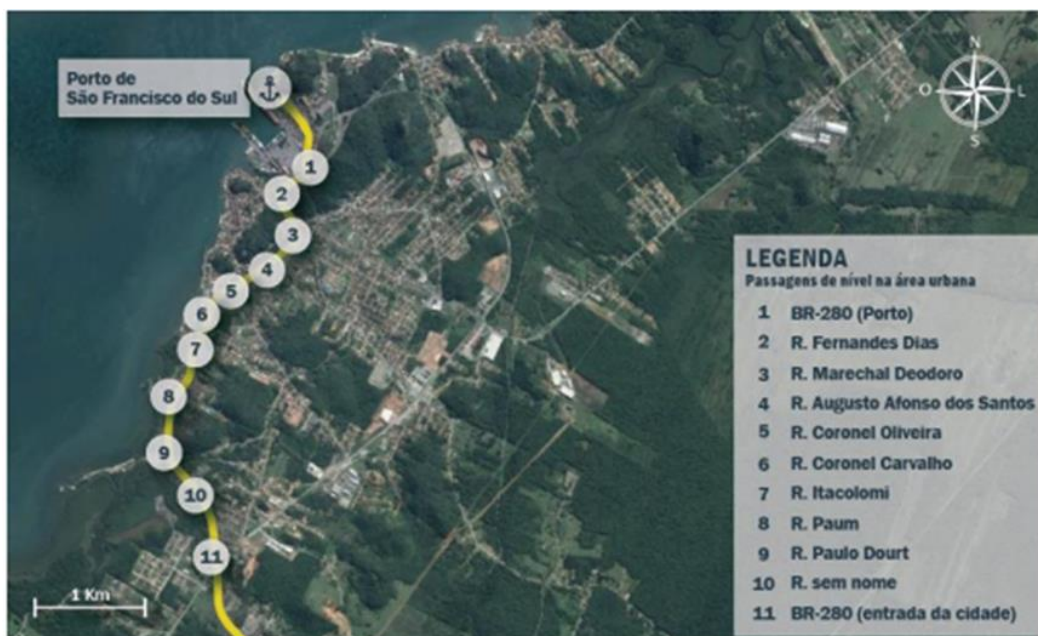
Como a interface porto-cidade não se estabelece de maneira harmoniosa, há uma gama de impactos que um empreendimento do porte de um porto causa nas localidades em que está inserido. Rocha (2019, p. 98) elenca uma série deles:

a) o número de ocupações e a natureza dos postos de trabalho são residuais frente às novas economias urbanas; b) a intensidade do tráfego de veículos pesados e o trajeto desses veículos pelas vias estruturantes das cidades passam a ser um incômodo, pois disputam com as demais atividades econômicas que se instalam nessas áreas urbanas centrais; c) a ocupação das áreas próximas aos portos por atividades complementares (legais e ilegais) acaba por tornar extensos espaços urbanos em áreas decadentes, apartadas das cidades; d) a natureza da operação desses portos e a escala de movimentação também apresentam impactos ambientais e paisagísticos nas áreas centrais; e) a arquitetura institucional que engendra essas áreas portuárias se mostra complexa, pois envolve os três níveis da federação; f) por último, há um conjunto de grandes agentes econômicos envolvidos nessas atividades, em geral exógenas ao ambiente da cidade onde se localiza o porto e que procuram fazer valer sua lógica de reprodução.

A relação porto-cidade apresenta alguns conflitos decorrentes, principalmente, dos acessos viários terrestres. Em São Francisco do Sul, a ferrovia cruza todo o centro urbano (Ilustração 7), com cerca de vinte cruzamentos em nível com as vias urbanas. O acesso rodoviário, embora evite

esse conflito, enfrenta congestionamentos em frente à área portuária, pelos poucos espaços para estacionamento e manobra dos veículos de carga (Ilustração 8).

Ilustração 7: Passagens de nível em São Francisco do Sul



Fonte: Plano Mestre (2016, p. 86)

Ilustração 8: Passagem de nível próximo a entrada do porto



Fonte: Acervo da autora (2019)

4.3 LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA BRASILEIRA: IMPACTOS NAS RELAÇÕES DE TRABALHO

Os portos, desde sua origem e sobretudo a partir dos últimos séculos, vem apresentando primordial relevância no deslocamento das mercadorias e pessoas, possibilitando a articulação de cidades com regiões cada vez mais longínquas. Com o passar dos anos, os avanços tecnológicos têm representado inúmeras mudanças nas formas dos portos, locus de progresso e modernidade, bem como da infraestrutura portuária, dos navios, das relações de trabalho, dentre tantos outros elementos.

Assim, em resposta às crescentes demandas por modernização em âmbito global, ocorre o processo de reorganização do sistema portuário brasileiro, marcado pela Lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993, conhecida também como Lei de Modernização dos Portos. Esta viabilizou a abertura do setor à exploração por parte da iniciativa privada, tanto nacional como estrangeira dos serviços portuários (SALLES, 1999).

A interface portuária é submetida ao imperativo de fluidez, em um ambiente de concorrência crescente entre portos por captação de mercadorias. Isto justifica as reformas portuárias ocorridas nos anos 1990, que promovem medidas de ordem administrativa, institucional, operacional e gerencial, visando uma inserção competitiva dos portos nas redes de transporte mundial (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012).

O processo de globalização no qual estamos inseridos é marcado por grandes avanços tecnológicos, com profundas alterações na relação de capital/trabalho. Como consequência, no setor portuário foram adotadas inúmeras medidas para ir de encontro a essas transformações em escala mundial, tendo em vista o aumento da produtividade e a manutenção da competitividade das empresas no mercado (CASTRO, 2009).

Desta forma, nas cidades portuárias brasileiras, as políticas públicas foram essencialmente voltadas para a modernização dos portos, mediante adoção de tecnologias modernas de manuseio de cargas, adoção de padrões de

gestão empresariais, investimentos na acessibilidade terrestre e náutica, em busca da redução de custos e aumento da produtividade.

O grande objetivo por trás deste novo modelo de reorganização é buscar a melhoria da capacidade de gestão e da eficiência operacional dos portos, aumentar a qualidade dos serviços prestados e, sobretudo, a redução nos custos dos serviços (SALLES, 1999), o que impacta de forma direta nos trabalhadores portuários.

A Lei 8.630/93

Promoveu uma maior abertura do setor ao capital privado e a intensificação da inserção dos portos brasileiros ao mercado globalizado. Desta feita produziram-se efeitos que culminaram em transformações na organização do trabalho portuário, a qual passou a orientar-se, predominantemente, com base na lógica mercadológica de produção (SILVA; GOMES; ALMEIDA, 2019, p. 19).

Também conhecida como Lei de Modernização dos Portos (mais tarde substituída pela Lei 12.815 de 5 de junho de 2013), este marco tem como objetivo central ampliar, e como o nome da própria lei diz, “modernizar” e aperfeiçoar a infraestrutura e os serviços dos portos brasileiros, ao conceder mais espaço à atuação da iniciativa privada na administração e execução de serviços portuários (REGO, 2014).

Ademais, o processo de trabalho portuário sofreu profundas modificações ao longo da segunda metade do século XX, sobretudo com a introdução dos novos maquinários e a containerização das cargas. O trabalho portuário no Brasil, antes da aprovação da Lei 8.630/93 era gerido ou pelas estatais Administrações Portuárias ou pelos próprios trabalhadores, por meio dos sindicatos de categoria (DIÉGUEZ, 2019).

Voltando um pouco na história, observa-se que no decorrer do século XX o trabalho portuário mantinha sua característica de trabalho ocasional, predominantemente manual (Ilustração 9), com baixa mecanização para a movimentação de carga. Este modelo de trabalho ocasional era vantajoso para o capitalismo da época, pois só demandava trabalhadores caso houvesse carga a manusear, sendo que o ganho dos trabalhadores era por empreitada, liquidado no dia da realização do trabalho, não havendo compromissos trabalhistas e sociais com os portuários (QUEIRÓZ, LARA e MARIANO, 2019).

As relações de trabalho eram estabelecidas no período de 8 ou 6 horas, tempo em que os trabalhadores se engajavam nos respectivos trabalhos portuários. Os ternos (quantidade de homens necessários à realização do trabalho) eram negociados através dos sindicatos com os donos das cargas, que em sua grande maioria eram representados pelas agências de navegação, ou com os donos dos navios (QUEIRÓZ, LARA e MARIANO, 2019).

A organização da rotina do trabalho, bem como o pagamento dos valores referentes por empreitada eram realizados pelos representantes da categoria, ou seja, os sindicatos. Este tipo de organização do mercado de trabalho dos portuários ficou conhecida como *closed shop*, na qual os trabalhadores eram selecionados para o trabalho pelos próprios sindicatos, em locais designados para tal finalidade, dia após dia, semana após semana (RENNER, 2004; QUEIRÓZ, LARA e MARIANO, 2019).

Entretanto essa relação de trabalho muda com o processo de modernização portuária. Assim sendo,

Os trabalhadores vinculados as Administrações Portuárias eram conhecidos como trabalhadores de capatazia e o seu trabalho restringia-se a área dos armazéns e do costado do navio. Dali para dentro do navio o trabalho era feito pelos portuários avulsos, cujo trabalho era gerido pelos sindicatos de categoria. Entre os trabalhadores de capatazia havia uma diversidade de categorias, que passavam dos trabalhadores portuários aos operadores de guindaste e empilhadeiras. Entre os avulsos não era diferente. Conferentes de carga e descarga, consertadores, vigias, trabalhadores de bloco e estivadores dividiam as diversas funções de um terno de navio, cada qual com a sua especialidade, cada qual na sua etapa do processo de trabalho. O primeiro ponto abordado pela Lei nº 8.630/1993 foi o fim da distinção entre trabalhadores avulsos e de capatazia, no que concerne a gestão da mão de obra. A referida lei transformou todos os trabalhadores em Trabalhadores Portuários Avulsos, agora não mais com sua mão de obra gerida ou pelas Administrações Portuárias ou pelos sindicatos, mas por um Órgão Gestor de Mão de Obra (DIÉGUEZ, 2019, p. 163).

Ilustração 9: Trabalho manual de carregamento de navio em São Francisco do Sul



Fonte: Seibel (2010, p. 107)

A chegada da Lei 8.630/93 trouxe estranhamento aos trabalhadores portuários, pois antes eram os sindicatos das categorias (estivadores, conferentes, vigias, consertadores de carga, capatazia) que possuíam o monopólio quanto à gestão dos trabalhadores portuários, que ia desde a contratação até o pagamento dos salários dos mesmos. Estas funções (com a chegada da nova lei) ficam à cargo do Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO.

Além da instituição do OGMO, outra novidade legal merece destaque: a possibilidade efetiva de concessão do porto organizado⁹ à iniciativa privada, tanto pela administração como pela exploração de sua infraestrutura por prazo determinado (REGO, 2014) para, assim, aumentar a competitividade entre os portos e também possibilitando investimentos para a modernização destas estruturas.

⁹ De acordo com a Lei 12.815/2013, porto organizado define-se por bem público construído e aparelhado para atender à necessidade de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária.

Com a criação da Lei dos Portos (ou Lei de Modernização dos Portos), houve aumento da participação privada na movimentação e na armazenagem de cargas, em resposta a capacitação dos portos brasileiros para atender ao aumento do comércio exterior brasileiro. A infraestrutura dos portos organizados, foi mantida sob administração dos entes federados, sendo eles: União, estados e municípios, enquanto as empresas privadas passaram a ser responsáveis pela maior parte das operações nos portos, como armazenagem e manuseio das cargas (LACERDA, 2005).

Ao falarmos em modernização portuária a primeira ligação que fazemos é com a privatização. Superficialmente o processo de modernização é pensado como abertura dos portos ao mercado, concedendo à iniciativa privada a exploração de terminais e operação de serviços portuários. A reforma portuária, porém, vai além da privatização. Ela abrange a concessão de terminais a empresas privadas, permitindo a operação de cargas próprias e de terceiros; investimentos tecnológicos; transformações na gestão da mão-de-obra; administração do porto pela iniciativa privada ou pela gestão pública, conforme o regime adotado no país (...) Segundo a ITF (International Transport Workers' Federation) a reforma portuária é baseada em 6 conceitos: liberalização, desregulamentação, privatização, competência, globalização e modernização. Os dois primeiros vão ao encontro da idéia de abertura dos portos à economia de mercado. Além disso, a desregulamentação conjuga-se com a privatização no sentido de retirar funções onerosas da mão do Estado, criando novos regulamentos. A estes se juntam o conceito de competência (diminuir custos e aumentar a produtividade) e modernização, que alia a necessidade de inovação tecnológica a investimentos privados. A globalização seria a geradora de todo este processo (Diéguez, 2007, p.16)

Profundas mudanças começam a ocorrer nas relações de trabalho e na própria organização do setor portuário brasileiro, em que o modelo de exploração do trabalho portuário sofreu alterações substanciais com a implantação da “Lei de Modernização dos Portos” (nº 8.630/93, substituída em 2013 pela Lei 12.815). A inserção de um novo elemento no ambiente portuário, o OGMO, tem como função assumir a administração do fornecimento de mão de obra, que até então estava sob a competência dos sindicatos das categorias de trabalhadores portuários (COSTA, 2015).

A implementação da lei 8.630/93, com a inserção do órgão gestor de mão de obra, contraria e promove o afastamento da representação sindical, instalando o desequilíbrio nas relações profissionais pela competência que se lhe atribui, que é a de gerir mão de obra (...). Vislumbra-se, com a implementação de novas regras jurídicas, atender

os interesses que prevalecem num mercado globalizante, em que o Estado se rende e se submete a diretrizes que fazem sucumbir a grande massa da classe trabalhadora (COSTA, 2015, p. 269-270).

O OGMO, dirigido pelos operadores portuários¹⁰ passa a ser responsável pelo cadastro e registro dos trabalhadores portuários, pela distribuição dos ternos, pela fiscalização do trabalho e também pela remuneração dos trabalhadores após o período de trabalho. Este órgão é o intermediário entre o operador portuário e o trabalhador, responsável pela manutenção do trabalhador no sistema portuário e por seu pagamento direto (DIÉGUEZ, 2019)

Além desta mudança na organização do trabalho, a Lei nº 8.630/1993, como escrito anteriormente, agrega todas as categorias de trabalhadores portuários em uma única categoria: os Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA). A constituição desta categoria única, reunindo os trabalhadores portuários tinha por objetivo a introdução da multifuncionalidade, prevista pela lei mencionada.

O trabalhador portuário avulso tem sido identificado como integrante de uma categoria de trabalho diferenciado, que mesmo colocando sua força de trabalho à disposição, o que desde seus primórdios se dava por necessidade, não está sujeito a um só patrão. Este recebe sua remuneração logo após a prestação dos serviços (geralmente a cada uma ou duas semanas e não mensalmente), o que lhe dava e ainda dá uma certa autonomia, pois este determina quando irá trabalhar ou não, uma vez que é o trabalhador que se coloca à disposição de serviço, dentro das funções às quais está habilitado (COSTA, 2015).

Esta forma de trabalho de certo modo peculiar acompanha os trabalhadores portuários ao longo de sua história. Além das características expostas, as oportunidades de trabalho ocorrem de maneira democrática, por meio da instituição do rodízio, por meio da qual todos os trabalhadores da categoria concorrem às ofertas de trabalho de acordo com a ordem de chamada (COSTA, 2015).

¹⁰ Operador portuário é a pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área de um porto organizado. Fonte: < <https://portogente.com.br/portopedia/79112-o-que-e-um-operador-portuario>> Acesso em 25 de outubro de 2019.

Esta forma de requisição de mão de obra avulsa possui uma dinâmica que caracteriza certa flexibilização do trabalho. A forma como o trabalho está organizado dá uma ideia de autonomia e autogestão no decorrer da oferta. Ainda, os trabalhadores não possuem vínculo empregatício que demande de horários fixos. Essa flexibilidade no trabalho permite que os trabalhadores optem por não trabalhar todos os dias (SILVA, GOMES e ALMEIDA, 2019).

Observando a categoria de TPAs somente por este ângulo, por haver essa liberdade de escolha dos dias e horários em que irá trabalhar, de serem “trabalhadores sem patrão”, de receberem sua remuneração logo após a prestação dos serviços, é ofuscada uma realidade não tão agradável. O montante recebido ao final dos meses de trabalho é resultado de quantas tomadas (quantas vezes este se colocou à disposição do serviço) ele deu no decorrer das semanas, além de sofrer sanções caso não se habilite ao trabalho em determinado intervalo de tempo.

Outro aspecto relevante, central na atual conjuntura, é o fator produtividade, até porque a lógica da remuneração dos trabalhadores é com base na quantidade de toneladas movimentadas por operação. Assim, os trabalhadores acabam responsabilizados diretamente pela eficiência das operações de movimentação de cargas, e seu desempenho individual e coletivo busca índices cada vez mais elevados de produção, tendo como efeito a intensificação do trabalho (SILVA, GOMES e ALMEIDA, 2019).

A pressão por produtividade remete a um exercício diário impelido pelos próprios trabalhadores avulsos sobre a cadência produtiva, onde a garantia da produtividade transita num controle exercido no crivo das (micro)relações. Independente das funções de “chefia” – contramestre de porão e contramestre chefe¹¹ – possuírem uma rotatividade que faz com que o “exercício do mando” circule entre os trabalhadores, a busca pelo ganho, baseado na produtividade, promove um controle dos corpos que faz esmaecer a figura do patrão (SILVA, GOMES e ALMEIDA, 2019, p. 28).

Nesta perspectiva, a qualidade das operações portuárias pode ser colocada em pauta, pois o setor portuário está inserido em uma lógica produtiva

¹¹ O contramestre geral é o contato entre as empresas que operam no Porto, os conferentes e os trabalhadores, além de delegar funções ao contramestre de porão. Este coordena as equipes formadas pelos operários que movimentam a carga no interior do navio. Fonte: <<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/4412-estivador-profissao-perigo>> Acesso em 15 de novembro de 2019.

de funcionamento na qual “o porto não pode parar” e de fato não para, operando 24 horas por dia, 7 dias por semana (SILVA, GOMES e ALMEIDA, 2019).

Sobre a dinâmica de funcionamento de trabalho nos portos, Araújo (2013, p. 573) reforça algumas colocações já apontadas anteriormente, como pode ser visto a seguir:

Os portos operam 24 horas, divididas em turnos de trabalho que variam conforme sua especificidade (6 ou 8 horas). A lei [de modernização dos portos] prevê intervalo intrajornada para repouso e alimentação, podendo haver a prestação de horas extraordinárias de trabalho, quando a partida do navio coincide com o horário da troca de turno da equipe de trabalho. O operador portuário ou tomador de mão de obra elabora as requisições do número de trabalhadores necessários à operação de carga ou descarga ao OGMO, respeitada a composição das equipes de trabalho, prevista em convenção ou acordo coletivo. OGMO efetua a escala dos trabalhadores, transformando números em nomes por meio do rodízio – sistema de alocação equânime das oportunidades de trabalho entre os trabalhadores avulsos portuários, que somente trabalharão quando chegar a sua vez na fila de oportunidades (ARAÚJO, 2013, p. 573).

Para compreender o trabalho realizado por esses agentes nos portos, faz-se necessário entender quais são as categorias às quais originalmente pertencem os trabalhadores portuários e quais as funções desempenhadas. Farias (2011, p. 67-68) detalha as funções das categorias:

Arrumador (Capatazia) – atividade de movimentação de mercadorias nas instalações portuárias, que compreendem: recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação e arrumação e entrega de carregamento e descarregamento de embarcações, quando estas efetuadas por aparelhos portuários. Capatazia é o trabalhador portuário de terra.

Estiva – atividade da movimentação de mercadoria nos convés e/ou nos porões das embarcações, que podem ser principais ou auxiliares, incluindo o transbordo. Compreende-se por estivagem a arrumação, peação, desapeação bem como carregamento/d Descarregamento realizados por equipamentos de bordo ou de terra.

Conferência de carga – é a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação de estado da mercadoria, pesagem, conferência de manifesto/romaneio¹² e serviços

¹² O manifesto de carga é o documento opcional utilizado por empresas transportadoras de cargas onde são relacionados todos os conhecimentos de transporte que deveriam ser emitidos em uma operação de transporte de carga fracionada, ou seja, onde em um mesmo navio há mercadorias para diversos destinatários. Quanto ao Romaneio, este nada mais é do que uma extensão da nota fiscal, complementando os itens que não couberam no corpo da nota, quando emitida para a mesma operação, ou seja, mesmo destinatário, para evitar emissão de várias notas fiscais. Emite uma só nota fiscal e mantém junto do romaneio, como parte inseparável. Também há utilização nos transportes internacionais, onde é conhecido como packing list. Fonte: <<https://home.radinform.com.br/manifeto-de-carga-romaneio-e-comboio/>> Acesso em 25 de outubro de 2019.

correlatos na operação de carregamento e descarregamento de embarcações.

Conserto de carga – é o reparo ou a restauração de embalagens na operação de carregamento e descarregamento da embarcação. Compreende-se como reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura ou fechamento de domínios.

Vigilância de embarcação – atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas a largo, bem como a movimentação de mercadoria nos portalós, rampas, porões, conveses e plataformas ou em qualquer outro lugar da embarcação.

Bloco – é a atividade de limpeza, conservação das embarcações, assim como seus tanques, forragem de porão, batimento de ferrugem, pintura, reparo de pequenas montas e seus serviços correlatos.

Sobre as funções desempenhadas pelos trabalhadores portuários, Barros (2017) explica que este trabalho implica no embarque e desembarque de mercadorias, arrumação e distribuição das cargas nos porões ou conveses das embarcações, até mesmo o transbordo de cargas para outras embarcações, a fixação e desafixação de cargas - peação e despeação, ou a movimentação de cargas em armazéns e instalações portuárias em terra. Todas as atividades de movimentação de cargas nos portos (tanto braçais como com o uso de máquinas) são de responsabilidade dos trabalhadores portuários.

5 O PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

O porto de São Francisco do Sul está situado na ilha de São Francisco do Sul, litoral norte do estado de Santa Catarina, a 188 quilômetros da capital Florianópolis. Um dos municípios com os quais faz divisa é Joinville, o mais populoso do estado catarinense e importante polo metalmeccânico.

São Francisco do Sul é uma ilha, cercada por outras 24 ilhas menores, com muitas praias e mar navegável. Sobre o porto, as coordenadas geográficas são: Latitude: 26° 14' S e Longitude: 48° 42' W.

A proximidade com o município de Joinville (cerca de 50 quilômetros), o mais importante centro industrial do estado, e de inúmeras cidades com economia fabril e agrícola, como Blumenau, Pomerode, Jaraguá do Sul, Brusque, bem como seu limite com o Paraná, é uma das características locais mais importantes do Porto de São Francisco do Sul (PETCON, 2003).

No estado catarinense, onde encontramos a costa muito longa e bastante recortada, temos a presença de alguns portos médios. Dentre eles, Imbituba, Itajaí e São Francisco do Sul são os de maior expressão, exercendo influência em áreas estreitas e compridas – no sentido Leste-Oeste (ANDRADE, 1978).

O Porto de São Francisco do Sul é de múltiplo uso e atualmente os maiores montantes de cargas movimentadas no terminal se referem ao granel de exportação (soja, milho e farelo). Entre os principais destinos de graneis estão a China (soja), a América do Sul, a África, o Oriente Médio (milho) e a Europa (milho e farelo). Os Estados Unidos e a Ásia recebem madeira. Os grãos vêm do estado de Santa Catarina e parte dos estados do Rio Grande do Sul, Paraná, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Estes estados também recebem os produtos importados pelo Porto, com destaque aos fertilizantes e produtos siderúrgicos, como vergalhões (SEIBEL, 2010; BORTOLI, 2015).

5.1 UM PORTO EM SÃO FRANCISCO DO SUL

Portos são nós que amarram redes de transportes e comunicações com dimensões variáveis, para malhas bastante amplas, não raramente com alcance

global. Tais estruturas funcionam como portas de entrada e saída de riquezas e de pessoas, sendo que cumprem um papel estratégico na configuração do sistema econômico mundial (LINS, 2004).

A importância dos portos é ampliada em tempos de globalização, com interações e interdependências em diferentes escalas, havendo um grande interesse em torno das relações portuárias. Novos desafios são impostos pelas mudanças nas formas de produzir no setor industrial, com destaque as exigências de mais flexibilidade na produção, com vistas ao aumento da rapidez no atendimento aos clientes (LINS, 2004).

Destarte, entra em debate o Porto de São Francisco do Sul, operando como um nó desta trama de fluxos de transportes e comunicações.

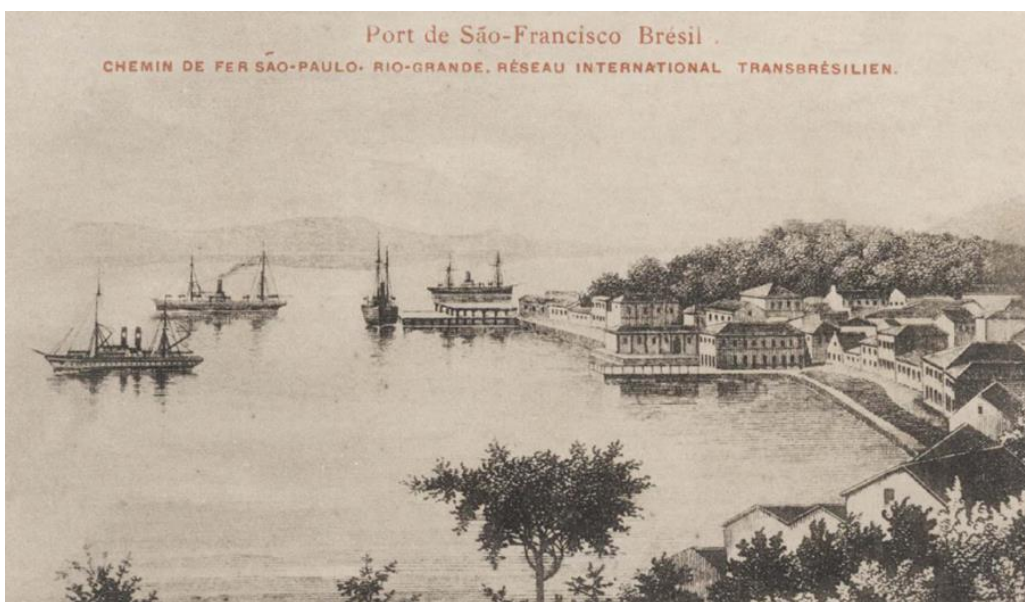
Há muito tempo, com efeito, historiadores catarinenses interessados no nordeste de Santa Catarina registraram a presença de consideráveis funções portuárias em São Francisco do Sul desde, pelo menos, o século XVII. Os motivos eram, como continuam a ser, as privilegiadas condições de atracação da Baía Babitonga, cujos aspectos de profundidade, acesso e espaço para evolução favorecem o tráfego de embarcações de grande calado e conferem à área o atributo de melhor porto natural do sul do Brasil. Não admira, desse modo, que no passado São Francisco do Sul e seu porto tenham servido quer na entrada para gerações de imigrantes, insumos e equipamentos, quer de plataforma de escoamento para produtos como madeira e farinha de mandioca, figurando com destaque na trajetória econômica da região (LINS, 2004, 170-1).

Os primeiros produtos escoados pelo porto eram madeira e erva-mate, que passavam por um processo de carga e descarga até finalmente chegarem ao Porto. Estes produtos eram vindos da Serra e do Planalto catarinense, sendo as mercadorias transportadas em lombos de burros e carretas de boi até Joinville. De lá, seguiam em pequenos barcos até São Francisco do Sul, onde eram transferidas para embarcações maiores e seguiam para seus destinos, as grandes capitais nacionais e estrangeiras, como Rio de Janeiro, Porto Alegre e Montevideu, no Uruguai (BORTOLI, 2015).

Considerado como o primeiro porto de São Francisco do Sul, tem-se o Trapiche Santista, construído no início dos anos 1900, que era responsável por abastecer navios com água potável. Teve vários proprietários no decorrer do tempo, com destaque a uma empresa de moinhos, a qual deu origem a seu nome (SEIBEL, 2010).

Após esta empresa, muitas outras foram surgindo, com significativo aumento da circulação de pessoas e mercadorias, embarque e desembarque dos mais diversos produtos, atracação de navios, chegada de trens. Como os serviços de carregamento e descarregamento eram realizados de forma manual, o que demandava muito tempo, os navios e suas tripulações ficavam longos períodos em São Francisco do Sul. A atmosfera portuária pode ser vista na ilustração 10.

Ilustração 10: O Porto de São Francisco do Sul (início do século XX)



Fonte: Lins (2004, p. 172-3).

Ainda no início do século XX, houve a instalação de empresas de grande porte, como a Carl Hoepcke & Cia., Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, Basílio Correia & Truppel Agência Marítima.

Considerada pioneira no comércio marítimo em São Francisco do Sul, a Carl Hoepcke & Cia. intensificou as atividades portuárias a partir de 1903, quando instalou sua filial na cidade. Ali, dedicou-se especialmente ao agenciamento de cargas do porto de São Francisco para os portos nacionais e da América do Norte, América Central, Europa, África e Austrália (...). O Trapiche Hoepcke foi erguido a poucos metros do trapiche Itaqui, já existente (...). Mais tarde este trapiche também foi utilizado pela Hoepcke, tal o movimento comercial e marítimo que promovia. Para tanto, foram construídos armazéns para estocagem de cargas, ampliados à medida que os negócios marítimos cresciam (SEIBEL, 2010, p. 81-2).

A empresa Lloyd Brasileiro, também merece destaque. Ela implantou linhas regulares para São Francisco do Sul no início da década de 1920, sendo que o porto recebia navios com rotas entre Manaus, Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires, com escalas de até duas vezes por mês (SEIBEL, 2010).

Assim, as condições portuárias de São Francisco do Sul interferiram decisivamente no processo de ocupação e foram determinantes na configuração da *hinterland*, tanto do município quanto da região. É correto afirmar que as estruturas urbano-regionais do nordeste catarinense e as facilidades portuárias se desenvolveram de maneira mútua. Essas estruturas foram modeladas pelas possibilidades de interconexões com as facilidades ofertadas pelo porto, ambos prosperando (LINS, 2004).

A evolução do porto é indissociável dos serviços ferroviários. A vinculação dos dois se dá desde o começo do século XX, quando foi inaugurada a Estação Ferroviária de São Francisco do Sul. Esta representava (e ainda representa) último destino terrestre dos produtos canalizados para embarque no porto. A ligação entre ferrovia e porto dura até a atualidade, pois é pelo trem que continuam a chegar os grãos provenientes de Santa Catarina, Paraná e outros estados, isso porque há ligação do São Francisco do Sul até o município de Mafra, no norte catarinense, ponto em que aquele ramal se conecta à malha do país (LINS, 2004).

Com os passar dos anos, mudanças foram ocorrendo na orla portuária de São Francisco do Sul. O que inicialmente eram várias empresas pulverizadas com seus próprios trapiches, operando na importação e exportação, adotando taxas próprias, muda substancialmente nos anos de 1950.

A condição institucional presentemente exibida materializou-se na década de 1950, quando foi criada a autarquia¹³ Administração do Porto de São Francisco do Sul (APSF), por concessão do governo estadual para exploração das funções portuárias até 2011. Tal iniciativa coroou progressão iniciada em 1912, ano em que a Companhia da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (pertencente à Brazil Railways Co.) foi autorizada por decreto governamental a instalar uma estação marítima na Baía da Babitonga. Desde então, refletindo as necessidades, sucederam-se as providências de ampliação e melhoria das condições de operação, culminando nas obras –

¹³ Uma Autarquia em seu conceito é uma entidade dotada de personalidade jurídica própria, criada por lei específica e pertencente à Administração Federal Indireta. Seu papel é desempenhar funções próprias, reservadas ao Estado. Fonte: < <https://dicionariodireito.com.br/autarquia>> Acesso em 20 de novembro de 2019.

envolvendo dragagem, construção de cais e armazéns, e instalação de linhas férreas e guindastes, entre outras – que permitiram inaugurar o Porto de São Francisco em julho de 1955 (LINS, 2004, p 171).

O porto passou por constantes momentos de melhorias e expansão desde a criação da Administração do Porto de São Francisco do Sul (Ilustração 11). O primeiro fato marcante é a inauguração oficial do porto, no dia 1º de julho de 1955, no local em que se localiza hoje. Segundo Goularti Filho (2008, p. 101), em 1955, no episódio da inauguração,

Foram entregues dois cais com 550 metros e dois armazéns com 4.000m². Nesse mesmo ano, o governo do Estado sancionou a Lei nº 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 manter o canal de acesso e a bacia de evolução em condições de tráfego. A APSFS ficaria sob a jurisdição da Secretaria da Viação e Obras Públicas (Lei Estadual nº 1.404/1955).

Na década de 1970 foram instalados dois terminais, um deles à serviço da Petrobrás e outro operado pela Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina (CIDASC), que possui hoje dois armazéns graneleiros e cinco tanques para óleos vegetais, além da infraestrutura de recebimento e expedição de mercadorias (LINS, 2004).

O terminal da Petrobrás constitui-se por uma monoboia instalada em mar aberto, a uma distância de cinco milhas náuticas da costa, isto é, 9,6 km, que recebe petróleo diretamente de navios e, por meio de um oleoduto, bombeia óleo por 117 quilômetros, até a unidade de refinamento localizada em Araucária, Paraná (LINS, 2004). Além destas, têm-se as estruturas de apoio em terra, localizadas na Praia do Molhe (Ilustração 12) e na Bairro Ubatuba.

A partir de 1980, a iniciativa privada passa a investir no porto e adquire equipamentos para garantir seu desenvolvimento. Foi efetuada a compra de dois *ship loaders*, que são torres de embarque que colocam os granéis diretamente dentro dos navios. A inserção deste sistema triplicou a capacidade de embarque do Porto e a descarga alcançou trinta caminhões por hora e até cento e dez vagões por dia, sendo que a mesma dinâmica foi adotada anos mais tarde, em 2004, quando entrou em funcionamento o Corredor de Exportação formado pelas empresas Cidasc, Bunge e Terlogs. Por meio do acesso direto do granel das três empresas até a torre de distribuição e de lá para os porões dos navios,

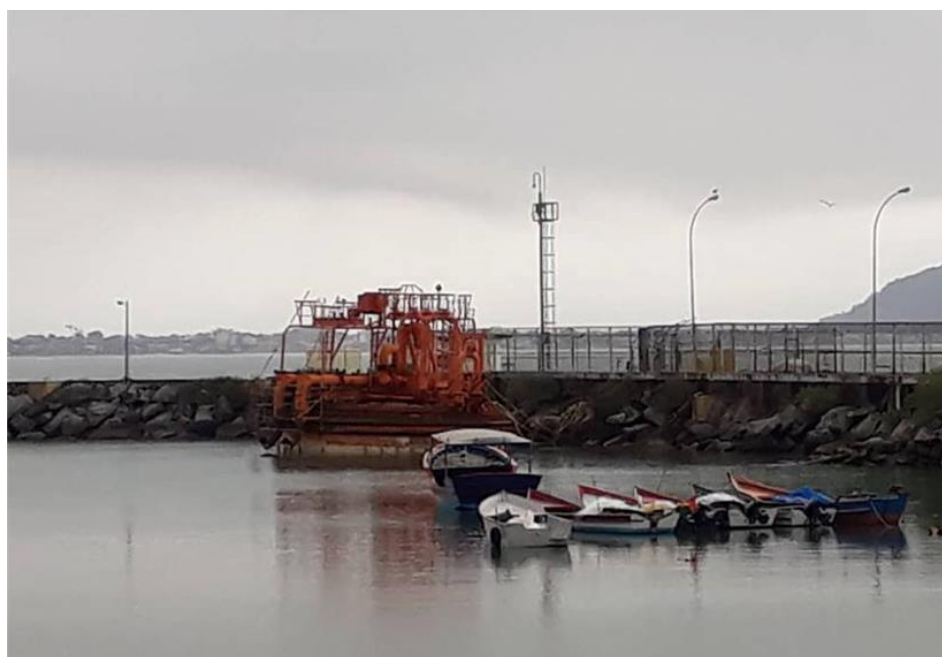
houve aumento da capacidade de carregamento de mil para três mil toneladas/hora (BORTOLI, 2015).

Ilustração 11: Carregamento de navios (primeira metade do século XX)



Fonte: <<https://www.apsfs.sc.gov.br/wp-content/uploads/2015/04/60anos1.jpg>> Acesso em 15 de novembro de 2019

Ilustração 12: Praia do Molhe, com destaque à monoboia (estrutura laranja)



Fonte: Acervo da autora (2018)

No ano de 1996, o governo catarinense deu início ao arrendamento do Terminal Portuário de Santa Catarina (TESC), que começou a operar junto ao Porto de São Francisco do Sul em 2001. De capital fechado, o TESC é uma sociedade anônima, caracterizado por ser um terminal de múltiplo uso que trabalha com a importação de grãos, movimentação de produtos siderúrgicos e carga geral (BORTOLI, 2015).

Entre os anos de 2009 e 2010, foram realizadas obras de recuperações dos berços de atracação, para garantir mais suporte para o peso dos equipamentos. Já em 2011, foi feita a dragagem¹⁴, financiada pelo Governo Federal, para aumentar o calado do Porto de 12 para 14 metros. Em 2013, houve inauguração do realinhamento e ampliação do berço 201, obra esta que permite a redução no tempo de movimentação dos navios de granéis de importação e produtos siderúrgicos, facilitando a movimentação de navios maiores. Com esta obra, a capacidade do Porto foi ampliada em 2 milhões de toneladas/ano, com o berço passando de 150 metros para 280 metros de extensão (BORTOLI, 2015).

Além destas obras, outras foram sendo realizadas a fim de modernizar e aumentar a capacidade de movimentação de cargas no porto de São Francisco do Sul (Ilustração 13). Ademais, destaca-se que obras de manutenção são realizadas periodicamente, com destaque aos constantes estudos de batimetria¹⁵ do canal de acesso ao porto, para garantir a segurança na entrada e saída de navios, de calados cada vez maiores.

¹⁴ Dragagem define-se como o serviço de desassoreamento, alargamento, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagoas, mares, baías e canais de acesso a portos. O principal objetivo é realizar a manutenção ou aumentar a profundidade. Com auxílio de dragas de sucção e recalque, é possível executar a remoção de materiais sólidos do fundo de corpos d'água como lodo e areia. Fonte: <<https://portogente.com.br/portopedia/73040-dragagem>> Acesso em 21 de novembro de 2019.

¹⁵ A batimetria é a medição da profundidade dos oceanos, lagos, rios, barragens e represas. É expressada cartograficamente por curvas batimétricas que unem pontos da mesma profundidade com equidistâncias verticais, semelhantes às curvas de nível topográficas. Basicamente o processo de batimetria tem como objetivo levantar a topografia do fundo de barragens e reservatórios. Com estes dados é possível verificar o assoreamento (sedimentos depositados no fundo), sua capacidade volumétrica e volume da massa d' água.

Em São Francisco do Sul, observou-se a realização de batimetria tripulada, que consiste na execução da batimetria por meio de equipamentos batimétricos acoplados em uma embarcação tripulada e conduzida por técnicos capacitados e habilitados. Esse método de batimetria é indicada para levantamento de áreas de grandes extensões. Fonte: <<https://www.ergbh.com.br/batimetria/>> Acesso em 21 de novembro de 2019.

Ilustração 13: Estrutura atual do Porto de São Francisco do Sul



Fonte: <https://www.apsfs.sc.gov.br/wp-content/uploads/2017/07/DSC_7203.jpg> Acesso em 15 de novembro de 2019.

Cabe ainda esclarecer a estrutura administrativa do porto, que hoje está sob responsabilidade da SCPar Porto de São Francisco do Sul S.A., sociedade por ações de propósito específico, que exerce a gestão do Porto Organizado de São Francisco do Sul até o ano de 2036, conforme Convênio de Delegação nº 01/2011 celebrado ente a União e o estado de Santa Catarina.

Como Operadores Portuários que realizam o processamento de cargas no porto, temos as seguintes empresas e os tipos de movimentações realizadas¹⁶:

- CIDASC – Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina (granel sólido e líquido);
- Litoral Soluções em Comércio Exterior Ltda (carga geral, contêiner/roll on-roll off, granel líquido, granel sólido e passageiros);
- Marcor Logística Ltda. (carga geral e granel sólido);

¹⁶ Informações retiradas do *site* da Administração do Porto de São Francisco do Sul. Fonte: <https://www.apsfs.sc.gov.br/?page_id=515> Acesso em 23 de outubro de 2019.

- Seatrade Serviços Portuários e Logísticos Ltda. (carga geral, contêiner, granel sólido/líquido);
- TERLOGS – Terminal Marítimo Ltda. (granel sólido);
- WRC Operadores Portuários S.A. (carga geral, contêiner/roll on-roll off, granel líquido e granel sólido);
- Full Port & Operação Portuária e Armazenagem Ltda. (carga geral e granel sólido);
- Master Operações Portuárias Ltda. (carga geral, contêiner/roll on – roll off, granel sólido e líquido);
- Rocha Terminais Portuários e Logística S.A. (carga geral, contêiner/roll on-roll off, granel sólido);
- SOIN – Soluções Inteligentes Operadores Portuários Ltda. (carga geral, contêiner/roll on-roll off, granel líquido, granel sólido e passageiros);
- TESC – Terminal Santa Catarina S.A. (carga geral, contêiner/roll on-roll off, granel líquido, granel sólido e passageiros);
- ZPORT Operadores Portuários Ltda. (carga geral, contêiner/roll on-roll off, granel líquido e granel sólido).

5.2 ÁREAS DE INFLUÊNCIA E FLUXOS DE CARGA

A delimitação da área de influência dos portos vem se tornando tarefa cada vez mais difícil e imprecisa. Fatores como a logística interna das empresas, as variações nos custos de transportes e a dinâmica dos itinerários das linhas de navegação regular fazem com que os portos recebam e despachem cargas das mais diversas origens e destinos, podendo-se afirmar que a área de influência de um porto varia de acordo com o tipo de mercadoria movimentada (BRASIL, 2016).

Os produtos industrializados exportados através do Porto de São Francisco do Sul, com destaque para os eletroeletrônicos, artigos têxteis, móveis e revestimentos cerâmicos são provenientes, principalmente do próprio estado com destaque para importantes cidades industriais catarinenses como Joinville, Pomerode, Blumenau, Jaraguá do Sul e outras (BRASIL, 2016).

Outros produtos, para assim dizer, os de maior destaque na pauta de exportações realizadas pelo porto, são o farelo e o óleo de soja (Ilustração 14), proveniente do próprio estado, do Paraná, de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e de outros, em menores proporções.

Já as mercadorias importadas têm como destino final principal os estados do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul. Um dos principais produtos que chega ao porto, as bobinas de aço (Ilustração 15), tem como destino final uma empresa que fica no próprio município, a Vega do Sul, do grupo ArcelorMittal, de beneficiamento de produtos siderúrgicos.

As cargas gerais movimentadas no Complexo Portuário de São Francisco do Sul são basicamente constituídas de produtos siderúrgicos. A movimentação desses produtos ocorre no Porto Público, que movimentou 3,3 milhões de toneladas em 2014, tanto na navegação de cabotagem (embarques e desembarques), quanto na navegação de longo curso (importações). A movimentação de cabotagem desse tipo de carga é realizada pela empresa ArcelorMittal, que possui uma unidade de transformação de aços planos em São Francisco do Sul. A empresa processa bobinas a quente fornecidas pela unidade ArcelorMittal Tubarão, em Vitória (ES), que são transportadas, via cabotagem, por meio de um sistema de barcas oceânicas. O produto pronto, que são as bobinas laminadas a frio ou galvanizadas, são destinadas (por via rodoviária) a empresas da indústria automobilística de forma pulverizada em diversas regiões do país (BRASIL, 2016, p. 195).

O estado de Santa Catarina destaca-se por possuir uma economia considerada forte, estável e diversificada, com crescimento constante e que tem nas exportações um dos segredos de seu equilíbrio.

O setor industrial catarinense cresceu 40 vezes nas últimas quatro décadas, enquanto a média brasileira ficou em 17. O produto interno bruto (PIB) do estado chegou em 2017 a R\$ 277,2 bilhões, sendo o quinto entre todos os estados brasileiros, apesar de sua área corresponder a apenas 1,2% da área do país (BRASIL, 2016).

Ilustração 14: Carregamento de grãos no porto de São Francisco do Sul



Fonte: <https://www.apsfs.sc.gov.br/wp-content/uploads/2017/09/DJI_0102.jpg> Acesso em 15 de novembro de 2018

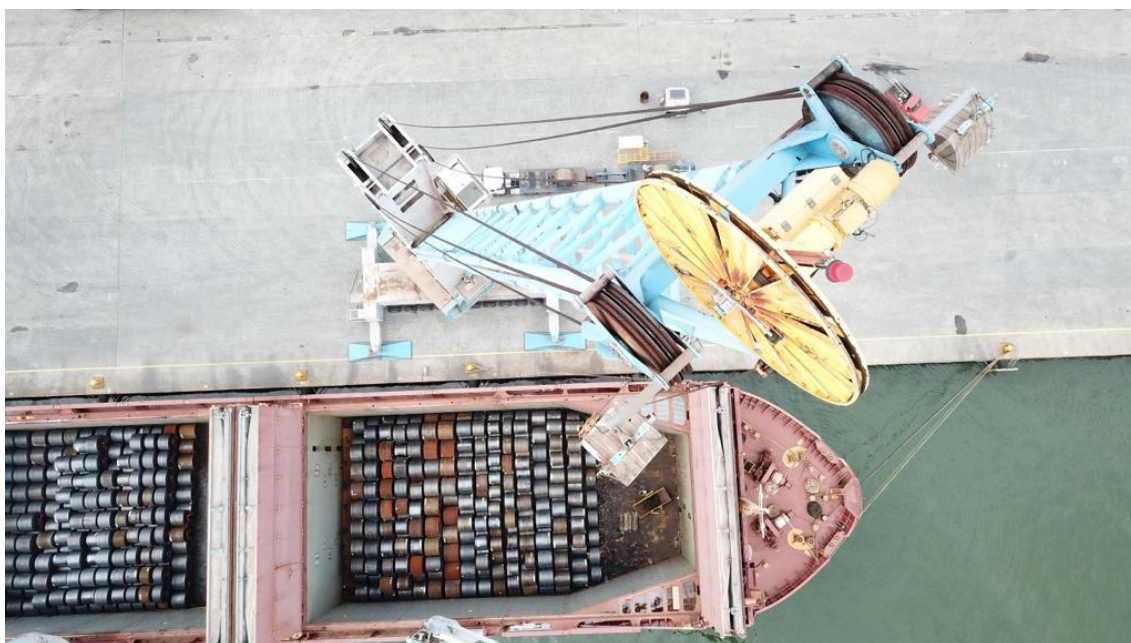
De acordo com informações do Plano Mestre do Porto de São Francisco do Sul,

Nos últimos vinte e cinco anos as exportações catarinenses cresceram quase 30 vezes, enquanto a média brasileira foi de dez vezes, colocando o estado, atualmente, como o quinto maior exportador do Brasil, com 5,7% do volume total exportado pelo país. Os produtos de 1.400 empresas do estado chegam a 164 países. Grande parte da competitividade desses produtos no exterior deve-se à eficiência do porto, o qual, por sua proximidade de Joinville, a maior cidade do estado e terceiro maior pólo industrial do sul do Brasil, tornou-se corredor de saída preferencial dos produtos eletro-eletrônicos fabricados na região, tais como compressores para refrigeração e autopeças. Além disso, movimentam milhares de toneladas de farelo e óleo de soja, artigos têxteis, móveis e revestimentos cerâmicos; as grandes especialidades comerciais de Santa Catarina (BRASIL, 2016, p. 20).

No ano de 2013, o Porto de São Francisco do Sul se consolida como o segundo maior em movimentação de carga não containerizada no Brasil, o sétimo maior porto brasileiro e responsável por 40% de toda a movimentação portuária catarinense. Estes marcos foram alcançados depois de se movimentar

no porto 13 milhões de toneladas de janeiro a dezembro, o que se manteve em 2014 após atingir 13.301.540 de toneladas movimentadas (2% a mais que o ano anterior) com a atracação de 607 navios. Desse total, foram exportados 7 milhões de toneladas a granel, 2,1 milhões de toneladas a granel importadas e 4 milhões de toneladas de carga geral (BORTOLI, 2015).

Ilustração 15: Navio com bobinas de aço sendo descarregado



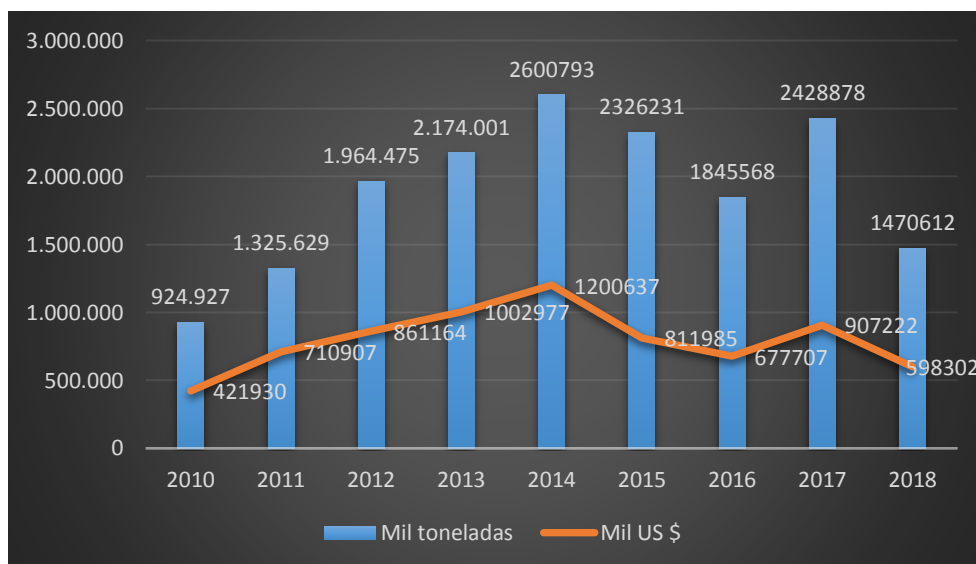
Fonte: <<https://www.apsfs.sc.gov.br/wp-content/uploads/2014/12/WhatsApp-Image-2019-11-01-at-09.39.22.jpeg>> Acesso em 15 de novembro de 2019

Os dados de 2014, principalmente na movimentação a granel, são muito expressivos, reflexo do crescimento constante período de 2010 a 2014. Em 2010, o Porto apresentou movimentação de 9.618.055 toneladas, dois milhões a mais do que em 2009. Em 2012, o número subiu para 10.891.189 toneladas (BORTOLI, 2015).

Santos, Nacke e Reis, em trabalho publicado em 2004, já destacam que a economia do município gira em torno do Porto (o que mantém até hoje), sendo este responsável por aproximadamente 70% a 80% da receita total do município, bem como pela maior parcela dos salários da cidade. Além disso, São Francisco do Sul possui um terminal de recebimento de petróleo da Petrobrás Transporte S.A. (Transpetro), o que proporciona um retorno financeiro importante à cidade (SANTOS, NACKE e REIS, 2004).

A seguir, serão apresentados uma série de gráficos acerca da movimentação portuária de São Francisco do Sul, com os principais produtos exportados e importados, bem como os destinos das cargas.

Gráfico 1: Cargas exportadas entre 2010 e 2018

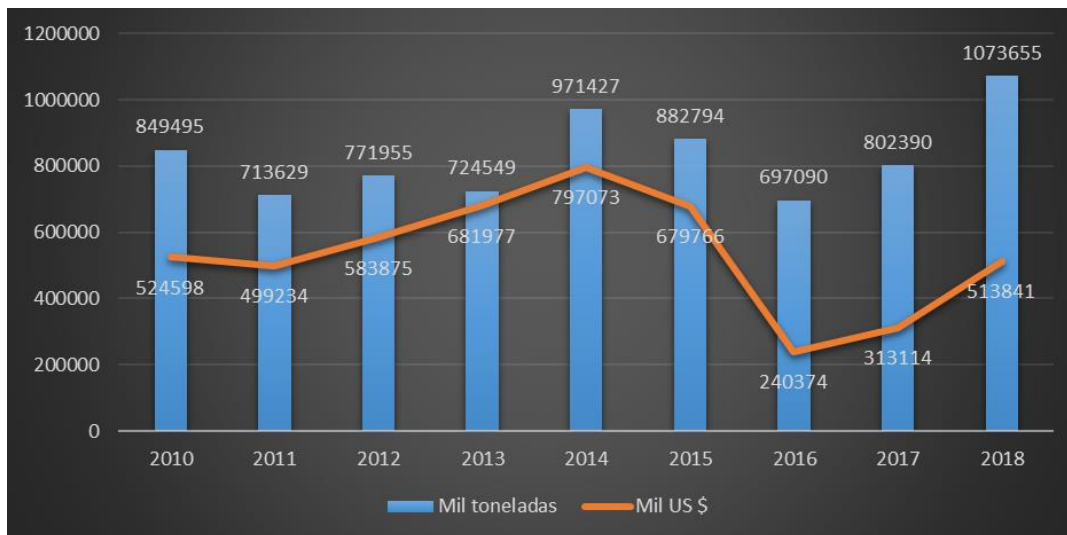


Fonte: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio/3947> Organização da autora (2019).

Percebe-se que as cargas exportadas pelo porto foram crescendo gradativamente com o passar dos anos, atingindo os maiores valores no ano de 2014. Isto se deve ao fato de a produção de grãos aumentar, bem como de o porto ter uma relativa participação na exportação de contêineres.

Entretanto, a partir do ano de 2015 o porto para de exportar contêineres, e como pode ser visto no gráfico, há diminuição nos volumes e valores. Apesar dessa perda, por ser um porto de múltiplo uso, o porto recupera gradativamente seus valores, com a exportação de granéis e carga geral.

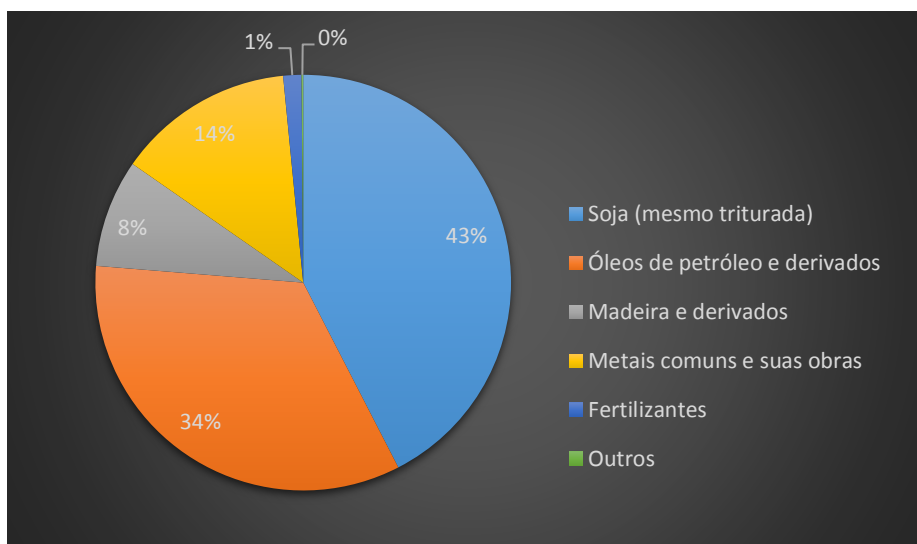
Gráfico 2: Cargas Importadas entre 2010 e 2018



Fonte: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio/3953> Organização da autora (2019)

Em contraponto aos números das exportações, as importações tiveram uma certa constância no decorrer dos anos, atingindo seu maior pico em 2018. Como poderá ser visto nos próximos gráficos, que se referem aos produtos importados, é possível aferir que, com o aumento das exportações (principalmente de grãos), há aumento das importações de fertilizantes, para abastecer o mercado interno voltado a essa produção.

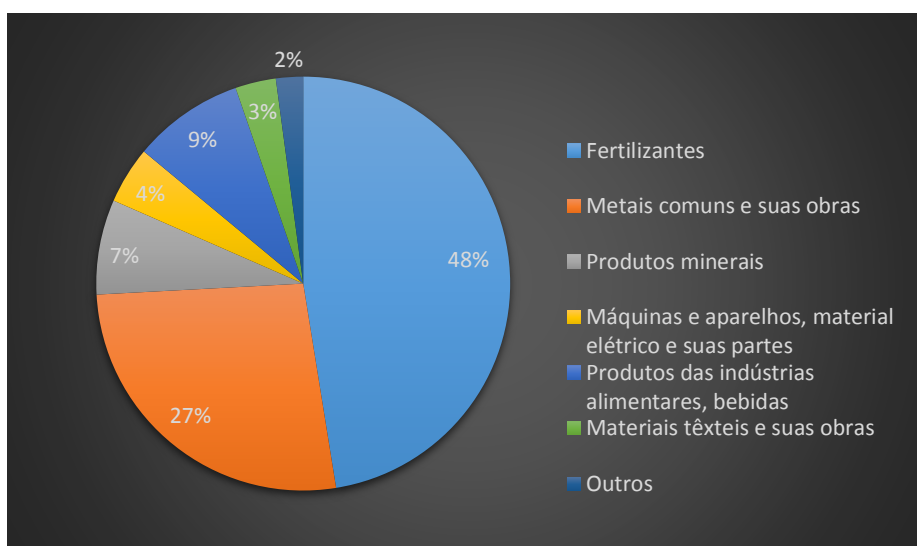
Gráfico 3: Produtos exportados em 2018



Fonte: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio> Organização da autora (2019)

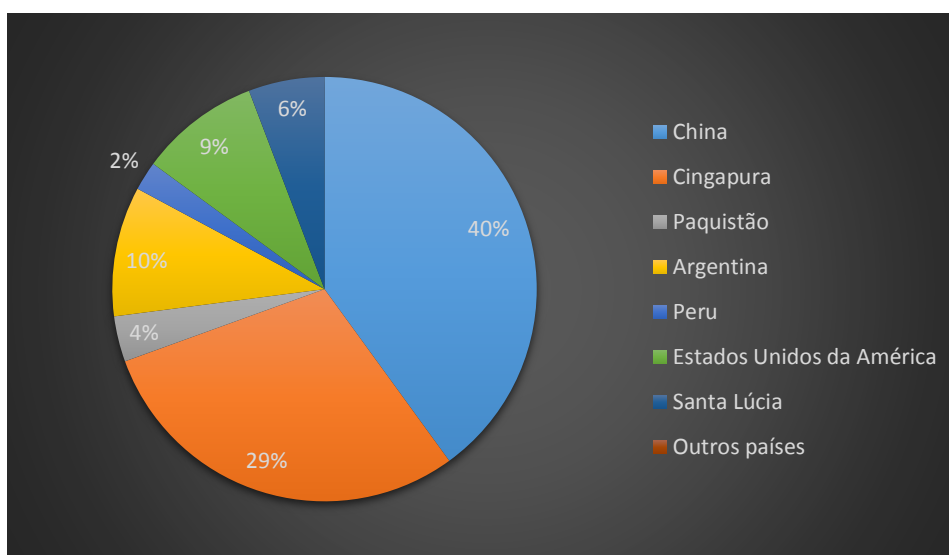
Os maiores valores referem-se à soja, colaborando com a ideia de que o Porto de São Francisco do Sul é um dos mais importantes portos graneleiros do país, exportando grãos advindos do próprio estado, do Paraná, de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Gráfico 4: Produtos importados em 2018



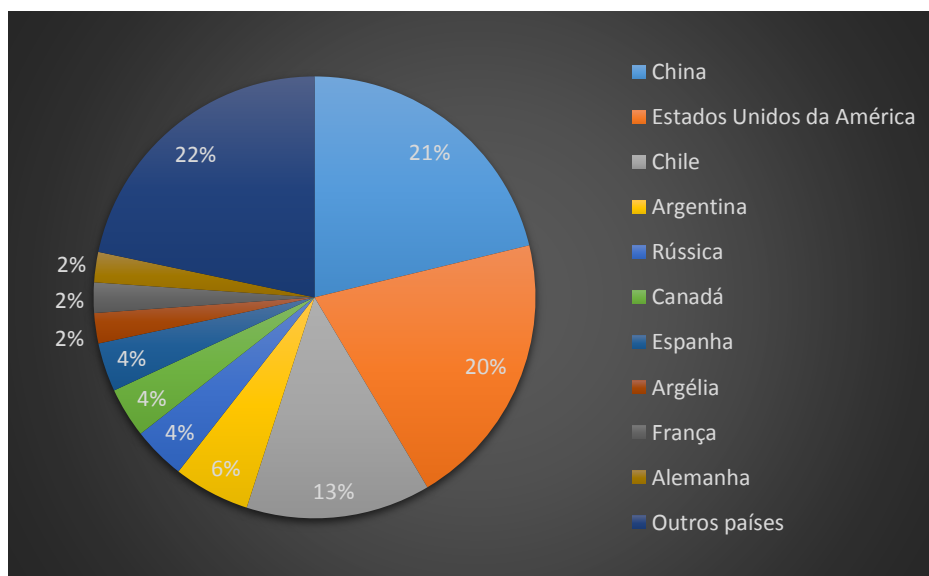
Fonte: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio> Organização da autora (2019)

Gráfico 5: Países parceiros de exportações – 2018



Fonte: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio> Organização da autora (2019)

Gráfico 6: Países parceiros de importações – 2018



Fonte: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio> Organização da autora (2019)

Observando os dois últimos gráficos, percebe-se que o principal parceiro comercial do Porto de São Francisco do Sul é a China, tanto no que diz respeito às importações como nas exportações. Assim, o grande destino da soja brasileira é o país chinês, que também é de onde vem parte dos fertilizantes utilizados na agricultura.

A ilustração a seguir apresenta uma breve síntese das estatísticas portuárias de São Francisco do Sul, expondo os números atingidos pelo porto em relação às importações e exportações, a balança comercial, ranking no estado catarinense e no Brasil, número de empresas importadoras e exportadoras.

Ilustração 16: Porto de São Francisco do Sul em números



Fonte: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio> Organização da autora (2019)

5.3 ACESSOS AO PORTO E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA¹⁷

O acesso hidroviário se dá por um canal de acesso (Ilustração 17)¹⁸ de 9,3 milhas de extensão (14,96 quilômetros), 150 metros de largura e 13 metros de calado (profundidade). Com amplitude de maré de 2 metros, a bacia de evolução¹⁹ é muito ampla. São 5 as áreas de fundeadouros²⁰ oficiais.

¹⁷ A síntese apresentada sobre a infraestrutura portuária resulta da análise dos textos de Seibel (2010), dos Planos Mestres (2003 e 2016) e do Relatório de Impacto Ambiental do Terminal Gás Sul (2018).

¹⁸ Canal que liga o alto mar com as instalações portuárias, podendo ser natural ou artificial, dotado de profundidade e largura adequadas, com a devida sinalização, com o objetivo de dar acesso das embarcações ao porto. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2009/termos.htm>

¹⁹ É um local no espaço aquático nas proximidades do cais, dotado de dimensão e profundidade adequadas, para manobrar as embarcações. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2009/termos.htm>

²⁰ Lugar onde ancoram navios; amarração. O mesmo que ancoradouro. Fonte: Dicionário Michaelis online, disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/ancoradouro/>

Ilustração 17: Canal de acesso ao Porto de São Francisco do Sul



Fonte: Acervo da autora (2019).

Há problemas de profundidade e obstáculos para a navegação e manobras dos navios, que ocorrem nas proximidades do porto, devido à ocorrência de baixios que alcançam altura acima do nível da água.

A opção de maior profundidade para a aproximação do porto é através do Costão Norte do estuário. O segmento mais profundo do corte transversal é ao longo da margem norte do canal, com profundidades variando entre 12 e 18 metros. Já na direção sul, ao longo do corte transversal, as profundidades variam entre 8 e 12 m.

Ao longo da linha central de aproximação, a profundidade é de 11 a 13 m; geralmente, porém, na aproximação do porto são encontrados baixios. Por esta razão, os navios acessam ao porto pelo lado oeste.

O acesso rodoviário ao porto se dá pela BR-280, que conecta o município a Joinville, maior cidade do estado, e dali a todo o país e o Mercosul. A BR-280 intercepta a BR-101, a 34 km do porto, e a BR-116, em Mafra-SC.

O acesso até as proximidades do porto é feito através de anel rodoviário que evita o conflito com o centro histórico da cidade, embora haja nítidos sinais de insuficiência de espaços para estacionamento de veículos de carga.

Mesmo com a implantação de centro de triagem e estacionamento de carretas rodoviários fora da cidade, localizado no Posto Sinuelo, e de ponto de triagem mais próximo ainda do porto, à margem da rodovia, ainda se verificam congestionamentos de veículos na Av. Eng. Leite Ribeiro, principal acesso à área operacional, junto ao portão de controle de entrada ao porto.

O acesso ferroviário dá-se por composições ferroviárias que saem do porto e são operadas pela ALL – América Latina Logística S/A, através de ramal que interliga São Francisco do Sul à cidade de Mafra, distante 167 quilômetros.

Em Mafra se acessa a malha ferroviária que conecta com São Paulo e com Porto Alegre. Também é possível acessar a rede ferroviária que corta o Paraná no sentido oeste, um dos mais importantes corredores de grãos do país.

A localização de parque ferroviário de triagem e composição de trens da ALL nas imediações do porto é motivo de grandes conflitos com o trânsito de veículos rodoviários leves e de carga.

Em relação ao trem-tipo (dados de 2014), os trens que chegam até o Porto de São Francisco do Sul são compostos de setenta vagões e quatro locomotivas no principal fluxo, que é sentido Maringá – São Francisco do Sul. Os trens chegam a ter 85 vagões, transportando 55 toneladas por vagão, fazendo com que a composição comporte 4.675 toneladas por trem.

Sobre o porto de São Francisco do Sul, as informações técnicas são as seguintes²¹: De infraestrutura instalada, o porto possui cais acostável com 780 metros de comprimento e 43 pés (13,10 metros) de profundidade máxima. Tem-se ainda o Terminal Babitonga, da iniciativa privada, que possui um cais acostável de 225 metros de comprimento e calado máximo de 11 metros. Um sistema de sinalização eletrônica cobre os 9,3 milhas (14,96 km) do canal de acesso e a bacia de evolução, sendo o segundo porto brasileiro com este padrão internacional. Já o sistema de boias e torre funciona com energia solar e tem autonomia de até 30 dias. A torre suporta ventos de até 200 km/h, garantindo precisão e segurança à navegação do porto.

O porto possui algumas vias de acesso, já descritas anteriormente. Tem-se a opção do acesso aéreo, que pode ser feito por dois aeroportos: o de Joinville, distante 60 quilômetros, e o de Navegantes, que fica a 100 quilômetros,

²¹ Informações retiradas do *site* oficial do Porto de São Francisco do Sul, disponível em: <https://www.apsfs.sc.gov.br/>

que são servidos por linhas aéreas domésticas que os interligam com os principais centros nacionais e internacionais.

Há ainda uma terceira opção: o Aeródromo de São Francisco do Sul, a apenas 8 quilômetros do porto, que possibilita o uso de pequenas aeronaves particulares em sua pista de mil metros.

Da iniciativa privada, as principais empresas com infraestrutura instalada (Ilustração 18) no porto de São Francisco do Sul são: Terlogs, que opera uma área de 40 mil m², contando com um conjunto de 13 balanças ferroviárias e rodoviárias, e capacidade total para armazenamento de 140 mil toneladas de graneis; e a Bunge, que tem 125 mil m², com uma planta de extração de soja para o processamento de até 1,7 mil toneladas por dia. A capacidade de expedição chega a 1,5 mil TPH (tonelada por hora) de graneis sólidos e 1 mil TPH de óleo de soja. A capacidade de armazenagem é de 200 mil toneladas de graneis sólidos e 45 mil toneladas de óleo de soja.

Temos ainda a empresa pública CIDASC (Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina), que opera o Terminal Graneleiro Irineu Bornhausen. A recepção é composta por 3 balanças com capacidade para até 120 vagões e 150 caminhões por dia, e duas moegas²² rodoferroviárias, ambas com fluxo de 500 toneladas/horas. A capacidade de armazenagem é de 110 mil toneladas para graneis sólidos e 9 mil m³ para óleos vegetais.

Com agilidade e eficiência nos serviços prestados, todos os anos o Porto recebe 30% dos navios que atracam nos portos do estado. De múltiplo uso, o Porto de São Francisco do Sul movimenta granel de exportação e de importação, contêiner e carga geral²³ containerizada e não containerizada. Essa característica faz com que o terminal seja um dos responsáveis por escoar boa parte da produção catarinense e de outras federações. Administrado pelo Governo do Estado de Santa Catarina, autarquia renovada por mais 25 anos, até 2039, o Porto cumpre um papel de autoridade portuária, ou seja, é responsável pela gestão operacional das atividades portuárias. Competitivo e responsável por 70% da economia de São Francisco do Sul, o Porto possui hoje sete berços de atracação, mas está trabalhando para a

²² Denominação dada a uma instalação portuária especialmente aparelhada para a movimentação de determinados graneis sólidos. A moega tem um formato próprio para receber e destinar graneis sólidos às correias transportadoras, vagões ou caminhões. Disponível em: <http://www.ogmoitajai.com.br/portal/info/indice.asp#M>

²³ É constituída por mercadorias acondicionadas nas mais variadas embalagens de diversos tamanhos, pesos e ou volumes, como por exemplo: sacos, caixas de madeira, caixas de papelão ou similares, engradados, tambores, barris, bem como cargas de pesos e/ou volumes desproporcionais e não convencionais. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2009/termos.htm>

construção do oitavo, o berço nº 401. A Secretaria dos Portos da Presidência da República autorizou a realização de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental para o arrendamento do berço, que será de múltiplo uso e, depois de concluído (...), deverá aumentar a movimentação em 4 milhões de toneladas por ano (Bortoli, 2015, p. 32).

Ilustração 18: Empresas com infraestrutura instalada na área portuária



Fonte: Brasil (2016, p. 13)

5.3.1 Acessos – projetos de expansão

O congestionamento do trânsito, no ponto de encontro da Rodovia BR-280 com a via férrea permanente, operada pela concessionária ALL e que dá acesso ao Porto, vem se agravando no decorrer dos anos. O Projeto de engenharia de um Anel Rodoferroviário está finalizado, bem como estão liberadas as licenças prévia e de instalação para a execução das obras. A parte ferroviária dará continuidade ao Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul. O investimento previsto para a obra é de R\$ 35 milhões.

O Anel rodoferroviário consiste em um novo acesso, integrando a BR-280 e a EF-485 ao Porto de São Francisco do Sul. Consiste na construção de 1.400 metros de segmento ferroviário e rodoviário, com uma plataforma de 18 metros

de largura e um viaduto de 260 metros de extensão. O objetivo do projeto é eliminar gargalos do acesso atual, reduzindo as passagens de nível e os conflitos decorrentes da circulação de pedestres e ciclistas.

O Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul (Ilustração 19) visa solucionar o problema do tráfego e o da execução de manobras ao longo do percurso férreo que cruza a área do centro urbano de São Francisco do Sul. O projeto consiste na construção de 8,343 km de contorno ferroviário com início próximo ao km 0 e término no km 6,3.

Ilustração 19: Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul



Fonte: Brasil (2016, p. 96).

No dia 27 de outubro de 2010 foi assinado o Edital de Licitação para os trabalhos de duplicação da BR 280, considerado um momento histórico por lideranças políticas, empresariais e população de todos os municípios que obrigatoriamente transitam pela 280. Depois de pelo menos quinze anos de espera, a duplicação será um passo essencial para o desenvolvimento da economia da região.

A duplicação contempla o trajeto compreendido entre o Porto de São Francisco do Sul e a cidade de Jaraguá do Sul, incluindo o contorno por Guaramirim, num total de 73,9 quilômetros. O trecho foi dividido em três lotes e os investimentos foram estimados em R\$ 955 milhões.

Esta obra, de abrangência regional, é de fundamental importância para o Porto de São Francisco do Sul, pois facilitará a logística de transporte de cargas para o Porto, agilizando as operações e reduzindo o tempo de permanência dos navios e das mercadorias nas áreas portuárias.

De acordo com o projeto, será feito um contorno de nove quilômetros para desviar o tráfego pesado que sai do porto e passa pelo perímetro urbano de São Francisco do Sul. De acordo com o DNIT, no lote 1, trecho entre a BR-101 e São Francisco do Sul, o projeto de duplicação e do contorno da BR-280 já possui projeto executivo, mas sua execução encontra-se paralisada no momento²⁴.

A importância da execução desta obra está na melhoria do trânsito para quem vai para São Francisco do Sul como também para quem sai do município por via terrestre. Atualmente, há inúmeros problemas no que diz respeito aos congestionamentos no período de veraneio (sobrecarga da rodovia devido ao trânsito intenso de carros de passeio – turistas, em sua maioria, e caminhões que transportam cargas ao porto) e na ocorrência de acidentes.

5.3.2 Acessos – principais conflitos²⁵

O conflito mais representativo do entorno portuário está relacionado à mobilidade, que além de representarem gargalos à movimentação de cargas, impactam o fluxo de veículos de passeio, pedestres e ciclistas, prejudicando a mobilidade urbana e o cotidiano da população.

Os principais problemas apresentados são:

- Presença de caminhões estacionados nas vias de acesso ao Porto;
- Cruzamento em nível da ferrovia com importantes vias urbanas;

²⁴ No final de 2019, o Ministério Público de Santa Catarina retomou as cobranças de informações ao DNIT sobre a duplicação da BR-280 no trecho em São Francisco do Sul, inclusive com solicitação de cronograma. O departamento, mais uma vez, responsabilizou a falta de dinheiro pela lentidão nas obras. Foi alegado ainda que não há como informar quando as obras serão concluídas. Mas se houver recursos disponíveis, a conclusão poderia ocorrer em quatro anos. Fonte: <https://www.nsctotal.com.br/colunistas/saavedra/mp-busca-informacoes-sobre-andamento-das-obras-na-br-280> Acesso em 03 de março de 2020.

²⁵ Será apresentada uma síntese do que consta no Plano Mestre do Porto de São Francisco do Sul (2016), do que diz respeito à passagem de trem no centro urbano, principal causa de conflitos da relação porto-cidade. Tais conflitos puderam também ser analisados em trabalhos de campo.

- Filas nas vias do entorno portuário geradas principalmente pela chegada desordenada de veículos aos portões de acesso.

Há três cruzamentos em nível com a linha férrea no entorno portuário, sendo que a passagem de trem ocorre de 3 a 4 vezes ao dia, obstruindo o trânsito por um período total de 4 a 6 horas diariamente. O caso mais complexo é na Rua Alfred Darci Adison (próximo à entrada do Porto), pois nesta rua também são realizadas as manobras necessárias pelas locomotivas e vagões.

Além da interrupção do fluxo do trânsito rodoviário devido às passagens de níveis para trânsito ferroviário, na rua próxima ao porto observam-se muitos caminhões estacionados na faixa lateral da pista, algumas vezes nos dois lados da via, o que causa muitos transtornos no local.

Partindo da Rua Alfred Darci Adison, segue-se para a Rua Engenheiro Leite Ribeiro, também extensão da BR-280, que conduz à portaria pública de acesso aos pátios e às portarias dos terminais portuários, o que a torna um gargalo no acesso ao Porto nos períodos em que a demanda de veículos que o acessam é superior à capacidade de processamento dos portões de entrada, devido principalmente à falta de agendamento e, conseqüentemente, à chegada desordenada dos veículos à zona portuária.

Os trechos do entorno do Porto de São Francisco do Sul operam com nível de serviço próximos da capacidade máxima, fato que exige maior atenção, dada a perspectiva de aumento na movimentação de cargas e do fluxo de veículos. Veículos estes que chegam para o período de veraneio.

A região do entorno do Porto de São Francisco do Sul corresponde ao limite do município e compreende áreas residenciais, turísticas e comerciais. Além disso, é atendida por diversas empresas de apoio logístico, algumas delas estruturadas com terminais ferroviários que estão além da área do porto organizado, como a Vega do Sul – ArcelorMittal, que estão próximas do pátio ferroviário localizado no km 6 da ferrovia e que ocupam a capacidade da ferrovia, principalmente no fluxo de importação.

No município, a extensão da ferrovia é de 19 quilômetros e possui as seguintes características:

- Existência de onze locais de passagem em nível, inclusive com a presença de pedestres e ciclistas;

- Presença de sinalização vertical, sem cancela;
- Ausência de sonorização;

O principal gargalo das vias de acesso ferroviárias do entorno portuário é a passagem em nível na entrada do Porto, pois trata-se do acesso rodoviário ao mesmo. Devido à conformação do pátio ferroviário ali existente, as manobras ferroviárias para acesso aos terminais portuários das empresas Terlogs e Bunge são realizadas fora do pátio, causando conflitos com veículos de carga e de passeio.

A localização do pátio ferroviário se dá no quilômetro zero e tem como maior limitante para sua operação a posição dos Aparelhos de Mudança de Via (AMVs) de acesso às linhas das empresas Terlogs e Bunge, o que faz com que o tempo necessário para manobra dos trens interdite em cerca de quatro a seis horas por dia o acesso rodoviário ao Porto.

O tempo de interrupção do fluxo rodoviário gerado pela operação ferroviária cria um ambiente de insegurança para transpor as linhas férreas, elevando a probabilidade de acidentes. Para movimentar os vagões carregados e vazios nos terminais da Bunge e Terlogs, a operação ferroviária atual é obrigada a interromper as passagens em nível da BR-280 (Rua Alfredo Darci Adison) e da Av. Leite Ribeiro.

A solução para o conflito ferroviário – modal mais utilizado para o transporte terrestre dos granéis sólidos de exportação e de importação – já é objeto de estudo dos órgãos do Ministério dos Transportes e pela concessionária ALL, enquanto a questão dos acessos rodoviários ainda depende de análise mais detalhada dos procedimentos e ocorrências à entrada do porto.

Assim, o desenvolvimento do porto e o crescimento da cidade necessitam ser pensados de forma conjunta e harmônica, de forma que sejam criadas condições de convivência equilibrada entre as diversas atividades, devendo haver intensificação das relações entre os planejadores urbanos e portuários, destacando a característica portuária da cidade de São Francisco do Sul, desde sua fundação até o futuro²⁶.

²⁶ No que diz respeito ao Plano Diretor sobre o sistema ferroviário, este em seu Artigo 21 esclarece que:
São ações estratégicas da Política Municipal do Sistema Ferroviário:

Devido a existência das atividades portuárias, surgem diversas atividades logísticas, sendo elas de transporte, armazenamento, liberação aduaneira, suporte de informações e outras de agregação de valor, todos empreendimentos que tendem a se desenvolver dentro e no entorno da cidade.

A movimentação dos vagões em descarregamento/carregamento de grãos e de outras cargas no novo acesso geraria menores conflitos com o trânsito de veículos leves e de carga do modal rodoviário. Ademais, a BR-280 fica sujeita à sazonalidade a partir da sua interseção com a BR-101, no sentido Porto de São Francisco do Sul, ficando saturada nos períodos de veraneio.

Ao longo da passagem da linha férrea pela área urbana, há cruzamentos em nível, incluindo uma interseção com a linha férrea no acesso a Araquari (km 23). A BR-280 possui ainda outros três cruzamentos rodoferroviários, os quais estão localizados no entorno do Porto.

De maneira geral, os pontos mais críticos no que diz respeito aos acessos terrestres, são os que se situam em áreas mais urbanizadas, característica prevaiente nas vias que dão acesso direto ao Porto. Dessa maneira, a análise das vias do entorno portuário, que fazem a interface porto-cidade, contempla os trajetos percorridos pelos veículos até as instalações portuárias.

Por fim, a busca por uma relação harmoniosa com a cidade e a população tem sido um elemento importante nas ações do setor portuário. A Autoridade Portuária do Porto de São Francisco do Sul desenvolve programas e ações com a comunidade, incluindo três instituições de ensino, com palestras e distribuição de material educativo. O objetivo desses programas é divulgar os efeitos das atividades portuárias no meio ambiente e implantar ações de controle para evitar possíveis impactos ambientais decorrentes de sua operação.

Em síntese, as passagens de nível da ferrovia no meio urbano geram impacto no cotidiano da população, impedindo o fluxo nos espaços públicos por longos períodos do dia, causando filas que prejudicam tanto a circulação de

I - reestruturar os serviços de infraestrutura ferroviária municipal, bem como políticas e ações visando fortalecer e melhor integrar o sistema, em conformidade ao projeto do contorno ferroviário, tendo em vista a utilização das áreas desativadas para projetos de integração, revitalização e equipamentos urbanos;

II - elaborar e implementar planos, programas, ações, entre outros que mitiguem e compensem os efeitos e possíveis conflitos provenientes do uso e operação da malha ferroviária com as demais atividades, usos e ocupações de seu entorno. Fonte: Plano Diretor de São Francisco do Sul, 2019 < <https://www.saofranciscodosul.sc.gov.br/download.php?id=4119> > Acesso em 05 de fevereiro de 2020.

veículos de cargas quanto a mobilidade dos cidadãos, sendo que o espaço urbano que mais sofre os impactos está localizado próximo à zona portuária, devido a manobra do trem e do acesso de caminhões ao porto.

5.4 O TRABALHO PORTUÁRIO NO PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS

O trabalho, no mundo globalizado, apresenta ainda características de séculos passados. É possível observar uma acirrada exploração do trabalho aliada a flexibilização dos direitos trabalhistas, que precariza e reduz os postos de trabalho. Destarte, a luta das trabalhadoras e trabalhadores não é mais por melhores condições de trabalho ou salário, é por uma oportunidade de trabalho (COSTA, 2015).

A redução dos postos de trabalho, neste mundo globalizado, atingiu igualmente os portos brasileiros, que sofreram drásticas mudanças impostas pela Lei 8.630/93, chamada lei de modernização dos portos. Esta redução é uma decorrência das inovações tecnológicas implementadas no processamento de cargas. A unitização de cargas, na qual são utilizados pallets, contentores (contêineres – cofres de aço), reduziu a necessidade de mão de obra braçal, acostumada a movimentar carga solta, como sacarias, fardos, etc. (COSTA, 2015, p. 36).

Estas transformações afetam sobremaneira os trabalhadores, pois uma grande quantidade acaba sendo dispensada. Da mesma maneira que as inovações tecnológicas visam agilizar os processos de carregamento e descarregamento de navios e reduzir os custos operacionais para atender o sistema capitalista no seu processo de produção e acumulação, para atender o novo processamento de cargas, ocorre o enxugamento da mão de obra nos portos e a qualificação dos trabalhadores, na direção da multifuncionalidade (COSTA, 2015).

Essa multifuncionalidade determina uma maior diversificação das qualificações do trabalhador portuário, em que as peculiaridades não se limitam a uma determinada categoria profissional, sendo que um trabalhador antes com função de arrumador pode fazer um curso e se habilitar para operar o guindaste (que anteriormente era trabalho do estivador). Entretanto, este trabalhador só

terá a possibilidade de se engajar em outras atividades portuárias se houver falta de demanda de trabalho em sua categoria de origem (FARIAS, 2011).

A multifuncionalidade prevê que o trabalhador, independentemente de sua categoria, esteja apto a exercer toda e qualquer função, permitindo ao trabalhador conhecer a totalidade do processo de trabalho, dado que para ser multifuncional o trabalhador deve ter o saber necessário para o exercício de cada função, incluindo os riscos de exercê-la. No entanto, a multifuncionalidade retira do trabalhador o conhecimento próprio de sua categoria e a possibilidade de se constituir como membro de uma dada categoria, que partilha um saber próprio (DIÉGUEZ, 2019, p.163-4).

A multifuncionalidade, presente no processo de transnacionalização do capital e desenvolvimento tecnológico, é aplicada às técnicas de produção e requer dos trabalhadores novas habilidades, atentos ao trabalho em constante modificação. Ao pôr em prática a multifuncionalidade, são reduzidos os postos de trabalho (DIÉGUEZ, 2019), pois como um mesmo trabalhador é habilitado para exercer diversas funções, não há a necessidade de tantos trabalhadores exercendo atividades específicas.

Essa nova forma de trabalho nasce dentro dos preceitos neoliberais, que visam uma nova organização e gestão do trabalho, ao romper o antigo modelo de trabalho portuário gerido pelos sindicatos e categorias citadas anteriormente, para instaurar o modelo de organização empresarial (BARROS, 2017).

A multifuncionalidade busca maior flexibilidade nas atividades exercidas pelos trabalhadores, de maneira a aproveitá-los em todo o processo de produção. Desta forma, um estivador não estaria mais condicionado a realizar apenas as suas tarefas a bordo do navio, mas poderia também realizar as atividades dos trabalhadores da capatazia, em terra, ou mesmo a atividade de um conferente, de um trabalhador de bloco. Ou seja, a multifuncionalidade é uma forma de unificar todas as categorias dos TPAs em uma só (BARROS, 2017, p. 182).

A Lei de Modernização dos Portos adota a multifuncionalidade, visto que o processo de adequação dos portos atende aos ditames da globalização. A multifuncionalidade é um processo em curso em diversos países, nos quais grande parte das operações portuárias já são automatizadas e inúmeros postos de trabalho foram suprimidos. Como uma das alternativas para “diminuir” os impactos da modernização dos portos, adota-se a fusão das categorias de

trabalhadores em uma única, maior e menos especializada, para possibilitar o aproveitamento do mesmo trabalhador em outras atividades (PACHECO, 2004).

Juntamente com a redução quantitativa de trabalhadores na orla portuária, para Farias (2011) houve alteração na qualidade e na forma de ser do trabalho, no qual o trabalhador passa a ser supervisor e regulador do processo de produção.

O trabalho se constitui, então, como um elemento definidor do próprio ser do homem ou de sua dimensão ontológica, porque ao modificar a natureza para atender às suas necessidades, ele cria novas possibilidades, modificando a natureza e a si próprio (...). Assim é pelo trabalho que o homem transforma a natureza e a si próprio, gerando um processo histórico (...). O trabalho é uma categoria fundante do mundo dos homens para atender à necessidade da sociedade, a produção dos meios de subsistência e dos meios de produção a partir da natureza. É nesse sentido que para Marx o trabalho é o “processo entre homem e natureza”, a categoria da vida social (FARIAS, 2011, p. 22).

Desta forma, é por meio do próprio processo de trabalho que as mulheres e homens podem se reconhecer enquanto produtores de sua própria atividade, vista como atividade que implica numa ação conjunta, que é fundamentalmente social e que faz com que homens e mulheres se distingam da natureza, exercendo sobre ela sua ação transformadora (FARIAS, 2011).

É por meio do processo de produção capitalista que se produzem mercadorias e no qual há absorção da força de trabalho, sendo esta considerada também como mercadoria, o que acrescenta valor aos meios de produção quando é transformada em nova mercadoria (FARIAS, 2011).

Esta reflexão acerca do significado do trabalho justifica-se pela importância de mostrar como as transformações advindas com a criação da Lei 8.630/1993 (e mais tarde pela Lei 12.815/2013) acabaram por interferir nas relações de trabalho e no significado do trabalho para estes trabalhadores, que antes possuíam suas próprias categorias de trabalho e agora estão fundidas em uma só: a dos Trabalhadores Portuários Avulsos – TPA.

Ademais, a implementação de inovações tecnológicas no processamento de cargas permitiu a redução de mão de obra no setor portuário. Como há excedente de mão de obra, via de regra os salários são comprimidos para baixo. Os trabalhadores acabam por sofrer ataques ainda por outro lado, pois com a adoção da automação nas operações de movimentação de cargas, os

empresários se utilizam do discurso de que os trabalhadores só fazem crescer os custos portuários (COSTA, 2015), sendo mais uma justificativa para reduzir os postos de trabalho.

Uma das formas de reduzir o valor gasto na produção é diminuir os custos com a mão de obra (trabalho vivo) e com os equipamentos e sua manutenção (trabalho morto) ao mesmo tempo em que se aumentam os níveis de produtividade. No caso do processo de trabalho portuário, o objetivo é reduzir os custos com a força de trabalho e manter ou mesmo aumentar a quantidade de cargas movimentadas. Assim, temos o emprego menor do excedente da produção – o mais valor gerado na produção da mercadoria – na circulação do capital, sem prejuízo para a valorização do capital. Um modo de gerar essa relação – redução de mão de obra e aumento da produtividade – é introduzir novos instrumentos de trabalho que produzam o crescimento da movimentação de cargas, sem necessariamente envolver uma quantidade grande de trabalhadores para a sua operação (DIÉGUEZ, 2019, p. 158)

Corroborando com Costa (2015), Diéguez (2019) aponta que a introdução da tecnologia no processo de trabalho é duplamente excludente, pois de um lado, com o aumento da presença da tecnologia reduz-se o contingente de mão de obra empregado no processo de trabalho. Já por outro lado, há necessidade de trabalhadores especializados no manuseio dos novos aparelhos e instrumentos de trabalho, deixando à mercê os trabalhadores que não possuem tal conhecimento.

Assim, o uso intensivo da tecnologia reduz a quantidade de trabalhadores empregados por terno e exige um conhecimento ainda pouco comum entre os trabalhadores portuários, para que estejam habilitados a operar os novos instrumentos de trabalho (DIÉGUEZ, 2019).

Esse processo de modernização ocorre de forma gradativa, em diferentes níveis tecnológicos. Desta forma, temos hoje navios especializados, que se encontram na sua quinta ou sexta geração, cada vez maiores e mais sofisticados. Entretanto, há navios antigos que ainda estão em operação, principalmente em portos que não comportam receber navios maiores. Como consequência disso, diferentes tipos de navios, com características próprias, atracam nos portos brasileiros, exigindo dos trabalhadores portuários saber lidar com os mais diferentes tipos de embarcação, o que exige que estes estejam em constante processo de atualização, principalmente com a realização de cursos de aperfeiçoamento (SILVA, GOMES e ALMEIDA, 2019).

As reformas no setor portuário ocorreram a nível mundial, desencadeadas principalmente pela necessidade de inovação tecnológica e de mudanças na gestão da mão de obra, considerada um dos principais problemas frente a modernização dos portos. O argumento dos empresários era de que os portos eram muito onerosos, sendo o custo da mão de obra uma das causas disso, o que impossibilitava uma expansão do comércio exterior (DIÉGUEZ, 2007).

O processo de modernização portuária trouxe inúmeras mudanças para os portos, no que diz respeito à infraestrutura, mudanças na gestão e abertura à iniciativa privada, competitividade entre e intraportos e a ampliação de suas áreas de influência. Entretanto, os trabalhadores, que estão na outra face da modernização, perderam a força de seus órgãos de representação, os sindicatos, bem como uma série de fatores que levaram à precarização de suas relações de trabalho.

Um dos pontos críticos da atual fase da mudança está nos embates que incluem de um lado as ações de resistência (...) [dos trabalhadores portuários] e do outro as imposições postas pelas forças transformadoras: capital, Estado e instituições afins. Os impasses ocorrem desde 1993, ano da implementação da Lei no 8.630, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, onde as ações estratégicas adotadas pelas forças modernizadoras tanto em nível nacional quanto local, levam em consideração o pressuposto da superioridade da razão técnica e a sua capacidade de conformar a realidade social, tornando “natural” a dependência dos trabalhadores à estrutura totalizante da tecnologia e do mercado (AGUIAR, JUNQUEIRA e FREDDO, 2008, p.1097).

Dentro da área do porto organizado, como representantes da iniciativa privada, temos os operadores portuários, que são os empresários, pessoas jurídicas responsáveis pela operação da carga e descarga dos navios. São os operadores portuários que passam a fazer a contratação, por meio do OGMO, da mão de obra necessária para a realização das operações de carregamento e descarregamento dos navios. Assim, o OGMO passa a ser um órgão a serviço pleno dos operadores portuários (DIÉGUEZ, 2007).

A privatização portuária ou, melhor, modernização dos portos foi um processo ocorrido em diversos portos do mundo, com vistas a agilizar o embarque e desembarque de cargas, aumentando a produtividade e diminuindo custos. A diminuição de custos implica além da redução de tarifas alfandegárias e de tempo de permanência dos navios nos portos, a redução do custo da mão-de-obra. Apontada como principal fator dos altos custos portuários, a mão-de-obra foi alvo certo das

modernizações portuárias no Brasil e em todo mundo. No Brasil, o marco regulatório da modernização portuária é a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Esta lei, entre outros pontos, muda a gestão do trabalho portuário avulso, passando esta dos sindicatos para os Órgãos Gestores de Mão-de-Obra, administrados pelo operador portuário. A gestão do trabalho sai das mãos do trabalhador e passa para o poder dos empresários. (DIÉGUEZ, 2007, p. 12)

As mudanças de legislação vieram ao encontro dos interesses dos empresários e não aos dos trabalhadores portuários. De acordo com Seibel (2010), a criação do órgão gestor de mão de obra (OGMO) significou a perda da força sindical, deixando para os sindicatos apenas o papel assistencialista, à medida que o OGMO passou a administrar o fluxo de mão de obra por meio de seleção, cadastro e registro dos trabalhadores portuários (DIÉGUEZ, 2007).

No artigo 32 da Lei 12.815/2013, constam as atribuições do OGMO, que antes estavam a cargo dos sindicatos:

- I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;
- II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;
- III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;
- IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;
- V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;
- VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e
- VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários (BRASIL, 2013, p. 09)

Desde o princípio, a política sindical é considerada como basilar para a manutenção dos direitos dos trabalhadores no Brasil. Os sindicatos são os elos entre política e trabalhadores e são vistos como entidades de resistência, instrumento de luta, pois por meio deles são feitas as mediações nas negociações de defesa dos direitos dos trabalhadores (DIÉGUEZ, 2007). O enfraquecimento dos sindicatos passa a representar, dentro de todo esse processo dito moderno, precarização nas relações de trabalho.

Como bem escreve Diéguez (2007, p. 87),

Mesmo com o fim da obrigatoriedade da sindicalização para exercício pleno da profissão, o sindicato não perde o símbolo de ser o órgão de

resistência dos trabalhadores e para estes, ainda é tão importante quanto há tempos, mesmo não sendo o intermediário da mão-de-obra. A experiência destes trabalhadores fala mais alto, pois a vivência adquirida nos anos vigentes do *closed-shop* arraiga nestes trabalhadores o sentimento de pertencimento não só à categoria, mas ao sindicato e às decisões deste.

O fim do *closed-shop* tem pouca influência sobre a perda simbólica dos sindicatos, mas tem papel decisivo na mudança do poder econômico dos mesmos. Além disso, a perda do monopólio de gestão da mão de obra é apontada como uma das principais causas das transformações das relações de trabalho e das condições de trabalho (DIÉGUEZ, 2007).

O movimento sindical dos trabalhadores portuários sempre teve importante papel na mobilização, denúncia, luta e resistência na busca de condições dignas de trabalho e garantia de direitos sociais e do controle do trabalho nos portos (BARROS, 2017). Em São Francisco do Sul, por exemplo, o sindicato dos estivadores é criado em 1918, acompanhando a história do porto desde seu início.

Significativas conquistas dos trabalhadores portuários se deram devido ao engajamento dos seus respectivos sindicatos, como a igualdade de direitos dos trabalhadores de vínculo permanente (garantias trabalhistas – férias, aposentadoria, 13º salário) e a intermediação da mão de obra (o controle do processo e organização do trabalho), sendo esta última alterada com o advento da Lei nº 8.630/1993.

A intermediação do sindicato na contratação de trabalho era o elemento que caracterizava a categoria dos avulsos como categoria diferenciada, por estes trabalhadores oferecerem seu trabalho a vários tomadores de serviço, formando os ternos (número de homens necessários por navio) para realizar a operação de carga e descarga. A coordenação da operação é realizada por um conferente, tendo os chamados contramestres como responsáveis pelo porão da embarcação (BARROS, 2017).

O trabalho avulso, pode-se dizer, é uma forma de corporação de trabalho que se democratizou internamente, mormente com a implementação do sistema de rodízio, inclusive para os conta-mestres de porão e contra-mestres gerais (art. 266 da CLT). Quanto ao aspecto externo, essa corporação mantém-se coesa na defesa dos seus interesses. A existência do sindicato, quando da intermediação de trabalho, visava representar interesses da categoria e não do trabalhador de forma individual. O OGMO, na gestão dessa mão de

obra, faz as vezes de sindicato, ao atender as requisições dos operadores portuários, com a chamada dos trabalhadores avulsos pelo sistema de rodízio, efetuando o pagamento da jornada trabalhada (BARROS, 2017, p. 208).

Esta chamada de trabalhadores para o trabalho, função antes exercida pelos sindicatos, passa a ser responsabilidade do OGMO. Para cada navio atracado no porto, os Operadores Portuários fazem requisições junto ao OGMO (Ilustração 20), com a quantidade de pessoas necessárias e suas respectivas funções.

Ilustração 20: Requisições de TPAs junto ao OGMO

Fonte: Acervo da autora (2019)

Assim, o trabalhador avulso é requisitado pelo tomador de serviço (Operador Portuário) junto ao OGMO e é escalado por rodízio, podendo decidir em fazer ou não parte daquele turno de serviço. A atividade já é predeterminada, ou seja, poderá carregar lascas de mármore ou milho em grãos ou aguardar outra rodada da escala e descarregar bobinas de aço. “O que o avulso aliena ou transfere é a sua força de trabalho para a execução de uma atividade determinada, finita, cuja obrigação se extingue ao fim desta” (Barros, 2017, p. 226).

O OGMO é atualmente responsável pela gestão do controle da mão de obra nos portos, que controla o rodízio dos trabalhadores, a remuneração, o cumprimento das normas, segurança e saúde. Inicialmente, a criação do OGMO foi rebatida com duras críticas, gerando vários questionamentos dos sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos, que até aquele momento gerenciavam o trabalho nos portos.

Hoje, trabalhador portuário avulso (TPA), inscrito no OGMO, presta serviços na área do porto organizado, sem ter vínculo empregatício, a vários tomadores de mão de obra. Este trabalhador nasceu na precariedade, consistindo principalmente em trabalho braçal, atingindo hoje uma situação de multifuncionalidade. A precarização deste setor precede a história recente da desregulamentação do trabalho no país (ARAÚJO, 2013; THOMAZ JÚNIOR, 2012).

Ao perderem posições conquistadas ao longo do tempo, não é de se estranhar que tais mudanças gerassem reações dos sindicatos de todas as categorias portuárias. Em dezembro de 2003 entraram em greve que durou quatro dias. Em julho de 2005, os cerca de 280 estivadores que trabalhavam no Porto de São Francisco novamente paralisaram suas atividades, protestando contra a escala eletrônica implantada há quase dois anos e coordenada pelo órgão Gestor (SEIBEL, 2010, p. 150).

De acordo com Seibel (2010), no entender dos trabalhadores portuários de São Francisco do Sul, a Lei de Modernização favoreceu os interesses dos empresários, pois, para eles, a criação do Órgão Gestor de Mão de Obra enfraqueceu suas entidades representativas, à medida que o OGMO passou a administrar o fluxo de mão de obra por meio de seleção, cadastro e registro do trabalhador avulso, função que antes era exercida pelos sindicatos. Assim, os sindicatos perderam sua característica autônoma e corporativa, restando-lhe apenas o papel assistencialista.

5.5 PROJETOS DE EXPANSÃO – NOVOS PORTOS

A seguir, serão apresentadas sínteses das informações referentes aos principais projetos de implantação de empreendimentos portuários em solo francisquense, com os principais dados sobre suas características, perspectivas

de geração de emprego, áreas em que serão instaladas, dentre algumas considerações gerais sobre os impactos – geração de emprego e renda e alterações no meio ambiente.

5.5.1 Terminal Gás Sul²⁷

O Terminal Gás Sul (TGS) será uma Unidade de Armazenamento e Regaseificação Flutuante (Ilustração 21), mais conhecida como FSRU (Floating Storage and Regasification Unit). A função de uma FSRU é receber e armazenar gás natural liquefeito (GNL) de navios metaneiros e restaurá-lo à forma gasosa, tornando o combustível apto aos diversos usos. O TGS será capaz de armazenar 160 mil m³ de GNL e regaseificar até 15 milhões de m³ por dia, e devido ao seu moderno sistema de armazenamento, ele poderá receber e regaseificar GNL simultaneamente, gerando um fluxo constante no sistema.

A transferência do GNL do navio-metaneiro para a FSRU acontecerá por meio de uma operação segura, na chamada configuração *ship-to-ship* (de navio para navio) (Ilustração 22). A tecnologia e configuração de operação atendem todas as normas internacionais e da Diretoria de Portos e Costas (DPC), da Marinha Brasileira.

Ilustração 21: Local de instalação do Terminal Gás Sul



Fonte: <https://www.terminalgassul.com.br>

²⁷ Informações obtidas no site do empreendimento Terminal Gás Sul. Fonte: <<https://www.terminalgassul.com.br/>> Acesso em 20 de novembro de 2019.

Assim que recebido no Terminal Gás Sul, o GNL será armazenado e, conforme a demanda por combustível, regaseificado. Após restaurado ao seu estado original, o gás natural será transportado por um gasoduto submarino a ser instalado na Baía Babitonga. Esse gasoduto irá emergir no município de Itapoá, e seguirá por terra até Garuva, num trecho de 31 km, onde se conectará ao gasoduto Bolívia-Brasil (GASBOL).

Ilustração 22: Configuração *ship-to-ship*



Fonte: <https://www.terminalgassul.com.br>

O TGS ficará atracado na Baía Babitonga, na região do Sumidouro, a cerca de 300 metros da costa. O estudo de viabilidade do projeto mostrou que essa é a localização mais indicada para o empreendimento sob o ponto de vista ambiental.

A Baía Babitonga possui águas abrigadas e o tipo de calado ideal para a FSRU, o que dispensa a necessidade de dragagens que prejudicam a fauna marinha. Ademais, a localização também é afastada de moradias e próxima à rota do oleoduto OSPAR (Oleoduto Santa Catarina – Paraná), o que permitirá o compartilhamento de sua faixa de servidão, em terra, para o transporte do Gás Natural sem a supressão de vegetação.

No que se refere à geração de emprego, foi possível encontrar a informação de que durante o processo de construção do gasoduto, muitos trabalhadores seriam necessários para a efetivação da obra. Entretanto, na fase de operação do empreendimento, este número cai drasticamente. Até o presente momento, foi concedida a licença ambiental prévia de instalação.

5.5.2 Estaleiro CMO²⁸

Dimensionado para processar 24 mil toneladas de aço por ano e atracar duas FPSO's (Floating Production Storage and Offloading - navio-plataforma que pode produzir, armazenar e transferir petróleo e gás simultaneamente), o Estaleiro CMO (Ilustração 23) é projetado para a construção e integração de módulos a plataformas, bem como para o reparo e manutenção de navios e plataformas.

Como informações de infraestrutura, têm-se no projeto: cais de atracação com 700 metros e área de construção de 316.000m². Os principais equipamentos a serem instalados são um pórtico de 2.000 toneladas para içamento e integração de semi-submersíveis, navios sonda e FPSO's, além de dois guindastes de cais com capacidade para 50 toneladas. O empreendimento está em fase de licenciamento ambiental.

Ilustração 23: Estaleiro CMO



Fonte: <http://www.cmooffshore.com.br/index.ht>

²⁸ Informações obtidas no site do empreendimento CMO. Fonte: <<http://www.cmooffshore.com.br/index.html>> Acesso em 20 de novembro de 2019.

5.5.3 Terminal Graneleiro Babitonga²⁹

O projeto do Terminal Graneleiro da Babitonga-TGB (Ilustração 24) foi criado com o objetivo de ser um dos mais modernos e eficientes terminais de granéis sólidos do Brasil. Com tecnologia avançada, visa atender as demandas de exportação, principalmente de açúcar e grãos.

Formado por empreendedores brasileiros e empresas estrangeiras, o TGB será uma unidade produtiva destinada ao atendimento de parte da demanda do setor graneleiro no Brasil, que poderá trazer soluções para o escoamento de produtos agrícolas brasileiros.

O empreendimento possui um moderno sistema que utiliza diversos meios de transporte com o objetivo de diminuir custos e tempo. A infraestrutura logística moderna a ser instalada será adaptada para a utilização de sistemas integrados de diferentes meios, como ferroviário, rodoviário e com ênfase no aquaviário.

A criação deste terminal portuário privado na região de São Francisco do Sul justifica-se como sendo de importância para toda a economia local, do estado e do Brasil, pois facilitará o escoamento de granéis sólidos, o que poderá aumentar a competitividade de toda cadeia produtiva do agronegócio brasileiro.

Ilustração 24: Terminal Graneleiro Babitonga



Fonte: <http://www.tgbsa.com.br/porquetgb.php>

²⁹ Informações obtidas no site do Terminal Graneleiro Babitonga. Fonte: <<http://www.tgbsa.com.br/porquetgb.php>> Acesso em 20 de novembro de 2019.

Após construído, terá capacidade de armazenamento e um sistema integrado de desembarque, permitindo a descarga de até 6 caminhões simultaneamente. Poderá também atender uma composição ferroviária de até 800 metros de comprimento, inteiramente dentro do terminal, evitando trânsito externo por conta das manobras de trens, que poderão descarregar em movimento.

O Terminal poderá contribuir com a competitividade do produto brasileiro no mercado de granéis sólidos a nível internacional, o que pode gerar grande desenvolvimento em toda a região, aumentando a qualificação dos moradores gerando novos postos de trabalho. O empreendimento promete gerar 300 empregos diretos e 1.000 indiretos.

O TGB se situará na margem sudoeste da Baía da Babitonga, zona portuária do município, na estrada das Laranjeiras (Rua Walter Rhinow), bairro Laranjeiras. Aproximadamente a 2km da BR-280 e 3,4km da linha férrea operada pela Rumo Logística. Até o momento, a empresa recebeu a licença ambiental prévia.

5.5.4 Terminal de Granéis de Santa Catarina - TGSC³⁰

O TGSC – Terminal de Granéis de Santa Catarina (Ilustração 25), será um porto privado localizado em São Francisco do Sul voltado para exportação de grãos (soja e milho), que poderá ampliar o potencial portuário do município. Os estudos ambientais do projeto iniciaram em 2007, junto com as avaliações e estudos técnicos que viabilizaram o empreendimento.

A empresa mantém diálogo constante com a comunidade por meio da realização de pesquisas de campo para avaliar o nível de conhecimento da população sobre o projeto e ouvir as expectativas da população em relação ao empreendimento. Durante a fase de implantação, a perspectiva é que sejam gerados até 500 empregos diretos. Já na operação, as estimativas são de 175 empregos diretos e 250 empregos indiretos. Todas as licenças do TGSC já estão prontas e a fase atual é de finalização dos projetos, antes das obras de construção do empreendimento.

³⁰ Informações obtidas no site do Terminal Graneleiro de Santa Catarina – TGSC. Fonte: <<http://www.tgsc.com.br/>> Acesso em 20 de novembro de 2018.

Ilustração 26: Terminal Graneleiro de Santa Catarina



Fonte: <http://www.tgsc.com.br/obras/>

5.5.5 Porto Brasil Sul³¹

Contará com investimento privado de R\$ 3,8 bilhões, com vistas a ser o maior porto de toda a região Sul, o Porto Brasil Sul (Ilustração 26) pretende ser o quinto maior porto multicargas do País, com sete terminais e oito berços de atracação, com movimentação projetada 20 milhões de toneladas/ano, com estimativa de geração de até 3 mil empregos diretos quando estiver totalmente em operação.

Ilustração 26: Porto Brasil Sul



Fonte: <http://portobrasilsul.com.br/esclarecimento-sobre-processo-porto-brasil-sul-no-tjsc/>

³¹ Informações obtidas no *site* do empreendimento do Porto Brasil Sul. Disponível em: <<http://portobrasilsul.com.br/caracteristicas/>> Acesso em 20 de novembro de 2019.

O Porto Brasil Sul pretende ser construído em uma área de 146 hectares, na saída do canal de acesso ao Porto de São Francisco do Sul. Terá 1,2 milhão de metros quadrados de área destinada aos terminais, setores comuns e centro administrativo. Até o momento, está em período de Licença Ambiental Prévia.

5.5.6 Terminal Mar Azul - NORSUL³²

O investimento para a construção do Terminal Mar Azul (Ilustração 27) deve ficar entre R\$ 120 e R\$ 140 milhões, terminal que visa atender às barcaças oceânicas da Companhia de Navegação Norsul, que transportam produtos siderúrgicos (bobinas), principalmente para a empresa ArcelorMittal Vega, localizada no município de São Francisco do Sul. Estas barcaças são oriundas do estado do Espírito Santo.

O terreno do terminal tem uma área de 63,709 m², sendo 34,672 m² de área de manguezal. Após sua construção, terá dois píeres com uma ponte de acesso elevada para permitir o trânsito de pequenas embarcações. O cronograma prevê dois anos de obra após o licenciamento ambiental.

Já foi emitida licença prévia, que atesta a viabilidade ambiental do empreendimento, autorizando estudos, atendendo às exigências legais, mas ainda não autoriza obras. Dos projetos de novos portos em São Francisco do Sul, este é o mais polêmico, devido a quantidade de impactos ambientais (e sociais – principalmente na atividade pesqueira) que poderá causar após sua instalação.

³² Sobre o empreendimento, não foi possível obter informações no *site* da empresa. Assim, os dados aqui presentes foram obtidos no *site* do jornal Notícias do Dia. <<https://ndmais.com.br/noticias/concessao-de-licenca-para-instalacao-de-terminal-maritimo-causa-polemica-em-sao-francisco-do-sul/>> Acesso em 20 de novembro de 2019.

Ilustração 27: Local de instalação do Terminal Mar Azul



Fonte: <https://ciencia.estadao.com.br/blogs/her-ton-escobar/wp-content/uploads/sites/81/2014/03/babitonga-mangue.jpg>

Para além destes projetos apresentados, há ainda outros em fases de estudos, bem como aqueles que provavelmente virão no futuro. O objetivo de expor dados sobre estes empreendimentos está na tentativa de vislumbrar as alterações que poderão ser feitas em solo francisquense, no que concerne à atividade portuária.

Apesar da existência de um porto organizado em São Francisco do Sul e dos projetos de expansão dos mesmos, há uma série de projetos de instalação de novos portos, estando este nas mais diversas fases de implantação. Alguns deles já possuem todas as licenças necessárias para sua instalação, enquanto outros ainda estão em estudos.

Todos em alguma medida afetam a dinâmica das operações portuárias já existentes em São Francisco do Sul, podendo ou não reorientar por onde as cargas serão importadas. Ademais, as perspectivas de geração de emprego e renda são muito animadoras, mas deve-se atentar para o fato de que todos os empreendimentos podem gerar potenciais alterações no espaço, principalmente no que diz respeito à destruição de vegetação e perturbações na biota aquática.

Para além disso, atenta-se que devido às variações da dinâmica nacional, a busca de novos locais para escoar a produção a menores custos, cargas

ecoadas por São Francisco do Sul podem ser reorientadas para novos portos (o que também pode acontecer com os demais portos nacionais). Assim, apesar das animadoras estimativas apresentadas pelos novos empreendimentos, as reais garantias de sucesso dos novos portos dependem de uma série de fatores externos.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

São Francisco do Sul, desde sua origem possui uma íntima relação com a atividade portuária. Os barcos a remo, depois a vapor foram substituídos por imensos navios de aço. A grande necessidade por mão de obra foi substituída por modernos equipamentos de carregamento e descarregamento. Os infindáveis dias que os navios ficavam ancorados é coisa do passado. Em algumas horas ou no máximo poucos dias, os gigantes de ferro são completamente descarregados e novamente carregados.

Da mesma forma que a atividade portuária foi mudando ao redor do mundo, São Francisco do Sul foi também se transformando. Essas mudanças ocorreram tanto em ordem física, como a necessidade de novas tecnologias, maiores espaços para as operações portuárias, novos e cada vez maiores equipamentos, como também das relações estabelecidas entre os moradores de “São Chico” e esta atividade econômica.

Destaca-se que há um conjunto de variáveis que têm feito de São Francisco do Sul um local propício e próspero para a instalação de portos. O local onde se situa o município, às margens da Baía Babitonga, é uma grande área abrigada, sendo que o acesso ao interior da baía possui uma boa profundidade, facilitando a entrada de navios dos mais diferentes calados.

Devido aos ditames da economia global, empresários do setor portuário buscam sempre formas para que os processos se tornem mais ágeis, transformando profundamente a esfera portuária nas últimas décadas. O trabalho manual foi substituído por gigantescos guindastes e *ship loaders*, as cargas passaram a ser containerizadas, os navios ficaram cada vez maiores e dotados de mais tecnologia.

Os portos possuem canais de acesso cada vez mais profundos, para comportar os navios que ali atracam, pois quanto maior o navio, maior a capacidade de carga e menor o frete a ser pago. Isso aliado à agilidade no carregamento e descarregamento é indispensável para o sistema que está vigente, no qual “tempo é dinheiro”.

A esse respeito, na presente dissertação buscou-se apresentar um estudo sobre as relações que se estabelecem entre São Francisco do Sul e a atividade

portuária, na tentativa de compreender como esta influência na dinâmica econômica atual deste espaço.

Para tanto, utilizou-se como metodologia a realização de trabalhos de campo com observações sistemáticas e entrevistas, destacando-se mais uma vez a colaboração da Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul e da Univille – unidade de São Francisco do Sul, imprescindíveis nesta fase da pesquisa. Além disso, utilizou-se de vasta bibliografia acerca das questões abordadas durante a escrita da dissertação.

Assim, o trabalho foi estruturado de forma a entender os objetivos propostos no início da pesquisa, que de maneira geral englobam: o estudo da formação do município e o vínculo com a atividade portuária, a relação porto-cidade, os fluxos internos e externos do porto e os projetos de expansão.

Desta forma, foram estruturados 5 capítulos, iniciando na introdução e metodologia e partindo para os capítulos mais específicos, que versam sobre a questão portuária de maneira mais geral e entrando propriamente na discussão acerca do município. Em linhas gerais, pautou-se em 3 principais eixos: a questão portuária propriamente dita, a relação porto-cidade e o trabalho portuário.

Este estudo, pautado nesta porção do espaço geográfico do norte catarinense, buscou compreender como se dá o processo de interação entre os agentes sociais que formam este local, profundamente marcado pela atividade portuária.

Assim, no decorrer do trabalho foi possível analisar a importância da atividade portuária para São Francisco do Sul e como esta impacta sobretudo na economia do norte catarinense, no que diz respeito à entrada e saída de produtos pelo porto. Sendo que o município possui uma área abrigada dentro da Baía Babitonga (na qual o porto se localiza), esta atrai interesses externos para a instalação de novos empreendimentos, pois suas características físicas propiciam estes usos.

Além disso, têm-se a relação do porto com o seu entorno, a cidade. Esta não se dá de forma harmoniosa, havendo principalmente conflitos devido a passagem do trem pelo centro urbano, que causa diversos pontos de congestionamentos e até mesmo acidentes.

Por fim, outro aspecto relevante de todo esse processo são os trabalhadores portuários, considerados elementos-chave, pois são as pessoas que fazem as atividades portuárias funcionarem. Assim, o trabalho destas pessoas é o principal motor propulsor da economia francisquense, haja vista que cerca de 80% da economia municipal advém destas atividades.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Maria Aparecida Ferreira de; JUNQUEIRA, Luciano Antonio Prates; FREDDO, Antonio Carlos de Moura. O Sindicato dos Estivadores do Porto de Santos e o processo de modernização portuária. **RAP**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 40, p.997-1017, nov./dez. 2006.

ALVARENGA, Manuela Mendonça de; SANTANA, Simão Bossi. O Conceito de Produção do Espaço no Pensamento Geográfico. In: EGAL, 15., 2015, Havana, Cuba. **Anais...** . Havana: XV Egal, 2015. p. 1 - 12.

ANDRADE, Manuel Correia de. A Estrutura Portuária e a Organização do Espaço no Brasil. In: 3º ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 3., 1978, Fortaleza. **Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros**. São Paulo: Promocional, 1978. p. 63 - 103.

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. **O Porto de Vitória**. São Paulo: Edusp, 1974. 300 p.

BARROS, Thiago Pereira de. **Os Estivadores do Porto de Santos/SP: uma análise geográfica sobre o trabalho, o sindicato e a modernização dos portos**. 2017. 236 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Centro de Estudos de Geografia do Trabalho, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2017.

BORTOLI, Pelélope de (Ed.). **Porto de São Francisco do Sul: 60 anos**. Florianópolis: Fábrica de Comunicação, 2015.

BOUBACHA, Emmanuel. **Ville et Port: Mutation Et Recomposition**. Association Internationale Villes et Ports (AIVP). Le Havre, 1997.

BRASIL, Secretaria de Portos da Presidência da República. Plano Mestre do Complexo Portuário de São Francisco do Sul. Brasília: Secretaria de Portos, 2016.

BRASIL. Lei nº 12815, de 05 de junho de 2013. Brasília, DF.

BRASIL. Lei nº 8630, de 25 de fevereiro de 1993: LEI DOS PORTOS. Brasília, DF.

BRITTO JÚNIOR, Álvaro Francisco de; FERES JÚNIOR, Nazir. A utilização da técnica da entrevista em trabalhos científicos. **Evidência**, Araxá, v. 7, n. 7, p.237-250, 2011.

CARDOSO, Eduardo Schiavone. Comunidades Costeiras Frente à Expansão do Turismo. In: BRASIL, Ministério do Turismo. **Turismo Social: Diálogos do Turismo Uma Viagem de Inclusão**. Rio de Janeiro: Ibam, 2006. p. 246-263.

CASTRO, Frederico Vaz Pacheco de. Trabalhador avulso: Jornada de trabalho e aspectos sociais. O Trabalho Portuário - **Doutrina**: Revista do TRT da 2ª Região, São Paulo, n. 1, p.149-153, 2009.

CLAVAL, Paul. Geografia Econômica e Economia. **Geotextos**, Salvador, v. 1, n. 1, p.11-27, 2005.

COSTA, Eder Dion de Paula. **Trabalho Portuário e Modernização dos Portos**: Empobrecimento e Riqueza no mesmo Contexto. Jundiaí, Paco Editorial: 2015. 332 p.

DIEGUES, Antônio Carlos (org.). **Povos e águas**: inventário de áreas úmidas. 2ª. ed. São Paulo: Núcleo de Apoio à Pesquisa sobre Populações Humanas e Áreas Úmidas Brasileiras, USP, 2002. 597 p.

DIÉGUEZ, Carla Regina Mota Alonso. Automação e mudanças no processo de trabalho: um novo trabalhador portuário? In: QUEIRÓZ, Maria de Fátima Ferreira; DIÉGUEZ, Carla Regina Mota Alonso (Org.). **As metamorfoses do trabalho portuário**: Mudanças em contextos de modernização. São Paulo: Sociologia e Política, 2019. p. 155 – 196.

DIÉGUEZ, Carla Regina Mota Alonso. **De OGMO (Operário Gestor de Mão-de-Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra)**: modernização e cultura do trabalho no Porto de Santos. 2007. 153 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Departamento de Sociologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

DUCRUET, C. Spatial structures and trends in port cities: from the local to the global, **Mappemonde**, 77(1) 2005: <http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05106.html>

FALCÃO, V. A. e CORREIA, A. R. Eficiência portuária: análise das principais metodologias para o caso dos portos brasileiros. **Journal of Transport Literature**, vol. 6, n. 4, p. 133-146, 2012.

FARIAS, Roselídia da Costa. **Trabalho e modernização portuária**: um estudo sobre estivadores de Belém no estado do Pará. 2011. 120 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Serviço Social, Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.

GEORGE, Pierre. **Geografia Econômica**. 2. ed. São Paulo: Difel, 1978. 317 p.

GODOY, Paulo Roberto Teixeira de. A Produção Do Espaço: Uma Reaproximação Conceitual Da Perspectiva Lefebvriana. **Geosp**: Espaço e Tempo, São Paulo, n. 23, p.125-132, 2008.

GOLAR LNG. **Relatório de Impacto Ambiental do Terminal Gás Sul**: Terminal Flutuante de recebimento, armazenagem, transferência e regaseificação de gás natural liquefeito, a ser localizado na Baía Babitonga – São Francisco do Sul/SC

e do Gasoduto de Interligação ao sistema Gasoduto Bolívia-Brasil (GASBOL). Mott MacDonald e OAP Consultores Associados. Rio de Janeiro, 2018.

GOULARTI FILHO, Alcides. O porto de São Francisco do Sul na dinâmica regional catarinense. **Nova Economia**, Belo Horizonte, v. 1, n. 18, p.91-118, abr. 2008.

HOYLE, Brian Stewart. The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples. **Geoforum**, Southampton, Great Britain, v. 20, n. 4, p.429-435, 1989.

LACERDA, Sander Magalhães. Investimentos nos Portos Brasileiros. **Bndes Setorial**, Rio de Janeiro, v. 22, p.297-315, set. 2005.

LEFEBVRE, Henri [1974]. **La Producción del Espacio**. Prólogo de Ion Martinez Lorea. Tradução: Emílio Martinez Gutierrez. Madrid: Capitán Swing Livros, 2011.

LINS, Hoyêdo Nunes. O porto e sua expressão econômica. In: SANTOS, Sílvio Coelho dos; NACKE, Aneliese; REIS, Maria José (Org.). **São Francisco do Sul: Muito além da viagem de Gonville**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2004. p. 165 – 189.

MONIÉ, Frédéric. As cidades portuárias brasileiras: Imperativo de fluidez da circulação de contêineres, redes logísticas e reestruturação da atividade portuária. In: EGAL, 2014, Lima. **Anais...** . Lima: XIV EGAL, 2014. p. 1 - 19.

MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flavia Nico. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. **Confins**: Revista Franco-Brasileira de Geografia. n.15, 2012.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **RAP**, Rio de Janeiro 40(6): 975-95, Nov./Dez. 2006.

NASCIMENTO, Cleber Borba (Org.). **São Francisco do Sul: município em números**. Florianópolis: SEBRAE/SC, 2019.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Amazonas: um Estado Ribeirinho**. Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 1999, 159 p.

PACHECO, M. **Trabalhador Portuário Avulso - TPA: Evolução Histórica e Legislativa, Alcance Constitucional e Inovações Introduzidas Pela Lei de Modernização dos Portos**. 54f. Monografia (Direito), UFPR, 2004.

PENTEADO, Antonio Rocha. **O Sistema Portuário de Belém**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973. 260 p.

PEREIRA, Vanessa Maria. **São Francisco do Sul: o patrimônio que se estabelece e a paisagem que se constrói**. 2007. 142 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2007.

PETCON - Planejamento em Transportes e Consultoria LTDA. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de São Francisco do Sul**. 7. ed. Brasília: Petcon, 2003.

QUEIRÓZ, Maria de Fátima Ferreira; LARA, Ricardo; MARIANO, António. Organização do Trabalho e Saúde do Trabalhador em perspectiva comparada: portos de Santos e Lisboa. In: QUEIRÓZ, Maria de Fátima Ferreira; DIÉGUEZ, Carla Regina Mota Alonso (Org.). **As metamorfoses do trabalho portuário: Mudanças em contextos de modernização**. São Paulo: Sociologia e Política, 2019. p. 45-92.

REGO, Carlos Eduardo Reis Fortes do. O novo marco regulatório do setor portuário brasileiro: os diferentes instrumentos jurídicos de transferência da atividade portuária à iniciativa privada. **Direito e Democracia**, Canoas, v. 15, n. 2, p.66-86, jul./dez. 2014.

REIS, Heloisa do Santos. A Relação Porto-Cidade em São Sebastião no contexto da sua evolução histórico-espacial. **Revista Geográfica de América Central**, vol. 2, julio-diciembre, 2011, pp. 1-17. Universidad Nacional Heredia, Costa Rica.

RENNER, Cecília Ornellas. As Transformações nas Relações de Trabalho Portuário: O caso do porto de Santos. In: VIII CONGRESSO LUSO-AFRO-BRASILEIRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS, 2004, Coimbra. **Anais...** . Coimbra: Ces, 2004. p. 1 - 7.

ROCHA, João Mendes. A conflagração do espaço: a tensa relação porto-cidade no planejamento urbano. **Estudos Avançados**, [s.l.], v. 33, n. 95, p.91-112, jan. 2019. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s0103-4014.2019.3395.0007>.

SALES, Pedro Manuel Rivaben de. **Santos: a relação entre o porto e a cidade e sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo**. 1999. 285 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

SANTANA, Paola Verri de. A mercadoria verde: a natureza. In: DAMIANI, Amélia Luisa; CARLOS, Ana Fani Alessandri; SEABRA, Odette Carvalho de Lima (Org.). **O espaço no fim de século: a nova raridade**. São Paulo: Contexto, 1999. p. 177-189.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009. 176 p.

SANTOS, Sílvio Coelho dos; NACKE, Aneliese; REIS, Maria José (Org.). **São Francisco do Sul: Muito além da viagem de Gonneville**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2004.

SÃO FRANCISCO DO SUL. **Implantação da TPA em São Francisco do Sul**. São Francisco do Sul, 2018. 239 p.

SCHMID, Christian. A Teoria da Produção do Espaço de Henri Lefebvre: Em Direção a uma Dialética Tridimensional. Tradução de Marta Inez Medeiros Marques e Marcelo Barreto. **Geosp**: Espaço e Tempo, São Paulo, n. 32, p.89-109, 2013.

SEIBEL, Nelci Teresinha. **História do Porto de São Francisco do Sul**. Joinville: S&A Editora, 2010.

SILVA, Gustavo Roberto da; GOMES, Rafael da Silveira; ALMEIDA, Ueberson Ribeiro. Atividade de Guincheiro no Porto de Vitória-Es. . In: QUEIRÓZ, Maria de Fátima Ferreira; DIÉGUEZ, Carla Regina Mota Alonso (Org.). **As metamorfoses do trabalho portuário**: Mudanças em contextos de modernização. São Paulo: Sociologia e Política, 2019. p. 19-44.

SILVA, Vivian Santos. O estudo sobre os impactos da fluidez na hinterlândia do Porto do Rio de Janeiro: dos novos arranjos espaciais à regionalização portuária. In: Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território, 2014. Rio de Janeiro. Porto Alegre: Editora Letra1; Rio de Janeiro: **REBRAGEO**, 2014, p. 1389-1398.

TULIK, Olga. Turismo e repercussões no espaço geográfico. **Revista Turismo em Análise**, [s.l.], v. 1, n. 2, p.63-77, 28 nov. 1990. Universidade de São Paulo Sistema Integrado de Bibliotecas - SIBiUSP. <http://dx.doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v1i2p63-77>.

THOMAZ JÚNIOR, Antônio. Degradação e Centralidade do Trabalho: As Contradições da Relação Capital x Trabalho e o Movimento Territorial de Classe. **Pegada**: Mundo do Trabalho, Presidente Prudente, v. 13, n. 2, p.4-19, dez. 2012.

WAGNER, Daniela Feyh; CARDOSO, Eduardo Schiavone. Homens e mulheres do mar: apontamentos sobre a pesca artesanal de São Francisco do Sul-SC. **Mares**: Revista de Geografia e Etnociências, Belém, v. 1, n. 1, p.17-26, jul. 2019.

Sites consultados:

<<http://www.saofranciscodosul.sc.gov.br/>> Acesso em 19 de março de 2019.

<<http://www.visitesaochico.com.br/>> Acesso em 12 de março de 2019.

<<http://pmap-sc.acad.univali.br/index.html>> Acesso em 19 de março de 2019.

<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/sao-francisco-do-sul/pesquisa/18/16459>> Acesso em 23 de março de 2019.

<https://www.apfs.sc.gov.br/?page_id=505> Acesso em 23 de março de 2019.

<<https://www.tamar.org.br/interna.php?cod=100>> Acesso em 15 de outubro de 2019

APÊNDICE

Roteiro de entrevista – Sindicato e OGMO

- 1) No que consiste a categoria dos Trabalhadores Portuários Avulsos – TPA?
- 2) Com as mudanças na legislação portuária, o que mudou na vida dos trabalhadores?
- 3) Qual a relação dos sindicatos com o OGMO?
- 4) Como é possível observar a relação do porto com a cidade?
- 5) Como é a relação dos trabalhadores com o sindicato?
- 6) Quais as principais ações do OGMO? E do sindicato?

Roteiro de entrevista – representantes da prefeitura municipal

- 1) O que tem sido feito para estreitar os laços entre administração municipal e o porto?
- 2) Há divergências de interesse entre o porto e a administração municipal?
- 3) Como a prefeitura vê a relação porto cidade?

Roteiro de entrevista – representantes da Univille

- 1) Quanto à questão ambiental, quais os conflitos gerados a partir das atividades portuárias em São Francisco do Sul?
- 2) Qual a relação entre a Universidade e os empreendimentos portuários?