

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
CENTRO SÓCIO ECONÔMICO – CSE
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA E RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

LUCAS CHAVES MIQUILINI

**GLOBALIZAÇÃO, ESTRUTURAS PORTUÁRIAS E DESENVOLVIMENTO
REGIONAL: UM ESTUDO SOBRE O PORTO DE PARANAGUÁ E SUA ÁREA DE
INFLUÊNCIA IMEDIATA**

FLORIANÓPOLIS – SC, 2018

LUCAS CHAVES MIQUILINI

**GLOBALIZAÇÃO, ESTRUTURAS PORTUÁRIAS E DESENVOLVIMENTO
REGIONAL: UM ESTUDO SOBRE O PORTO DE PARANAGUÁ E SUA ÁREA DE
INFLUÊNCIA IMEDIATA**

Monografia submetida ao curso de Ciências
Econômicas da Universidade Federal de
Santa Catarina, como requisito obrigatório
para a obtenção do grau de Bacharelado.

Orientador: Prof. Dr. Hoyêdo Nunes Lins.

FLORIANÓPOLIS – SC, 2018

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Miquilini, Lucas

Globalização, Estruturas Portuárias e Desenvolvimento Regional: Um estudo sobre o Porto de Paranaguá e sua área de influência imediata / Lucas Miquilini ; orientador, Hoyêdo Nunes Lins, 2018.

126 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Sócio Econômico, Graduação em Ciências Econômicas, Florianópolis, 2018.

Inclui referências.

1. Ciências Econômicas. 2. Desenvolvimento Regional. 3. Portos. 4. Porto de Paranaguá. 5. Cidade-Porto. I. Nunes Lins, Hoyêdo. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em Ciências Econômicas. III. Título.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
CENTRO SÓCIO ECONÔMICO - CSE
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA E RELAÇÕES INTERNACIONAIS

A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota **9,5** ao aluno **Lucas Chaves Miquilini** na disciplina CNM 7107 – Monografia, pela apresentação deste trabalho.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Hoyêdo Nunes Lins

Prof. Dr. Michele Romanello

Prof. Dr. Fernando Seabra

Florianópolis – SC, 04 de dezembro de 2018.

DEDICATÓRIA

Este trabalho é primeiramente dedicado aos meus pais, Adriana Paula Chaves Miquilini e Antonio Bizuti Miquilini, por sua dedicação, incentivo e apoio para com o meu futuro, sempre me ensinando a ser uma pessoa melhor e me guiando rumo aos meus sonhos. Em segundo lugar, dedico este trabalho a Cidade de Paranaguá e ao Porto de Paranaguá, por fazerem parte da minha formação enquanto pessoa e profissional, me instigando na busca por entender minhas origens e entender a formação econômica que molda as relações das pessoas que escolheram esta cidade como seu lar. Em terceiro, dedico este trabalho ao meu orientador Professor Doutor Hoyêdo Nunes Lins, que mesmo após anos de aprendizados na academia, me inspira ao embarcar na construção deste trabalho, sempre em busca de adquirir mais conhecimento. E também aos meus amigos e pessoas importantes na minha vida, que sempre me deram seu apoio nos momentos felizes e difíceis desta caminhada rumo à conclusão da graduação e vem sendo meu alento, cumprindo o papel da família que eu escolhi para ter perto.

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo analisar a relação cidade-porto entre a cidade de Paranaguá e o Porto Dom Pedro II, popularmente conhecido como Porto de Paranaguá. Para tanto, está dividido em cinco capítulos que pretendem, partindo de uma análise de conceitos bibliográficos, entender como se desenvolveram Porto e Cidade e se existe complementaridades entre os atores que os tornem parceiros no processo de crescimento da região. O primeiro capítulo apresenta uma introdução ao tema, os objetivos, a metodologia e a estrutura do trabalho. O segundo faz análise bibliográfica sobre o tema cidade-porto com autores que discutem sobre o assunto e analisam o processo de formação do sistema portuário brasileiro, comparando-o com outros portos e complexos portuários que são referências mundiais no assunto. O terceiro capítulo faz uma análise histórica do desenvolvimento da cidade de Paranaguá e do porto de Paranaguá desde sua formação, em 1648, até o final do século XX, mostrando como ocorreu o processo de povoamento da região que se transformaria mais tarde na cidade de Paranaguá e os diferentes ciclos econômicos pelos quais o espaço passou, bem como os diferentes estágios estruturais do porto até a sua devida inauguração, em 1935, e consolidação enquanto importante agente de desenvolvimento do Estado do Paraná. O quarto capítulo é dedicado à análise do Porto de Paranaguá e sua estrutura, são apresentados os elementos chave do espaço portuário e dados sobre movimentação, alcance e influência do porto. O quinto capítulo analisa a relação do Porto e da Cidade nos dias atuais, além dos projetos e programas institucionais que realiza, visando uma melhor relação com seu entorno, buscando a promover um desenvolvimento sustentável do complexo portuário de modo que não traga malefícios para cidade e preze pela qualidade de vida de sua população. O capítulo é finalizado com projeções futuras quanto à movimentação e capacidades do porto, bem como projetos a serem realizados nos próximos anos, tendo como foco a melhoria contínua dos serviços e a promoção de novos espaços para desenvolvimento. O Trabalho é finalizado com as considerações finais que fazem uma análise geral do que foi apresentado ao longo dos cinco capítulos com o objetivo de entender se existe uma relação cidade-porto qualitativa entre os objetos de estudo, e também levantar questões relacionadas às dificuldades e melhorias que a relação cidade-porto enfrenta em Paranaguá e quais medidas e investimentos estão ocorrendo para um melhor aproveitamento do espaço urbano e portuário.

Palavras-chave: Desenvolvimento; Cidade-Porto; Porto de Paranaguá; Cidade de Paranaguá.

ABSTRACT

The present study aims to analyse the port-city relationship between the city of Paranaguá and the Port of Dom Pedro II, popularly known as Port of Paranaguá. Therefore, it is divided into five chapters that seek, starting from an analysis of bibliographical concepts, to understand how City and Port have developed and if there are complementarities between the factors that make them partners in the region's growth process. The first chapter presents an introduction to the theme, the objectives, the methodology and the study's structure. The second makes a bibliographical analysis about the theme city-port with authors that discuss on the subject and analyse the formation process of the brazilian port system, comparing it to other ports and port complexes that are world references in this subject. The third chapter makes a historical analysis of city of Paranaguá and its port's development since its formation, in 1648, until the end of the twentieth century, showing how the settlement process occurred in the region which would later become the city of Paranaguá and the various economic cycles which the area went through, as well as the port's various structural stages until its inauguration, in 1935, and consolidation as a State of Paraná's important development agent. The fourth chapter is dedicated to an analysis of the Port of Paranaguá and its structure, presenting the port area's key elements and data on the port's movement, reach and influence. The fifth chapter analyses the Port and City's relationship in the current days, in addition to the projects and institutional programs it carries out, aiming at a better relationship with its surroundings, seeking to promote the port complex's sustainable development in a way that does not bring harm to the city and values the quality of life of its population. The chapter is concluded with future projections regarding port movement and capacity, as well as projects to be implemented in the coming years, focusing on the continuous improvement of services and the promotion of new spaces for development. The Study is concluded with the final considerations that make a general analysis of what was presented throughout the five chapters in order to understand if there is a qualitative city-port relationship between the objects of study, and also raise issues related to the difficulties and improvements that the city-port relationship faces in Paranaguá and what measures and investments are taking place in order to make better use of the urban and port space.

Key-words: Development; Port-City; Port of Paranaguá; City of Paranaguá.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Porto de Roterdã, 1960.....	39
Figura 2: Porto de Shangai, 2015.....	41
Figura 3: Porto de Cingapura.....	43
Figura 4: Porto de Santos.....	45
Figura 5: Localização da Ilha da Cotonga.....	48
Figura 6: Navio “Almirante Saldanha” em fase final de atracação no cais do Porto de Paranaguá.....	53
Figura 7: Urbanização de Paranaguá, 1952/1962.....	65
Figura 8: Alcance do Porto de Paranaguá em 1985.....	71
Figura 9: Anel de Integração do Estado do Paraná.....	73
Figura 10: Pátio do Terminal de Contêineres de Paranaguá.....	75
Figura 11: FOSPAR S.A Fertilizantes Fostafados do Paraná.....	76
Figura 12: Berços e píeres de atracação do Porto de Paranaguá.....	80
Figura 13: Armazém da empresa Rocha Top.....	81
Figura 14: Silos do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá.....	82
Figura 15: Canal de acesso aquaviário aos portos da APPA.....	83
Figura 16: Canais de acesso rodoviário aos portos da APPA.....;	84
Figura 17: Canais de acesso rodoviário interno ao Porto de Paranaguá.....	85
Figura 18: Acesso ferroviário do Porto de Paranaguá.....	87
Figura 19: Empregabilidade em Paranaguá e nos municípios vizinhos por setor....	98
Figura 20: Mapa de zoneamento urbano de Paranaguá – entorno portuário.....	101
Figura 21: Localização da Vila Becker diante do Porto de Paranaguá.....	103
Figura 22: Demolição das casas da Vila Becker.....	104
Figura 23: Aquário de Paranaguá.....	110
Figura 24: Localização dos Píeres “F”, “T” e “L” e do Terminal de Passageiros.....	114
Figura 25: Projeção do Píer “T”	115
Figura 26: Projeção do Píer “F”.....	116
Figura 27: Projeção do Píer “L”	116
Figura 28: Projeção do Terminal de Passageiros.....	117

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Participação do PIB paranaense no PIB brasileiro por classes de atividades – 1980 à 1989.....	69
Gráfico 2: Movimentação de cargas por categoria, 2001-2017 (em toneladas).....	90
Gráfico 3: Movimentação das cargas por modal de transporte (em toneladas).....	91
Gráfico 4: Destino das exportações do Porto de Paranaguá.....	92
Gráfico 5: Origem das importações do Porto de Paranaguá.....	92
Gráfico 6: Gastos e previsão de investimentos da APPA (em milhões).....	93
Gráfico 7: Percentual de empresas por setor em Paranaguá em 2013.....	97
Gráfico 8: População empregada por setor.....	97
Gráfico 9: Movimentação de cargas por categoria, 2017-2060 (em toneladas).....	113
Gráfico 10: Movimentação de cargas por modal de transporte, 2016 e projeção para 2045.....	113

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Movimentação geral de mercadorias após o início do processo de industrialização, período 1970-1982 (em toneladas).....	67
Quadro 2: Principais obras realizadas pela APPA entre 2011 e 2017.....	94
Quadro 3: Projetos e Programas Institucionais realizados pela APPA, 2013-2018.....	107
Quadro 4: Projetos e Programas Institucionais realizados pela TCP, 2013-2018.....	108
Quadro 5: Projetos e Programas Institucionais realizados pela Catallini, 2013-2018.....	109
Quadro 6: Programas Ambientais realizados pela APPA, 2013-2018.....	127

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Evolução demográfica de Paranaguá nas décadas de 1950 e 1960.....	66
Tabela 2: Movimentação do Porto de Paranaguá, 2001-2017 (em toneladas).....	89
Tabela 3: IDHM do Paraná e da microrregião de Paranaguá, entre 1991 e 2010....	99
Tabela 4: Projeção das cargas do Porto de Paranaguá, 2017-2060 (em toneladas).....	111

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	14
1.1. TEMA E PROBLEMA DE PESQUISA.....	14
1.2. OBJETIVOS.....	15
1.2.1. <i>Objetivo Geral</i>	15
1.2.2. <i>Objetivos Específicos</i>	15
1.3. JUSTIFICATIVA.....	16
1.4. METODOLOGIA	17
2. A RELAÇÃO CIDADE-PORTO E SEU DESENVOLVIMENTO	19
2.1. Cidades-Portos pelas lentes da história.....	23
2.2. Cidades-Portos a luz da contemporaneidade	32
2.3. Cidades-Portos: grandes vitrines da globalização e outros atores	38
2.4. Síntese Conclusiva	45
3. PARANAGUÁ E A RELAÇÃO CIDADE-PORTO: ENTRELACES HISTÓRICOS	47
3.1. De 1550 a 1935: criação e formação do porto e ciclos econômicos	48
3.1.1. <i>Ciclo da Erva-Mate</i>	54
3.1.2. <i>Ciclo da Madeira e do Café</i>	57
3.2. Estruturação, crescimento e abertura comercial.....	61
3.2.1. <i>As oscilações da economia cafeeira</i>	62
3.2.2. <i>Industrialização</i>	66
3.2.3. <i>Globalização e abertura comercial</i>	72
3.3. Síntese Conclusiva.....	76
4. PORTO DE PARANAGUÁ	79
4.1. Estrutura portuária.....	79
4.2. Canais de acesso ao Porto de Paranaguá.....	82
4.2.1. <i>Aquaviário</i>	83
4.2.2. <i>Rodoviário</i>	84
4.2.3. <i>Ferrovário</i>	86
4.3. Movimentação e Alcance.....	88
4.4. Investimentos.....	93
5. CIDADE E PORTO	96
5.1. Cidade-Porto de Paranaguá.....	100
5.2. Projeções e Investimentos Futuros.....	111
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	119

REFERÊNCIAS.....	122
APÊNDICE A.....	127

1. INTRODUÇÃO

1.1. TEMA E PROBLEMA DE PESQUISA

A globalização representa, entre outras coisas, o aumento das relações comerciais entre os países, o que exigiu adequações econômicas, estruturais e tecnológicas para atender às novas demandas das cadeias globais de valor. O comércio internacional estimulou as relações entre as nações tornando-as mais dinâmicas, ágeis e integradas, de modo que os agentes que fazem parte da construção destas interligações precisam manter-se em constante evolução.

Os portos possuem lugar de destaque nesta economia globalizada, uma vez que o transporte marítimo proporciona o movimento de cargas dos mais diversos tipos de materiais e proporções, fazendo com que seja rentável para as grandes empresas e empresários usar o sistema portuário para conectar a sua mercadoria com o resto do mundo.

Com o passar dos anos os Portos passaram por diferentes processos de adaptação. As mudanças econômicas e sociais que influenciaram as cadeias globais de valor passaram a demandar deles um aumento de sua capacidade com o objetivo de dinamizar os processos produtivos como um todo, haja vista que os Portos têm importante participação nestes em virtude de suas operações logísticas de integração mundial.

As mudanças econômico-estruturais realizadas pelos portos para uma melhor integração com as cadeias globais têm influência direta na economia da região em que estão instalados. As cidades são importantes instrumentos de apoio para que as operações realizadas pelo porto tenham êxito, seja pela mão de obra, estrutura ou localização.

A perspectiva das cidades portuárias [...] desenvolve uma abordagem mais abrangente, do tipo territorial, na qual é a cidade que se transforma no elo principal de articulação entre o porto e a economia regional, e entre esta e os mercados globais. O planejamento das infra-estruturas portuárias é deste modo diretamente associado às políticas de desenvolvimento local, municipal e/ou estadual. Não se trata de privilegiar um foco (a cidade) com relação a outro (a infra-estrutura portuária), mas de aprender a grande diferença entre os dois: apenas um (a cidade) detém as melhores condições para fixar localmente o valor gerado pelos fluxos e, portanto, para gerar emprego e renda para o território local. (COCCO; SILVA, 1999, p.21).

É necessário pensar a cidade enquanto fortalecedor estrutural das atividades portuárias, bem como fornecedora das condições necessárias ao seu funcionamento. Deste ponto de vista, qualquer transformação que venha a ocorrer com objetivo de melhorar o desempenho do porto, faz-se crucial uma mudança na cidade, caso contrário haverá um desnivelamento.

Fundado oficialmente na década de 1930, o Porto Dom Pedro II ou Porto de Paranaguá proporcionou à cidade de Paranaguá um crescimento urbano mais acelerado, quase que quadruplicando a área urbana da cidade na primeira década de sua fundação. A partir da década de 1940 o crescimento tanto da cidade, quanto do Porto passou a ser contínuo. (SOARES, 2009).

A cidade de Paranaguá precisou se desenvolver de modo que sua estrutura se adequasse ao crescimento do Porto e suas atividades. Muitas empresas acabaram por instalar suas atividades na cidade, para além do espaço portuário, demandando um planejamento urbano para atender a essa demanda que trouxe impactos populacionais, econômicos e culturais para o município.

Sendo assim, o presente trabalho pretende estudar a relação Cidade-Porto entre a cidade de Paranaguá e o Porto de Paranaguá, bem como entender seus impactos regionais, econômicos e espaciais, buscando compreender de que modo ocorreu o desenvolvimento do sistema portuário e como funcionam as relações de integração com seu entorno.

1.2. OBJETIVOS

1.2.1. Objetivo Geral

Estudar a relação entre a Cidade e o Porto de Paranaguá ao longo da história, observando como a atividade portuária afetou a trajetória da socioeconomia local e do tecido urbano, situando o binômio porto-cidade na trama de relações de comércio e transporte de que participam.

1.2.2. Objetivos Específicos

- a) Sistematizar aspectos importantes do debate sobre o papel dos portos no desenvolvimento regional notadamente destacando as relações cidade-porto, com ilustrações de diferentes experiências.

- b) Recuperar as histórias da cidade e do porto de Paranaguá, mostrando as inter-relações entre ambas, com as influências recíprocas e os resultados em crescimento urbano – incluindo a expansão das estruturas portuárias em si, com ênfase no período contemporâneo - e demográfico, assim como em dinamização econômica local.
- c) Detectar e analisar os reflexos da atividade portuária principalmente no município de Paranaguá, nas últimas décadas, relativos a movimentação e transporte de cargas que passam pela cidade e a capacidade do porto em atender as demandas que adentram seu espaço diariamente, informando sobre as estruturas de transportes, em território brasileiro, que os conectam.
- d) Identificar e avaliar o alcance espacial e setorial das atividades portuárias em Paranaguá, apresentando as diferentes origens e os destinos dos produtos que passam pelo porto e como esta movimentação afeta os espaços urbanos da cidade, além de informar quais as medidas que são tomadas para lidar com os impactos da atividade portuária e quais os investimentos realizados pelas autoridades pensando no futuro da relação cidade-porto.

1.3.JUSTIFICATIVA

A Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA, 2012) diz que o Porto de Paranaguá, inaugurado em 17 de março de 1935, é um porto marítimo público, localizado na cidade de Paranaguá, no estado do Paraná. Sua área de influência portuária compreende o estado do Paraná e parte dos estados de São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e também o Paraguai.

Com um crescimento impulsionado em grande parte por seu foco em atender complexo agroindustrial brasileiro, o Porto de Paranaguá possui importante papel no mercado latino americano e está inserido com posição de destaque nas cadeias globais de valor.

No sudeste as cidades litorâneas de Santos, Rio de Janeiro e Vitória, como as demais cidades portuárias do Brasil, tiveram seu processo inicial de expansão e modernização na égide de uma política acompanhada de projetos de ampliação e modernização das instalações portuárias, para adequá-las à economia agro-exportadora e para inseri-las nos fluxos

globais, ligados ao movimento comercial. (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012, p. 393).

Deste modo, busca-se fazer um estudo que mostre como se formou a relação cidade-porto entre o Porto de Paranaguá e a cidade de Paranaguá e como esta impactou no desenvolvimento de ambos de modo a proporcionar condições urbanas e portuárias para a inserção do porto nas cadeias globais de valor, tendo em vista a importância do porto como o maior exportador de graneis da América Latina.

1.4. METODOLOGIA

O tema deste trabalho é centrado no estudo da relação cidade-porto entre a Paranaguá e o Porto de Paranaguá e todos os impactos econômico-regionais deste desenvolvimento que proporcionaram ao porto ter destaque nas cadeias produtivas globais como maior porto graneleiro da América Latina.

A presente pesquisa se classifica, segundo os objetivos apresentados, como sendo descritiva. Gil (1993, p.46) diz que “as pesquisas descritivas têm como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis”.

A metodologia utilizada foi por meio de pesquisa bibliográfica através de artigos científicos, livros, monografias, teses e dissertações, que virão a ser importantes fontes de informação para a elaboração do presente trabalho.

Quanto a sua organização, este trabalho será disposto em quatro capítulos, que serão originados cada um correspondendo a um objetivo específico anteriormente apresentado, precedidos por uma introdução e finalizados com as considerações finais.

O primeiro capítulo será formado pela introdução, apresentação dos objetivos gerais e específicos e pela escolha da metodologia adotada para o desenvolvimento desta monografia.

O segundo capítulo será referente à pesquisa bibliográfica em que serão analisadas as relações históricas entre cidades-porto, bem como opiniões de diferentes estudiosos sobre o tema, com o objetivo de construir uma base teórica para a região que o trabalho pretende analisar.

O terceiro capítulo irá dar foco ao processo de desenvolvimento do Porto de Paranaguá e da cidade de Paranaguá desde a data de inauguração do Porto por meio de pesquisa bibliográfica e documental relacionadas especificamente aos dois objetos de estudo.

No quarto capítulo será feita uma análise por intermédio de pesquisa bibliográfica e busca de dado, da inserção do porto na cidade modo mais contemporâneo, bem como suas relações, atividades e influência.

No quinto capítulo o foco será dado aos impactos da atividade portuária na cidade de Paranaguá, bem como a sua representação nas atividades comerciais e de emprego, além de dimensionar seu alcance e relação não apenas com a cidade, mas como a região. Serão apresentados e projetos e investimentos que tenham como objetivo a expansão portuária e regional.

As considerações finais, como já dito, irão encerrar as atividades da pesquisa apresentada fazendo uma avaliação dos pontos levantados procurando entender se a relação cidade-porto e o desenvolvimento regional que esta relação provocou foi benéfica para todos os agentes, bem como se as perspectivas futuras procuram com uma continuidade nestas relações.

2. A RELAÇÃO CIDADE-PORTO E SEU DESENVOLVIMENTO

As mudanças nas cadeias globais de valor, impulsionadas por uma nova forma de organização e distribuição da produção industrial, exigiram ao longo dos anos mudanças contínuas dos diferentes agentes que integram todos os limiares que englobam seu processo logístico.

As etapas deixam de ocorrer apenas em determinada empresa ou país e passam a dispersar pelo globo. Tais mudanças ocorrem desde a matéria-prima que chega a indústria até o momento em que o produto final está de fato nas mãos do cliente.

Não obstante esta evolução, o porto mantém-se como ponto nodal de integração da cidade-região portuária em sistemas globais de fluxos materiais e imateriais – e.g. mercadorias, pessoas, informações. Tratando-se de um elemento cuja atividade se encontra cada vez menos integrada na estrutura urbana e funcional da cidade, o porto continua assim a marcar a cadência de importantes mutações e transformações em seu próprio espaço de instalação e hinterlândia. (Fernandes e Sousa, 2012).

Neste sentido, a evolução das funções portuárias ocorridas em virtude de uma constante mutação tecnológica dos processos, que são caracterizados por uma complexidade crescente, tem-se traduzido na reorganização adaptativa da estrutura espacial do porto. (Fernandes e Sousa, 2012).

Seassaro (1999) diz que a globalização econômica gerou um grande aumento dos fluxos de mercadorias que circulam por navio de um continente para outro, de um litoral a outro dos oceanos e dos mares interiores, abrindo para os portos novas perspectivas que exigem, para se concretizarem, capacidades de organização e de promoção inovadoras, assim como uma estratégia de competição mais forte e articulada.

Os portos são agentes elementares na grande teia logística que integra os processos produtivos das cadeias globais. O transporte marítimo precisou se aprimorar para atender à crescente demanda mundial e os diferentes períodos tecnológico-industriais pelos quais a economia mundial passou.

Para Cozic (2005) cada vez mais a globalização necessita da criação de infra-estruturas (portos, aeroportos, redes eficientes destinadas ao encaminhamento das

informações técnicas relativas à circulação das mercadorias...) que permitem a captação e a redistribuição dos fluxos procedentes desta. Os portos entram diretamente na tormenta globalista que anima os territórios do mundo inteiro. São as interfaces que as redes e as firmas multinacionais precisam para criar uma dinâmica de produção e escoamento de mercadorias que respondem às suas necessidades.

Em virtude de sua grande capacidade de transporte, os portos tornam-se um dos principais meios de interligação do comércio internacional e conseqüentemente importante agente das cadeias globais, o que exige que estejam em constante mutação para atender às demandas dos diversos atores da cadeia produtiva.

A economia global ao colocar sobre os portos uma necessidade de estar constantemente em renovação para atender às crescentes demandas produtivas, direta e indiretamente age sobre as cidades, impondo a elas que proporcionem a estrutura necessária para atender a estas mudanças.

As cidades aparecem como parte importante nessas mudanças, uma vez que fornecem suporte econômico e estrutural em virtude de sua localização e pela necessidade de mão de obra que os portos precisam para realizar suas operações, independente de serem ou não qualificadas, atendendo às demandas dos mais diversos setores portuários.

Llovera (1999) afirma que o crescimento do comércio internacional, as novas técnicas de comunicação e o grande desenvolvimento do transporte multimodal - especialmente com contêineres - estão impulsionando novas funções nas áreas industrial, regional e comercial relacionadas aos serviços oferecidos pelos portos às indústrias em seu entorno, a cidade a qual está instalado e aos processos de trocas realizados com outros portos e/ou regiões. (Sousa, 2004).

Para Llovera (1999) estas novas funções estão vinculadas à organização do transporte, à armazenagem, aos serviços de valor incrementado sobre as mercadorias, à distribuição, e à logística do transporte no nível internacional, nacional e local.

É estabelecida uma relação mútua de trocas, tendo em vista que as atividades realizadas por um porto irão influenciar direta ou indiretamente na economia regional de onde este está instalado, seja através dos empregos que

venha a gerar em sua hinterlândia ou através de indústrias e outros serviços que venham a instalar suas operações próximas ao porto.

A expansão do transporte e do comércio permite que as regiões se especializem funcional e produtivamente. A eficiência do sistema de transportes no espaço sob condições de baixo custo potencializa a dinâmica econômica regional e reduz o preço final dos produtos no mercado. Os custos com o transporte hidroviário (interior e marítimo) são menores comparados aos demais modais, sendo de vital relevância para a expansão das redes, dos fluxos, da agropecuária, da indústria e dos serviços (ULLMAN, 1972 apud JUNIOR, 2012).

Os resultados desta dinâmica econômico-portuária impactam diretamente na infraestrutura da região, pois o porto vai muito além da cidade em que está instalado, influi sobre fatores sociais e educacionais, tendo em vista que a renda irá aumentar e a qualificação em busca de melhores posições dentro de uma crescente economia portuária estimulará as pessoas a buscar estudo.

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. (MONIÉ e VIDAL, 2006, p. 992).

Monié e Vidal (2006) afirmam 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.

Para Santos (2016), ao analisar a ocupação do espaço urbano e o processo de formação das cidades, nota-se que os portos fazem fronteiras com outros ambientes naturais e urbanos. Os novos portos que estão sendo construídos no

Brasil e no mundo ficam a uma distância considerável dos grandes centros urbanos, pois havendo a necessidade de ampliação decorrente do incremento das operações, eles terão área suficiente para se expandir.

Fato que ficou evidenciado no Brasil na década de 90, por exemplo, quando ocorreu a abertura econômica do país ao capital internacional, e o sistema portuário não possuía a estrutura necessária para suportar o aumento no fluxo de cargas movimentadas pelas atividades de importação e exportação. (SANTOS, 2016).

O processo de planejamento portuário desempenha um papel-chave na determinação da posição de um porto na hierarquia marítima. Não se resume na identificação das áreas portuárias que necessitam ser desenvolvidas juntamente com os processos, mas sim é o instrumento que direciona a estratégia da expansão que define o próprio formato do porto no mercado global (FRANKEL, 1989; UNCTAD, 1993 apud MILAN e VIEIRA, 2012).

Veltz (2002) apud Monié (2011) afirma que a multilocalização da produção dentro de redes de valor agregado é responsável por uma integração produtiva onde as regiões e cidades ganhadoras mobilizam suas competências territoriais em prol do desenvolvimento. Nesses espaços, as políticas públicas remetem às concepções proativas do papel do território nos processos desenvolvimentistas que orientaram políticas públicas em algumas metrópoles marítimas onde são valorizadas as complementaridades entre porto e cidade.

A necessidade constante de evoluir, modernizar, aprimorar os processos, na busca de uma maior agilidade operacional com o objetivo de atender aos novos padrões que são impostos por uma rede global integrada de mercado, torna primordial um planejamento que seja abrangente e ao mesmo tempo cauteloso, que possa promover o crescimento e o desenvolvimento sem causar danos sociais, culturais e econômicos para o sistema portuário e o seu meio de inserção.

Para Oliveira (2012) apud Santos (2016), “essas cidades-portos, criadas e desenvolvidas em privilegiados lugares à margem dos rios e mares, por certo inexistiriam ou seriam inexpressivas, caso não dispusessem das operações do cais”.

A melhor exemplificação deste caso é o Porto de Roterdã, que pela gerência e administração dos holandeses, se tornou um dos portos de maior destaque no mundo. Nesta mesma linha de “cidades-portos”, têm-se Hamburgo, Antuérpia, Hong

Kong, Cingapura e Xangai. No Brasil, os exemplos que mais se evidenciam são os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR). (OLIVEIRA, 2012 apud SANTOS, 2016).

As recorrentes mudanças ao longo dos séculos no comércio mundial, cadeias globais de valor e inter-relações entre países das mais diversas estruturas econômicas, tornou necessário um repensar sobre a relação entre a cidade e o porto e os benefícios e malefícios que uma relação tão intrínseca quanto esta pode trazer para ambos.

2.1. Cidades-Portos pelas lentes da história

Ao longo da história fatores econômico-sociais como política, guerras e crises econômicas influenciaram a dinâmica do desenvolvimento mundial. Essas influências impactaram sobre os processos produtivos dos países, sobre a demanda global e principalmente, para atender as expectativas dos agentes, sobre a cadeia logística que tornaria possível estas trocas de dinâmica.

De acordo com Freitas, Mendes e Romanel (2016) a primeira fase da relação porto-cidade pode ser associada às origens de cidades portuárias e rotas marítimas. Nestas primeiras cidades, a relação do homem com o mar desde a era medieval foi de medo do desconhecido e de sua vastidão, com os portos assumindo o papel de abrigos seguros. Os comerciantes, atraídos pelas mercadorias trazidas do além-mar, transformaram portos em centros de mercados que gradualmente deram origem a cidades portuárias fundadas ao longo da linha litorânea.

Nos primórdios de sua formação, os portos serviram como porta de descobrimento para o mundo e como meio de exploração do desconhecido. As primeiras civilizações na busca por suprir suas necessidades humanas básicas de alimentação e vestuário conceituaram o porto dando a ele o mais primitivo dos objetivos, a troca de mercadorias.

Desde o tempo das colônias que as cidades e seus portos estabeleceram uma relação muito estreita e desenvolveram um elo de dependência aliada ao processo de crescimento de ambos. Ao longo da costa brasileira, por exemplo, os portos dominavam a paisagem litorânea com seus diversos embarcadouros e outras estruturas ligadas ao porto (MOREIRA; SOARES, 2007 apud RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012).

Na busca pela facilidade ao realizar a troca de mercadorias, estas cadeias logísticas iniciais precisavam ter o mínimo de estrutura para que pudessem proporcionar uma movimentação fluída e contínua de mercantilização. As cidades portuárias formaram-se no cerne destas necessidades estruturais, provendo maior agilidade e dinamização ao processo.

Além de suas funções comerciais e de desenvolvimento perante o comércio internacional, os portos possuíam outra função no antigo sistema colonial. Visando proteger as terras da colônia, os portos acumulavam a função de instrumentos de guarda e defesa, tornando-se peças importantes na estrutura militar montada na época pelas metrópoles para proteção das colônias. (SANTOS, 2016).

As mudanças, as crises econômicas e suas superações aliadas às novas tendências de crescimento e de desenvolvimento que alteraram a dinâmica produtiva, intensificaram os fluxos globais de pessoas, informações e mercadorias; modificaram também o papel dos portos e por consequência, o perfil das cidades, principalmente das portuárias. É na perspectiva desses movimentos que os portos vão ganhar um novo direcionamento, pois começam a perder a tradicional noção de ponto de entrada e saída de mercadorias, ancorando-se em novas estruturas técnicas, operacionais e de transporte. (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012, p. 387).

Historicamente o porto surge como um modo de integração mundial entre cidades, países e continentes, através do comércio de trocas e do descobrimento de novos territórios para exploração. Esta integração tornou as cidades às quais estes portos estavam ligados, pontos de referência, permitindo que estas atraíssem especial atenção à necessidade de estímulos para seu desenvolvimento.

Um maior desenvolvimento das cidades que continham os portos permitiria acesso a uma gama de serviços que facilitariam a exploração e a exportação de quaisquer material ou produto encontrado nas regiões que haviam sido descobertas. Com as constantes mutações exigidas dos portos para adequar-se ao comércio mundial, as cidades em constante evolução econômica podiam facilmente se adaptar a estas novas demandas para atender às necessidades dos portos.

Segundo Freitas, Mendes e Romanel (2016) o fim do século 18 foi marcado pela revolução industrial que causou a primeira grande ruptura na relação porto-cidade, provocada por avanços tecnológicos com destaque para a invenção da

máquina a vapor, o aperfeiçoamento das técnicas de metalurgia e a descoberta do telégrafo.

Estas conquistas permitiriam a construção de navios e locomotivas a vapor que, associados à maior velocidade na circulação de informações, encurtaram distâncias e aumentaram demandas. A relação com o mar, de medo do desconhecido, passa a ser substituída pela noção de uma via básica de comunicação e de transporte de mercadorias e de pessoas em quantidades cada vez maiores. (FREITAS, MENDES e ROMANEL, 2016).

A evolução dos serviços portuários era constante, bem como sua dinamização. A necessidade inicial para o qual foi criado já não era capaz de englobar toda a gama de serviços que os portos almejavam oferecer. Conforme as civilizações exploravam novas regiões do globo e criavam laços comerciais entre nações, foi preciso que houvesse um avanço tecnológico-produtivo e comercial para atender às novas demandas de um mercado que vinha sendo construído há alguns séculos e que havia atingido proporções mundiais.

A partir das experiências de portos europeus, levando em conta os impactos causados por mudanças nos processos de engenharia portuária, é possível notar um modelo de desenvolvimento que seja capaz de aliar crescimento local com atividades econômicas ligadas ao porto, proporcionando melhores oportunidades para ambos (cidade e porto), ainda mais se aliado a uma gestão pública íntegra. É necessário um alto grau de autonomia local em conjunto com o fortalecimento das instituições municipais e/ou estaduais. (COCCO; SILVA, 1999).

Duas grandes guerras mundiais e a segunda revolução industrial marcaram os primeiros cinquenta anos do século 20, em que se iniciou uma nova fase do sistema portuário mundial, focada na industrialização das atividades guiadas pela instauração das linhas de montagem e pelo recebimento dos produtos manufaturados. (FREITAS, MENDES e ROMANEL, 2016).

Há uma nova mutação do ambiente portuário global. Os espaços passam a ter o seu foco na industrialização, armazenagem e nos estaleiros. O aumento da mecanização ocasionado pela aglomeração das indústrias torna as áreas mais insalubres. Apesar destas mudanças os portos continuam a manter uma relação com a cidade, que é ocupada pelos trabalhadores que ali já antes exerciam suas

atividades e os que surgem para ocupar o novo âmbito industrial crescente. (FREITAS, MENDES e ROMANEL, 2016).

Os portos entram em uma nova fase a partir da década de 80. A tecnologia passa a ter papel primordial no sistema produtivo e nas cadeias globais de valor, provocando a automação da produção, computarização dos processos e influenciando para uma maior influência da containerização como forma de transporte internacional. (FREITAS, MENDES e ROMANEL, 2016).

As constantes mudanças no sistema portuário desde o início do processo de urbanização foram exigindo que as cidades acompanhassem este ritmo de modernização para não ficarem atrasadas quando comparadas com os padrões internacionais exigidos pelo comércio mundial com o objetivo de promover uma melhor performance dos portos nas cadeias globais.

Llovera (1999) afirma que os estudos tradicionais de engenharia, sociologia, economia ou geografia portuária têm evidenciado, desde os anos 1950 e 1960, a importante incidência socioeconômica das diferentes funções assumidas pelos portos comerciais. A principal função dos portos é a de transformar-se na infraestrutura de carga e descarga de mercadorias do transporte marítimo, ou melhor, na infraestrutura de união entre este sistema e os modos de transporte terrestres.

Sendo os portos espaços com infraestrutura para carga e descarga de mercadorias, as cidades acabam ganhando outras importantes atribuições complementares a esta função, tendo como destaque as de centro de armazenagem, serviços terciários e a industrialização de espaços. (LLOVERA, 1999).

Para Baudouin (1999) a mundialização efetivamente aparece de início como uma reintegração do espaço produtivo na economia da cidade. Hoje em dia, o porto – e o tratamento das mercadorias que ele permite – penetra cada vez mais profundamente não apenas na cidade, mas em toda economia regional. Isso exige das cidades marítimas verdadeiras estratégias para mobilizar seus diversos recursos humanos e espaciais. Esse reaparecimento da cidade como um empreendedor sócio político essencial é um elemento-chave da suplantação da era Industrial. A mundialização impõe a cidade como uma nova forma social produtiva.

A modernização e a tecnologia como modelo de avanço no comércio internacional mostraram a necessidade de uma revitalização em toda a cadeia logística, visando tornar os portos mais ágeis, dinâmicos e interligados com seu entorno.

As cidades-portuárias conquistam lugar de importância nas cadeias globais de valor, sendo vistas como destaque por serem reconhecidas como cidades do comércio marítimo internacional e exercerem protagonismo no processo de mundialização da cadeia logístico-portuária. (BOUDOUIN, 1999).

Pelas lentes históricas, o desenvolvimento do sistema portuário não ocorreu de modo isolado e nem poderia. As cidades estiveram sempre presentes em todas as fases desta evolução. Seja apenas como um pedaço de terra que serve de espaço para construir um embarcadouro ou então como potência ativa de transformação para uma inserção mais adequada aos padrões internacionais de comércio exigidos pelas constantes reformulações das cadeias globais de valor.

Nem sempre, de fato, as cidades conseguiram evoluir no mesmo ritmo no que tange aos investimentos recebidos, entretanto, estiveram sempre fornecendo território, mão de obra qualificada e integração com os mais diversos agentes da cadeia produtiva, além de também uma integração regional interna com outras cidades e estados do país e externa através de sua costa litorânea permitindo que outras nações amigas façam negócios em seu território.

No Brasil, em seu estágio inicial, os portos tinham como foco o embarque e desembarque de colonos, escravos e mercadorias. Do mesmo modo que em outros países da América do Sul, os portos foram importantes no desenvolvimento das cidades e de suas economias internas, que evoluíram de acordo com o processo de colonização que se propagava na região. (MALLAS, 2009).

Mallas (2009) diz que com o desenvolvimento de um modelo primário exportador, revelavam-se os portos que escoavam a produção referente aos ciclos econômicos brasileiros (pau brasil, açúcar, ouro e prata, etc.). Portanto os portos da época seguiam uma lógica de drenagem, de escoamento da produção das hinterlândias regionais. A movimentação portuária então refletia as áreas coloniais que se conectavam com o mercado internacional (ocidental) da época.

A partir do descobrimento do Brasil, as instalações portuárias nacionais começaram a ser implantadas, porém de maneira muito rudimentar. O ponto de inflexão deste ritmo de desenvolvimento data do ano de 1808, implementado os pilares de um sistema portuário nacional, quando D. João VI promoveu a abertura dos portos às nações amigas de Portugal (BERTOLOTO, 2010 apud MENEGAZZO, 2013, p.11).

Santos (2016) diz que a Abertura dos Portos, em 28 de janeiro 1808, extinguiu o monopólio comercial e permitiu a circulação regular de embarcações de várias nacionalidades nos portos do Brasil. Representou, portanto, uma medida que muito alterou as funções e o papel até então desempenhado pelos portos do brasileiros.

De acordo com Ribeiro; Siqueira (2012) o início da organização e modernização dos portos no Brasil marca o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, aliada, principalmente no sudeste, à expansão da economia cafeeira, à construção de ferrovias e à modernização urbana. Esse novo momento representou uma fase de grande importância na organização urbana das cidades, a aproximação entre instalações portuárias e o tecido urbano em expansão e explica uma nova relação cidade-porto pelo viés da urbanização.

A fase de modernização urbana aliada à expansão da economia cafeeira marca uma mudança no ciclo econômico dos portos brasileiros e nos investimentos realizados, passando da fase primário-exportadora para um desenvolvimento urbano-industrial, permitindo que o país, após uma desaceleração econômica causada por guerras e crises - que impactaram principalmente na exportação do café, fosse capaz de recuperar seu crescimento econômico. (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012).

O crescimento industrial se dava concentrado no Sudeste, notadamente no eixo Rio de Janeiro/São Paulo, locus dos investimentos industriais e de transporte, principalmente da malha ferroviária paralelamente a um programa de melhoramentos dos portos, voltados para a exportação do café. A urbanização e a modernização das cidades tomavam vulto aliadas às obras portuárias nas cidades política e economicamente mais importantes do país. As principais funções urbanas se concentraram nos centros exportadores, que assimilavam os princípios de modernidade como um código de valores que implementava um modelo, na égide do progresso e da civilidade europeia (COSTA, 2007 apud RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012, p. 392).

Segundo Monié (2011) as fases de declínio e recuperação da atividade provocaram uma intervenção do governo federal que nos anos 1930 redefiniu a

arquitetura institucional do sistema e promulgou medidas como a transferência da administração dos portos para os Estados e depois para União. Pela primeira vez, o Estado definiu então uma legislação setorial nacional ressaltando o caráter estratégico da modernização dos portos para o processo de industrialização sem, no entanto, planejar um projeto coerente e de longo prazo.

Para Ribeiro e Siqueira (2012) as décadas de 1950 e 60 marcam a consolidação do processo de urbanização e industrialização do Brasil, com a progressiva entrada do capital internacional, caracterizando o modelo “desenvolvimentista”, que para privilegiar o crescimento industrial e a expansão de obras de infraestruturas sólidas e estáveis no país, manteve o setor agrário em segundo plano. As ações do governo estavam voltadas para a consolidação do parque industrial na lógica da modernização da economia e dos novos direcionamentos do capitalismo nacional.

Em 1975 foi criada a Portobrás (Empresa de Portos do Brasil) em virtude do fracasso do desenvolvimento dos planos setoriais. A empresa tinha como objetivo a administração e planejamento do sistema portuário brasileiro por meio de uma gestão central. As empresas portuárias estatais tiveram papel importante no que tange aos investimentos realizados e na execução dos planos que foram agilizados pela extinção de burocracias desnecessárias e criação de conselhos de usuários para otimizar as operações. Uma outra prioridade da Portobrás era a padronização do sistema portuário para estar de acordo com os padrões internacionais. (MONIÉ, 2011).

Não necessariamente houve sucesso no suprimento de todas as necessidades que os portos demandam das cidades, haja vista que os investimentos realizados pelos governos e direcionados aos portos tiveram como foco a estrutura portuária e sua hinterlândia, ficando as cidades a cargo dos governos estaduais e municipais que possuíam e ainda possuem dificuldades estruturais a sanar nas cidades portuárias.

Ocorre um abandono das áreas históricas dos portos brasileiros, sendo uma parcela mínima destas subaproveitada em virtude de grande parte não atender aos novos padrões internacionais e não possuírem estruturas novas que sejam

compatíveis com as novas tecnologias que passam a serem implementadas. (FREITAS, MENDES e ROMANEL, 2016).

A precariedade institucional e operacional do sistema portuário aparece claramente no início dos anos 1990 quando as autoridades federais decidem inserir o Brasil de forma competitiva no comércio mundial. A abertura comercial e a reestruturação produtiva marcam a saída do nacional-desenvolvimentismo e o ingresso numa nova era de contornos ainda mal delimitados. A “crise” obrigou as firmas a definir novas estratégias de expansão num ambiente marcado pela mudança das condições de competitividade. Por um lado, permanece a tradicional competitividade pelos custos que estimula a re-localização dos setores de baixo conteúdo tecnológico dos países centrais rumo à regiões sem tradição industrial moderna. A supressão de parte das barreiras ao livre-comércio e os avanços técnicos e organizacionais no setor dos transportes, em particular marítimo, viabilizaram o processo. (MONIÉ, 2011, p. 6).

O cenário de mudanças drásticas no comércio internacional provocou a necessidade de se iniciar um processo de privatização do setor portuário brasileiro. Os investimentos do Estado eram escassos e não tinham como acompanhar os novos padrões de comércio que estavam sendo estabelecidos. Enquanto permaneciam como portos inteiramente públicos, estes perdiam espaço e competitividade frente ao mercado. (PEDREIRA, 2011).

Em 1993 é, então, criada a Lei de Modernização dos Portos, 8.630, que provocou grandes mudanças no setor portuário nacional, através da participação ativa do setor privado nos portos nacionais, tendo como consequência maiores investimentos no setor e constituindo uma solução para a recuperação do sistema. A Lei surge principalmente devido ao estrangulamento dos portos, pois o endividamento estatal penalizou os investimentos em infraestruturas em geral. (ZEFERINO, 2016).

Pedreira (2011) afirma que o processo de privatização dos portos que teve por marco fundamental a lei 8.630 /93, dentre suas principais mudanças, rompeu com o dispositivo constitucional de monopólio estatal na construção e exploração dos portos, além de estabelecer as diretrizes para a ruptura das estruturas corporativas conquistadas no setor. De forma simplista foram basicamente quatro os organismos e estruturas criadas a partir dessa lei:

- a. CAP – Conselho de Autoridade Portuária, cujas funções são muito semelhantes ao de uma câmara setorial.

- b. OGMO – Órgão Gestor de Mão de Obra. Passou a ser o fornecedor de mão de obra portuária exclusivo aos Operadores Portuários, em substituição ao antigo sistema corporativo dos sindicatos.
- c. AIP – Arrendatário de Instalações Portuárias. Exerceu o papel de ampliar a privatização para muito além da simples gerência da operação portuária.
- d. Os Terminais Especializados de Uso Privativo foram autorizados a participar, via contrato de adesão, da movimentação de cargas de terceiros, o que abriu múltiplas possibilidades para o processo de modernização e privatização em seu conjunto, em virtude da importância, inclusive em termos de dinâmica regional, desses terminais no sistema nacional.

As iniciativas que ocorreram após a Lei de Modernização dos Portos, que já vinham de um anterior desmantelamento por parte do Governo Federal ao transferir o controle destes para estados e municípios, proporcionaram uma nova onda de investimentos no setor, que impactam não apenas sobre o setor portuário em si, como também sobre toda a esfera que compõe seu entorno.

Tais transferências promoveram importantes mudanças no setor portuário, especialmente no que diz respeito ao regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, ao estabelecimento de uma nova ótica para o setor por meio da participação de estados, de municípios, e da iniciativa privada na exploração da atividade portuária, além da estimulação da concorrência e redução de custos portuários.(Secretaria Nacional de Portos, 2018).

Segundo Monié e Vidal (2006) as mudanças implementadas nos portos brasileiros não são uma experiência inédita. Ao contrário, elas foram antecedidas em outros portos do mundo: nos últimos 25 anos os portos de quase todos os países passaram por amplas e profundas reformas com o intuito de adequá-los à nova ordem estabelecida pela disseminação da globalização e do comércio exterior, em nível econômico e político internacional. Assim, as novas demandas econômicas oriundas da globalização contribuíram para uma revisão na atuação e estrutura dos portos em escala mundial.

Os portos brasileiros precisaram passar por um processo de reestruturação produtiva após a abertura comercial da década de 90 para adequar-se às novas exigências das cadeias globais e aumentar a dinamização de seus processos. Buscaram diminuir distâncias através da agilidade, proporcionando aumento de seu espaço físico para receber navios maiores e conseqüentemente alcançando um acréscimo em sua capacidade total, seja produtiva, de armazenagem ou transporte.

2.2. Cidades-Portos a luz da contemporaneidade

Conforme o comércio internacional apresentava mudanças, os países viram a necessidade de manter os portos cada vez mais conectados dentro desta rede de trocas. Isto permitiu que as nações fizessem parte da cadeia produtiva não apenas com o que produziam, mas também podendo aproveitar os rendimentos vindos das mercadorias de outros países que passavam por seu sistema portuário. (MASIERO, 2007).

Devido a sua localização estratégica, com posição de destaque na cadeia de distribuição, os portos devem assumir um papel de protagonista na organização do comércio internacional e no intercâmbio de informações. Isso pressupõe não somente a modernização dos serviços tradicionalmente ofertados pelos portos, mas também a sua capacidade de prover serviços logísticos que gerem vantagens comparativas em relação à infraestrutura (UNCTAD, 1996 apud FERREIRA, 2012).

Portos podem ser vistos como cartilagens da ossatura da globalização, pois constituem cruzamentos ou pontos de articulação dos movimentos que vertebram a economia planetária. Ao mesmo tempo, aparecem como membranas através das quais fluxos variados – mercadorias, pessoas – sustentam as interconexões que envolvem os diferentes territórios (LINS, 2004 p.09).

Os movimentos econômicos realizados pelos portos numa economia global conectada, irão impactar diretamente na região em que estes estão instalados. A cidade, enquanto agente estrutural logístico e fornecedor de mão de obra dos portos, sente os efeitos destes rendimentos em sua economia interna. (MASIERO, 2007).

Buscando um aumento da eficiência dos equipamentos portuários, que possuem custos altos de utilização, as cidades-portos tornaram-se grandes centros

industriais. Tal mudança permitiu que os portos deixassem de concorrer somente quanto às suas capacidades de carga para também gerar competitividade entre as indústrias que abastecem sua cadeia logística. (GALVÃO, 2009).

Impulsionados pela redistribuição dos fluxos da globalização a dinamizar seu espaço com o intuito de atingir novos objetivos econômicos e sociais, as cidades-portos tornam-se mediadores, reguladores e planejadores de novas estratégias. (COZIC, 2005).

De acordo com Llovera (1999, p. 214) os grandes temas que cidades-portos modernos devem enfrentar na atualidade, e que certamente, constituem o desafio mais importante para seu futuro e o futuro das relações territoriais e econômicas, podem ser resumidos (de forma esquemática) nas três seguintes questões:

- a. oferecer alternativas válidas, econômica e socialmente, para o porto e para a cidade, incluindo os espaços portuários históricos e as novas condições do transporte marítimo estão deixando fora de serviço, e o tráfego comercial que se realiza na atualidade.
- b. modernizar as estruturas portuárias tradicionais, adaptando os equipamentos e aparelhagem, mas sobretudo, a organização, gestão e financiamento às novas exigências de custo econômico, eficiência e qualidade atualmente requeridas pelo comércio internacional e pelo transporte marítimo.
- c. encontrar fórmulas criativas de cooperação efetiva porto-cidade e de financiamento conjunto pelos diferentes agentes (públicos e privados), para a incorporação dos novos espaços que as modernas atividades vinculadas à organização do transporte e à logística necessitam na atualidade.

A profundidade das relações cidade-porto está muito além de desenvolvimento conjunto para promover aumento de capacidade e prover as necessidades latentes das cadeias de valor globais. Se faz necessário pensar de que maneira este avanço se dá e se os objetivos atingidos de fato podem estimular crescimento regional. É preciso avaliar se o processo como um todo levou não só o porto a um novo patamar, mas também a cidade, de forma que tenha sido um desenvolvimento com ela e não às custas dela.

O interesse pela interface cidade-porto marca a passagem de um período industrial em que cada um dos atores cidade e porto, estava parado em seu território, para uma fase de comércio e serviços que dá um papel determinante à relação entre eles, ou seja, uma nova centralidade urbana. (Baudouin, 1999).

Na operacionalização dessa nova economia portuária, as formas urbanas desempenham hoje um papel central. Se o mundo industrial podia ser indiferente a seu meio, a economia atual requer, pelo contrário, uma urbanidade e formas urbanas. (Baudouin, 1999).

As novas dinâmicas logísticas mundiais demandam do porto uma coexistência com a cidade, passando as barreiras de sua hinterlândia para uma relação de continuidade, em que as demandas e metas atendidas pelo porto acabam por serem melhores atendidas e cumpridas porque existe toda uma base por trás que fomenta e compactua para que a excelência dos serviços seja sempre mantida. A cidade é também posição central da cadeia e não apenas coadjuvante.

Na perspectiva de uma estratégia fundada sobre as vantagens competitivas em termos de eficácia do sistema territorial (i.e. de um porto que não serve exclusivamente à circulação de mercadorias, mas que tem suas raízes no sistema econômico e social de uma cidade portuária), a escala associa a eficácia interna, que é uma condição preliminar e imperativa, a oferta de serviços complementares do tipo produtivo - ligados, particularmente nos portos ocidentais, às atividades intermediárias ou finais do ciclo de transformação -, ou às do tipo terciário -, ligados não apenas à gestão do ciclo de manutenção dos produtos, mas também ao ciclo de comercialização de mercadorias. (SEASSARO, 1999, p. 136).

As cidades-portos que ao longo de seu desenvolvimento apresentaram crescimento mútuo para ambos os atores, conseguem ter maior vantagem competitiva na cadeias globais de valor atual. A maioria dos serviços necessários para as atividades portuárias, bem como as indústrias instaladas na cidade que fazem uso destas para seu transporte e movimentação de cargas, proporcionam ao porto maior agilidade em seus processos.

Para Masiero (2007) as cidades portuárias desenvolvem-se como novos espaços produtivos, em uma forma de circulação que exige não somente a criação dos cais do porto, mas também de uma região com capacidades. A cidade portuária torna-se um aparelho estratégico de operação e articulação de múltiplas funções econômicas, atuando como interface entre o local e o mundial, organizando e valorizando os fluxos, impondo-se como protagonistas centrais da globalização. A existência de uma praça portuária forte desenvolve-se como um fator de sustentabilidade dos portos.

A cidade, pela gama de serviços complementares que oferecem, os quais têm como principal cliente os portos e os atores que nele realizam suas operações, torna-se parte integrada aos processos que ocorrem dentro do fluxo da globalização. Realizam operações logísticas e comerciais que dão o suporte às atividades diárias do porto, contribuindo para que estas sejam mais ágeis e atendam ao maior número de operações possível.

Os objetivos das cidades-portos são clássicos quando se referem à elevação do nível de competitividade das instalações através do fornecimento de infra-estruturas e equipamentos integrados às cadeias dos operadores logísticos. (MONIÉ, 2009).

Tais objetivos visam a melhoria das condições de acesso terrestre e náutico e a busca por um ambiente portuário competitivo do ponto de vista das tarifas, da qualificação da mão-de-obra ou da qualidade do ambiente institucional. No entanto, a cidade-porto vai além dos focos tradicionais investindo, primeiro, na gestão ambiental portuária e urbana. (MONIÉ, 2009).

Uma cidade que possui uma economia estritamente portuária, ou seja, não desenvolveu ao longo dos anos algum outro setor econômico a parte do porto e exclusivamente baseado em alguma especialidade da região, acaba por tornar-se mais dependente do desenvolvimento portuário, tendo seus índices de crescimento aumentados ou diminuídos conforme a eficiência do porto se destaca ou não perante o comércio internacional.

A economia da cidade pode variar entre simples e complexa, dependendo do seu grau de envolvimento dentro da atividade portuária e o quanto esse envolvimento demanda de sua economia interna. Cidades totalmente portuárias são consideradas simples, em virtude de sua economia não possuir muita dinamização; e cidades economicamente independentes do setor portuário ou não totalmente exclusivas da economia gerada por ele, podem ser consideradas complexas conforme sua diversificação setorial. (SEASSARO, 1999).

Na verdade, as chances das regiões portuárias representarem um papel significativo como centros de serviços logísticos depende, em grande parte, da possibilidade de integrar as funções logísticas a uma economia importante de cargas a serem transportadas. Nesse sentido, é certo dizer que foi invertida a relação causal entre os portos e as economias regionais:

os portos não são mais os motores econômicos das regiões portuárias. Hoje, a produção diferenciada e as cadeias de serviço encontram mais possibilidades de desenvolvimento em áreas metropolitanas e é isso que constitui a condição prévia essencial para os portos produzirem benefícios econômicos em termos de emprego e valor agregado. (DEECKE; LAPPLE, 1999, p. 129).

No Brasil, após o período de abertura comercial e reestruturação dos portos, começou uma crescente disparidade nos investimentos que eram direcionados aos portos e as cidades. Enquanto os portos recebiam incentivos para se desenvolver e galgar melhores posições no comércio internacional, os municípios e regiões em seu entorno não puderam, por questões administrativas, acompanhar este ritmo, deixando para as cidades a alternativa de desenvolver sua economia de modo a não ter como único foco a atividade portuária.

Para Moraes (2008) dessa maneira, com o tempo, o porto e a cidade se tornaram cada vez mais entidades autônomas, complexas, dinâmicas, que se inter-relacionavam apenas territorialmente, apesar de uma parcela significativa da população ainda depender das atividades portuárias para sua subsistência.

As cidades que criaram independência econômica de seus portos acabaram por investir em serviços que de alguma forma o complementam, mas que não necessariamente o tem como único cliente potencial, sendo capazes de voltar suas atividades para a região em seu entorno, sejam estas outras cidades e/ou estados.

Isto permitiu que em momentos em que os investimentos não caminharam juntos, para ambos cidades e portos, as cidades pudessem prosperar a seu próprio modo, dando ao porto a importância de apenas um anexo, uma parte das capacidades da economia local, mesmo que parte da população esteja ligada a ele de alguma forma.

Cozic (2005) afirma que as cidades portuárias são os territórios nos quais observa-se uma grande capacidade de inovação em relação direta com a globalização, capacidade de inovação e apropriação dos fluxos da globalização estabelecida pela contínua cooperação concorrencial entre os atores sociais, políticos e econômicos que estão presentes.

Pela possibilidade de dinamizar seus espaços, as cidades tornam-se grandes centros de aprendizagem da globalização, sendo capazes de alterar, inserir, criar e desenvolver novos modelos de comércio e integração entre seus agentes e os

agentes da cadeia produtiva global, aprimorando e acelerando processos logístico-portuários, que resultem em maiores ganhos e desenvolvimento para a economia da região.

Ao contrário da produção, que se mundializa e dispersa a fabricação, a circulação de mercadorias sugere uma regionalização. E a cidade portuária, como instrumento da mercadorização, é a interface entre a empresa e o mercado regional, e quem irá absorver o fluxo das mercadorias. É importante que as cidades, em sua posição geopolítica privilegiada, cooperem para firmar sua posição enquanto espaços centrais da logística mundial. (MASIERO, 2007).

Deste modo, faz-se necessária uma avaliação geral das condições em que as relações cidades-porto se encontram e como foram capazes de contribuir para um desenvolvimento mútuo, buscando uma melhor inserção nas cadeias globais de valor e um aumento da capacidade produtiva aliada ao crescimento econômico.

Dentro da cadeia logística atual é importante que os agentes que compõem o ator cidade-porto tenham noção de seu papel e busquem realizá-lo da maneira mais eficiente possível, de modo a evitar gargalos, objetivando tornar o processo cada vez mais ágil. O conceito de intermodalidade - em que cada agente presente na estrutura produtiva é responsável pela carga no momento em que esta passa pelo seu domínio - pode ser visto como o um novo patamar da integração cidade-porto a ser atingido.

Para Rodriguez (2001) os portos, tradicionais enlaces entre o transporte marítimo e terrestre estão hoje preparados fundamentalmente para oferecer serviços aos navios e às mercadorias. O conceito de intermodalidade é ainda um desafio, que está sendo implantado lentamente; sobretudo devido aos enormes investimentos que se fazem necessários. O planejamento de toda Plataforma Logística, deve levar em conta este conceito, que somado às tendências em termos de tecnologias da informação, implementação de zonas de serviços logísticos nos desenharam o panorama do futuro dos transportes e mais especificamente dos portos.

Reinventar-se é um desafio constantemente imposto às empresas no mundo dos negócios. É preciso de coragem, aliada a um bom plano de crescimento e investimentos que proporcionem uma expansão controlada, de modo que desafios

possam ser resolvidos rapidamente. As cidades-porto tornaram-se, como já dito por vários autores, mais do que simples transportadores de mercadoria.

A cidade-porto oferece hoje uma gama de serviços que buscam a excelência, tendo como foco um sistema portuário dinâmico, ágil e cada vez mais inserido nas cadeias globais de valor e que tenta conquistar um espaço sempre maior no comércio internacional.

Embora muitos autores concordem que é difícil distinguir, para cidades portuárias, quando começou a cidade e quando começou o porto, é possível notar que apesar das relações econômicas que os unem, houve grande esforço, a nível mundial, para que fosse alcançado ao longo do tempo uma interdependência, em que ambos deixassem de ser um só para tornarem-se complemento um do outro.

2.3. Cidades-Portos: grandes vitrines da globalização e outros atores

As cidades-portos que atualmente servem de modelo para todo o sistema portuário mundial, passaram por profunda reforma estrutural, institucional e comercial para atingirem o patamar de excelência que conquistaram. É de fundamental importância que haja uma conexão entre a região portuária e as novas exigências do sistema econômico, que está sempre em busca de reduzir seus custos e aumentar seus lucros através de maior eficiência na realização de seus processos e da promoção de uma economia mundial mais integrada.

A operação portuária brasileira está muito distante das principais referências mundiais de eficiência e produtividade, em termos de agilidade dos processos logísticos e capacidade de produção. Para chegar num patamar mais elevado, o Brasil precisará estimular a concorrência, elevando a melhores níveis de serviços e tarifas mais baixas. (SANTOS, 2016).

Para Santos (2016) os portos de Xangai, Cingapura e Roterdã, devido à dinâmica operacional, atraíram investimentos de grandes empresas, fato que contribuiu para o crescimento econômico da China, Cingapura e Holanda, respectivamente.

a) PORTO DE ROTERDÃ

Os investimentos feitos no porto de Roterdã, objetivando um aumento de sua capacidade para que pudesse receber navios cada vez maiores, juntamente a uma política coordenada entre o porto e a cidade, formavam a articulação mais importante para o seu crescimento e a abertura das portas da Europa para a cidade, assim como de sua posição de destaque entre os melhores portos do mundo. (KREUKELS, 1999).

Segundo Kreukels (1999) do século XIX até 1930, a localização de Roterdã, no Mar do Norte/Estuário do Reno, no noroeste europeu urbano, forneceu grandes oportunidades para um maior desenvolvimento. Esse potencial só começou a ser realmente explorado nos anos 30, quando empresários holandeses e alemães uniram suas forças e iniciativas especificamente montadas para favorecer o desenvolvimento do porto. Esse primeiro impulso, antes da segunda guerra mundial, foi imediatamente retomado após o final da mesma, quando Rotterdam investiu na renovação do porto, bem como na sua economia, ao mesmo tempo em que reconstruiu a sua cidade que tinha sido destruída pelos bombardeios. O auge dessa reconstrução ocorreu nos anos 1950 e 1960, conforme Figura 1 abaixo:

Figura 1: Porto de Roterdã, 1960.



Fonte: World Port Source, 2018.

A partir dos anos setenta, a relação entre o porto e a cidade passou a ser mediada por novos temas, como proteção ambiental, qualidade da vida urbana e desenvolvimento agrícola. Esta nova agenda impôs novos métodos de gestão que, afinal, beneficiaram a reputação de Rotterdam. Dois desafios adicionais surgiram na década de 1990: o crescimento das parcelas de mercado dos dois principais rivais europeus, Antuérpia e Hamburgo, e a emergência dos portos asiáticos, sobretudo Cingapura e Hong Kong, que iriam superar Rotterdam em volume de carga a partir de 2005 (JACOBS, 2007 apud JÚNIOR, 2017).

A relação da cidade e do porto de Roterdã foi mudando ao longo dos anos, de modo que ambos foram ganhando independência um do outro e seus elos foram sendo restringidos às atividades realizadas na hinterlândia portuária, ficando para cidade o papel de dar o suporte logístico e de serviços aos processos realizados dentro do complexo do porto.

As cidades européias portuárias do norte sempre optaram para uma forte territorialização da gestão e as orientações estratégicas da instituição portuária (Collin M, 1999). A entrada direta do poder local como mediador entre as "forças vivas" do hinterland, os portos e as firmas globais permite a estes territórios apresentar-se à uma cooperação estreita, conflituosa e concorrencial que lhes permite realizar e orientar as suas políticas de desenvolvimento de acordo com cada um dos atores da cidade portuária, que sejam procedentes da sociedade civil, das empresas ou do município. A descentralização que existe nestes países permitiu-lhes encarar estratégias territoriais de desenvolvimento que promovem a constituição de redes materiais e imateriais. (COZIC, 2005, p. 11).

As políticas de reestruturação espacial e econômica realizada pelo porto de Roterdã e pelas cidade que lhe dá nome, permitiu que este viesse a se tornar um dos maiores portos do mundo e um modelo de gestão portuária integrada. Os produtos exportados e importados por Roterdã não apenas abastecem o continente europeu, mas suas conexões estão pelo mundo todo.

b) COMPLEXO PORTUÁRIO ASIÁTICO

De acordo com vários estudos, o grande aumento do comércio exterior das economias asiáticas nos últimos 20 anos ocorreu em virtude da diminuição contínua dos custos de transação, alcançada por meio de investimentos de longo prazo na infraestrutura de portos, aeroportos, e de comunicação dessa região, e da

modernização dos métodos de gestão daquela infraestrutura (Bloningen e Wilson, 2006; Clark e outros, 2004; Haddad, 2007; Hummels, 2007; Hummels e Schaur, 2012; Ma e Van Assche, 2010). (JÚNIOR, 2017).

Os últimos 30 anos tiveram grande impacto na eficiência dos portos da China por mudanças institucionais iniciadas em 1984. Anteriormente os portos eram estavam sob o comando do Ministério das Comunicações, que foi responsável pela renovação e execução dos planos de investimento, bem como pelo estabelecimento das taxas e dividendos que iriam ser cobradas dentro do sistema portuário. Os portos ficaram sob essas demandas no período de 1979 à 1984, quando passaram a ter administração das autoridades locais da região em que cada um estava instalado. (CULLINANE e WANG, 2007 apud JUNIOR, 2017).

De acordo com Junior (2017) até 1993, nenhum porto da China continental aparecia na lista dos dez maiores portos mundiais na movimentação de contêineres. Na década seguinte, em 2003, os portos de Shanghai (Figura 2 abaixo) e Shenzhen já ocupavam respectivamente a terceira e a quarta posição. Em 2010, Shanghai alcançou o primeiro lugar, e vem mantendo esse desempenho desde então. Em 2014, sete entre os dez maiores portos mundiais eram chineses. Além de competirem vigorosamente entre si, esses portos disputam sua participação nas cadeias globais de valor com vários outros líderes mundiais que operam naquela região, como os portos de Cingapura, Hong Kong, Busan, Klang (Malásia), Kaohsiung (Taiwan), etc.

Figura 2: Porto de Shanghai, 2015.



Fonte: Ares Security Corporation, 2015.

No ano de 1991, o Governo da China deu aval para que Xangai iniciasse a reforma de sua economia, fazendo com que o porto apresentasse níveis elevados de desenvolvimento, ajudados também pela inserção da globalização econômica. Em 2005, o porto de Yangshan foi construído, sendo interligado com Xangai via ponte de Donghai, ocasionando um aumento significativo no desenvolvimento e por consequência aquecendo ainda mais o mercado. Nos últimos cinco anos, a movimentação portuária de Xangai cresceu o equivalente a 32,5%. (OLIVEIRA, 2013 apud SANTOS 2016).

O porto de Cingapura (Figura 3 abaixo) é o que mais movimenta contêineres no mundo. Localizado ao sul da península da Malásia, a 30 quilômetros a oeste do porto de Johor na Malásia, o porto de Cingapura está conectado há mais de 600 portos em 123 países. É o maior porto de propriedade pública do mundo.

No início do século XIX, Sir Thomas Raffles comprou para a Companhia das Índias Orientais uma ilha do Marajá de Johore, sem a menor ideia de que anos mais tarde ela iria se tornar num dos maiores e eficientes complexos portuários do mundo. Pouco depois, ainda no século XIX passou a fazer parte da Comunidade Britânica, sendo proclamada uma República em ne metade do século XX. Hoje, o porto é o centro da economia de Cingapura. (OLIVEIRA, 2012 apud SANTOS, 2016).

Diferente de uma gama de países ao redor do globo, Cingapura nunca pôde contar com recursos naturais para seu desenvolvimento econômico, o que exigiu da sua economia uma dinamização para suprir essa falta, tendo que realizar investimentos em outras áreas como tecnologia e infraestrutura. Em seu setor industrial, a região funciona através do recebimento da matéria prima de outros países, o que lhe proporciona bons resultados econômicos.

Figura 3: Porto de Cingapura



Fonte: Maritime Herald, 2017.

Diferente dos outros portos, Cingapura tem um dos complexos portuários mais conectados a região, sendo responsável por 7% do PIB total gerado. Sua economia dinamizada, forte no setor de serviços, permite que a cidade ofereça suporte ágil às necessidades portuárias e aos agentes a ele conectados. (SANTOS, 2016).

c) A EXPERIÊNCIA LATINA

Mesmo que algumas reformas estruturais ocorridas na década de 90 tenham apresentado impactos positivos, tendo também a participação da iniciativa privada, o boom das commodities na primeira década dos anos 2000 serviu para aumentar e deixar em evidência esta diferença entre a infraestrutura existente e a crescente demanda mundial. Apesar de as economias latinas terem conseguido passar pela crise econômica mundial com resultados econômicos razoáveis, a falta de capital das economias altamente industrializadas provocou uma diminuição dos investimentos nos portos latino americanos.(ABDENUR, 2013).

Segundo Monié (2009) a inserção da variável portuária nas estratégias de desenvolvimento das cidades é globalmente secundária ou inexistente na maioria

das cidades da América do Sul. A força do discurso desenvolvimentista pautado nos supostos impactos estruturadores dos grandes empreendimentos é ainda dominante limitando freqüentemente a reflexão a melhor maneira de aumentar o calado dos canais de acesso e melhorar as condições de acessibilidade terrestre.

As cidades ainda não são vistas como um apoio para o aumento do fluxo portuário, como nos casos europeus e asiáticos. Existe essa visão delas enquanto obstáculos que impedem a mercadoria tenha fluidez dentro da cadeia logístico-portuária, em virtude da falta de projetos territoriais inovadores que articulem a relação cidade-porto, impactando de modo negativo sobre a qualidade de vida da região. (MONIÉ, 2009).

Isto ocorre em virtude de as políticas públicas voltadas para o setor de desenvolvimento portuário ainda serem pautadas por um determinismo tecnicista característico da era industrial do final do século XIX até a década de 1990. (MONIÉ, 2009).

Outro fator importante na dificuldade para um desenvolvimento pleno da região portuária da América Latina é a proporção continental que a região possui, o que exige investimentos de grande escala para cobrir toda a área potencial que o complexo portuário pode alcançar. Isto aliado aos gargalos estruturais e atividades econômicas dispersas, acaba por destinar o desenvolvimento portuário latino a um processo lento de mudanças econômicas pautadas para o avanço da economia da região do porto. (ABDENUR, 2013).

A Figura 4 abaixo mostra o Porto de Santos, o maior da América Latina.

Figura 4: Porto de Santos



Fonte: Portal Marítimo, 2017.

A modernização impulsionada pela globalização, as mudanças nas cadeias globais de valor que ocorreram em virtude das exigências do comércio internacional, abre muitas oportunidades para o desenvolvimento territorial das cidades-portos da América Latina. As reformas dos portos ocorridas na década de 1990 proporcionaram avanços operacionais que tiveram impacto positivo na produtividade das economias da região. (MONIÉ, 2009).

2.4. Síntese Conclusiva

O mundo está em constante renovação, sempre buscando maneiras de elevar o seu grau de produção, comercialização e internacionalização. A globalização tornou-se mais evidente com o passar das últimas décadas visando unir todas estas constantes necessidades da cadeia produtiva, com o objetivo de tornar as relações entre as nações mais integradas e rentáveis.

Os portos enquanto importantes agentes de organização, movimentação e transporte de alto volume de carga tornam-se parte crucial deste processo. Possuem conexão modal com diversas regiões do globo terrestre e em virtude disso facilitam a disseminação de mercadorias, fomentando o comércio mundial e ajudando a sustentar as bases da globalização.

Ao longo da história o portos, em virtude de seus constantes avanços, modificaram as cidades e regiões em que estão instalados, exigindo destas certo grau de desenvolvimento para acompanhar as fases pelas quais o sistema portuário passou. As cidades sempre estiveram no papel de suporte para as áreas portuárias, oferecendo serviços que complementam as atividades realizadas dentro do espaço do porto e sua hinterlândia.

Com a difusão tecnológica e os avanços dos sistemas produtivos, os portos e as cidades, por questões de investimento acabaram apresentando algumas disparidades em seu desenvolvimento, mas sempre mantendo algum nível de ligação. As cidades passaram a alocar indústrias e a oferecer outros serviços para além das atividades portuárias, enquanto portos continuaram a receber investimentos para aumentar seu nível de competitividade, alcance e capacidade.

Entretanto, há exemplos de complexos portuários em que a relação cidade-porto apresentou desenvolvimento conjunto, tornando essas regiões modelos para o resto do mundo com o seu alto grau de tecnologia, capacidade, internacionalização e inserção nas cadeias globais de valor. A exemplo dos casos de Roterdã, Cingapura e os portos chineses.

As relações cidade-porto ainda permanecem em constante evolução e devem continuar neste ritmo por um longo período, haja vista as constantes mudanças proporcionadas por um mundo cada vez mais globalizado e mais dependente das relações para além das fronteiras de seu território.

Os capítulos seguintes pretendem focar na relação cidade-porto de Paranaguá, buscando avaliar como se deu este desenvolvimento através de um apanhado histórico e em seguida entender como esta evolução impactou para o porto, a cidade e suas relações na própria região em que estão e com a integração nas cadeias globalizadas.

3. PARANAGUÁ E A RELAÇÃO CIDADE-PORTO: ENTRELACES HISTÓRICOS

A ilha da Cotinga, em 1550, é cenário dos primeiros sinais de povoação na região aonde viria a surgir a cidade de Paranaguá, quando esta permitisse a área ser elevada ao grau de município em 1842, quase trezentos anos depois. A ocupação foi motivada pelo início da exploração do ouro no Brasil, tendo Paranaguá atraído a atenção do Capitão Gabriel de Lara, representante da autoridade de Portugal, que anunciou o descobrimento de ouro na região.

Havia apenas ouro de lavagem, não abundante, de cuja extração os habitantes de Paranaguá e de Curitiba obtinham poucos recursos, apenas para comprar as mercadorias de importação que necessitavam. Tal situação dissipou as expectativas sobre o descobrimento de prata e ouro em grandes quantidades em terras paranaense. Houve então a evasão de mineradores para Cuiabá, após a descoberta das minas de Cataguases. (WESTPHALEN, 1998).

Tonetti (2011) afirma que do final do século XVIII até 1896 a estrutura da cidade permaneceu praticamente a mesma. A necessidade de expansão das atividades portuárias conduziu a construção do Porto Dom Pedro II, na margem da Baía de Paranaguá, em 1935. Com este evento, novas áreas foram urbanizadas.

A partir da transferência definitiva do porto das margens do rio Itiberê para as margens da baía de Paranaguá e em decorrência da exportação de café, ocorreu uma ocupação mais intensa na região norte da cidade, principalmente na década de 1950. A cidade enfrentava problemas de infraestrutura: precário serviço de distribuição de energia elétrica, de telefones e deficiência nos serviços de transporte de passageiros. O crescimento das atividades portuárias tornou Paranaguá pólo de atração de populações do campo e de outras localidades, resultando em desequilíbrios sociais e espaciais na cidade. O porto foi um forte organizador do espaço e da economia local, demandando o crescimento do setor urbano em atividades ligadas ao setor portuário, no comércio de bens e serviços. (Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Paranaguá - PDDI, 2007, pg. 142-143).

A partir da década de 1970, por meio de estímulo do governo federal, intensifica-se o processo de desenvolvimento agrícola do Estado do Paraná, este acontecimento estimulou investimentos na região portuária para o aumento de número de armazéns e remodelamentos do próprio porto para se adequar às novas demandas. (TONETTI, 2011).

Passou a ocorrer a substituição de mão-de-obra por maquinário, impactando negativamente no nível do emprego, que no Brasil foi de 1,8% em 1976 para 4,9% em 1983, chegando a 5,6% em 1991 segundo dados do IBGE e Banco Mundial. Este processo provocou um aumento dos problemas sociais na cidade, ocasionando uma desorganização espacial influenciada por ocupações irregulares. Tal processo se mantém nas décadas seguintes em virtude das políticas de privatização e da lei dos portos na década de 1990. (TONETTI, 2011).

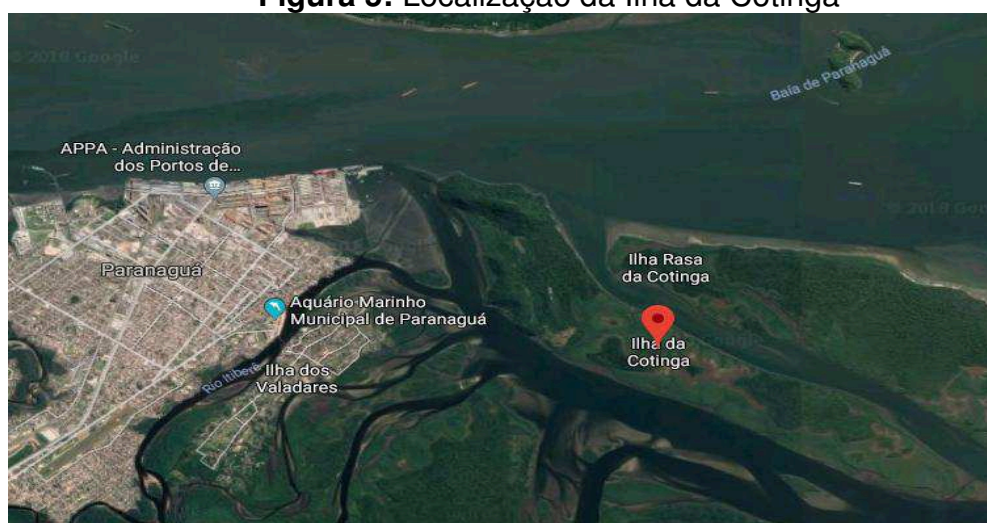
O presente capítulo estuda as relações históricas entre a cidade de Paranaguá e seu porto desde o período dos primeiros povoamentos no ano de 1550, até o processo de abertura da economia brasileira e aprovação da lei dos portos na década de 1990.

3.1. De 1550 a 1935: criação e formação do porto e ciclos econômicos

A região que futuramente viria a ser chamada de Paranaguá começou a ser ocupada por causa do início da exploração do ouro no Brasil na década de 1550, na Ilha da Cotinga. O continente, até então habitado apenas pelos índios carijós, foi povoado duas décadas depois, quando o Bandeirante Domingos Peneda liderou a conquista do território e a construção das primeiras casas. (TONETTI, 2011).

A Figura 5 abaixo mostra a localização da Ilha da Cotinga em relação a cidade de Paranaguá e ao porto.

Figura 5: Localização da Ilha da Cotinga



Fonte: Google Maps, 2018.

O surgimento do porto, ou das primeiras (e rudimentares) instalações para fins portuários, se deu por volta de 1578 os primeiros povoadores da região que até então estavam instalados na Ilha da Cotinga, resolveram migrar para o continente, às margens do rio Taguaré (hoje chamado rio Itiberê) formando um povoado e erguendo uma capela de nome Nossa Senhora do Rosário. Essa ação deu o primeiro nome do porto em virtude de este estar situado na extremidade da rua que conduzia até a capela pela margem do rio, por meio de uma suave ladeira. (MORGENSTERN, 1985).

O Capitão Gabriel de Lara chegou a Paranaguá algumas décadas depois, por volta de 1640 e 1650 e começou de fato a povoar a cidade após constatar a existência de ouro na região. Em 1646, dada a importância conquistada pelo Porto de N. Sra. do Rosário, foi erguido por Lara o pelourinho, que passou a representar o símbolo do poder real e da autoridade do Rei de Portugal, uma vez que a Câmara de Paranaguá não possuía sede própria. (MORGENSTERN, 1985).

No ano de 1648, após a descoberta do ouro e com o início do processo de povoamento na região, Paranaguá passou a ser considerada uma Vila. Pouco mais de uma década depois, em 1660, dado o seu rápido crescimento, Paranaguá passou a ser considerada uma capitania, tendo Gabriel de Lara sido nomeado ouvidor da região para tratar de assuntos pertinentes em face da Câmara de São Paulo.

Em virtude da escassez de ouro, constatada logo depois, os moradores passaram a se dedicar à criação do gado nos campos férteis de Curitiba, então localizados a uma distância que demandava três dias de viagem. Este novo processo de povoamento proporcionou a expansão da ocupação do território paranaense, por conta da existência de campos naturais, os quais vieram a ser facilitadores das atividades agropecuárias.

A subsistência da população do litoral, de Paranaguá e do primeiro planalto em Curitiba, era baseada em agricultura, pesca, criação de gado e artesanato. A praia e o porto representavam o centro articulador das atividades dessa região paranaense, ligando-a ao mundo exterior. Foi assim desde o descobrimento até o momento em que o comércio começou a ganhar escalas maiores. (ABRAHAO, 2009).

Atendendo às recomendações do corregedor Pires Pardinho, o Rei de Portugal concedeu à população de Paranaguá, em abril de 1722, a possibilidade de fazer comércio. As atividades permaneceram restritas, por todo o século XVIII, às pequenas permutas com os barcos que aportavam em Paranaguá. (WESTPHALEN, 1998)

Com essa concessão do Rei, o povo da Vila de Paranaguá foi autorizado a se envolver no suprimento das necessidades de consumo do Sul do Brasil, inclusive da Colônia do Sacramento, às margens do Rio da Prata. Tal fato representou um gatilho para o estímulo do comércio marítimo, animando as atividades do ancoradouro do Rio Taguaré e despertando o interesse da população da Vila de Paranaguá com respeito à construção naval e os caminhos do mar. (MORGENSTERN, 1985).

Houve também um aumento das relações de comércio entre a região litorânea e áreas serra acima. De fato, um ano após a concessão do Rei, foi comemorado o primeiro contrato que autorizava o trânsito de mercadorias pelo litoral, por Morretes. (WESTPHALEN, 1998).

Ao final do século XVIII, a situação do comércio da região não era das melhores. Farinha, arroz, madeira e algumas peças eram os únicos itens exportados, e, ainda assim, não se observavam grandes volumes em suas quantidades. O Capitão-General da região, Bernardo José de Lorena, apontou que havia grandes obstáculos, ocasionados pela falta de capital para investimentos, e que a pobreza e a miséria assolavam a maioria dos moradores. (WESTPHALEN, 1998).

Paranaguá mantinha no ano de 1798 relações de comércio com Santos, São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Santa Catarina. Entretanto, o porto continuava a apresentar um fraco movimento de comércio, além de não receber muitas embarcações. Sua localização não coincidia as grandes rotas comerciais do Atlântico, e por consequência, não impactava de modo significativo a economia da Colônia. (WESTPHALEN, 1998).

Segundo Morgenstern (1985), tudo apontava para a necessidade de se conseguir um porto aparelhado, em condições de satisfazer o movimento marítimo presente e futuro. De fato, os parnanguaras da segunda metade do século XIX

olhavam com preocupação para o seu porto. Viam-no acanhado, pouco profundo e sujeito a contínuo assoreamento. Não era adequado no presente, e o futuro não parecia promissor.

As mercadorias eram descarregadas em estruturas frágeis e pouco profundas, como barcaças, e depois levadas até a margem do porto, próximas aos armazéns para sua efetiva descarga. Tal precariedade exigia uma maior quantidade de trabalho dos homens que atuavam no porto e gerava grandes despesas para o comércio da região. (MORGENSTERN, 1985).

Mudar a localização do porto parecia uma ideia fora de propósito. Entretanto, isso era extremamente necessário caso os comerciantes, trabalhadores e a população quisessem que o porto se tornasse mais competitivo pela inserção nas rotas comerciais que poderiam proporcionar maiores lucros e redução de despesa e de tempo para a realização das atividades.

Em 1872, a Ponta do Gato foi escolhida como a localização ideal para a construção do novo porto, em virtude dos grandes cursos d'água que a precediam. No mesmo ano foi feito o pedido e foi obtida a concessão da construção pelo Governo Imperial. O povo de Paranaguá ficou entusiasmado com o empreendimento e prestou seu total apoio à obra. Personalidades representativas da região prestaram seu apoio político e financeiro à construção do novo porto. (MORGENSTERN, 1985).

Após a aprovação da construção do porto de Paranaguá na Ponta do Gato, outra importante decisão precisou ser tomada pelo Governo Imperial. Era necessário decidir qual dos portos - Paranaguá ou Antonina - iria servir como referência inicial para a construção da estrada de ferro que ligaria o litoral ao planalto.

A construção teve início em 1880, tendo Paranaguá como a cidade escolhida por decisão que ponderou:

- a. Nem todos os navios que entram a barra de Paranaguá, podem subir até Antonina, pela pouca profundidade de seu ancoradouro e do canal que a ele conduz;
- b. São evidentes as vantagens que tem o ancoradouro D. Pedro II comparado àquele, não só em relação à capacidade de profundidade de seu ancoradouro, como à facilidade de acesso e às condições que oferece para a execução de obras indispensáveis a todo o porto de comércio;
- c. Embora sejam o ancoradouro e porto de Antonina suscetíveis de melhoramento, a despesa para isso necessário não compensa o nível de

desenvolvimento que será preciso dar à estrada, para vir ao porto de D. Pedro II, comprometendo-se em atenção o trabalho de conservação constante, inerente àquele porto, visto as causas permanentes que tendem a obstruí-lo. (MORGENSTERN, 1985, p. 09-10)

Na virada do século, em 1900, Paranaguá tinha 1.250 metros de comprimento e 540 metros de largura, possuía 32 quarteirões e contava com uma população de 8.000 habitantes na área urbana, em um total de 30.000 no município como um todo. Tinha duas ruas comerciais, que eram bastante movimentadas nos dias úteis; nos domingos e feriados, as ruas mais movimentadas eram lugar de recreação. O Mercado Municipal estava localizado às margens do rio Itiberê, junto à rua da Praia. (PDDI de Paranaguá, 2007).

Já no início do século XX, o Porto de Paranaguá conectava-se ao litoral e ao Planalto por uma estrada de condições precárias entre a cidade de Paranaguá e Morretes, e desta até Curitiba pela estrada de ferro e pela Estrada da Graciosa.

De acordo com Morgenstern (1985) a população paranense, a começar por Paranaguá, estava ansiosa por acelerar o seu progresso. Pela sucessão de fatos e atos públicos, verifica-se que passou a existir uma necessidade firme e decidida, tanto de populares e comerciantes quanto do governo para mostrar os novos ventos que empurravam a nau do Estado.

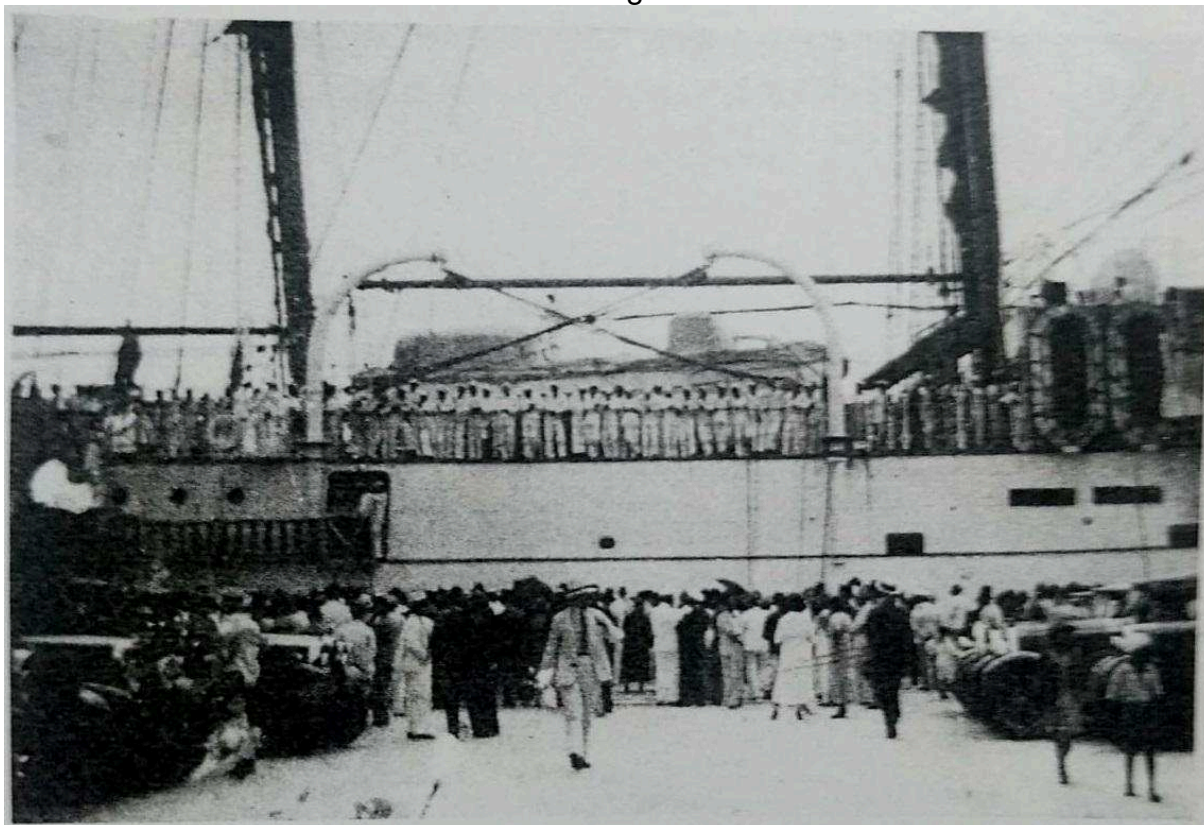
[...] a atividade portuária assumiu centralidade na economia e na definição da organização do espaço urbano de Paranaguá. Segundo Godoy (1998, p. 102), cidade e porto estiveram intimamente vinculados no ordenamento espacial na primeira etapa da ocupação deste núcleo de povoamento. O posicionamento do porto à beira do Rio Itiberê, em torno do qual se formou a Vila, os negócios realizados na rua principal (Rua General Carneiro, hoje rua do centro histórico) permitem concluir que não havia distinção na dinâmica espacial das atividades portuárias e das demais atividades da cidade. (ABRAHÃO, 2011, p. 38-39).

Assim, quando se deu a assinatura do contrato de construção em fevereiro de 1933 após diversos impasses com diferentes empresas que aceitassem as cláusulas e os valores do contrato exigidos pelo governo, havia chegado o dia ansiado por milhares de paranaenses, a começar pelos parnanguaras. (MORGENSTERN, 1985).

No dia 17 de março de 1935 (Figura 6 abaixo) juntaram-se vários grupos de pessoas em meio a autoridades, moradores e comerciantes para a inauguração oficial do Porto da Cidade de Paranaguá, chamado Porto Dom Pedro II. Todos

aguardavam o navio Almirante Saldanha, que teria a honra de ser o primeiro a atracar no cais recém-construído do porto.

Figura 6: Navio “Almirante Saldanha” em fase final de atracação no cais do Porto de Paranaguá.



Fonte: Morgenstern (1985)

A inauguração do Porto de Paranaguá era um acontecimento de extrema importância não apenas para cidade em que estava instalado, mas também para o Estado do Paraná. Finalmente havia sido estruturado um importante instrumento para estimular o desenvolvimento da região, através do comércio marítimo. Tal infraestrutura estava apta a preencher por meio da navegação em alto mar uma condição necessária à exportação das mercadorias produzidas pelo Paraná e pelo Brasil, bem como à importação de qualquer produto.

O processo de construção da economia do Estado Paranaense e da cidade de Paranaguá ocorreu por meio de diferentes ciclos comerciais que influíram sobre seu crescimento e consolidação. A seguir serão discutidos os ciclos econômicos que tiveram grande importância na formação da região.

3.1.1. Ciclo da Erva Mate

Desde o período de sua efetiva povoação, em 1648, pelo Capitão Gabriel de Lara até boa parte do século XVIII, a cidade de Paranaguá – como já se falou – viu ocorrer em suas terras uma incessante procura por ouro, após as autoridades presentes na região terem informado para a Câmara de São Paulo que tinham encontrado esse minério e que esperavam que houvesse muito mais. Tal fato se comprovou irreal algumas décadas depois, quando o ciclo do ouro se mostrou estar aquém do esperado em termos de abundância.

O início do século XIX foi calmo em Paranaguá. O Estado do Paraná já apresentava ocupações até o primeiro planalto, a natureza das quais foi influenciada pelo ciclo da mineração e pelo tropeirismo que ocorrem em paralelo ao ciclo do ouro. (MORGENSTERN, 1985).

Morgenstern (1985) diz que a erva-mate ou congonha, como era então conhecida, era árvore nativa das florestas paranaenses. O maior mercado era o platense (Argentina, Uruguai e Paraguai) e também o formado pelo Chile. O fornecedor tradicional dessa mercadoria era o Paraguai. O paranaense estava, então, afastado desse comércio.

Entretanto, no começo do século XIX, o governo paraguaio de José Gaspar Rodrigues de Francia promoveu, por meio de medidas de restrição, uma escassez da erva. Tais medidas provocavam sua falta e o encarecimento nas regiões importadoras, como Buenos Aires, o que fez os comerciantes da região paranaense substituírem a produção Paraguaia da erva, ocasionando um aumento das demandas para o Brasil e, por consequência, aumentando no país o número de locais realizam esse cultivo. (WESTPHALEN, 1998).

Com a crescente procura de erva-mate no Brasil advinda dos países platenses, as comarcas de Paranaguá e Curitiba passaram a receber pessoal com a qualificação técnica necessária para realizar o processamento e comercialização dessa mercadoria. (OLIVEIRA, 2000).

Os agentes que desembarcaram nas comarcas eram hispano-americanos, com destaque para o argentino Francisco Alzagaray, que viveu no Paraguai e

comercializava o produto naquela região. Sua chegada em Paranaguá ocorreu no início da década de 1820. (OLIVEIRA, 2000).

Westphalen (1998) afirma que as técnicas de fabricação, beneficiamento e acondicionamento que teriam sido introduzidas por Alzaray, fundamentadas nas práticas ervateiras paraguaias e platinas, seriam de capital importância para o aproveitamento industrial da erva paranaense e foram importantes, sobretudo, para a sua colocação nos mercados externos, embora o produto local fosse sempre considerado de qualidade inferior às ervas paraguaias e missioneiras, do Rio Grande do Sul.

Paranaguá experimentou um crescente comércio da erva-mate, em virtude de haver facilidade para a extração, aliada à abundante quantidade de plantas na região e alta lucratividade que estas geraram. Tal panorama desencadeou uma entrega total da comunidade – empresários e famílias – à produção do mate, uma vez que já estavam ociosos desde o insucesso do ciclo do ouro, e tendo em vista uma conseqüente diminuição das outras atividades e culturas como a do trigo. (MORGENSTERN, 1985).

Esse surto veio a se transformar no esteio da economia paranaense e dos prósperos dias que viveu Paranaguá, graças à atividade do porto. Registros de frequência de navios entrados e saídos de Paranaguá, nos anos 1838/39, mostra que saíram do porto 77 embarcações para “dentro do império” e 25 saíram para “fora do império”. Em 1848/49 este número chegou a 192 embarcações no total. (MORGENSTERN, 1985, p. 93).

A alta procura pela erva-mate paranaense e o bom cenário econômico que os respectivos negócios proporcionaram diante dos mercados platenses, acabaram por atrair a atenção de pessoas de má índole. Estas passaram a falsificar o produto e a oferecer ervas de má qualidade, e até mesmo chegavam a fraudá-las oferecendo falsas ervas, vendendo-as como mate. (WESTPHALEN, 1998).

A Comarca de São Paulo resolveu intervir com o objetivo de garantir a qualidade do produto, que foi responsável por 85% das exportações de Paranaguá no ano de 1836. (OLIVEIRA, 2000). O Presidente da Província de São Paulo encaminhou à Câmara de Paranaguá novas instruções sobre o preparo do mate, de modo a aprimorar o controle de qualidade e aperfeiçoar o processo de processamento industrial do produto. (WESTPHALEN, 1998).

A morte do Presidente José Gaspar Rodrigues de Francia, no ano de 1840, fez com que o Paraguai voltasse a exportar o mate para os países platenses. Em virtude disto, o empresariado paranaense que até então mantinha um certo controle deste mercado com tranquilidade, se vê em uma situação de concorrência com o melhor produtor da região. Apesar deste fato, a erva paranaense já estava consolidada no mercado, permitindo que ambos os países vendessem, mesmo que a qualidade da erva paraguaia fosse superior.

O crescimento do comércio paranaense, impulsionado pela produção da erva-mate, culminou em uma vontade crescente de emancipação da região em relação à Comarca de São Paulo. No ano de 1843, a Câmara Municipal de Paranaguá fez o pedido de emancipação para o Imperador Dom Pedro II, o qual após uma década, em 1853, sancionou a Lei 704, de 29/08, constituindo a Província do Paraná em 19 de dezembro daquele ano. (MORGENSTERN, 1985).

No início da década de 1860, o argentino Alzagaray informa a Província do Paraná que o problema da concorrência na produção e venda da erva-mate não se devia apenas ao fato de o Paraguai ter voltado a exportar. Havia na região uma quantidade excessiva de produtores, fazendo com que a concorrência interna também prejudicasse não só a qualidade do que era produzido, mas também uma maior inserção do Paraná nos mercados externos.

Diante de tal fato, o Presidente da Província do Paraná impôs uma restrição para o plantio e a colheita do mate. Ficou permitido que o ciclo fosse realizado apenas durante seis meses de cada ano. Na outra metade do tempo os produtores teriam que comercializar outras mercadorias como trigo, farinha, madeira, café etc.

No período de 1864 a 1870, ocorreu a Guerra do Paraguai, fato que fez o Paraná voltar a ter protagonismo na exportação da erva. A melhoria na qualidade, propiciada pelos novos processos anteriormente implantados pela Província de São Paulo, ajudou a consolidar a erva-mate nos mercados platenses. Apesar de ainda não estar no mesmo patamar que a do Paraguai, o produto apresentava melhora significativa quando comparada ao concorrente.

Após o fim da guerra do Paraguai os problemas com a concorrência para a exportação do mate voltam a assolar o Paraná. Em 1880 a Argentina, grande mercado importador, passou também a investir na produção do mate, ao montar

seus próprios engenhos, e passou a comprar a erva cancheada (ainda não moída) para finalizar o processo de moagem em unidades próprias localizadas no Rio da Prata. (CARNEIRO, 1965 apud OLIVEIRA, 2000).

Assim permanecia em 1885. As dificuldades da Província do Paraná eram atribuídas ao desenvolvimento da erva-mate em Santa Catarina; a concorrência das ervas do Paraguai, Corrientes e Missões; ao sistema de impostos que se elevavam a nove, desde o direito municipal, onde era submetida aos impostos provinciais de trânsito, aos impostos de indústria, nacional, provincial e municipal, e aos direitos também nacional, provincial e municipal de exportação; e à exportação da erva-mate em bruto para Argentina, onde era beneficiada. (WESTPHALEN, 1998, p. 268).

A erva-mate, apesar de ainda ter importante parcela nas exportações da Província do Paraná, seguia em decréscimo de seu volume de exportação. A partir de 1914 começa a perder seu papel de atividade principal na condução da economia paranaense, e passou a dar lugar uma a participação cada vez maior da madeira e do café. (MORGENSTERN, 1985).

Ianni (1988) apud Oliveira (2000) afirma que, de 1820 até 1920, em um século, ocorreu uma pequena revolução industrial no processamento do mate, com efeito dinâmico para as suas atividades contribuintes (metalurgia, madeireira, litografia). Os capitais que permitiam a acumulação primitiva e a capacidade de financiamento dos engenhos na primeira década de 1820 até 1850, tinham origem local com papel importante no incremento de renda da atividade ervateira.

3.1.2. Ciclo da Madeira e do Café

Com a diminuição dos volumes de mate exportados ao longo do século XVIII (se comparados ao início do ciclo produtivo), a Província do Paraná viu a necessidade de não depender mais apenas da erva-mate para o seu crescimento econômico. A concorrência aumentou, importadores passaram a se tornar produtores também e isto demandou uma reestruturação produtiva e exportadora.

A economia paranaense avançou para um novo ciclo de desenvolvimento. A madeira passou a ganhar espaço nos armazéns portuários junto com a erva-mate a caminho da exportação. Outros produtos em quantidades menores, como algodão e café, passaram também a ganhar grau de importância. (MORGENSTERN, 1985).

Westphalen (1998) afirma, examinando o pinho paranaense, que este foi considerado superior aos seus concorrentes da época - Bálticos e Norte-Americanos - em resistência e flexibilidade. Proprietários de serrarias paranaenses enviaram amostras de pinho serrado, em panchões e tabuado, aos mercados nacionais e ao Rio da Prata, encontrando aceitação, inclusive por apresentar qualidade similar e menor preço.

A qualidade superior da madeira paranense estimulou a aquisição de maquinário em Londres, em 1886, para a produção de madeira em grandes quantidades. Os produtores paranaenses precisaram ainda enfrentar seus concorrentes Bálticos e Norte-Americanos, que já estavam consolidados no mercado madeireiro. (WESTPHALEN, 1998).

A Primeira Guerra Mundial proporcionou a expansão da economia madeireira, refletindo a situação do mercado internacional, que afastou a exportação do pinho europeu dos mercados platenses, principal concorrente dos produtores paranaense. O Brasil, grande importador do pinho europeu, também passou a comprar o pinho paranaense, fortalecendo o mercado interno e dando base para a criação, em 1912, da Secretaria da Agricultura, Comércio e Indústria do Paraná. (LAVALLE, 1974).

O aumento das exportações da madeira revelou a precariedade das estradas da Província do Paraná, bem como o despreparo dos produtores e das autoridades, o que ocasionou uma crise interna e externa dos transportes. A estrada de ferro não possuía vagões suficientes para o aumento do fluxo madeireiro e as autoridades foram alertadas que a junção de todas estas dificuldades seria uma barreira para o pleno desenvolvimento da Província. (WESTPHALEN, 1998).

No exercício de 1918/1919, foram insuficientes os vapores chegados a Paranaguá para o carregamento de madeiras. Os portos de Paranaguá e de Antonina estavam congestionados. O fato da barra de Paranaguá não propiciar a entrada de vapores de grande calado, constituía pesado entrave para o incremento das exportações. Era, pois, urgente a realização de obras no porto de Paranaguá, cujos estudos estavam concluídos desde algum tempo. (WESTPHALEN, 1998, p. 279-280).

A erva-mate continuava a ocupar a primeira posição nas movimentações realizadas pelo porto. Entretanto, a produção da madeira de pinho havia triplicado, já em 1920, a sua produção, chegando ao número de 174 serrarias no Estado. O

cenário impulsionou a criação de outras indústrias que tinham como foco o aproveitamento e transformação da madeira. (WESTPHALEN, 1998).

Entretanto, o crescimento acentuado não se manteria por muito mais tempo em virtude da ocorrência da grande crise de 1929. A diminuição das exportações de madeira no período de 1925 a 1933 pode ter sido causada pela situação que marcava o mercado internacional antes e posteriormente à crise de 1929. A crescente inflação registrada em alguns países da Europa, a estagnação econômica de alguns mercados, exerceram grande influência no comércio madeireiro. (LEVALLE, 1974).

Levalle (1974) afirma que o declínio da exportação da madeira, após 1924, coincidiu com a retração dos negócios da erva-mate, feitos, quase exclusivamente, com os mercados platenses. A oportunidade de enviar o café produzido no Paraná aos mercados europeus, através de navegação direta entre Paranaguá e a Europa, abriu a possibilidade de novos mercados também para a madeira, embora no longo prazo.

A queda das exportações de madeira e erva-mate pelo Estado do Paraná daria espaço para o protagonismo do café. Em 1926, o Presidente do Paraná declara que as rendas obtidas com o produto já haviam superado na economia do Estado a escassez de recursos provocada por outros produtos. (WESTPHALEN, 1998).

A expansão da exportação de madeira, após 1913, determinou um aumento de participação do produto na economia paranaense. Nos primeiros anos da década de 20, os altos níveis de exportação atingidos pela madeira, concorrem para dinamizar o setor de exportação do Paraná. A importância relativa da madeira, nessa conjuntura, se refletiu igualmente sobre o setor industrial do Estado, pois, das indústrias instaladas na ocasião, 78% estavam ligadas à este produto. A comercialização da madeira para os mercados externos, impulsionada pela setor industrial paranaense que possuía teve expansão no final da década de 30, quando a madeira passou a deter a situação de produto mais destacado na exportação paranaense. A crescente produção cafeeira, porém, suplantou em importância a exportação da madeira, que por alguns anos havia liderado o comércio exterior paranaense. Apesar de continuar como produto destacado da economia do Estado, a madeira não voltou a liderar a exportação paranaense. (LEVALLE, 1974, p. 142).

As esperanças no café como produto de potencial exportação e impulsionador da economia do estado começaram já nos de 1916/1917. O Paraná depositava sua confiança no fato de que o desenvolvimento poderia ocorrer caso a exportação de

café passasse a ser incorporada às atividades do Estado. O café inclusive passa a ser considerado nas pautas de impostos estaduais na categoria de exportações diversas. (WESTPHALEN, 1998).

Até a década de 1920 não havia, de fato, nada que regulamentasse a exportação do café paranaense pelo porto de Paranaguá. A partir do ano de 1924 começou a existir um fluxo normal e corrente do café que vinha do norte para o porto, chegando este a exportar quase 30 mil sacas por ano. (MORGENSTERN, 1985).

Em virtude do aumento produtivo do café no Paraná, Caetano Munhoz da Rocha, então Governador do Paraná, criou um programa que buscava desenvolver a construção de ferrovias e estradas para ligar o norte ao Porto de Paranaguá. Desta maneira seria melhorada a comunicação entre produtores e exportadores, visando-se uma maior dinamização e agilidade dos fluxos. (MORGENSTERN, 1985).

No que tange ao cenário nacional, o café exportado pelo Porto de Paranaguá ainda não apresentava números muito expressivos. Em 1929, com a grande crise mundial, o volume de exportações de café pelo Estado do Paraná representava apenas 2,1% da produção brasileira. (MORGENSTERN, 1985).

Devido à grande movimentação no porto proporcionada pelo café, o vai e vem dos navios, e as condições na qual este se encontrava, em 1925, a partir da autorização das obras de dragagem e abertura do canal barra-norte, dragagem do ancoradouro, construção da muralha do cais de atracação e balizamento do canal de acesso, o antigo ancoradouro, denominado Porto de Paranaguá, começava realmente se tornar um porto comercial. Porém, as obras de melhorias do porto foram interrompidas pelo governo devido a Revolução de 1930, que decretou o fim da República Velha no Brasil. As obras só foram retomadas somente em março de 1933 com recursos do próprio governo do estado. (MACHADO, 2012, p. 4).

No ano de 1935, quando foram inauguradas as obras do Porto de Paranaguá, as fronteiras agrícolas do Estado do Paraná representavam 30% de seu território. Na região norte, ocupava até Londrina, seguida por uma ocupação até União da Vitória, na região sul, e, no oeste ocupando, até Guarapuava. (MORGENSTERN, 1985).

O norte do Paraná teve importante papel na expansão da economia cafeeira e, por consequência, no aumento do volume exportado pelo Porto de Paranaguá. A expansão da cultura cafeeira paulista na região garantiu um rápido crescimento demográfico – em cidades como Londrina, Arapongas, Ibiporã – em virtude da

presença de terras de excelente qualidade para a agricultura. Apesar da década de 1930 ter sido marcada pelo Grande Depressão, também representou uma nova fase para o crescimento da economia brasileira e também paranaense. (CANCIAN, 1974).

Os ciclos da madeira e do café foram de fundamental importância para os esforços realizados em prol da inauguração das obras do Porto de Paranaguá, em 1935. Com o crescimento econômico provocado por estes dois setores de desenvolvimento, o Governo do Paraná reconheceu a necessidade de aumentar sua capacidade de exportação e alcance comercial em relação aos países platenses, europeus e norte-americanos e, ao mesmo tempo, firmar sua capacidade de ajudar a promover o desenvolvimento do Brasil.

A cidade de Paranaguá experimentou um desenvolvimento tão importante quanto o país e o Estado. Desde o período do ciclo da erva mate até o ciclo do café, foram construídas estradas, feita a realocação do porto em conjunto com o aumento das exportações ocasionadas pelos diferentes ciclos econômicos e, por consequência, registrou-se também aumento da população – pouco mais de 3 mil habitantes em 1772 para quase 12 mil habitantes em 1890 – na esteira do reconhecimento da região enquanto importante espaço de escoamento agroexportador brasileiro.

3.2. De 1935 a 2000: estruturação, crescimento e abertura comercial

O ano de 1935 marca a produção econômica do Estado, do litoral paranaense e de sua área de influência como estando amplamente direcionada para as exportações realizadas pelos Portos de Paranaguá e Antonina, que eram os mais significativos da região para o escoamento da carga produzida no Paraná.

Tendo como motivo a pressão dos exportadores, chegaram os paranaenses, finalmente, a inaugurar um Porto Organizado. Os empresários buscavam maiores facilidades para exportar seus produtos, uma melhor ocupação do território, maior produção de bens primários, desenvolvimento industrial, excedentes exportáveis, importação de bens de capital e satisfação das necessidades sociais. (MORGENSTERN, 2000)

O Porto de Paranaguá, a partir do momento de sua inauguração, tinha selado como o destino de suas atividades atuar no ramo agroexportador. Antes de seu estabelecimento final na Ponta do Gato, já tinham sido iniciadas as movimentações relacionadas ao ciclo da erva-mate. Seus processos iriam se voltar às atividades cafeeiras impulsionadas pelos produtores paulistas no norte do Estado do Paraná.

O fim do ciclo da erva-mate, bem como o enfraquecimento da economia cafeeira brasileira no final da década de 1960, iriam impulsionar o povoamento da cidade de Paranaguá, bem como atrair mão de obra para a estruturação e realização das atividades portuárias.

O porto enquanto importante agente econômico do desenvolvimento, influi diretamente durante os diferentes ciclos econômicos que marcaram à cidade, no seu processo de urbanização, contando já em 1965 com 12 casas de comércio atacadista, 72 empresas de prestação de serviços, 52 estabelecimentos industriais e 21 agências bancárias. (PDDI de Paranaguá, 2007).

O porto que já fora considerado o maior exportador de café do mundo também no ano de 1965 quando atingiu a marca de 6 milhões de sacas embarcadas, não poderia deixar suas capacidades ruírem junto com a economia cafeeira e sua desaceleração. Segue-se então o ciclo da soja, que perdura até os dias atuais desde a o início da década de 1970.

O Brasil abriu sua economia em 1990, e o Porto de Paranaguá novamente precisou reestruturar-se para estar de acordo com os padrões internacionais de comércio. Nesta mesma década a movimentação ultrapassou as 21 milhões de toneladas. As transmutações ao longo das décadas, desde sua inauguração, o fizeram tornar-se, segundo a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, o maior porto graneleiro da América Latina.

3.2.1. As oscilações da economia cafeeira

O Estado do Paraná viu no café a oportunidade ideal para promover o desenvolvimento estadual e também para impulsionar o crescimento do Porto de Paranaguá, uma vez que este estava cada vez mais especializado no escoamento do produto e recebendo volumes cada vez maiores.

A exportação do café era um movimento nacional, adentrando o Paraná pelo norte por meio de fazendeiros paulistas que viram na terra da região uma oportunidade de gerar capital. Na economia brasileira como um todo, o café assumiu grande importância enquanto gerador de riqueza, e emprego, tornando seu plantio, colheita e comércio uma atividade que envolvia grande número de pessoas.

A região norte, principal produtora de café do Paraná, até a década de 1940 estava ligada ao estado de São Paulo, e, em virtude disso o escoamento da produção era feita pelo porto de Santos. Investidores paulistas do setor de transportes e infraestrutura fizeram funcionar por meio de Sorocaba uma rede ferroviária que fosse capaz de escoar a produção paranaense pelo porto santista, de modo que chegasse até a cidade de Assunção, capital do Paraguai. (WACHOWICZ, 1987 apud ABRAHÃO, 2011).

Entretanto, por critérios econômicos, o trajeto mais viável para escoar a exportação paranaense era por meio da ligação entre o Porto de Paranaguá e a cidade de Assunção. O Estado, porém, ainda não possuía a força política necessária para internalizar a produção e a comercialização do café. Tal situação impulsionou em 1940 a inauguração da Rodovia do Cerne, que passou a ser responsável pelo escoamento da produção cafeeira do Paraná pelo Porto de Paranaguá. (WACHOWICZ, 1987 apud ABRAHÃO, 2011).

O café fez do Porto de Paranaguá uma referência mundial, depois de ter conseguido a integração territorial, graças às estradas. No entanto, a preocupação em exportar em grandes quantidades resultou em prejuízo da qualidade. A fama de que o café em grão oriundo do Porto de Paranaguá era de péssima qualidade espalhou-se entre os importadores. O produto começou a perder valor, prejudicando a economia do Estado. (MORGENSTERN, 2006, p. 215-216).

Na década entre a inauguração do Porto de Paranaguá e o ano de 1945, o Estado do Paraná apresentou um nível de desenvolvimento econômico contínuo sobre o governo de Manoel Ribas. (MORGENSTERN, 2006).

Dois providências foram tomadas nesse período: uma melhor comunicação com o norte do estado, relacionada também com uma contínua melhoria do porto para que este acompanhasse as mudanças do comércio exportador, e a construção

de uma estrada de ferro que ligasse o porto ao centro do estado. A construção de 330km foi iniciada em 1949. (MORGENSTERN, 2006).

No ano de 1945, com o fim da Segunda Guerra Mundial, a produção de café no Estado do Paraná representava 3% da produção nacional do produto. Ao fim da década de 1950, após investimentos em estradas de ferro, rodovias e tecnologia, para promover uma melhor posição do Porto de Paranaguá diante do comércio internacional e uma maior independência do Paraná em relação a São Paulo, o Estado atingem 60% do total produzido pelo país, tornando-se o maior produtor brasileiro de café. (MORGENSTERN, 2006).

Quando a atividade portuária tornou-se centrada na exportação de café foram desencadeadas alterações profundas na organização da cidade – como construção de estradas e rodovias que facilitassem o fluxo das mercadorias que entravam e saíam do porto. Isto ocorreu em função da demanda de estruturas de suporte comercial, bem como de mão-de-obra. Dada a base tecnológica característica dos anos 1950, a requisição de mão-de-obra, em especial de baixa qualificação formal, foi substantiva, o que gerou um fluxo populacional intenso para a cidade de Paranaguá que passou de quase 15 mil habitantes em 1940 para quase 25 mil na década seguinte segundo dados do IBGE. O trabalho de manuseio (desde recebimento, seleção até o embarque) do café era realizado com pouca tecnificação (inclusive porque à época era insuficiente a oferta de energia elétrica), exigindo, conseqüentemente, grande quantidade de pessoas (GODOY, 1998, p. 137 apud ABRAHÃO, 2011, p. 42).

No período da década de 1950, dois fatores representam pressão sobre o ambiente urbano da cidade de Paranaguá. Um deles está relacionado ao fato de haver necessidade de infraestrutura, por meio de energia elétrica, transporte urbano e interurbano capaz de ligar não só os bairros da cidade, mas as regiões vizinhas também e a comunicação. (GODOY, 1998 apud ABRAHÃO, 2011).

Outra fator é relativo a atração de novos trabalhadores para a cidade, conforme o porto e a economia cafeeira iam promovendo o desenvolvimento da região. O crescimento da população resultou em desequilíbrios sociais e necessidades de urbanização, no que concerne à gama dos serviços públicos oferecidos e a construção de moradias. Ambas as pressões estavam ligadas direta e indiretamente às atividades portuárias. (GODOY, 1998 apud ABRAHÃO, 2011).

Abrahão (2011) diz que o deslocamento físico-espacial do porto de Paranaguá assumiu nos anos 50 um papel crucial na redefinição da ocupação

urbana. A área do porto foi deslocada do centro original da cidade. Na medida em que a estrutura técnica dos negócios portuários nesse período gerava uma demanda significativa de mão-de-obra pouco qualificada, foi intensificado o fluxo migratório e a ocupação da cidade que viu sua população aumentar em 60% entre 1940 e 1950, segundo o IBGE.

As pessoas viam em Paranaguá e na expansão de seu porto uma oportunidade de obter emprego e renda. Tendo em consideração que a economia cafeeira era uma atividade forte no país, o Porto de Paranaguá, enquanto maior exportador desse produto provocou uma expansão espacial da urbanização da cidade, principalmente no período que abrange as décadas de 1950 e 1960, em que a cidade passou de pouco mais de 5 mil para 8 mil domicílios, um crescimento de 60%, de acordo com o IBGE.

A Figura 7 abaixo mostra a urbanização o processo de urbanização de Paranaguá entre as décadas de 1950 e 1960.

Figura 7: Urbanização de Paranaguá, 1952/1962.



Fonte: Abrahão, 2011.

Refletindo a mudança no processamento das mercadorias exportadas e a integração crescente das regiões do estado, os anos 1960 trouxeram novas modificações ao processo de organização da atividade portuária em Paranaguá. Conforme Godoy (1998, p. 113), o deslocamento da função de armazenagem de café para o interior do estado do Paraná impactou diretamente a cidade, na medida em que promoveu uma mudança no perfil das atividades desempenhadas no espaço portuário. Continuaram crescendo as exportações e, por conseguinte, a movimentação portuária para escoamento. Contudo, foram reduzidas as atividades econômicas

realizadas no município (armazenagem, embalagem, dentre outras), em especial aquelas que absorviam a camada menos qualificada de trabalhadores, até então atraídos pela elevada demanda de mão-de-obra. (Abrahão, 2011, p. 44).

De acordo com Moura (2004) apud Abrahão (2011), embora a reestruturação da atividade portuária não voltasse a ser geradora massiva de empregos, tal como fora ao longo da década de 1950, Paranaguá permaneceu atraindo pessoas. Assim sendo, o fluxo migratório para a cidade persistiu elevado. De acordo com os dados do censo demográfico do IBGE, a população de Paranaguá em 1960 havia crescido em 56% se comparada à população residente no município em 1950, conforme a Tabela 1 a seguir:

Tabela 1: Evolução demográfica de Paranaguá nas décadas de 1950 e 1960

	1950	1960	Variação
Homens	12.419	19.704	58,6%
Mulheres	12.219	18.957	55,1%
TOTAL	24.638	38.661	56,9%

Fonte: IBGE. Elaboração própria.

Em decorrência do acelerado processo de urbanização da cidade, na década de 1960 a administração do município propôs vários projetos que visavam melhorar a qualidade e disposição dos espaços da cidade, tais como aterro de terrenos em locais próximos ao porto, construção de praças, avenidas e pavimentação de bairros que haviam sido ocupados de forma irregular. (ABRAHÃO, 2011).

As mudanças e transformações ocorridas na cidade desde a inauguração do Porto de Paranaguá até o final da década de 1960, com o deslocamento produtivo das atividades relacionadas ao café para fora da cidade, marcam o período de urbanização e de readequação da população que ocupou os territórios parnanguaras atrás oportunidades associadas ao porto e depois deparou-se com a falta de emprego. Esse fato que não fez diminuir o ritmo das migrações.

3.2.2. Industrialização

Com a modernização da agricultura e a simultânea diversificação da base produtiva se desenvolveu no Estado uma cadeia agroindustrial que se tornou o setor

mais dinâmico da economia paranaense na década de 1970. A modernização da agroindústria proporcionou uma grande expansão da cultura do trigo e da soja enquanto que o café e o algodão, que já vinham apresentando declínio, perderam importância relativa na renda do Estado. (MIGLIORINI, 2006).

A década de 70 trouxe ainda mais redefinições para a atividade portuária em Paranaguá. A política de modernização da agricultura brasileira, a partir do modelo da Revolução Verde, expandiu suas ações para o sul do Brasil e trouxe consigo um novo modo de produzir, acompanhado de um distinto portfólio de produtos de exportação. Entraram em pauta os grãos, em especial a soja e o trigo, os produtos que receberam maior aporte de políticas públicas de estímulos à produção, gerando uma rápida substituição das culturas exportadoras tradicionais. A partir daí e para se conectar a este conjunto de mudanças, o porto passou por um novo processo de modernização e adequação de sua estrutura, tendo em vista atender às exportações graneleiras. (BASTOS, 2006 apud Abrahão, 2011, p. 7).

O Quadro 1 abaixo mostra a evolução da movimentação de cargas do Porto de Paranaguá a partir do ano de 1970 em que é iniciado o processo de industrialização da agricultura até o início da década de 1980. É possível notar um aumento de 341% no volume de cargas se comparados o primeiro e o último ano do quadro, 1970 e 1982.

Quadro 1: Movimentação geral de mercadorias após o início do processo de industrialização, período 1970-1982 (em toneladas).

ANO	TOTAL
1970	2.740.593
1971	2.759.280
1972	2.588.007
1973	3.624.261
1974	5.042.988
1975	5.712.662
1976	7.486.136
1977	7.016.038
1978	6.700.335
1979	7.006.614

1980	9.012.986
1981	10.022.337
1982	9.360.541

Fonte: Adaptado de MORGENSTERN (2006). Elaboração própria.

A globalização da economia internacional incorporando a revolução tecnológica na automação das operações portuárias com maiores investimentos em logística e sistemas de pesagem e movimentação de cargas modificando o perfil dos portos nacionais para deixá-los mais competitivos. Nesse contexto, Paranaguá não foi exceção, consolidando sua posição não só como porto especializado na exportação de grãos, mas de Porto com características multimodais, abrangendo o transporte de cargas por meio de rodovias, ferrovias e marítimo. (MORGENSTERN, 2006)

O Porto de Paranaguá apresentou novas necessidades ocasionadas pela mudança do perfil produtivo do Paraná. Foi preciso adequar-se a produção graneleira por meio da importação de máquinas agrícolas adequadas a este tipo de plantio, bem como fertilizantes. Tais ocorrências exigiram um novo processo de modernização e adequação estrutural, por meio de ampliação de estradas e expansão das capacidades do porto, visando atender da melhor forma às exportações. (ABRAHÃO, 2011).

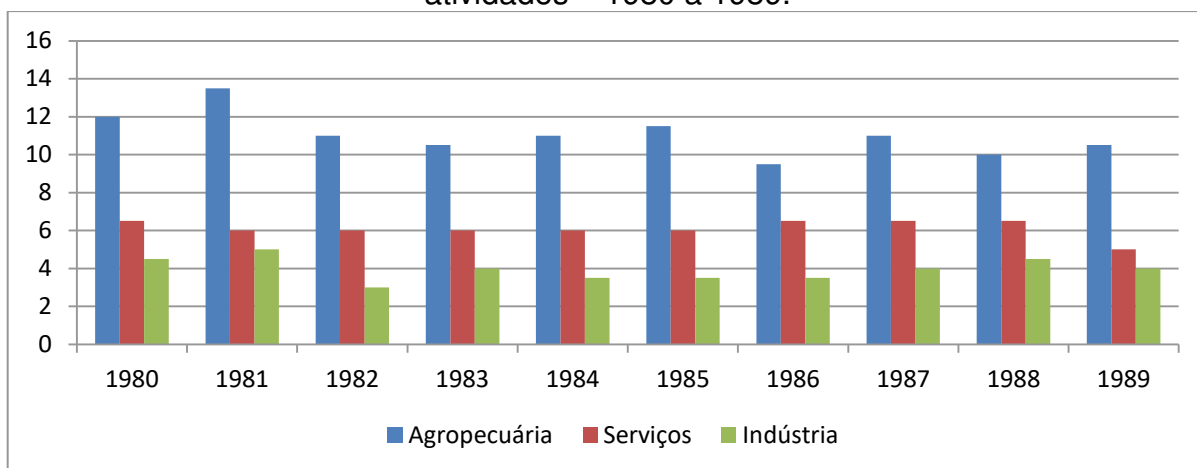
Ao longo dos anos 1980, com as ações governamentais de apoio a exportação¹⁷, a atividade portuária assumiu novas feições, bem mais sofisticadas. Expandiu sua área de domínio territorial, conectando parques empresariais, estrategicamente montados para ampliar os ganhos na atividade de comércio exterior. De tal forma, que o porto tornou-se cada vez mais conectado à dinâmica econômica e espacial dos complexos agroexportadores. (ABRAHÃO, 2011, p. 46-47).

Mesmo com a crise que classifica a década de 1980 como década perdida, o Paraná conseguiu manter um ritmo de crescimento, mesmo que desacelerado se comparado aos anos anteriores. O Estado investe mais nos setores tecnológico, comunicação, maquinário agrícola e de transportes com o aumento do uso de caminhões. (MIGLIORINI, 2006).

O Gráfico 1 abaixo mostra o a participação do PIB Paranaense no PIB do Brasil nos setores de agropecuária, indústria e serviços. Apesar da crise na década

de 1980 é possível notar que o Paraná atravessou o período com estabilidade, apresentando poucas oscilações. O setor agropecuário manteve-se como destaque, ficando durante quase todo o período acima dos dois dígitos em seu ritmo de crescimento.

Gráfico 1: Participação do PIB paranaense no PIB brasileiro por classes de atividades – 1980 à 1989.



Fonte: IPARDES (1990). Elaboração própria.

A BR-277, rodovia que liga Curitiba a Paranaguá e ao Porto foi, um problema que apareceu conforme as exportações aumentaram. Fundada em 1885, a rodovia de via simples se mostrou um verdadeiro gargalo quando se tratava de agilizar o processo de transporte de cargas advindas de diversas partes do Estado para o porto.

A BR-277 necessitou ser equipada, na década de 1980, de modo a estruturar o corredor de exportação, tendo seu eixo final de ligação ao pátio do Porto de Paranaguá. Tal estruturação ocorreu pelo meio de um conjunto de políticas públicas que estavam ligadas ao processo de redefinição das pautas exportadoras do Estado e de sua efetiva modernização. (GODOY, 1998 apud ABRAHÃO, 2011).

Em decorrência da efetiva ligação entre a BR-277 e o pátio do Porto de Paranaguá, formada pelo corredor de exportação, a cidade de Paranaguá acabou tendo que lidar com uns de seus maiores problemas estruturais, que perdura até hoje, o transporte de grãos pelas ruas do município. (GODOY, 1998 apud ABRAHÃO, 2011).

Outro fenômeno conexo a esse, segundo Godoy (1998) apud Abrahão (2011), foi o crescimento da presença de empresas, em especial multinacionais do setor de papel e celulose, alimentação e fertilizantes, que passaram a utilizar espaços para armazenagem e movimentação de cargas. Dessa forma, mais uma vez foi se alterando o perfil da ocupação espacial na cidade.

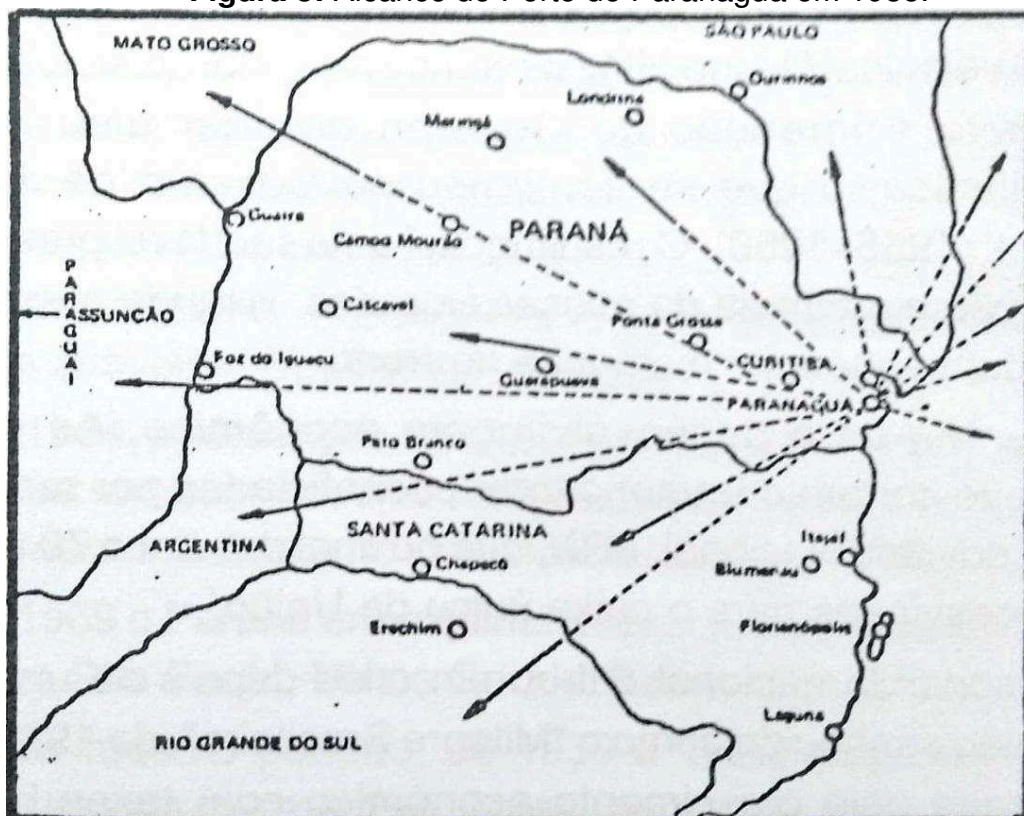
Estas empresas foram sendo instaladas ao longo da BR-277, perto da saída da cidade e em regiões mais afastadas do centro e próximas ao porto, o que influenciou na formação de bairros em seu entorno. Estes bairros são considerados carentes em virtude do precário tratamento de esgoto e por sofrerem ação direta das atividades portuárias e do transporte de caminhões, ficando marginalizados e expostos a riscos maiores que outras regiões da cidade.

O que ocorreu em Paranaguá não foi um fato isolado. Situações como esta que interferem no processo de urbanização das cidades, são comuns em regiões em que o núcleo econômico tem como seu centro a atividade portuária, principalmente durante as décadas de 1970 e 1980. A cidade-porto acaba por ter que suportar a carga de refletir as atividades que são realizadas por meio das demandas que os portos recebem e das respectivas redes aos quais estão interligados. (ABRAHÃO, 2011).

Morgenstern (2006) aponta que o Paraná melhorou e ampliou sua rede rodoviária, enquanto o Porto expandia sua área de influência, chegando em 1985 a 500 mil km², abrangendo, além do território paranaense, partes dos Estados de Santa Catarina, São Paulo e Mato Grosso do Sul, além do Paraguai e do norte da Argentina.

A Figura 8 abaixo mostra o alcance do porto, que para além dos estados próximos como Rio Grande do Sul e Santa Catarina, chegam as regiões sudeste e centro-oeste do país, bem como países vizinhos que já eram parceiros históricos do porto.

Figura 8: Alcance do Porto de Paranaguá em 1985.



Fonte: Morgenstern, 2006.

Essa nova dinâmica exportadora, para além do setor agroindustrial abrangendo também a indústria automobilística e alimentícia, impõe para a cidade de Paranaguá um benefício e ao mesmo tempo um fardo. A crescente demanda aumenta o fluxo de modais de transporte que transitam pela cidade, causando problemas ambientais e estruturais, ao passo que traz para a região novas empresas que se instalam no entorno portuário e geram empregos.

Para Abrahão (2011) pode-se dizer que, contemporaneamente, em Paranaguá, de um lado está a área portuária, que apresenta uma faceta moderna e articulada aos grandes fluxos globais, através das atividades econômicas típicas dos portos. De outro lado, o núcleo histórico da cidade e sua interface com as ilhas que compõem a baía de Paranaguá expressam seus arcaísmos, sua tradição pré-moderna. Formalmente compõem o mesmo núcleo urbano (cidade histórica e porto), mas efetivamente explicitam temporalidades distintas, através da própria configuração espacial.

3.2.3. Globalização e Abertura Comercial

A década de 1990 representou uma mudança nas relações econômicas internacionais. O fenômeno da globalização passou a ditar um novo modelo de fazer negócio entre as nações, por meio de inter-relações entre diversos atores do comércio mundial, desde a área financeira até a logística, reforçando o conceito das cadeias globais de valor e impondo a necessidade de mudanças estruturais para os modais de transporte – como navios maiores e mais ferrovias – de modo a atender às novas demandas do mercado.

Na primeira metade dos anos de 1990 ocorreram grandes mudanças econômicas a nível nacional que refletiu na estrutura econômica do Estado. Conforme Lourenço (2005, p.02), o aprofundamento da abertura econômica, a desregulamentação dos mercados e o início do processo de privatização que ocorreu na economia brasileira no começo da década de 1990, desencadearam um clima recessivo para a economia brasileira. Como as empresas nacionais não foram providas de tempo e de condições técnicas e financeiras pelo governo brasileiro para se prepararem antes da abertura econômica, a combinação entre o clima recessivo e a abertura econômica provocou um movimento defensivo no setor privado, conhecido como reestruturação industrial. A reestruturação incorporou grandes mudanças nas técnicas de gestão e métodos de produção do setor privado, na busca de sobrevivência em uma economia aberta. (Migliorini, 2006, p. 73).

Abrahão (2011) diz que através das diretrizes do MARE (Ministério de Administração e Reforma do Estado), foram sendo moldadas as reformas brasileiras que tinham dois veios importantes: a desestatização e a criação de um marco legal capaz de possibilitar um novo papel para o setor privado. Este segundo elemento mostrou-se crucial no que se refere ao campo dos transportes e da infraestrutura.

Nesse contexto, o Governo do Paraná, segundo Lourenço (2005, p. 02/03), utilizou um conjunto de fatores formados por localização geográfica privilegiada, proximidade com o Mercosul e com os maiores centros do País (especialmente São Paulo), boa oferta de infra-estrutura e mecanismos institucionais adequados para a viabilização da expansão e implantação da indústria. Desta forma, foi delineado no Estado um ciclo de investimentos estruturantes, com destaque para o pólo automobilístico, a modernização da agroindústria, a ampliação quantitativa e qualitativa do complexo madeireiro e papeleiro, a expansão da fronteira internacional, com inclusão do Mercosul, o melhor aproveitamento das vocações do Estado e o desenvolvimento das aptidões regionais. (MIGLIORINI, 2006, p. 73-74).

A Secretaria do Estado de Transportes do Paraná, indo de acordo com as políticas de privatização do governo Fernando Henrique Cardoso, promoveu a

concessão de ferrovias, rodovias e terminais de carga do Porto de Paranaguá. Tais ações foram de acordo com diretrizes que predominaram no governo de Jaime Lerner no Estado. O projeto de Anel de Integração foi prioritário durante este período. (NETO, 2005 apud ABRAHÃO, 2011).

De acordo com o Departamento Estadual de Estradas e Rodagens do Paraná (DER/PR), o Anel de Integração possui uma malha de 2.493 km de rodovias que ligam o polígono integrado pelas cidades-pólos de Ponta Grossa, Londrina, Maringá, Cascavel e Guarapuava, que foi efetivado em 1997, formando um eixo de desenvolvimento para o Estado através da concessão de rodovias à iniciativa privada. A Figura 9 abaixo mostra como funciona a interligação do Anel.

Figura 9: Anel de Integração do Estado do Paraná



Fonte: Departamento Estadual de Estradas e Rodagens do Paraná.

A acordo com Abrahão (2011) a implementação do Anel firmou a predominância do modal rodoviário, reforçando e reequipando a estrutura viária responsável por direcionar o fluxo de pessoas e mercadorias do estado para o eixo Curitiba-Paranaguá, sob a liderança da primeira. O Anel ratifica a estrutura viária

projetada nos anos 1950, canalizando os fluxos para um centro, que é simultaneamente político e econômico.

Desta forma, evidencia-se no Estado do Paraná que a configuração contemporânea do espaço – que facilitou acessos e encurtou distâncias por meio da construção e ampliação das rodovias – teve a capacidade de dar todo o potencial necessário para transformar a estrutura industrial por meio dos investimentos realizados nos núcleos urbanos e pólos regionais. (ABRAHÃO, 2011).

O quadro do início dos anos 1990, para o setor portuário e para o porto de Paranaguá, mais especificamente, impôs novos vetores de mudanças, que se desdobraram ao longo da década. Também é possível identificar tendências que foram sendo desenhadas ao longo dos anos 1980, em função do crescimento e diversificação dos fluxos de mercadorias, bem como das necessidades corporativas relativas ao espaço portuário. (ABRAHÃO, 2011, p. 139).

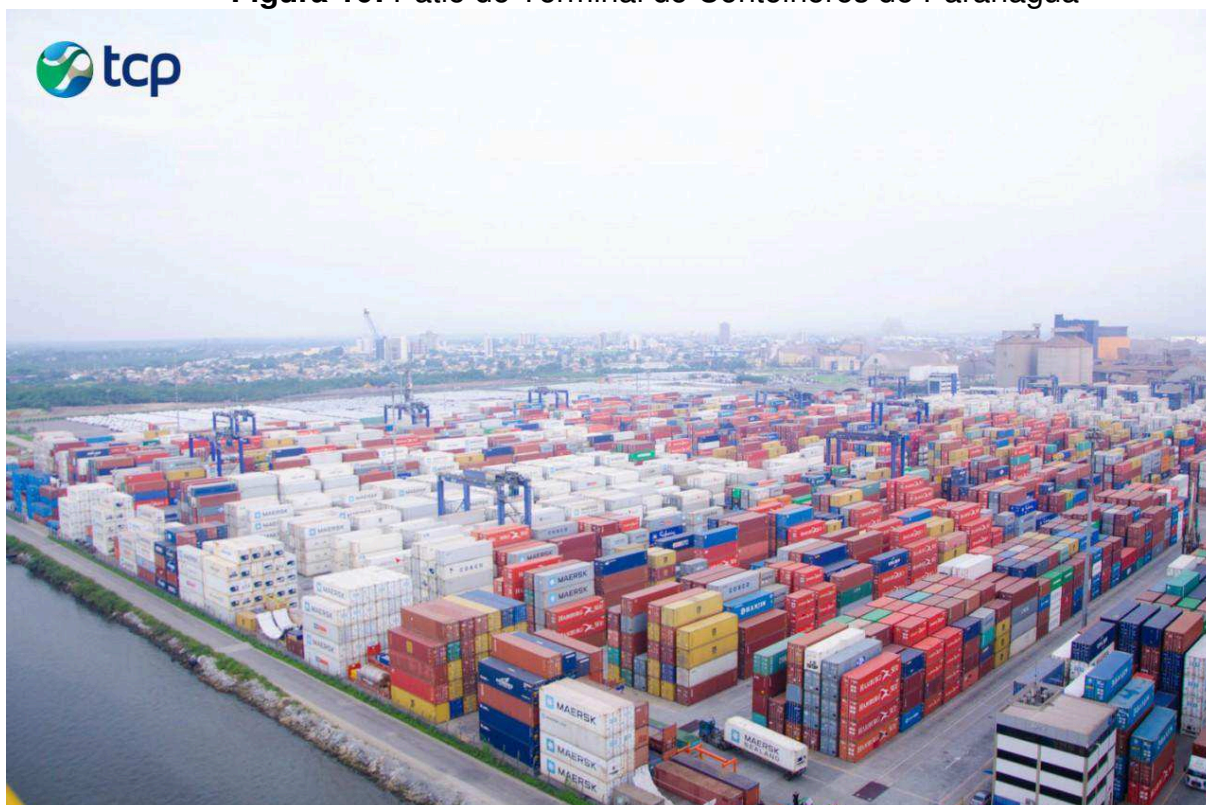
Tais mudanças dizem respeito às capacidades de recebimento das demandas, seja dos caminhões que chegavam ao porto pelas rodovias do Estado ou pelos navios que desembarcavam de diversas partes do mundo. Era necessário o aumento do cais do porto para estar de acordo com o desenvolvimento econômico crescente, bem como estruturar berços de atracação especializados em algumas categorias de carga, como produtos congelados. (ABRAHÃO, 2011).

Foi necessário, assim como ocorre com rodovias e ferrovias, a ampliação do papel do setor privado em áreas que antes seriam destinadas apenas ao investimento público. O processo de modernização de porto e suas constantes necessidades fizeram com que o Estado aumentasse as concessões para iniciativa privada e fosse continuamente reduzindo sua participação nos investimentos. (NETO, 2005 apud ABRAHÃO, 2011).

Na década de 1990, sob os auspícios da Lei 8.630/93, foi levado a cabo um programa de arrendamento de áreas portuárias em todo o território portuário brasileiro. Nessa época, mais precisamente no final da década de 1990 e no início dos anos 2000, dois empreendimentos de grande porte foram implantados no Porto de Paranaguá: (1) o Terminal de Contêineres de Paranaguá – TCP, aliado à operação de carga e descarga de veículos, tendo sido pátio de veículos instalados na retroárea do Porto de Paranaguá; e (2) o Terminal de Fertilizantes da FOSPAR. (Plano de Emergência Individual – APPA, 2013, p. 30).

O início das operações do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), Figura 10 a seguir, ocorreu em 1998, após o arrendamento da área pela APPA. O terminal conta com um pátio de 330.000 m² (conforme figura abaixo), exclusivos para a movimentação de contêineres, além de possuir ainda um armazém coberto alfandegado de 12.000 m². (SOARES, 2009).

Figura 10: Pátio do Terminal de Contêineres de Paranaguá

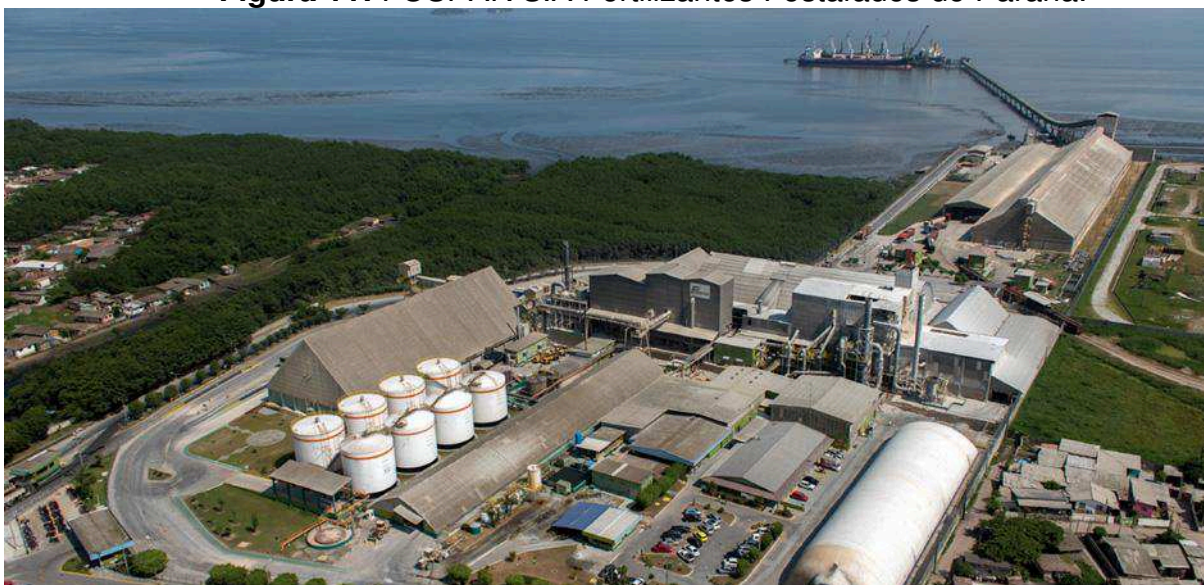


Fonte: Terminal de Contêineres de Paranaguá, 2018.

Segundo Soares (2009), a FOSPAR é um terminal privativo de uso misto, em área arrendada pela APPA, controlado pelo grupo Cargill Fertilizantes, que iniciou suas operações em 2001. O terminal é um prestador de serviços para empresas importadoras de matéria prima de fertilizantes (granéis sólidos). Dentro de sua área de 14.000 m² de retroporto, existe um armazém coberto para armazenamento de carga, com capacidade de 60.000 toneladas, conectado a dois ramais de malha ferroviária, de bitola estreita, operados pela empresa Rumo ALL.

A Figura 11 abaixo mostra a área da FOSPAR nas dependências do Porto de Paranaguá:

Figura 11: FOSPAR S.A Fertilizantes Fostafados do Paraná.



Fonte: FERTIPAR, 2018.

A década de 1990, para o setor portuário brasileiro, e especificamente para o Porto de Paranaguá, representou um afastamento do controle estatal sobre as atividades realizadas dentro do porto e uma maior conexão deste com sua hinterlândia por intermédio do aumento do setor privado e da instalação de empresas nas áreas próximas ao porto.

O porto passou, por meio de seu processo de modernização e dos investimentos que recebeu, a diversificar seu espaço produtivo. A soja e o setor agroindustrial continuaram a representar importante papel nas atividades portuárias. Entretanto, outros atores como fertilizantes e o setor automobilístico conquistaram sua parcela de participação com o processo de abertura comercial brasileiro.

3.3. Síntese Conclusiva

Com o passar dos anos, desde a colonização das terras onde se estabeleceria mais tarde o Estado do Paraná, até a efetiva povoação da Vila Nossa Senhora de Aparecida que viria a ser conhecida como Paranaguá portando um porto de mesmo nome, muitas mudanças ocorreram no âmbito econômico, cultural e social.

Na busca por riquezas e ao primeiro sinal de ouro na região, em 1648, Paranaguá começou a ser povoada ainda na condição de vilarejo. Descobriu-se na região outra fonte de riqueza natural alguns anos mais tarde quando o ouro se provou insuficiente para sustentar um ciclo econômico, a erva-mate.

A exploração da erva-mate e sua exportação para os países platinos próximos, possibilitada por problemas no Paraguai iniciou o ciclo econômico que viria a se estender por muitos anos, estabelecendo na cidade e no Estado um novo ritmo de crescimento e desenvolvimento pautado nas riquezas naturais com alto grau de conhecimento e mão de obra aplicada.

Com o passar das décadas empresas foram se instalando e conforme o crescimento ia ocorrendo, surgiu a necessidade cada vez maior de independência da região da província de São Paulo, que comandava todas as outras regiões ainda em processo de desenvolvimento. Curitiba e Paranaguá são enfim levadas a categoria de cidade, sendo a primeira coroada a capital do Estado.

Em paralelo ao ciclo da erva-mate ocorreu o ciclo da madeira, uma vez que a qualidade da madeira produzida no país era melhor que as europeias e norte-americanas, os produtores locais passaram a exaltar a qualidade de seu produto para exportação buscando diversificar a economia do Estado e provocar um maior ritmo de crescimento.

Ao Porto de Paranaguá já ocorria à necessidade de expandir sua capacidade produtiva. O local o qual estava instalado não supria às demandas de maneira que pudesse sustentar o crescimento por mais décadas à frente. Em virtude disso, um novo local foi escolhido e em 1935 foi oficialmente inaugurado com o início das obras do novo cais.

Tem início dali em diante o ciclo do café, a erva-mate apesar de ainda representar parte da exportação do Porto de Paranaguá, havia tido sucessivos decréscimos ao longo dos anos, e o porto tornou-se menos dependente da exportação de uma única matéria prima, permitindo uma diversificação produtiva de seu espaço.

O Estado do Paraná ao longo do século XX procurou investir em infraestrutura por meio de rodovias, ferrovias e maquinário para aumentar a capacidade produtiva do Porto de Paranaguá e obter impactos positivos de crescimento para a região. A cidade de Paranaguá, enquanto provedora de espaço e condições econômicas para a formação de um espaço portuário funcional, esteve oscilando com cada um dos ciclos econômicos aos quais foi exposta.

Na segunda metade do século XX com a especialização produtiva, o espaço portuário passa a depender cada vez menos de mão de obra e mais da automatização das atividades, que acabam por impactar negativamente no nível do emprego e por consequência na economia da cidade, que apesar disto, não deixa de receber novos moradores.

O Estado, na década de 1990 passa a fomentar a privatização impulsionada pelas políticas advindas da abertura comercial brasileira. O porto, ainda que controlado pelo Estado do Paraná, passa a receber maiores incentivos e investimentos da iniciativa privada para a diversificação e aumento de suas operações.

A relação cidade-porto desde o século XVII até os anos finais do século XX oscila positivamente na maioria do período, entretanto, nem a cidade e nem porto nestes anos iniciais recebia o aporte de incentivos e investimentos para o seu desenvolvimento pleno. Após a abertura do porto e durante todo o período ate a abertura comercial do país, esta relação se torna mais estreita e afastada, sendo delimitado cada vez mais o espaço de cada um, cidade e porto.

4. PORTO DE PARANAGUÁ

O presente capítulo irá abordar os aspectos estruturais e técnicos do Porto de Paranaguá, buscando dimensionar sua capacidade produtiva e alcance a nível nacional e internacional, com o intuito de apresentar sua importância para a cidade e para a região em que está instalado.

O porto possui uma infraestrutura moderna e está em constante mutação por meio de obras de expansão, investimentos em novas máquinas e equipamentos e projetos que visam incrementar e aumentar sua produtividade. Possui em seu espaço de atuação parcerias com empresas privadas e também busca capacitar a população da região visando parcerias locais cada vez maiores e expressivas no futuro.

4.1. Estrutura portuária

A Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) é uma autarquia pública criada pelo Governo do Estado do Paraná em 1947. A APPA é responsável pela administração do Porto de Paranaguá por meio do Convênio de Delegação nº 037/2001, celebrado em dezembro de 2001 entre o Estado e a União, com validade de 25 anos. O convênio irá vigorar até janeiro de 2027 com possibilidade de renovação. (PDZPO, 2012).

A APPA é formada por uma superintendência, quatro diretorias e uma procuradoria jurídica. Conta com 76 funcionários comissionados e 632 permanentes, empregando cerca de 708 pessoas, além de outros 4.000 Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs) que estão ligados a sete sindicatos de classe que trabalham nos portos do Paraná. (PDZPO, 2012).

Localizado na Baía de Paranaguá, o Porto de Paranaguá dispõe de um cais público acostável, contínuo e com 3.123m de extensão, distribuídos em 14 berços de atracação e 2 píeres, conforme Figura 12 abaixo. (LABTRANS, 2016).

Figura 12: Berços e píeres de atracação do Porto de Paranaguá.

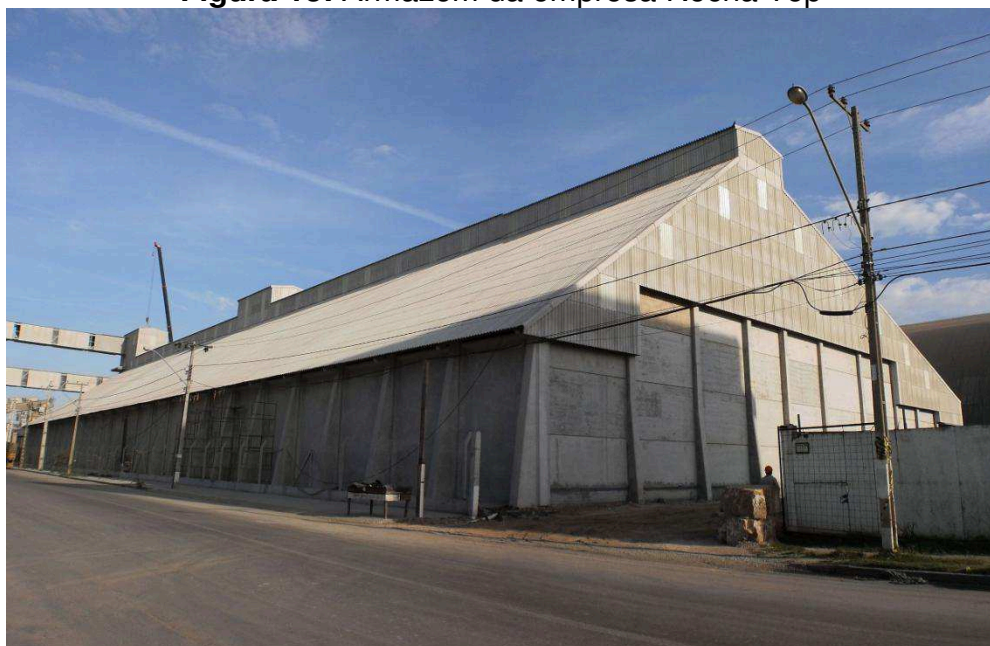


Fonte: LABTRANS, 2016.

Dispõe, também, de um ponto de atracação para operações Roll-on/Roll-off (navios que carregam veículos) com 220 metros de extensão, sendo este composto por três dolphins (coluna de concreto fincada no fundo do mar) de atracação e um de amarração. Ao todo são 3.343m acostáveis no cais público do Porto de Paranaguá. (LABTRANS, 2016).

O Porto possui aproximadamente 25 armazéns, sendo 11 de uso público da APPA e outros 14 arrendados para empresas. Os de maior capacidade estão com a Brasil Foods para armazenagem de 63.360m³ de carga geral, e com a empresa Rocha Top, com capacidade de armazenagem de 82.000 toneladas, atualmente usado para armazenar fertilizantes. (LABTRANS, 2016). A Figura 13 abaixo ilustra um dos armazéns da empresa Rocha Top:

Figura 13: Armazém da empresa Rocha Top



Fonte: Rocha Terminais Portuários e Logística, 2018.

Conta também com 10 pátios, que são destinados para carga geral e veículos. Nove são de uso público e o único de uso privado está arrendado para o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), sendo este último também o de maior capacidade, com 308.800m². Dos 49 silos presentes no Porto, entre verticais, verticais de concreto e horizontais, apenas 5 são de uso público. Todos operam com soja, milho, farelo, açúcar, óleo de soja e cereais. O de maior capacidade é o da empresa PASA, com 120.000 toneladas, e que opera com açúcar. (LABTRANS, 2016). A Figura 14 abaixo ilustra os silos do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá:

Figura 14: Silos do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá.



Fonte: APPA, 2018.

O porto dispõem ainda de 195 tanques para armazenagem de óleo de soja, soda cáustica, ácidos, metanol, derivados do petróleo, diesel, glicerina, metionina e etanol. Apenas 7 são de uso público, e 116 destes são privativos pertencentes à empresa Catallini, com capacidade somada de 516.000m³. (LABTRANS, 2016).

A estrutura do Cais do Porto de Paranaguá é formada por 10 carregadores de granel, 7 guindastes sobre pneus, 1 guindaste sobre pórtico, 9 portêiners, 1 shiploader para carga geral e 2 sugadores e dutos. E a estrutura da retroárea do porto conta com balanças de fluxo, ferroviárias e rodoviárias, empilhadeiras, esteiras transportadoras, moegas, sugadores, scanner, tombador de caminhões e tratores. Os equipamentos da retroárea são todos de uso privado. (LABTRANS, 2016).

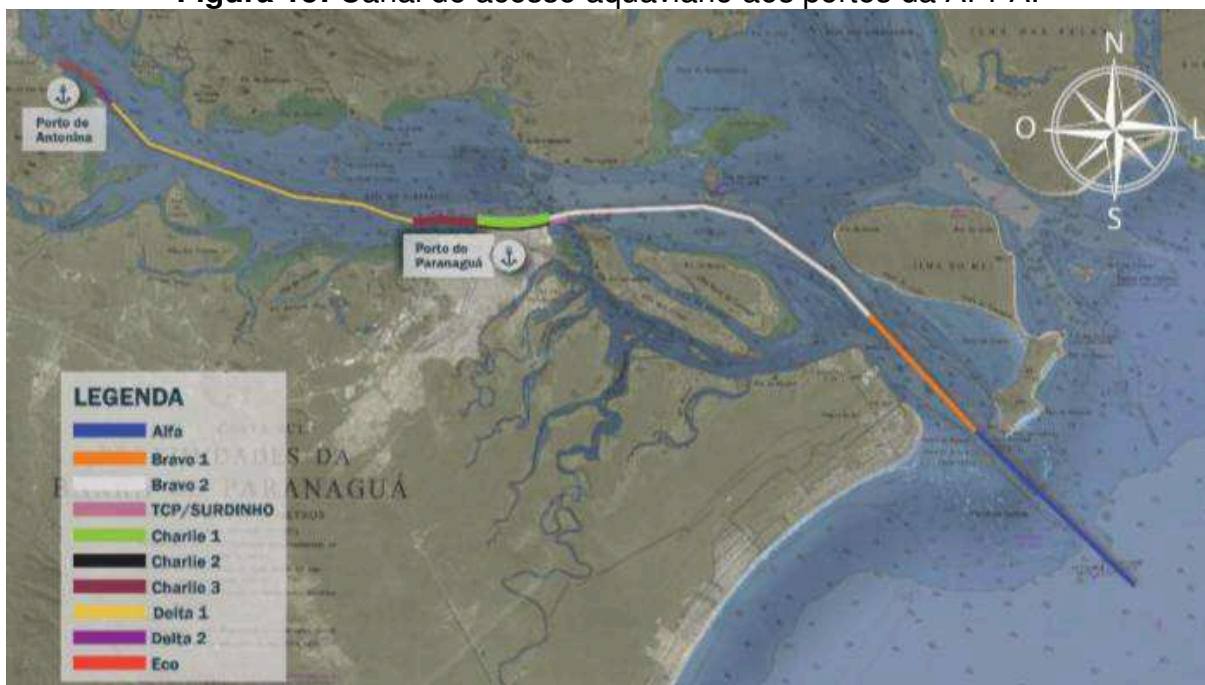
4.2. Canais de acesso ao Porto de Paranaguá

Abaixo serão apresentados os canais de acesso ao Porto de Paranaguá, que estão divididos em: aquaviário, rodoviário e ferroviário.

4.2.1. Aquaviário

O Canal da Galheta, situado ao sul da Ilha do Mel, tem sido o principal acesso ao porto e aos terminais da Baía de Paranaguá, desde a década de 1970. Tem aproximadamente 29 km de extensão, apresentando atualmente largura entre 150 e 200 metros e calado máximo permitido de 12,5 metros, sendo a profundidade de 12 a 15 metros. O Canal da Galheta subdivide-se em três setores: canal de acesso externo ALFA, canal de acesso interno BRAVO 1 e canal de acesso interno BRAVO 2. (PDZPO, 2012). A Figura 15 abaixo indica os canais de acesso aos Portos de Paranaguá e Antonina:

Figura 15: Canal de acesso aquaviário aos portos da APPA.



Fonte: LABTRANS, 2016.

O canal Alfa, na figura acima representado pela cor azul escuro possui 8.365 metros de extensão e 200 metros de largura. Seguido pelo canal Bravo 1, representado pela cor laranja que possui 6.075 metros de extensão e 150 metros de largura que se liga ao maior dos três canais, o Bravo 2, representado pela cor branca, que possui 14.470 metros de extensão e 150 metros de largura. A profundidade dos canais é de 15, 13.5 e 13 metros de profundidade, respectivamente. (LABTRANS, 2016).

4.2.2. Rodoviário

O Porto de Paranaguá conta com a BR-277 como principal acesso rodoviário. Essa rodovia conecta o litoral paranaense com o planalto em São José dos Pinhais e, através do Anel de Contorno Leste de Curitiba, com as principais rodovias em que são realizados transportes desde o porto e para este, destacando-se, conforme a Figura 16 abaixo: BR-116 (ligação com o estado de São Paulo, ao Norte, e Santa Catarina, ao Sul); BR-376 (ligação com o litoral de Santa Catarina, ao Sul, e com Ponta Grossa e Mato Grosso do Sul, ao Norte); e BR-277 (ligação com Cascavel e o Paraguai a Oeste). (PDZPO, 2012).

Figura 16: Canais de acesso rodoviário aos portos da APPA.



Fonte: LABTRANS, 2016.

A BR-277 é administrada pela iniciativa privada no trecho entre Curitiba e Paranaguá, pela empresa ECOVIA. Tanto a BR-277 quanto as outras vias que dão acesso ao porto, são duplicadas. É recorrente a formação de filas, concentradas em dias úteis, que se intensificam nos períodos de safra. (PDZPO, 2012).

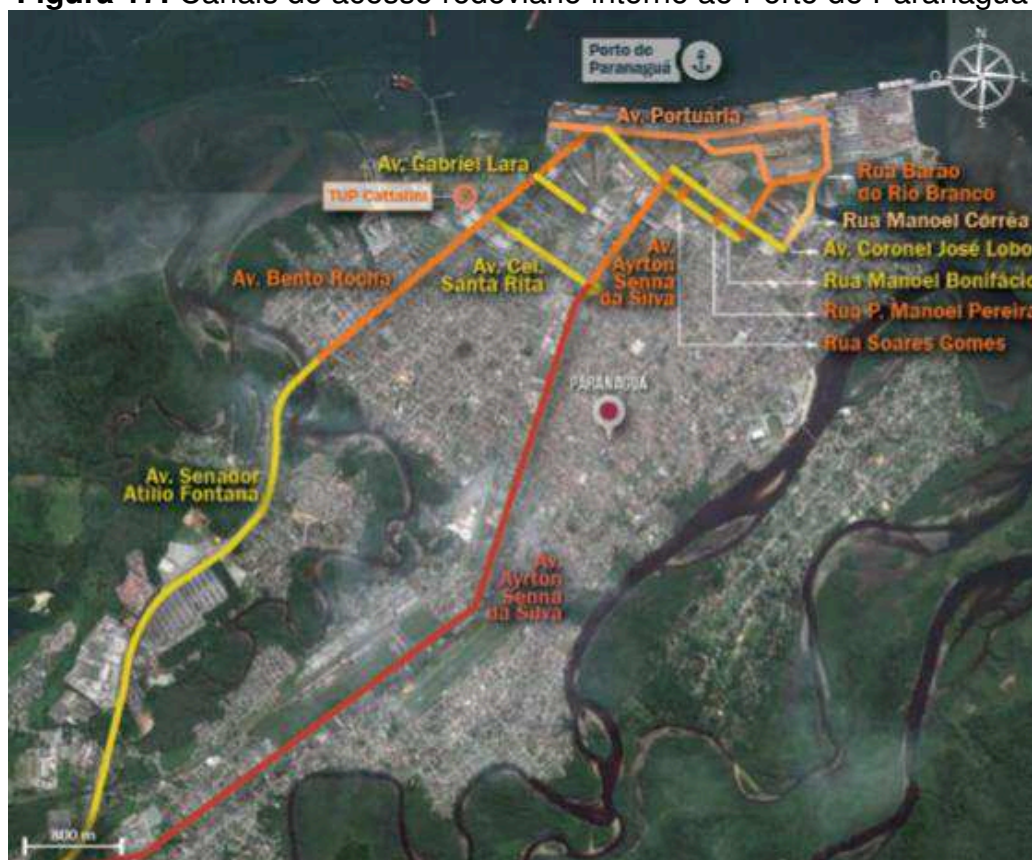
Entre novembro e fevereiro é quando ocorre a maior movimentação, com picos nos fins de semana, principalmente no verão e em feriados prolongados. Nesses períodos tendem a ocorrer as horas com o pior nível de serviço. Entretanto,

o tráfego de caminhões é reduzido aos finais de semana, diminuindo os conflitos com o tráfego de automóveis, embora estes existam, especialmente entre fevereiro e setembro, quando é maior o transporte para o porto (soja, milho, farelo, açúcar). (PDZPO, 2012).

De modo geral, os pontos mais críticos em termos de acessos terrestres são os que se situam em áreas mais urbanizadas, característica prevalecente nas vias mais próximas às instalações portuárias. Para minimizar os impactos gerados ao tráfego da cidade, em 2012, a APPA e o Departamento Municipal de Trânsito (DEMUTRAN) estabeleceram rotas obrigatórias, porém não exclusivas, para os veículos de carga com destino aos terminais portuários do Porto de Paranaguá. (LABTRANS, 2016).

As vias urbanas de acesso direto ao porto são, conforme Figura 17 abaixo: a Avenida Bento Rocha, Avenida Ayrton Senna da Silva I, Avenida Ayrton Senna da Silva II e Av. Manoel Ribas.

Figura 17: Canais de acesso rodoviário interno ao Porto de Paranaguá



Fonte: LABTRANS, 2016.

O PDZPO (2012) estima que o fluxo de caminhões no porto é, em média, de 70.000 por mês. Os caminhões que frequentam o porto são de diversos tipos, conforme os produtos transportados: caçambas basculantes, carroceria truck, carretas, bitrens, treminhões, cegonheiras e carretas plataforma para contêiner. A capacidade desses veículos varia de 5 toneladas a 50 toneladas e sua idade média é de 10 anos.

4.2.3. Ferroviário

A malha ferroviária do complexo portuário de Paranaguá é concessionada à empresa Rumo ALL. Os terminais ferroviários D. Pedro II e Km 5, localizados na linha Paranaguá – Uvaranas, atendem ao Porto de Paranaguá e ao TUP Cattalini Terminais Marítimos S.A. A Malha Sul, onde o complexo portuário está inserido, é denominada ALLMS e possui 7.224 km de ferrovias, distribuídas em 46 linhas. (LABTRANS, 2016). A Figura 18 a seguir ilustra a distribuição da linha ferroviária que dá acesso ao Porto de Paranaguá:

Figura 18: Acesso ferroviário do Porto de Paranaguá.



Fonte: LABTRANS, 2016.

No ano de 2015, foram movimentados nos Portos de Paranaguá e Antonina, por meio do modal ferroviário, 8,8 milhões de toneladas, sendo 90% no sentido exportação e 10% no sentido de importação. A participação do transporte ferroviário vem caindo nos últimos anos; em 2015 foi verificada uma redução de 27%, se comparado ao ano de 2010, quando a movimentação chegou a 12,2 milhões de toneladas. (LABTRANS, 2016).

A Rumo ALL, concessionária dos acessos ferroviários ao Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, informou que pretende investir cerca de R\$ 1,9 bilhão nas ferrovias do estado do Paraná até 2020. Os trechos que deverão receber

investimentos serão os 650 km de Londrina e Maringá até Paranaguá. O valor será aplicado em melhorias na via permanente, compra de locomotivas e vagões. Pretende-se com o investimento aumentar em 60% o volume transportado no Paraná. (LABTRANS, 2016).

Há ainda a previsão de investimento de 15 milhões de reais para a reorganização dos ramais que dão acesso aos terminais do Porto de Paranaguá. Um deles é o ramal de acesso aos Silos Públicos, sem operação ferroviária desde 2010. A expectativa é que o Porto de Paranaguá aumente a capacidade de recebimentos de produtos, através da ferrovia, em 400 mil toneladas por mês. (LABTRANS, 2016).

4.3. Movimentação e alcance

De acordo com a APPA (2018), com praticamente todas as obras e programas entregues, o Porto de Paranaguá atingiu um novo patamar de movimentação. Em 2017, pela primeira vez em toda a sua história, o porto ultrapassou a marca das 50 milhões de toneladas movimentadas. O crescimento é representativo: veio acompanhado de uma alta na exportação dos grãos, um dos motores econômicos do Brasil e do estado do Paraná, e do aumento na movimentação de cargas gerais de maior valor agregado.

Este crescimento é resultado do aumento das exportações brasileiras aliado às melhorias feitas na infraestrutura terrestre do porto, com mais armazéns, novos equipamentos, correias transportadoras com maior capacidade, maior integração entre os modais rodoviários e ferroviários, sem filas de caminhões, aliado a uma evolução na estrutura marítima, representada pelas campanhas de dragagem. (APPA, 2018).

A Tabela 2 abaixo ilustra a evolução das movimentações de carga no Porto de Paranaguá no período de 2001 a 2017. O crescimento mais expressivo é visto na movimentação de carga geral, que apresentou no período um crescimento de 150% quando comparado o primeiro e o último ano. Os graneis líquidos também alcançaram a casa dos 3 dígitos de crescimento, chegando em 2017 com um volume 131% maior do que o movimentado em 2001.

O crescimento total das cargas do Porto de Paranaguá no período ficou na casa dos 82%, quase que dobrando o seu volume nesses 17 anos. É possível ver

um decréscimo entre os anos 2004/2005, 2008/2009 e 2014/2015, que podem ser explicados tanto por questões sazonais de produtividade e/ou por crises financeiras como a de 2008 dos Estados Unidos, assim como a crise político-econômica brasileira, que se agravou nos últimos anos.

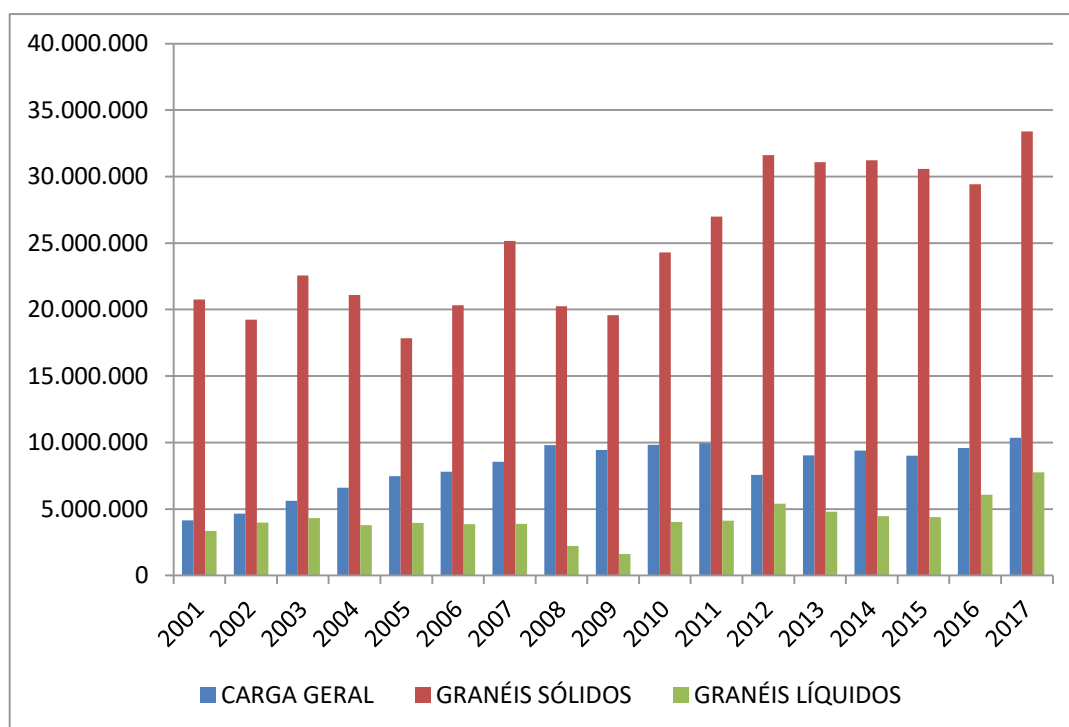
Tabela 2: Movimentação do Porto de Paranaguá, 2001-2017 (em toneladas).

ANO	CARGA GERAL	GRANÉIS SÓLIDOS	GRANÉIS LÍQUIDOS	TOTAL
2001	4.142.893	20.767.383	3.351.943	28.262.219
2002	4.650.883	19.233.400	3.975.596	27.859.879
2003	5.609.989	22.563.975	4.325.989	32.499.953
2004	6.612.633	21.085.082	3.783.474	31.481.189
2005	7.476.998	17.842.274	3.954.547	29.273.819
2006	7.808.084	20.316.486	3.861.061	31.985.631
2007	8.549.644	25.154.430	3.895.090	37.599.164
2008	9.799.513	20.242.890	2.232.065	32.274.468
2009	9.452.718	19.566.708	1.610.723	30.630.149
2010	9.833.737	24.295.751	4.031.502	38.160.990
2011	9.954.765	26.988.206	4.118.368	41.061.339
2012	7.558.320	31.612.558	5.403.506	44.574.384
2013	9.043.226	31.090.073	4.803.071	46.168.102
2014	9.396.594	31.230.090	4.471.953	45.458.423
2015	8.998.390	30.574.969	4.389.019	43.962.378
2016	9.579.359	29.415.331	6.065.826	45.060.516
2017	10.363.713	33.396.050	7.750.937	51.510.701
Evolução 2001-2017	150%	60,8%	131%	82,2%

Fonte: Elaboração própria com base em PDZPO (2012), LABTRANS (2016), APPA (2018).

No Gráfico 2 abaixo é possível notar o perfil da evolução das cargas transportadas pelo porto por entre cada categoria: carga geral, granéis sólidos e granéis líquidos.

Gráfico 2: Movimentação de cargas por categoria, 2001-2017 (em toneladas).

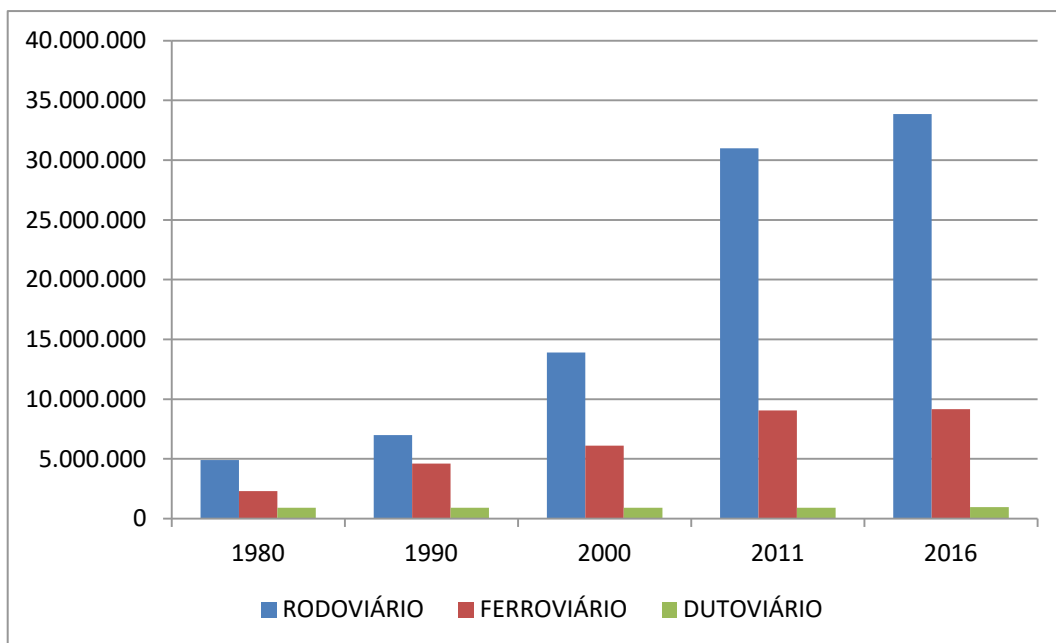


Fonte: Elaboração própria com base em PDZPO (2012), LABTRANS (2016), APPA (2018).

As cargas movimentadas no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina chegam ou saem das instalações portuárias por meio dos modais rodoviário, ferroviário e dutoviário. Dessa forma, a demanda pelos acessos é diretamente influenciada pela divisão das cargas entre os modais utilizados. (LABTRANS, 2018).

A movimentação no porto de Paranaguá por modal de transporte, de acordo com o Gráfico 3 abaixo, mostra que o meio rodoviário é o que se mantém predominante. No ano de 2016, o modal rodoviário foi responsável por 77% da movimentação das cargas realizadas dentro do Complexo Portuário de Paranaguá, enquanto que 20,8% das cargas foram transportadas por ferrovias e 2,2% por meio de dutos ligados a Petrobrás.

Gráfico 3: Movimentação das cargas por modal de transporte (em toneladas).

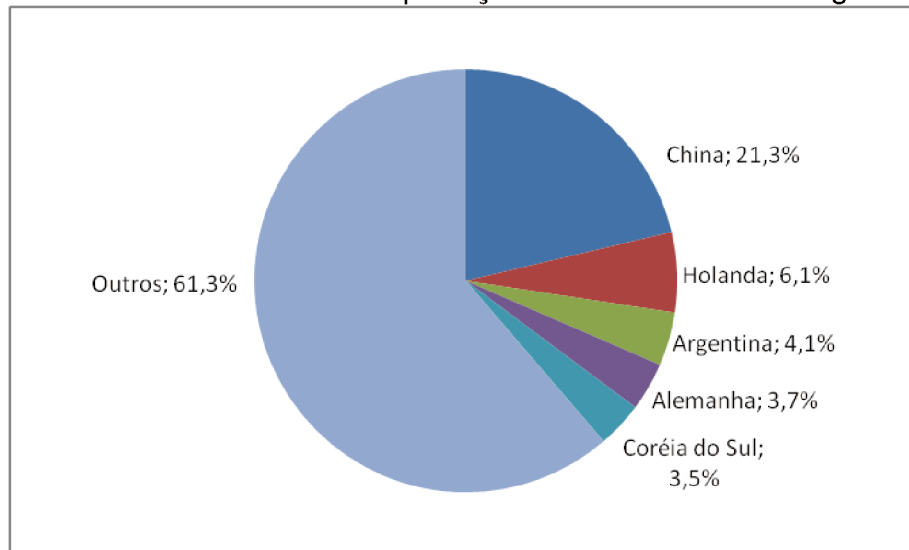


Fonte: Elaboração própria com base em PDZPO (2012), LABTRANS (2018).

Maringá, Londrina, Ourinhos e Cascavel representaram o maior fluxo de cargas ligadas ao Porto de Paranaguá, tanto em origem, quanto em destino. A maior parte desta movimentação ocorreu por meio do modal ferroviário. No ano de 2015, Maringá exportou via Porto de Paranaguá mais de 2 milhões de toneladas e importou pouco menos de 300 mil toneladas. (APPA, 2018).

No período entre 2013 e 2017, as atividades de exportações pelo o Porto de Paranaguá atingiram mais de 206 países. Destes, 46 países representam 90% de todo o volume de exportação, a saber, U\$\$ 15,2 bilhões de dólares. Foram mais de U\$\$ 17 bilhões de dólares em média nos últimos 5 anos. Entre os principais países receptores das mercadorias exportadas pelo Brasil através do Porto de Paranaguá estão, conforme o Gráfico 4 a seguir: China, Holanda, Argentina, Alemanha e Coréia do Sul. Estes 5 países representaram quase 40% do volume exportado em 2017. (APPA, 2018).

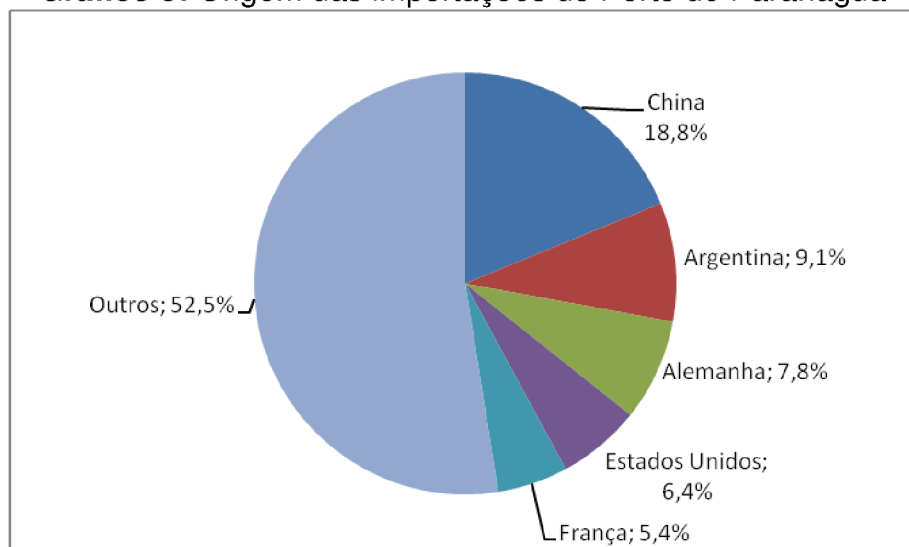
Gráfico 4: Destino das exportações do Porto de Paranaguá.



Fonte: Elaboração própria com base em APPA (2018).

No mesmo período, entre 2013 e 2017 o Porto de Paranaguá representou entrada no Brasil para mercadorias importadas de mais de 158 países. Destes, 28 países representam 90% de todo o volume de exportação, equivalentes a U\$\$ 12,7 bilhões de dólares. Foram mais de U\$\$ 14 bilhões de dólares em média nos últimos 5 anos. Entre os principais países emissores das mercadorias importadas pelo Brasil via Porto de Paranaguá estão, conforme Gráfico 5 abaixo: China, Argentina, Alemanha, Estados Unidos e França. Estes 5 países representam quase 50% do volume importado em 2017. (APPA, 2018).

Gráfico 5: Origem das importações do Porto de Paranaguá



Fonte: Elaboração própria com base em APPA (2018).

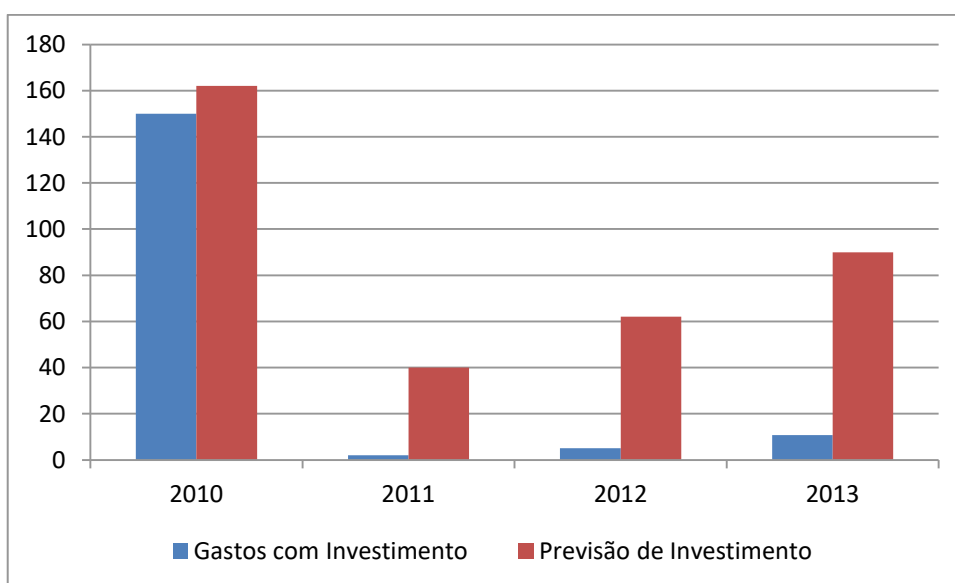
No ano de 2014, cinco países representaram 53% dos navios de diferentes nacionalidades que atracaram no Porto de Paranaguá. Singapura foi origem de 160 navios, 6% do total; Malta de 175 navios, 7% do total; Hong Kong de 234 navios, 9% do total; Libéria, de 379 navios, 15% do total, e Panamá, de 404 navios, 16% do total. (APPA, 2015).

4.4. Investimentos

No ano de 2010, 93,1% da previsão de investimentos da APPA foram efetivamente realizados. O ano de 2011 foi marcado pelo processo de reestruturação contábil do porto, que alterou a secretaria estadual à qual era vinculada a sua administração. Houve um novo planejamento dos projetos, o que acabou se refletindo em um nível menor de investimentos naquele ano. (LABTRANS, 2018).

O Gráfico 6 abaixo informa sobre os investimentos previstos e sobre o que foi de fato realizado entre os anos de 2010 e 2013 pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. O ano de 2011 representou gastos de apenas 5% do que era previsto no plano de investimentos original, e os anos seguintes representaram 8% e 12% respectivamente. (LABTRANS, 2018).

Gráfico 6: Gastos e previsão de investimentos da APPA (em milhões).



Fonte: LABTRANS, 2018.

Dados de Labtrans (2018) mostram que novos projetos começaram a ser executados em 2012, e com mais intensidade em 2013, conforme indicado pelo montante de investimentos. Entre os principais projetos de investimento, realizados com recursos próprios da APPA, finalizados entre 2011 e 2014, podem ser citados:

- Dragagem de manutenção de pontos do canal de acesso, com custo total de R\$ 37,9 milhões.
- Projeto para a construção do novo pátio de veículos (PEV) com 60 mil m², e orçamento de R\$ 15 milhões.
- Programa de Modernização e Manutenção da Infraestrutura Terrestre, com investimentos de R\$ 15 milhões na modernização e manutenção do Corredor de Exportação.
- Projeto executivo do Píer “T” para quatro novos berços no COREX, com investimento para contratação do projeto de R\$ 4,7 milhões.
- Revitalização do prédio administrativo e da guarita de controle do Porto de Antonina, com investimentos de R\$ 614 mil.

Entre os principais projetos de investimento em andamento entre 2011 e 2016, Labtrans (2018) cita:

- Dragagem de Aprofundamento do Porto de Paranaguá.
- Projetos executivos com montante total de R\$ 28 milhões. Destaca-se: projeto de iluminação e rede de dutos, prevenção de incêndio de todo o Complexo Portuário, pavimentação de todas as áreas do porto, além de edificações diversas.
- Instalação de quatro novos carregadores de navios (shiploaders). O valor contratado foi de R\$ 59,5 milhões.
- Obras das novas portarias de acesso ao cais, com aquisição de novas balanças. O investimento tem valor de 9,8 milhões.
- Programa de Manutenção da Infraestrutura Marítima, com destaque para obras de dragagem de regularização, com valor contratado de R\$ 114,3 milhões.
- Projeto ISPS CODE, com a recuperação e ampliação do sistema de segurança, no valor de R\$ 31,1 milhões.

Entre 2011 e 2017 foram realizados R\$ 657 milhões de reais em investimentos no Porto de Paranaguá. Entre as principais obras, segundo o Quadro 2 a seguir, estão:

Quadro 2: Principais obras realizadas pela APPA entre 2011 e 2017.

OBRA	INVESTIMENTO
Novo prédio administrativo e novas entradas para trabalhadores portuários	R\$ 4,2 milhões
Novas portarias e balanças	R\$ 5,3 milhões
Troca das defensas do cais	R\$ 9,1 milhões
Novos acessos e guaritas do pátio de triagem	R\$ 10,5 milhões
Novo layout operacional do cais	R\$ 16,5 milhões
Centro de proteção ambiental das baías de Paranaguá e Antonina	R\$ 19,5 milhões
Novos tombadores e nova moega	R\$ 22,2 milhões
Troca dos shiploaders	R\$ 59,4 milhões
Berço exclusivo para veículos, máquinas e equipamentos	R\$ 60 milhões
Reforma do cais de atracação	R\$ 89 milhões
Dragagem de manutenção do canal de acesso	R\$ 156 milhões
TOTAL	R\$ 451,7 milhões

Fonte: APPA (2018).

A previsão de investimentos, para o período de 2016 a 2019, a serem realizados pela APPA, tanto em melhorias no espaço portuário, quanto em seu entorno, está orçada em aproximadamente R\$ 261 milhões de reais. Todos os investimentos estão sendo realizados com recurso próprio da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, sendo a maior parte deste montante, de R\$ 183 milhões, destinada a modernizar os berços de atracação, com previsão de término para 2019. (LABTRANS, 2018).

5. CIDADE E PORTO

O impacto gerado pelo porto dentro do Estado do Paraná é forte. Ao menos U\$\$ 31 bilhões de dólares, de acordo com o Caderno de Resultados do Porto de Paranaguá, passam pelos terminais do Porto de Paranaguá todos os anos, seja para importar ou exportar. Este valor equivale a pouco menos de um terço de todo o Produto Interno Bruto (PIB) do Paraná em 2017, que atingiu U\$\$ 127 bilhões de dólares, considerando o dólar a R\$ 3,27. O porto é o principal meio de entrada dos produtos que fomentam a economia do Estado e é a principal conexão para escoar a imensa produção agrícola que levou o Paraná a ter um dos maiores PIB's do país. (APPA, 2018).

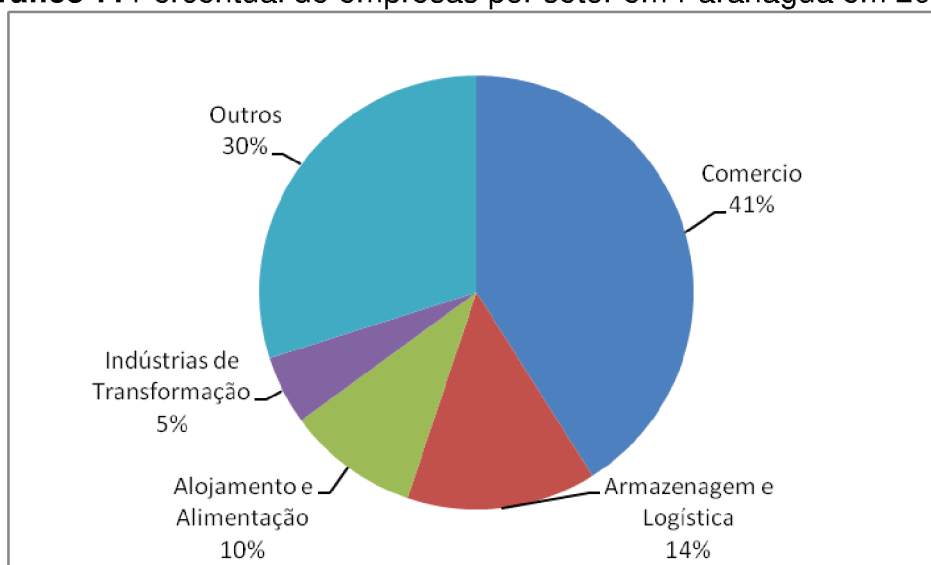
Segundo a Agência de Notícias do Paraná (2015), a atividade portuária tem papel fundamental na economia do estado, com mais de 20 mil trabalhadores envolvidos diretamente nesse setor e diversas empresas arrendatárias atuantes nas áreas do Complexo Portuário. Ainda está prevista a alteração desse cenário devido à instalação do TUP Pontal do Paraná, em Pontal do Paraná. (LABTRANS, 2018, p. 224).

A cidade de Paranaguá possui aproximadamente 152 mil habitantes, segundo estimativa de 2018 do IBGE. É a 10^o cidade do Estado do Paraná em população e a 9^o maior economia, com um PIB anual aproximado de R\$ 7 bilhões, sendo o segundo maior PIB per capita do Paraná, R\$ 46.970 reais em 2015. É uma cidade litorânea que tem sua economia baseada majoritariamente nos setores ligados ao porto, como logística e transportes, e também comércio e serviço público. (APPA, 2018).

A cidade de Paranaguá contava, no ano de 2013, com 4977 empresas que injetaram aproximadamente R\$ 1,6 bilhão de reais em salários na economia da cidade. Deste montante, 703 empresas, que responderam por aproximadamente R\$ 403 milhões de reais em salários, correspondem ao setor de armazenagem e logística. As empresas ligadas ao setor portuário representam 14,1% do total de empresas instaladas em Paranaguá, enquanto que o salário pago por elas equivale a 25% da massa salarial gerada. (APPA, 2016).

O Gráfico 7 a seguir indica o percentual de empresas por setor na cidade:

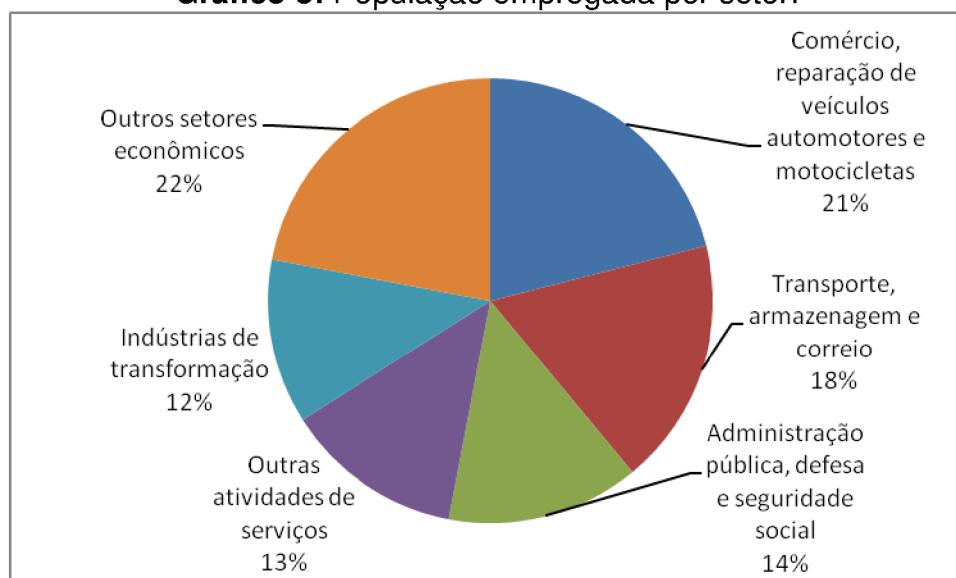
Gráfico 7: Percentual de empresas por setor em Paranaguá em 2013.



Fonte: Elaboração própria com base em APPA (2016).

Dados do site Cidades IBGE de 2016 apontam que a cidade possui aproximadamente 40 mil pessoas empregadas. O setor portuário corresponde por 18% dos empregos nos setores de transporte, armazenagem e correio, com 7 mil trabalhadores. O Gráfico 8 abaixo distribui percentualmente a força de trabalho da cidade de Paranaguá por ramo empregatício. (APPA, 2018).

Gráfico 8: População empregada por setor.



Fonte: Elaboração própria com base em (APPA, 2018).

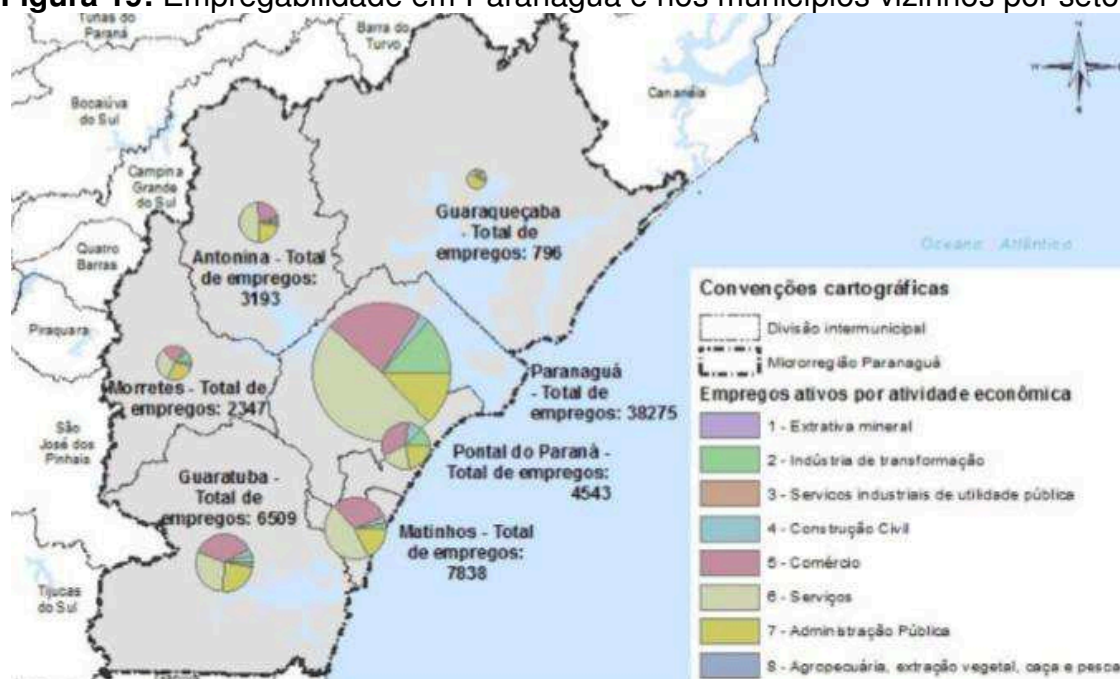
Refletindo a importância do Porto de Paranaguá para o escoamento da carga brasileira, há na cidade um grande número de caminhões que circulam pelas vias urbanas todos os dias. Isso impulsiona a formação e permanência de um mercado de serviços atrativo para a estrutura econômica da cidade de Paranaguá e outras cidades próximas.

Nas proximidades do porto há oficinas mecânicas, borracharias e comércios complementares aos serviços de transporte, armazenagem e correio, que se localizam ao longo da malha viária, desde o entorno do porto, passando pelas vias que dão acesso a ele e chegando também aos municípios vizinhos.

Tal formação de comércio deixa implícito que o alcance das atividades portuárias na empregabilidade da população não está restrita apenas aos serviços que são diretamente ligados a uma ou outra atividade portuária específica. As necessidades do setor portuário promovem oportunidades de crescimento e diversificação de atividades comerciais que busquem atender às demandas diariamente originadas da movimentação de cargas.

A Figura 19 abaixo compara a população empregada em Paranaguá com as populações empregadas nos municípios vizinhos no ano de 2014.

Figura 19: Empregabilidade em Paranaguá e nos municípios vizinhos por setor.



Fonte: LABTRANS, 2016.

O índice de desenvolvimento humano municipal (IDHM) apresentou aumento expressivo em Paranaguá e nos municípios da região desde o ano de 1991 até 2010 segundo o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). (ATLAS BRASIL, 2013). Paranaguá acompanhou o nível de desenvolvimento do Estado que apresentou um aumento de 43% ante 42% da cidade no período, conforme Tabela 3 abaixo:

Tabela 3: IDHM do Paraná e da microrregião de Paranaguá, entre 1991 e 2010.

Localidade	1991	2000	2010	Varição
Paraná	0,507	0,650	0,749	43%
Paranaguá	0,512	0,645	0,750	42%
Matinhos	0,522	0,365	0,743	73%
Pontal do Paraná	0,409	0,622	0,738	71%
Guaratuba	0,446	0,613	0,717	54%
Antonina	0,438	0,582	0,687	51%
Morretes	0,450	0,573	0,686	47%
Guaraqueçaba	0,326	0,430	0,587	68%

Fonte: Elaboração própria com base em ATLAS BRASIL (2013).

Apesar da cidade de Paranaguá apresentar o menor crescimento quando comparada com as outras cidades da região e com o Estado, houve expressivo aumento na área educacional no período. Em 1991 o IDHM era de 0,291 e passou, em 2010, para 0,676, um aumento de 132%. O IDHM Longevidade e IDHM renda cresceram no período de 1991 a 2010, 19% e 13% respectivamente. (ATLAS BRASIL, 2013).

A relação cidade-porto, entretanto, está muito além dos números. Como dito por Monié e Vidal (2006, p. 992), os negócios que cerceiam esta relação são de fato importantes e de extrema relevância para continuidade, permanência e saúde das atividades portuárias, porém, é preciso levar em consideração os aspectos históricos, sociais e culturais.

Tanto a cidade quanto o porto, possuem sua individualidade e seu processo de desenvolvimento, e por vezes irão ocorrer conflitos, quando os interesses de

ambos não estiverem alinhados. É preciso pensar o espaço social de inserção e como os processos de desenvolvimento pelos quais ambos os agentes passam – que geram perdas, redefinições de funções e diferenças – irão influenciar em seu entorno.

5.1. A Cidade-Porto de Paranaguá

Com o passar dos anos, a cidade de Paranaguá foi acompanhando o ritmo de desenvolvimento de seu porto. Os efeitos econômicos desta relação são sugeridos conforme os vários dados até aqui apresentados. Cidade e Porto possuem complementaridades econômicas, físicas e sociais que os tornam quase que indissociáveis no grau de crescimento e expansão em que ambos se encontram.

Ao longo dos anos todos os indicadores econômicos que corroboram a expansão das atividades municipais, comerciais e portuárias, conforme dados até aqui apresentados, serviram para registrar também o contínuo aumento da influência destes atores – cidade, porto e comércio – na apropriação, transformação e uso do espaço em que estão inseridos.

A ocupação portuária não ocorre como um fato isolado. Santos (2016) avalia que esta ocupação ocorre de modo que afeta diretamente o ambiente urbano e natural da cidade e por isto é necessário pensar estratégias para que a expansão portuária não ocorra de modo danoso, tanto para cidade, quanto para o entorno portuário.

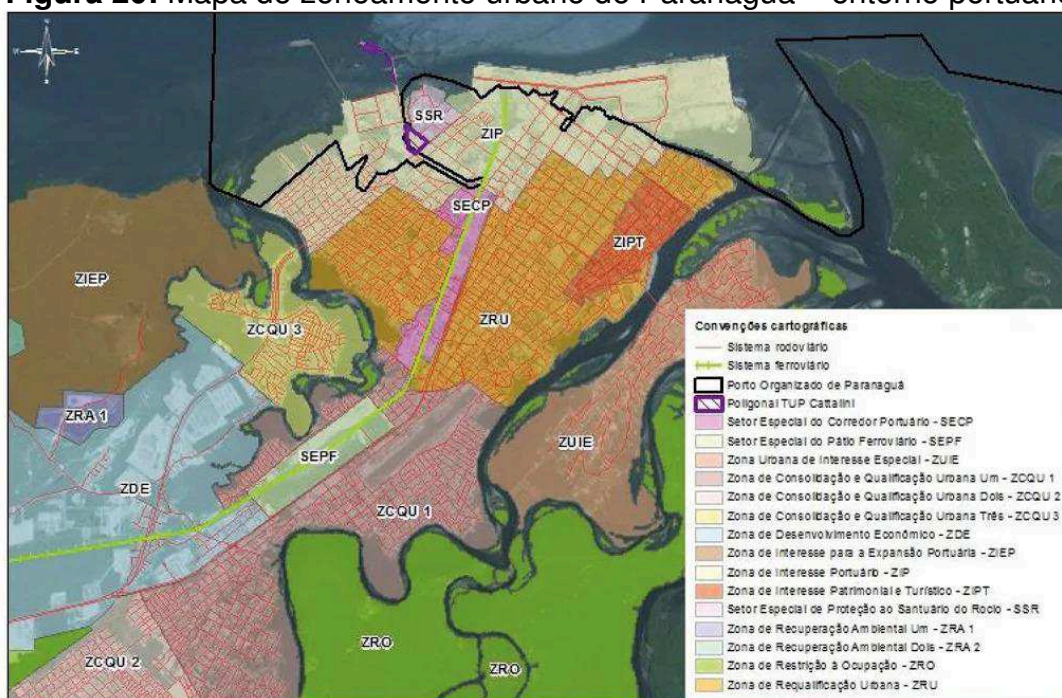
Os portos atuais estão sendo construídos em áreas que permitem uma expansão das atividades portuárias de modo que não afete o ambiente urbano e natural, permitindo ao porto e a cidade um desenvolvimento sustentável e de pleno uso de suas capacidades. (Santos, 2016).

Em Paranaguá, o porto foi construído em outro momento histórico para a realização das atividades portuárias, e atualmente, cidade e porto estão sempre em busca de alternativas viáveis para proporcionar um crescimento com os menores custos econômicos, sociais e ambientais possíveis para o espaço urbano e portuário.

O mapa de Zoneamento Urbano de Paranaguá com foco no entorno portuário, apresentado pela Figura 20 abaixo, mostra como estão alocadas as áreas

da cidade de acordo com os interesses espaciais necessários para atender às demandas tanto do porto quanto da cidade. Estes interesses incluem áreas para a expansão das atividades portuárias, para o crescimento urbanístico da cidade, bem como vias de transporte rodoviário e ferroviário.

Figura 20: Mapa de zoneamento urbano de Paranaguá – entorno portuário



Fonte: LABTRANS, 2016.

A zona urbana de Paranaguá se subdivide em várias áreas como mostrado na figura acima. Algumas destas áreas possuem maior influência sobre as atividades do porto. A Zona de Interesse Portuário (ZIP) é onde está localizado o Porto de Paranaguá, bem como a área que concentra a maior parte das atividades portuárias. Em complementaridade ao porto, está a Zona de Interesse para Expansão Portuária (ZIEP), livre de ocupação e pronta para receber expansão das atividades do porto. (APPA, 2018).

No entorno de região da Av. Ayrton Senna da Silva foi criado, em 2014, pela Lei Municipal Complementar nº 167, o Setor Especial do Corredor Portuário (SECP). Essa região, que já funcionava como apoio aos caminhoneiros e ao transporte de cargas, teve sua utilidade reforçada com a criação desse setor que permite a utilização das áreas localizadas nesse local para atividades comerciais e prestação de serviços. (APPA, 2018, p. 233).

Localizado mais distante da área do porto, está o Corredor de Comércio e Serviços (CCS). O corredor está relacionado com o sistema de logística portuária e seus acessos, além de disponibilizar de áreas para a instalação de comércio e serviços que possam dar suporte as atividades portuárias, econômicas e turísticas da cidade. (APPA, 2018).

Ainda no que tange à logística do Complexo Portuário, houve a criação da Zona de Desenvolvimento Econômico (ZDE), que possui grandes áreas, com pouca ocupação, que servem de rede viária e que estão aptas para serem ocupadas por atividades da indústria, comércio e serviços de grande porte. Foi criado também o Setor Especial do Pátio Ferroviário (SEPF), usado para manobras dos trens e para movimentação das cargas que entram e saem da área do porto. (LABTRANS, 2016).

Outra região que interage com quase todo o limite da Zona Portuária é a Zona de Requalificação Urbana (ZRU). Caracterizada pelo uso misto e pela infraestrutura consolidada, funciona como centralidade e suporte para as diferentes atividades relacionadas à dinâmica da cidade e do Porto. Entre a Zona Portuária e a Zona de Expansão Portuária está inserida a Zona de Consolidação e Qualificação Urbana III (ZCQU3), que apesar de disponibilizar espaços passíveis de ocupação, necessita de atenção e cuidados na sua utilização por possuir áreas ambientalmente fragilizadas e ocupações ilegais. (APPA, 2018, p. 233).

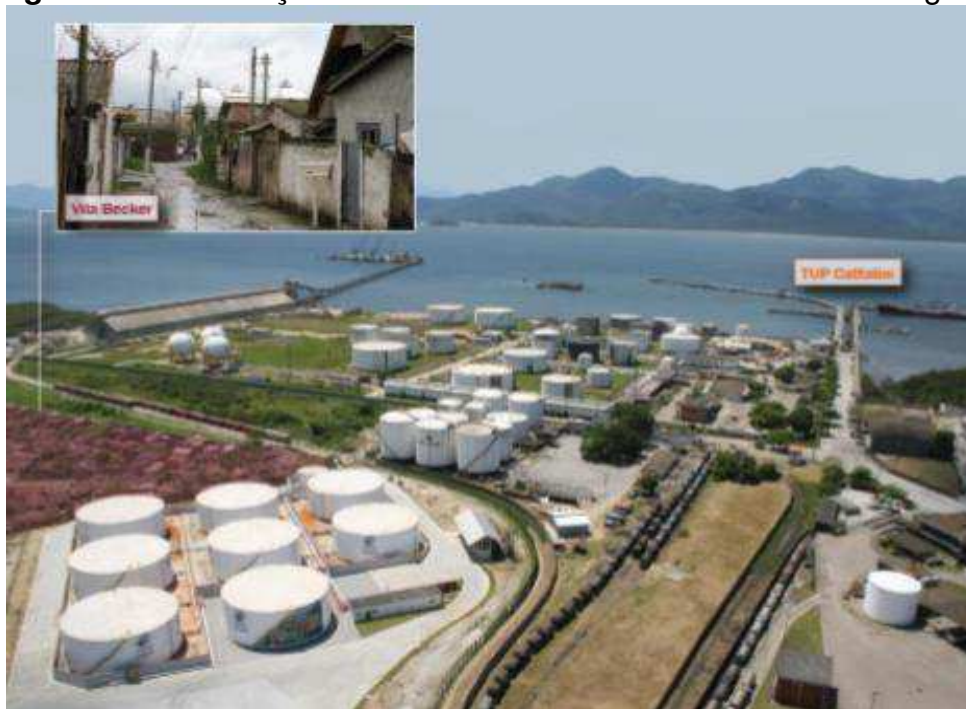
O Setor Especial de Proteção ao Santuário do Rocio (SSR) serve para a proteção e cuidado com a Igreja Nossa Senhora do Rocio e está localizado dentro da ZIP. Em conjunto com a Zona de Interesse Patrimonial e Turístico (ZIPT) a SSR serve para zelar pelo patrimônio, história, cultura e paisagem da cidade de Paranaguá e sua baía. A manutenção desta área se faz necessária para preservar a identidade da cidade, bem como para o desenvolvimento do turismo. (LABTRANS, 2016).

Entretanto, apesar da Zona de Interesse Portuário (ZIP) estar com seus limites bem demarcados no Plano Diretor Municipal (PDM), é possível notar que ocorre ainda a presença de comunidades na região. O fato de não haver uma área que seja usada como meio de transição entre a ZIP e a ZRU, facilita a ocupação irregular próximo ao porto. O problema encontrado é que este local não é apropriado para moradia em virtude da falta de infraestrutura e outros serviços que qualificam o uso dos espaços para vivência. (APPA, 2018).

A presença de residência nos locais inadequados acaba também por prejudicar o andamento e o desenvolvimento das atividades do porto, como por exemplo, projetos de expansão ou a instalação de empresas e serviços que possam vir a servir de suporte para as atividades portuárias.

Conforme a Figura 21 abaixo, a Vila Becker era um dos bairros mais próximos das atividades portuárias e, por consequência, sofria os efeitos diretos do transporte e movimentação de cargas realizadas pelos caminhões e outros equipamentos do porto.

Figura 21: Localização da Vila Becker diante do Porto de Paranaguá.



Fonte: APPA, 2018.

Segundo a APPA (2018), a Vila Becker configura caso de invasão por mais de 500 famílias de uma área inserida na poligonal do Porto que, atualmente, encontra-se cercada por empresas que movimentam cargas consideradas de alto risco.

As casas construídas ao longo do muro do Terminal Público de Álcool foram sendo demolidas e uma nova cerca de proteção delimitou uma área de 360 metros quadrados, que já estava desocupada, e garantiu um perímetro maior de segurança em relação às demais residências. A previsão da Companhia de Habitação do

Paraná (Cohapar) era de que até maio de 2010 as primeiras 60 casas tivessem sido concluídas. (APPA, 2018).

Até o ano de 2013, 101 unidades de casas residenciais já haviam sido construídas no Porto Seguro, o que representou um investimento de R\$ 7,5 milhões no município. A meta era de realocar aproximadamente 400 famílias, permitindo uma liberação total dos terrenos do bairro que fica localizado no entorno portuário, trazendo mais qualidade de vida para a população e permitindo ao porto maior oportunidade de desenvolvimento.

A Figura 22 abaixo mostra a proximidade das residências do bairro das instalações portuárias.

Figura 22: Demolição das casas da Vila Becker



Fonte: APPA, 2018.

O processo de realocação dessa população teve início em 2013 pela APPA e pela (Cohapar), e quase todas as famílias já possuem nova moradia, tendo restado apenas 15 famílias, cuja mudança está pendente. Os lotes foram cedidos pela Prefeitura de Paranaguá e pela própria Cohapar, e estão localizados próximos a

outro conjunto, na região chamada Porto Seguro, próximo ao Instituto Federal do Paraná, inaugurado em 2008. (APPA, 2018).

Com a mudança das famílias da Vila Becker, o bairro Porto Seguro passou por uma revitalização. As ruas foram pavimentadas, foi construída uma escola e um posto de saúde, bem como também ocorreu à abertura de estabelecimentos comerciais como mercados e lanchonetes. Uma condição totalmente diferente da precariedade e dos riscos que esta população antes enfrentava quando instalada na região do entorno portuário.

Na área de mobilidade urbana, as filas de caminhões nas vias de acesso ao porto apresentaram diminuição considerável, o que foi essencial para a melhoria das relações entre a cidade o porto. Apesar dos avanços, como na definição de rotas obrigatórias e em melhorias no pátio de triagem, o conflito entre veículos, pedestres e ciclistas de um lado, e com a movimentação das cargas por caminhões e trens, de outro, afeta o dia-dia dos habitantes. (APPA, 2018).

De acordo com a APPA (2018), as intermináveis filas de caminhões que paravam a BR-277, passando por Curitiba e, vez ou outra, chegando aos Campos Gerais, foram sanadas com muito diálogo com os produtores rurais, relativo ao cadastro da carga a ser enviada, e com uma reordenação operacional. Com as novas medidas, o Porto de Paranaguá completa cinco anos sem registros de filas nas estradas de acesso.

Uma das medidas adotadas foi a total reformulação do sistema Carga Online, passando para os terminais uma gestão compartilhada do gerenciamento do fluxo de caminhões do campo para Paranaguá. Com o sistema de agendamento, os terminais passaram a ser valorizados pela produtividade e só passaram a descer para Paranaguá os caminhões com cadastro feito e com garantia de vaga no Pátio de Triagem, com a janela para descarregamento. (APPA, 2018, p. 89).

No ano de 2017, o movimento de caminhões no Porto de Paranaguá foi o maior registrado em toda a história. Entre janeiro e dezembro, aproximadamente 410 mil veículos seguiram caminho rumo ao porto para descarregar grãos, um número que representa um aumento de 40 mil veículos, se comparado ao antigo recorde, alcançado em 2015. (APPA, 2018).

Além de realizar investimentos em infraestrutura e em projetos que visem a melhoria do fluxo de cargas, tanto na área interna, quanto na externa ao porto, a APPA, enquanto autoridade portuária, atua na promoção e fomentação de projetos e programas institucionais que contemplam também o desenvolvimento social na cidade, quer dizer, da população. Com efeito,

Em Paranaguá, foram realizadas medidas importantes visando a organização do fluxo dos veículos de carga e melhoria da mobilidade urbana no município, tais como a definição de vias prioritárias para o acesso ao Porto, a ampliação do Pátio de Triagem e a implantação de estacionamentos pulmões próximos aos gates. Após essas ações, torna-se importante a realização de um trabalho conjunto entre o Poder Público Municipal e a Autoridade Portuária, para avaliar o sucesso dessas iniciativas e definir os próximos passos para que resultados satisfatórios sejam alcançados e outras deficiências sejam sanadas. Outra ação significativa é o diálogo contínuo entre Autoridade Portuária, Poder Público, população e demais intervenientes, sobre a realocação das comunidades inseridas dentro ou próximas às áreas operacionais. Para a resolução dessas situações, cuja solução envolve a mobilização de diferentes agentes, seria construtiva a criação de Grupos Externos de Trabalho (GET). (APPA, 2018, p. 232).

É importante que a APPA, importante órgão de fomento ao desenvolvimento do Estado do Paraná, esteja alinhada às necessidades e aos desafios enfrentados pela população do espaço que ocupa. É essencial que promova ações voltadas ao crescimento social, profissional e humano dos habitantes.

Este processo de aproximação do porto em relação à cidade com um caráter mais social é, de acordo com Baudouin (1999), um efeito da mundialização, que buscou uma reintegração do espaço produtivo com a economia da cidade. O porto torna-se então, cada vez mais imerso e conectado não apenas ao seu meio de inserção imediato, a cidade, mas a toda a economia regional e as conexões que compõe sua cadeia produtiva, promovendo uma nova formação social do processo de produção.

Os portos deixam de estar alheios ao seu entorno e buscam por meio de ações com a comunidade promover um ambiente mais qualificado do ponto de vista social, econômico e sustentável, buscando um modelo de desenvolvimento que promova as capacidades locais diminuindo os custos financeiros e sociais.

Os Quadros 3, 4 e 5 a seguir mostram os projetos sociais e programas institucionais realizados, de 2013 até os dias atuais, respectivamente, pela APPA,

pelo Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) e pelo Terminal de Uso Privado (TUP) da empresa Catallini. O Quadro 6, no Apêndice A, mostra os programas de caráter ambiental realizados pela APPA no mesmo período.

Quadro 3: Projetos e Programas Institucionais realizados pela APPA, 2013-2018.

Área	Projeto	Descrição
Comunicação Social	<i>Porto no Campo</i>	Aproximação e diálogo entre o governo do estado e o setor produtivo de todo o Paraná, por meio de palestras informativas sobre a realidade portuária.
	<i>Porto na Cidade-Universidade</i>	Compartilha com os alunos dos cursos relacionados à atividade portuária, como Administração, Comércio Exterior e Economia, as perspectivas de crescimento do mercado logístico.
Educação e Meio Ambiente	<i>Educação Ambiental</i>	Traçar um diagnóstico participativo com as comunidades, identificando as principais demandas e necessidades dos grupos que vivem no entorno do Porto. Também são oferecidas às comunidades atividades diversas, como oficinas de arte e informações práticas de reciclagem e de como economizar recursos.
	<i>Porto Escola</i>	Parceria com a Prefeitura apresenta, de forma lúdica, por meio de palestra interativa e visita ao cais, a importância da atividade portuária para a economia local e nacional, noções de cidadania e ações do Porto para a conservação do meio ambiente, a promoção da saúde e da segurança do trabalhador. As atividades do Projeto buscam fortalecer a relação porto-cidade.
Meio Ambiente	<i>Patrulha da Limpeza</i>	Serviço contratado pela APPA para varrição com bobcats da área portuária e de vias públicas que ficam poluídas, principalmente com a queda de produtos das carrocerias de caminhões.
	<i>Grupos Externos de Trabalho (GET)</i>	Busca melhorias nas ações ambientais desenvolvidas na área do Porto Organizado de Paranaguá, no âmbito do licenciamento ambiental e de outras ações específicas. Visam também consolidar em um manual as boas práticas para a gestão ambiental portuária e coordenar atividades similares entre as empresas.
Cidadania	<i>Porto em Ação - Caminhoneiros</i>	A ideia é ofertar um pacote de facilidades enquanto os caminhoneiros aguardam para descarregar suas cargas no Porto. São oferecidos cortes de cabelo, orientação sobre o combate à prostituição infantil, realização de testes de pressão, glicemia e HIV. A APPA procura orientar os caminhoneiros sobre como eles podem contribuir para manter a cidade limpa.
	<i>Monitoramento da Atividade Pesqueira</i>	Obtenção de informações sobre a pesca artesanal no entorno do Porto, a fim de possibilitar estudos sobre a prática da atividade da região.
	<i>Patrimônio Histórico e Componente Indígena</i>	Objetiva a valorização e produção de informações sobre o patrimônio histórico da região, e o acompanhamento da relação entre projetos de expansão portuária, as comunidades indígenas, os patrimônios históricos e os sambaquis das áreas de influência dos portos de

		Paranaguá e Antonina.
	<i>Desenvolvimento de Fornecedores Locais</i>	Consiste em preparar micro e pequenas empresas para o fornecimento de produtos e serviços à APPA e às prefeituras locais. Para a APPA, esse programa marca o seu compromisso com o desenvolvimento econômico e social da região, e o desejo de que parte da riqueza gerada pelos portos permaneça nos municípios do litoral.
Saúde	<i>Saúde nos Portos</i>	Visa à promoção de boas práticas relacionadas aos cuidados de saúde entre trabalhadores portuários e motoristas profissionais de carga através de palestras, conversas e avaliações médicas.
	<i>Combate à Dengue</i>	Envolve palestras e conversas com os funcionários do Porto sobre o assunto, assim como orientações a respeito para crianças dentro do Projeto Porto Escola, envolvendo caminhoneiros e as comunidades diretamente afetadas pelo Porto. A ação também abrange a eliminação de focos da doença na área portuária.
Incentivo ao Turismo	<i>Turismo</i>	Qualificar a região e, com isso, beneficiar a qualidade de vida da população, a economia e o turismo. Além de áreas de lazer, o Complexo englobará um centro administrativo que poderá abrigar a nova sede da Autoridade Portuária e dos demais intervenientes.
Operação Safra	<i>Operação Safra</i>	Ampla campanha de comunicação direcionada aos exportadores e caminhoneiros tendo por objetivo garantir o bom escoamento da safra de grãos, sem a formação de filas nos acessos ao Porto de Paranaguá.
Tráfego	<i>Gerenciamento do Tráfego</i>	Para minimizar os impactos gerados pelo tráfego de caminhões nas áreas urbanizadas de Paranaguá e Antonina, a Autoridade Portuária acompanha, por esse programa, as obras de infraestrutura viárias de ambas as cidades.
Revitalização	<i>Av. Bento Rocha</i>	O projeto contempla, além da melhoria de drenagem e pavimentação, a construção de uma ciclovia. Ademais, a APPA colaborou com a iluminação da região portuária instalando lâmpadas de LED que, além de mais econômicas, tornam a região mais segura.

Fonte: APPA, 2018.

Quadro 4: Projetos e Programas Institucionais realizados pela TCP, 2013-2018.

Área	Projeto	Descrição
Cidadania	<i>Monitoramento da Pesca Artesanal</i>	Visa avaliar e descrever a atividade pesqueira nas comunidades da Ilha dos Valadares, da Ilha da Cotinga e da Ilha Perdida, considerando a quantidade de barcos pesqueiros, os tipos de embarcações e a arte da pesca, assim como a produção e a rentabilidade obtida pelos pescadores.
Educação e Meio Ambiente	<i>1ª Semana Interna de Meio Ambiente</i>	Mirando a sustentabilidade, o evento incluiu conversas e visita ao Aquário de Paranaguá, que possui espécies nativas da região.
	<i>Semana de Meio Ambiente de Paranaguá</i>	O evento atingiu toda a comunidade de Paranaguá, em especial os alunos das escolas municipais e estaduais que fizeram visitas ao local, possibilitando-lhes

		compreender os programas ambientais realizados pelo TCP em parceria com a Acquaplan, empresa de Tecnologia e Consultoria Ambiental.
	<i>Projeto Lixeiras Ecológicas</i>	Visa à conscientização de crianças sobre o meio ambiente. Recicla galões de água vencidos para serem utilizados como lixeiras ecológicas. Essas lixeiras são instaladas em escolas, parques e praças do município e da região.
Saúde	<i>Combate à Dengue</i>	As ações são preventivas e envolvem: distribuição de protetores solares com repelente para os funcionários do Porto; vistorias às instalações do terminal; nebulização com inseticidas para combater focos de proliferação da doença; e palestras e distribuição de folderes para caminhoneiros.

Fonte: APPA, 2018.

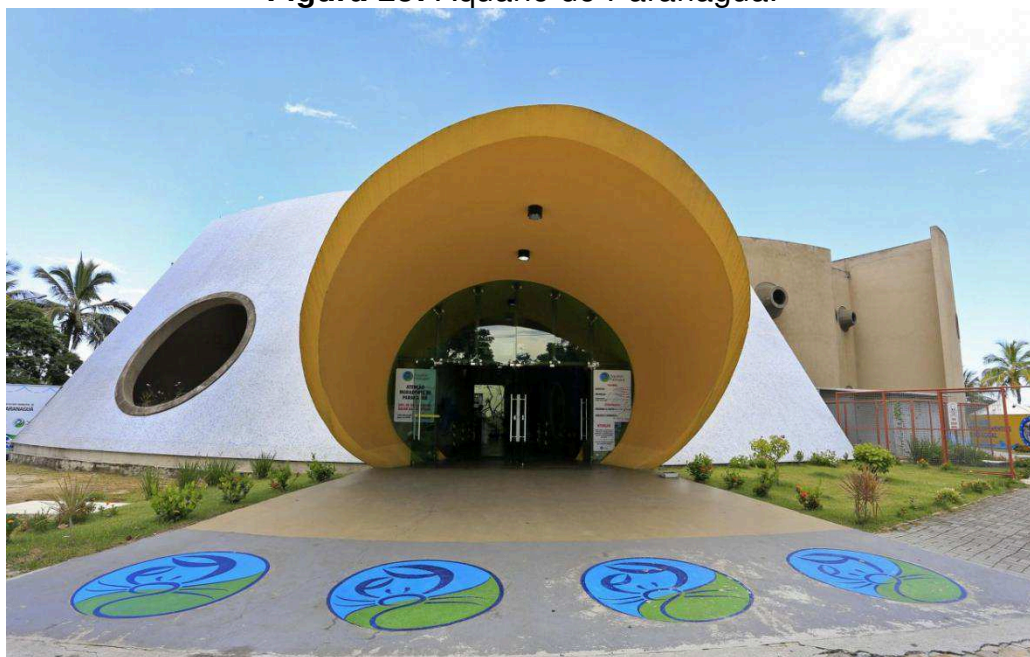
Quadro 5: Projetos e Programas Institucionais realizados pela Catallini, 2013-2018.

Área	Projeto	Descrição
Cidadania	<i>Encontros com a Comunidade</i>	Manutenção de uma relação de diálogo com a população do entorno do Terminal, a exemplo dos bairros Rocio, Vila da Madeira e Vila Becker.
Educação	<i>Visitas de Escolas à Catallini</i>	Palestras sobre a empresa, explicação sobre as normas e os equipamentos de segurança utilizados pelo Terminal, assim com passeio pelos tanques de granéis líquidos da empresa.
Segurança	<i>Parceria com a Methanex</i>	Repassar as informações sobre procedimentos de segurança que devem ser considerados nas operações com o metanol, desde o transporte até o manuseio e a armazenagem, servindo, inclusive, de exemplo a outras empresas de granéis líquidos.

Fonte: APPA, 2018.

A empresa Catallini construiu na cidade de Paranaguá o Aquário Estadual “Domenico Cattalini” de Paranaguá, conforme Figura 23 abaixo. O suporte foi uma indenização do acidente com o navio Vicunã, que estava atracado no píer da empresa, em 2004. A Catallini foi inocentada pelo Tribunal Marítimo quanto a ter responsabilidade pela explosão do navio. (Catallini, 2018).

Figura 23: Aquário de Paranaguá.



Fonte: CATALLINI, 2018.

O aquário, inicialmente orçado em R\$ 5 milhões de reais precisou ter o seu recurso suplementado para que a entrega estivesse de acordo com as condições de operação. O valor final do empreendimento chegou a R\$ 6,5 milhões de reais. O aquário possui oceanário, pinguinário, elevador, subestação de energia, central de pré-tratamento de efluentes, som ambiente, sistema de ar condicionado e sistema de prevenção contra incêndio. (CATALLINI, 2018).

Com aproximadamente dois mil metros quadrados de área construída, o Aquário de Paranaguá é o maior da região sul do Brasil. É dividido em três pavimentos, conta com 23 tanques, biblioteca, auditórios, mirante e jardim. (CATALLINI, 2018).

Conforme apontado por Llovera (1999), três pontos estão entre os principais a serem enfrentados por cidades-portos na atualidade: oferecer alternativas válidas do ponto de vista econômico e social para o desenvolvimento da cidade e do porto, focando no uso do espaço urbano e nos serviços de transporte; modernização das estruturas portuárias, bem como a gestão e a organização financeiras dos investimentos a serem realizados; e encontrar formas de promover uma cooperação cada vez mais dinâmica entre porto e cidade, desde a modernização dos processos até o uso dos espaços.

Tais questões são importantes para um desenvolvimento conjunto e para um futuro em que ambos os atores – cidade e porto – possam exercer o uso pleno de suas capacidades para promover um crescimento dinâmico e sustentável, priorizando a modernização das atividades portuárias e a qualificação da mão de obra.

5.2. Projeções e Investimentos Futuros

As cidades portuárias, para Cozic (2005), são os territórios que possuem conexão direta com a globalização e suas mudanças. As demandas por inovação e aumento da capacidade produtiva ocorrem constantemente e a cidade-porto por meio de cooperação política e econômica precisa estar preparada para acompanhar estas transformações.

A concorrência é fluída na globalização, e o porto precisa estar atualizado e mantendo um nível de investimentos que possibilitem que esteja no mesmo patamar que os outros portos presentes nas cadeias globais de valor. É preciso que a logística das operações esteja alinhada às mudanças econômicas e estruturais promovidas dentro do espaço portuário.

O Porto de Paranaguá estima através de projeções para suas demandas futuras, que até o ano de 2060 estará movimentando aproximadamente 85 milhões de toneladas de cargas, divididas entre carga geral, granéis sólidos e granéis líquidos. (APPA, 2018).

Se comparados os dados apresentados anteriormente, para o ano de 2017, quando se atingiu a marca histórica de 51 milhões de toneladas, até o ano de 2060 o crescimento estimado na movimentação de cargas é de 66%, em um período de 43 anos. (APPA, 2018).

Tabela 4: Projeção das cargas do Porto de Paranaguá, 2017-2060 (em toneladas).

ANO	CARGA GERAL	GRANÉIS SÓLIDOS	GRANÉIS LÍQUIDOS	TOTAL
2017	10.363.713	33.396.050	7.750.937	51.510.701
2020	13.472.007	35.103.085	6.490.019	55.065.111
2025	15.395.964	38.620.888	7.046.369	61.063.221

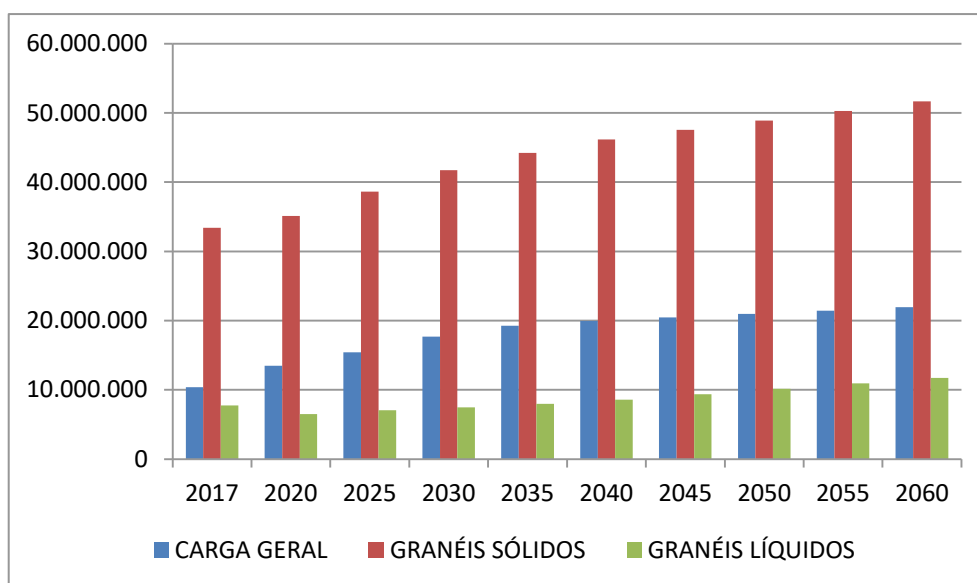
2030	17.663.848	41.719.380	7.489.946	66.873.174
2035	19.257.588	44.201.201	7.974.090	71.432.879
2040	19.962.327	46.149.729	8.598.509	74.710.565
2045	20.462.257	47.533.122	9.363.705	77.359.084
2050	20.949.299	48.903.898	10.151.639	80.004.836
2055	21.437.288	50.275.760	10.939.912	82.652.960
2060	21.925.206	51.647.542	11.728.166	85.300.914
Evolução 2017-2060	111%	54%	51%	66%

Fonte: APPA, 2018.

Entre o ano de 2001 e 2017 o porto apresentou crescimento de 82% em seu volume de cargas. Entretanto, em virtude de seu limite territorial, mesmo com todos os projetos e espaços dispostos na cidade para a sua expansão, se tornará um desafio para os próximos anos manter o mesmo ritmo. Os possíveis entraves que o porto pode vir a enfrentar, em virtude de suas limitações espaciais, podem impedir que consiga atingir um nível de desenvolvimento semelhante ao das duas primeiras décadas do século XXI.

No Gráfico 9 a seguir é possível notar o perfil da evolução das cargas transportadas pelo porto, em cada categoria: carga geral, granéis sólidos e granéis líquidos.

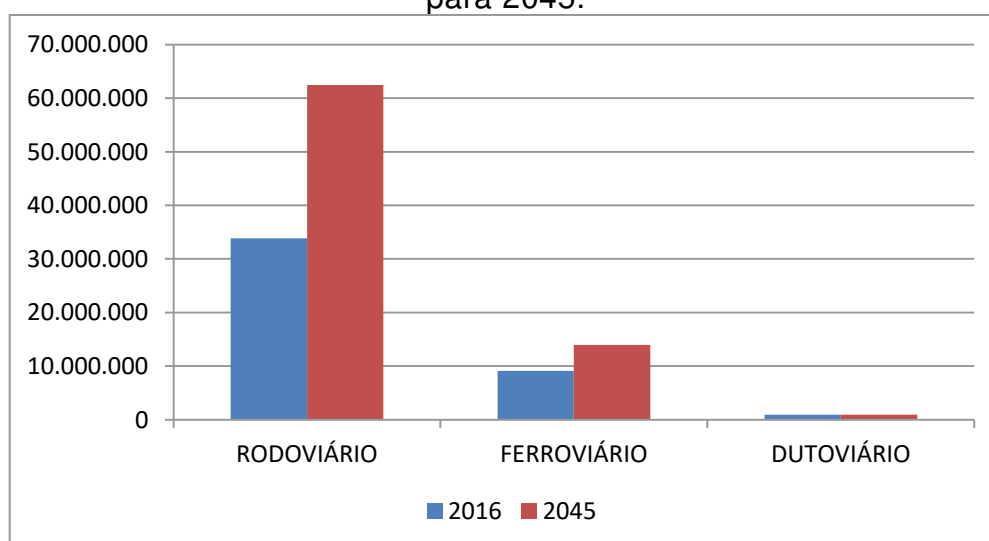
Gráfico 9: Movimentação de cargas por categoria, 2017-2060 (em toneladas).



Fonte: APPA, 2018. Elaboração própria.

Para a APPA, a tendência é que o modal rodoviário continue a ganhar cada vez mais protagonismo, em detrimento do ferroviário e do dutoviário. No ano de 2045, conforme o Gráfico 10 abaixo, o modal rodoviário deverá ser responsável, segundo as projeções, por 80,7% do transporte de toda a carga movimentada no Porto de Paranaguá, enquanto que os modais ferroviários e dutoviário irão representar 18% e 1,3% respectivamente.

Gráfico 10: Movimentação de cargas por modal de transporte, 2016 e projeção para 2045.



Fonte: APPA, 2018. Elaboração própria.

O aumento de capacidade de cargas será impulsionado por obras de expansão que o porto deseja realizar nos próximos anos. Entre as obras previstas está à construção de três novos píeres de atracação, chamados de píer “T”, píer “F”, e píer “L”.

Além dos píeres, que correspondem apenas à capacidade de cargas, é prevista a construção de um terminal de passageiros para a recepção de navios de turismo. De fato, nos últimos anos, Paranaguá passou a receber este tipo de embarcações, e a APPA estima que a tendência é que tal ramo marítimo cresça no Porto de Paranaguá. A Figura 24 abaixo mostra a localização, no porto, dos píeres e do terminal de passageiros.

Figura 24: Localização dos Píeres “F”, “T” e “L” e do Terminal de Passageiros.



Fonte: PLANAVE e APPA, 2016.

A APPA não revela números quanto aos recursos para a realização das obras, mas a Agência de Notícias do Paraná (AEN/PR), propriedade do Governo do Estado, estimou que o custo das novas obras de expansão está orçado em

R\$ 1,1 bilhão de reais. A maior parte do investimento seria realizado com recursos próprios da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina.

A seguir são apresentadas, por meio das Figuras nº 25, 26, 27 e 28 e informações, as principais características de cada uma das obras acima citadas, com seus respectivos impactos na movimentação do Porto de Paranaguá. A base é um levantamento feito pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina no ano de 2015. As informações referem-se aos comentários das figuras, que são citações extraídas de APPA (2015).

Figura 25: Projeção do Píer “T”.



Fonte: APPA, 2015.

Estima-se a movimentação de aproximadamente 4.000 toneladas/hora por berço de atracação, totalizando o incremento de 16.000 toneladas/hora de movimentação de farelo de soja, soja e milho na operação do Píer T. A partir da implantação dos 4 novos berços, é esperado um aumento significativo na capacidade de embarque do Corredor de Exportação Leste. De acordo com as diretrizes técnicas do projeto, serão instalados 8 carregadores de navios, com capacidade para 2.000 t/h cada, adotando-se uma taxa de produção de 65%, bem como considerando uma taxa de 40% relativa às interferências/paralisações, tem-se um aumento de 11.232.000 toneladas/ano por berço. Para possibilitar o acesso a navios de maior porte e conseqüentemente o aumento da capacidade produtiva do Porto, é prevista dragagem de aprofundamento. (APPA, 2015, p. 149).

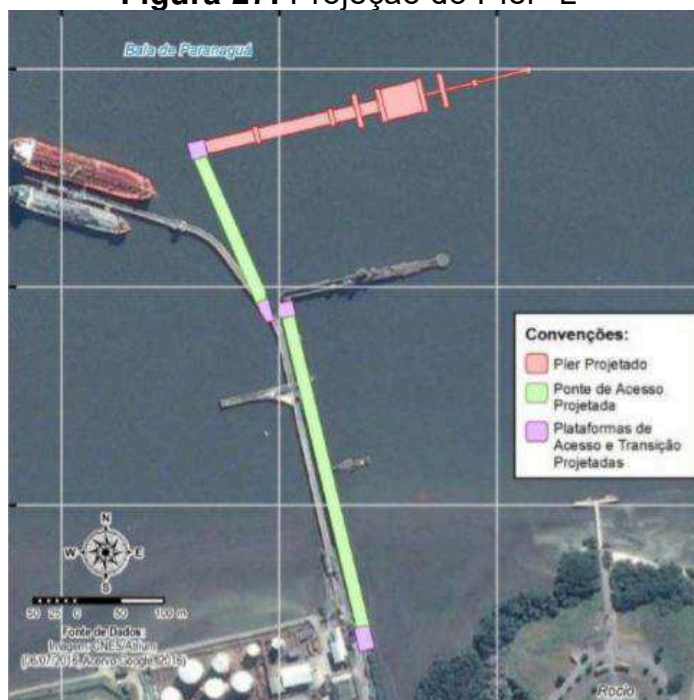
Figura 26: Projeção do Píer “F”.



Fonte: APPA, 2015.

Assim como no Píer T, estima-se a movimentação de aproximadamente 4.000 toneladas/hora por berço de atracação, totalizando o incremento de 16.000 toneladas/hora de movimentação de farelo de soja, soja e milho na operação do Píer F. A partir da implantação dos 4 novos berços, é esperado um aumento significativo na capacidade de embarque do Corredor de Exportação Oeste. De acordo com as diretrizes técnicas do projeto, serão instalados 8 carregadores de navios, com capacidade para 2.000 t/h cada, adotando-se uma taxa de produção de 65%, bem como considerando uma taxa de 40% relativa às interferências/paralisações, tem-se um aumento de 11.232.000 toneladas/ano por berço. (APPA, 2015, p. 151).

Figura 27: Projeção do Píer “L”



Fonte: APPA, 2015.

O Terminal de Granéis Líquidos terá atuação no segmento de exportação e importação de etanol, metanol, óleo de soja, diesel, óleo combustível, gasolina, ácido sulfúrico, óleo vegetal, nafta petroquímica, querosene de aviação, misturas hidrolisadas escuras e éter metiliterbutílico (MBTE). Buscando suprir as deficiências das instalações de acostagem de granéis líquidos e atender efetivamente a demanda crescente, o projeto visa implementar o aumento da capacidade de movimentação de granéis líquidos do Porto de Paranaguá através do prolongamento do píer de inflamáveis, com a construção de dois novos berços para operação com navios de maior porte. Admitiu-se também uma taxa de ocupação do Berço de 60%. Dessa forma, com as premissas adotadas, se chega a uma capacidade de movimentação anual de 8.398.080 toneladas. (APPA, 2015, p. 151-153).

Figura 28: Projeção do Terminal de Passageiros.



Fonte: AEN/PR, 2014.

O Complexo Náutico e área de Convivência irão contemplar diferentes atividades comerciais, sociais, culturais e recreativas necessárias para promover uma eficiente e agradável estrutura portuária operacional, administrativa, turismo e lazer. O projeto irá contar com 4 edifícios similares contemplando uma área total de 40.000 (quarenta mil) metros quadrados, ou seja cada Edifício deverá contemplar uma área de 10.000 (dez mil) metros quadrados. Os Edifícios serão destinados para a implantação do Novo Centro Administrativo/Operacional da APPA, da hotelaria e dos Edifícios corporativos/comerciais. Além dos edifícios, o Complexo Náutico irá operar um Terminal Marítimo de Passageiros, restaurante, área para serviços e atendimento ao turista, torre panorâmica, heliporto, marina, playground, estacionamentos, áreas de circulação, paisagismo, guaritas e outros. (APPA, 2015, p. 154-155).

A estimativa, segundo os dados e informações acima apresentados, é de que, com a construção dos três novos píeres, a capacidade máxima de movimentação que estes devem somar para o Porto de Paranaguá será de 31

milhões de toneladas ao ano, quando todos os seus berços de atracação estiverem operando plenamente.

A APPA estima que a construção dos quatro projetos gerará quase mil novos empregos. 420 trabalhadores seriam alocados no Terminal de Passageiros, 400 trabalhadores seriam divididos igualmente entre os píeres “T” e “F”, e 100 trabalhadores contratados para o píer “L”.

Não há até o momento nenhuma confirmação para o início das obras desses píeres e do terminal. Entretanto, assim que iniciadas, a previsão de entrega dos píeres é de dois anos e meio, e o Terminal de Passageiros é estimado que seja entregue dentro de quatro anos.

As obras a serem realizadas no porto, para manter e aumentar o seu ritmo de crescimento, só tem a favorecer a cidade e as atividades comerciais que são ligadas à atividade portuária. A importância de continuar olhando para o futuro em projetos de expansão enquanto realiza ao mesmo tempo programas que visam à valorização de seu ambiente de inserção, demonstram que há uma preocupação por parte das autoridades competentes em realizar um crescimento sustentável para a cidade, o porto e a comunidade.

Monié e Vidal (2006) lembram que as mudanças ocorridas nos portos brasileiros fazem parte de um fenômeno de readequações e transformações do espaço portuário que vem ocorrendo há mais de 30 anos. O comércio exterior e a globalização colocaram sobre as cidades-portos a responsabilidade e a urgência de adequar-se as mutações do desenvolvimento.

Mudanças econômicas e estruturais foram e continuarão a ser necessárias no mundo globalizado e cada vez mais integrado. Investimentos e transformações no espaço urbano e portuário estarão cada vez mais em foco, bem como um alinhamento dos objetivos da cidade e do porto de modo que seja possível promover um crescimento qualitativo para ambos.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do sistema portuário brasileiro desde os seus primórdios apresentou uma trajetória de crescimento conjunto com suas regiões de instalação, desde os períodos do descobrimento, em 1500, até as fases iniciais da mecanização produtiva, em 1970, período em que ocorre uma ruptura entre cidade e porto. Embora ambos ainda sejam conectados, cada agente passa a fomentar atividades que os desenvolvam de maneira independente em meio há tantas complementaridades.

Paranaguá, berço do processo de ocupação do território hoje vinculado ao Paraná, cidade mãe do Estado do Paraná, é, de modo inegável, uma cidade indissociável de seu porto, seja pelo nível em que ambos estão enraizados econômica e socialmente, seja pela história, pelas pessoas ou por todo o conhecimento construído e transmitido por gerações de parnanguaras e paranaenses sobre a formação e consolidação da região.

Ao longo dos anos cidade e porto coexistiram, cresceram, se desenvolveram, cooperaram e construíram um espaço que se tornou referência nacional e internacional de comércio, colocando o Porto de Paranaguá como o maior porto exportador de granéis do Brasil e da América Latina.

Conectado há centenas de países dos mais diversos cantos do mundo o Porto de Paranaguá é um promotor de desenvolvimento municipal, estadual e nacional que gera bilhões de dólares em trocas todos os anos na cadeia produtiva em que atua desde o pequeno comerciante da cidade de Paranaguá que lucra em sua oficina com o conserto de caminhões até os grandes fazendeiros das regiões sul, centro-oeste e sudeste do país.

Mas há importantes problemas estruturais que merecem atenção. A cidade de Paranaguá não obteve um desenvolvimento que esteja de acordo para fornecer ao porto a oportunidade de exercer suas capacidades plenas sem que isso prejudique a população e a expansão do complexo portuário.

As vias de acesso a cidade sofrem com necessidade constante de reparos em virtude do peso dos caminhões que passam todos os dias com cargas, além das próprias cargas que caem nas ruas, e com a ocorrência de chuvas formam lama

podre, principalmente em contato com a soja, atraindo ratos e sendo suscetível a proliferação de doenças.

Outro importante fator que pode ser um entrave para o desenvolvimento do porto e da cidade nos próximos anos diz respeito a ocupações irregulares nas áreas próximas do porto. Além do risco que as pessoas correm por estarem perto de uma localidade em que há movimentação de cargas pesadas e inflamáveis, estas impedem que o porto faça uso de seu entorno para expansão. O caso da Vila Becker, apesar de já resolvido, é um exemplo de situações que podem estar ocorrendo ou voltarem a ocorrer em alguns espaços.

Entretanto, nem cidade e nem porto estão omissos a estes problemas. São anos de obras, investimentos, projetos de integração comunitária e municipal que buscaram e buscam proporcionar para a população e os trabalhadores que dependem da economia portuária, meios de desenvolver suas capacidades e terem a oportunidade de desfrutar dos espaços sociais, culturais e econômicos que a cidade oferece para além do porto.

Dados apresentados por este trabalho mostram a evolução do IDHM da cidade, bem como seu processo de crescimento populacional e formação do mercado de trabalho da cidade, que tem como destaque o setor portuário, as indústrias e o comércio que o porto impulsionou a serem formados, com o objetivo de oferecer serviços que o tornassem cada vez mais competitivo e menos dependente de mão de obra de outras cidades e estados.

O Porto de Paranaguá cresceu e se desenvolveu. Aumentou seus números, seu alcance, volume de movimentação e quebrou recordes históricos na cidade de Paranaguá e para o Brasil. O desaparelhamento federal promovido pela Lei dos Portos e a oportunidade de fomento que o Estado do Paraná em conjunto com a iniciativa privada obteve, serviu também para impulsionar os investimentos em novas tecnologias, sejam sistemas logísticos mais ágeis ou maquinário com maior potencial de movimentação de cargas.

Paranaguá, porto e cidade, ainda terão muitos anos de história a ser construída. Os investimentos no futuro já acontecem hoje e conforme o mundo se torna mais globalizado, a tendência é que estes aumentem. O porto busca melhorar cada vez mais a qualidade dos serviços oferecidos e quer, por meio dos projetos e

programas institucionais que realiza que a cidade participe cada vez mais ativamente deste desenvolvimento.

O Porto de Paranaguá, a cidade de Paranaguá e o Estado do Paraná realizam cada vez mais esforços para promover o futuro das atividades portuárias sustentáveis, tornando o porto cada vez mais regionalizado ao passo em que o conectam ainda mais ao mercado global, visando um nível de desenvolvimento mais integrado e qualitativo, formado não apenas por números, mas por pessoas preparadas e capacitadas para lidar com os desafios que estão por vir.

REFERÊNCIAS

ABDENUR, A. E. **A China na América Latina**: investimentos em infraestrutura portuária. Rio de Janeiro: BRICS Policy Center - Centro de Estudos e Pesquisas, 2013.

ABRAHAO, C. M. S.. Análise da Territorialidade Urbana de Cidades Portuárias através do estudo de áreas periféricas - Estudo de caso do município de Paranaguá / Paraná / Brasil. In: **12º Encontro de Geógrafos de América Latina**, Montevideu, 2009.

ABRAHÃO, C. M. de S. **Porto de Paranaguá**: transformações espaciais decorrentes do processo de transformação capitalista e integração territorial entre os anos 1970 e 2010. Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2011. (Tese de Doutorado).

APPA. Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO - PDZPO DO PORTO DE PARANAGUÁ**, 2012. Disponível em: [http://www.autoridadeportuaria.pr.gov.br/arquivos/File/1_PDZ do Porto de Paranaguá Volume 1.pdf](http://www.autoridadeportuaria.pr.gov.br/arquivos/File/1_PDZ_do_Porto_de_Paranagu%C3%A1_Volume_1.pdf)

APPA. Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Plano de Emergência Individual – PEI**. 6º Ed. 2013. Acesso em: 20 de outubro de 2018. Disponível em: http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/File/PEI_APPA_6_Edicao_Rev01.pdf

APPA. Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Ampliação do Porto de Paranaguá**. 2015. Acesso em: 28 de outubro de 2018. Disponível em: [https://docs.ufpr.br/~edugeo/Planos_Litoral/2018_EIA_RIMA_PortoParanaguá/](https://docs.ufpr.br/~edugeo/Planos_Litoral/2018_EIA_RIMA_PortoParanagu%C3%A1/)

APPA. Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Porto em Números 2011-2015**. 2016. Acesso em 28 de outubro de 2018. Disponível em: <http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/File/portoemnumeros.pdf>

APPA. Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Caderno de Resultados**: Relatório de Gestão da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, 2011-2017. Acesso em: 30 de outubro de 2018. Disponível em: http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/File/Caderno_resultados_APPA_2018__1.pdf

ATLAS. Atlas **do Desenvolvimento Humano no Brasil**. 2013. Acesso em: 10 de novembro de 2018. Disponível em: [http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/paranaguá_pr](http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/paranagu%C3%A1_pr)

BAUDOUIIN, T. A cidade portuária na mundialização. In: COCCO, G & SILVA, G: **Cidades e Portos**. Os espaços da globalização. Rio de Janeiro, DP&A Editora, 1999, p. 27-38.

CANCIAN, N. A. **A conjuntura econômica da madeira no norte do Paraná.** Universidade Federal de Santa Catarina - UFPR. Curitiba, 1974.

CATALLINI. **Catallini Terminais Portuários.** 2018. Acesso em 2 de novembro de 2018. Disponível em: <https://www.cattaliniterminais.com.br/noticias/28/cattalini-terminais-comemora-abertura-do-aquario-marinho-em-paranagua>

COCCO, G. & SILVA, G. **Cidades e Portos.** Os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 1999.

COZIC, B. Os modelos portuários na globalização e as suas implicações territoriais. **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina.** São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005.

DEECKE, H. LAPPLE, D. Os portos marítimos alemães no período de reestruturação. In: COCCO, G & SILVA, G: **Cidades e Portos.** Os espaços da globalização. Rio de Janeiro, DP&A Editora, 1999, p. 109-132.

FELIPE JUNIOR, N. F. **Dinâmica econômica e recentes transformações no transporte marítimo de cabotagem e longo curso no Brasil:** alguns apontamentos sobre a modernização portuária no Estado de São Paulo. São Paulo: Universidade Estadual Paulista - UNESP, 2012.

FERREIRA, J. J. **Classificação de porto organizados:** um estudo de caso no Brasil. Brasília: Universidade de Brasília - UnB, 2012. (Dissertação de Mestrado).

FREITAS, M. A. V. de; ROMANEL, C; MENDES, P. H. Relações Porto-Cidade: Realidade e Perspectivas no Brasil. In: **III CIDESPORT – Congresso Internacional de Desempenho Portuário.** Santa Catarina: Florianópolis, 2016.

GALVÃO, C. B. **Os portos marítimos na mundialização do capital.** São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, PUC-SP, 2009.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 3. ed. São Paulo: Atlas S.a., 1993.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico – 1940.** Acesso em 20 de outubro de 2018. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?id=765&view=detalhes>

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico – 1950.** Acesso em 20 de outubro de 2018. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=767>

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico – 1960.** Acesso em 20 de outubro de 2018. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=768&view=detalhes>

IPARDES. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Imagens Estatísticas do Paraná – 1990**. Acesso em 20 de outubro de 2018. Disponível em: http://www.ipardes.gov.br/biblioteca/docs/imagens_estatisticas_1990_11_91.pdf

JUNIOR, J. T. de A. **A economia política da reforma comercial: o papel dos portos**. Rio de Janeiro: Centro de Estudos de Integração e Desenvolvimento - CINDES, 2017.

KREUKELS, A. **Rotterdam: as relações entre porto e cidade sob as perspectivas nacional e internacional**. In: COCCO, G & SILVA, G: **Cidades e Portos**. Os espaços da globalização. Rio de Janeiro, DP&A Editora, 1999, p. 63-80.

LABTRANS. **Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá**. 2016. Acesso em 25 de outubro de 2018. Disponível em: www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/planos-mestres-versao-preliminar

LABTRANS. **Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá**. 2018. Acesso em 27 de outubro de 2018. Disponível em: <https://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/planos-mestres>

LEVALLE, A. M. **A madeira na economia paranaense**. Universidade Federal do Paraná - UFPR. Curitiba, 1974.

LINS, Hoyêdo Nunes. O Porto e sua expressão econômica. In: SANTOS, Sílvia Coelho dos (Org) et. al. **São Francisco do Sul: muito além da viagem de Goneville**. Florianópolis: UFSC, 2004.

LLOVERA, J. A. Por um desenvolvimento sustentável da cidade portuária. In: COCCO, G & SILVA, G: **Cidades e Portos**. Os espaços da globalização. Rio de Janeiro, DP&A Editora, 1999, p. 209-216.

MACHADO, Edson de Moraes. A formação e a trajetória do maior porto agroexportador do Brasil – Paranaguá. **Revista de Ciências Humanas**, Florianópolis, v. 46, n. 1, p. 233-252, out. 2012. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/revistacfh/article/view/2178-4582.2012v46n1p233/23113>

MALLAS, D. **Os portos brasileiros na globalização: uma nova geografia portuária?** Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2009.

MASIERO, S. A. **Questões e reflexões envoltas na relação entre desenvolvimento regional e estruturas portuárias**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2007. (Monografia).

MENEGAZZO, L. R. **Análise da eficiência dos portos marítimos do Brasil: uma abordagem utilizando a análise envoltória de dados (DEA)**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2013 (Monografia).

MIGLIORINI, S. M. dos S. Indústria Paranaense: formação, transformação econômico a partir da década de 1960 e distribuição espacial da indústria no início do século XXI. **Revista Eletrônica Geografar**, Curitiba, v.1, n.1, p. 62-80, jul./dez. 2006.

MILAN, G. S; VIEIRA, G. B. B. **Proposição de um modelo conceitual em torno da prática da governança em cadeias logístico-portuárias**. Universidade Federal Tecnológica do Paraná, UTFPR. Ponta Grossa, 2011 (Dissertação de Mestrado).

MONIÉ F; VIDAL S. M. do S.C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**. Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, v.40, n.6, p.975-995, 2006.

MONIÉ, F. Desenvolvimento territorial nas cidades-porto da América do Sul. In: **Encontro de Geógrafos da América Latina, 12.** , 2009, Montevidéo. Anais... Montevidéo: Universidad de la Republica, 2009.

MONIÉ, Frédéric (2011): Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade/porto no Brasil In: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.): **Geografia dos transportes, circulação e logística no Brasil**. São Paulo: Outras Expressões, Col. "geografia em movimento", p. 299-330.

MORAES, Isaac Ribeiro de. **Cidades portuárias sustentáveis**. Integração porto/cidade. Veículo para sustentabilidade. Santos: Universidade Católica de Santos, 2008 (Dissertação de Mestrado).

MORGENSTERN, A. **Porto de Paranaguá - contribuição à história: período 1648/1935**. Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA. Paranaguá, 1985.

MORGENSTERN, A. **Porto de Paranaguá - contribuição à história: período 1935-1985**. Coração Brasil Editora: Curitiba, 2006.

OLIVEIRA, R. C. de. **O silêncio das genealogias: classe dominante e Estado do Paraná. (1853-1930)**. Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP. Campinas, 2000.

PEDREIRA, A. F. **Os recentes avanços da multimodalidade no Brasil**. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, PUC-Rio. Rio de Janeiro, 2011. (Dissertação de Mestrado).

RODRIGUEZ, A. B. **A atuação, na movimentação de containeres, do Operador Portuário Privado de Paranaguá no contexto da logística globalizada "porta a**

porta”: um estudo de caso. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, 2001.

SANTOS, D. C. **A questão portuária e o desenvolvimento regional**: análise da infraestrutura do porto de salvador (BA) e os seus reflexos para o comércio exterior baiano. Universidade Salvador. Salvador, 2016. (Dissertação de Mestrado).

SEASSARO, L. O sistema portuário italiano: privatização, operadores transnacionais e recomposição da relação porto-cidade. In: COCCO, G & SILVA, G: **Cidades e Portos**. Os espaços da globalização. Rio de Janeiro, DP&A Editora, 1999, p. 133-170.

Secretaria Nacional de Portos. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 2018. Acesso em 04 de agosto de 2018. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/institucional/base-juridica-da-estrutura-organizacional/historico>

SIQUEIRA, Maria; RIBEIRO, Luiz. Portos e Cidades: expansão e modernização dos portos de Vitória (Séc. XX-XXI). **Dimensões**, v. 28, p. 385-412, 2012.

SLACK, B; STARR, J. T. Porto como porta de entrada: discutindo a concepção tradicional. In: COCCO, G & SILVA, G: **Cidades e Portos**. Os espaços da globalização. Rio de Janeiro, DP&A Editora, 1999, p. 195-208.

SOARES, Carlos Alberto. **Os portos de Paranaguá (PR) e Itají (SC)**: análise comparativa das suas relações com as cidades de inserção, da estrutura operacional atual e das condições sócio-ambientais das regiões de entorno. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2009 (Tese de Doutorado).

SOUSA, J. F. de. **O Porto do Funchal no contexto do Sistema Portuário Insular Regional**: As infraestruturas, os tráfegos e as funções portuárias. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2004. (Tese de Doutorado).

SOUSA, J. F. de; FERNANDES, A. **Metamorfoses da cidade portuária**: transformações da relação entre o porto e a cidade de Lisboa. Revista Franco Brasileira de Geografia, 2012. Acesso em 24 de março de 2018. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/7702>

WESTPHALEN, C. M. **Porto de Paranaguá, um sedutor**. Secretaria de Estado da Cultura. Curitiba, 1998.

ZEFERINO, Mariana de Barros. **O sistema portuário do sul do Brasil e sua hinterlândia produtiva**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2016 (Dissertação de Mestrado).

APÊNDICE A

Quadro 6: Programas Ambientais realizados pela APPA, 2013-2018.

Área	Programa	Descrição
Monitoramento Ambiental	<i>Monitoramento da Qualidade do Ar</i>	Como ação efetiva de combate à poluição atmosférica, a APPA estabeleceu um inventário de fontes fixas de emissão atmosférica, revisado semestralmente, tendo todas as fontes identificadas, registradas fotograficamente, por tipo de emissão e por controle ambiental executado, além de localizadas geograficamente por Global Positioning System (GPS).
	<i>Monitoramento da Qualidade das Águas</i>	A disponibilidade de água, tanto em quantidade como em qualidade, é um dos principais fatores limitantes ao desenvolvimento regional. O monitoramento da qualidade das águas em locais onde se desenvolve a atividade portuária é de suma importância para a verificação e a mitigação de possíveis impactos causados pela contaminação dos corpos hídricos.
	<i>Monitoramento da Qualidade dos Sedimentos</i>	A APPA vem conduzindo o monitoramento ambiental dos sedimentos de acordo com o PCA do Porto de Paranaguá, aprovado pelo Ibama, cuja malha amostral é distribuída ao longo de todo o eixo leste-oeste do Complexo Estuarino de Paranaguá, desde a área marinha até a região do Porto de Antonina. Seguindo a metodologia aprovada, a APPA realizou seis campanhas trimestrais de monitoramento, contemplando a coleta e a análise de 138 amostras de sedimentos, conforme descrito no 4º relatório semestral dos programas ambientais de 2015 (AMBIENS, 2015b).
	<i>Monitoramento da Biota, Bioindicadores e Biocondutores</i>	Estuda e monitora a fauna, flora e seus respectivos seres vivos por meios dos seguintes subprogramas: <ul style="list-style-type: none"> • Subprograma de Monitoramento da Comunidade Planctônica • Subprograma de Monitoramento da Comunidade Bentônica de Fundo Inconsolidado e de Fundo Consolidado • Subprograma de Monitoramento da Ictiofauna e da Carcinofauna • Subprograma de Monitoramento de Cetáceos e Quelônios.
	<i>Monitoramento de Emissões Sonoras</i>	Altos níveis de ruídos podem causar desconforto para a população circunvizinha e os trabalhadores portuários, chegando até a se tornar um problema de saúde pública. Além de problemas de saúde, a exposição prolongada a altos níveis de ruídos pode causar irritabilidade, estresse e fadiga, impactando na capacidade de concentração e produtividade dos trabalhadores do porto, também aumentando a probabilidade de ocorrência de acidentes de trabalho.

Fonte: APPA, 2018.