

# RELAÇÕES CIDADE-PORTO EM PARANAGUÁ (PR): UMA ABORDAGEM EXPLORATÓRIA

Port-city Relations in Paranaguá (PR): an exploratory approach

Lucas Chaves MIQUILINI

Departamento de Economia e Relações Internacionais  
Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Brasil  
lucasmiquilini@hotmail.com

Hoyêdo Nunes LINS

Departamento de Economia e Relações Internacionais  
Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Brasil  
hoyedo.lins@ufsc.br

## RESUMO

**Objetivo:** Com alguma presença na literatura sobre a dimensão espacial do desenvolvimento, a problemática das relações cidade-porto ganhou ainda mais interesse no marco da globalização. Esta evoca, entre outros aspectos, pulverização internacional da produção industrial e consequente intensificação dos fluxos comerciais nessa escala, mobilizando e exigindo adaptações nas estruturas portuárias, de uma maneira geral. Como portos não operam em vácuo de interações nos territórios, e frequentemente “dialogam” com tecidos urbanos adjacentes ou aos quais se mostram fortemente ligados, a dinâmica da globalização recoloca com vigor o assunto das relações cidade-porto. O presente estudo se ocupa dessa questão lançando um olhar exploratório sobre o Município de Paranaguá (PR) e suas instalações portuárias, procurando observar as trajetórias paralelas – a rigor, uma única – da cidade e do porto.

**PALAVRAS-CHAVE:** Relações cidade-porto. Desenvolvimento com dimensão espacial. Paranaguá.

## ABSTRACT

**Objective:** The problem of city-port relations shows some presence in the literature on the spatial dimension of development and has gained even more interest in the context of globalization. Indeed, globalization evokes international distribution of industrial production and the consequent intensification of trade flows on this scale, meaning mobilization and adjustment requirements in port structures. As ports do not operate in a vacuum of interactions in their territories, and often “dialogue” with adjacent urban or regional environments, the dynamics of globalization forcefully calls attention to the subject of city-port relations. The present study deals with this issue with an exploratory look at the Municipality of Paranaguá (PR) and its port facilities, trying to analyse the parallel trajectories – strictly speaking a single one – of the city and the port.

**KEYWORDS:** City-port relationship. Spatial dimension of development. Paranaguá.

**Classificação JEL:** R11; L91

Recebido em: 18-01-2019. Aceito em: 05-06-2019.

# 1 INTRODUÇÃO

Dentre os fatos estilizados da globalização contemporânea figura o veloz crescimento do comércio internacional. Nas últimas décadas, avolumaram-se sobretudo os fluxos de produtos intermediários, mormente de peças e componentes, refletindo uma disseminada fragmentação produtiva entre países. Isso significa caudalosa circulação de cargas por transporte marítimo e, por extensão, intensa mobilização, com exigências crescentes, das estruturas portuárias.

Essas estruturas não prescindem de elementos situados nos seus entornos mais ou menos imediatos, entre os quais sobressaem os ambientes urbanos. Ao mesmo tempo, as cidades portuárias tendem a registrar nas suas trajetórias uma incontornável influência das atividades ligadas ao embarque e desembarque de mercadorias. É de relações cidade-porto que se trata na vinculada problemática, um assunto explorado, ao que parece, em florescente literatura acadêmica e técnica, em diversas latitudes.

O presente estudo focaliza esse tema com respeito a Paranaguá, município do litoral paranaense. Em costa salpicada de estruturas portuárias, na Região Sul e na direção setentrional do litoral brasileiro, o Porto de Paranaguá se destaca não só pela relativa “precocidade” das condições para embarque/desembarque, mas também pelo seu papel na entrada em grandes volumes de itens importantes para setores de atividades de vários locais do país, como se observa com os fertilizantes. De outra parte, é impossível até mesmo falar na cidade de Paranaguá sem referir ao porto, tal a imbricação entre ambos ao longo do tempo.

Primeiro discorre-se brevemente sobre a temática das relações cidade-porto, de uma maneira ampla. Depois se dirige a atenção para o percurso histórico de Paranaguá – quer da cidade, quer do porto – realçando o entrelaçamento. Em seguida fala-se das relações cidade-porto em Paranaguá no período atual, salientando a questão das mudanças urbanas.

## 2 CIDADES E PORTOS: ASPECTOS DO DEBATE

Desde que o homem dominou a movimentação em meio aquático, portos (ou condições para embarque e desembarque) passaram a vincar a paisagem em diversos lugares. Talvez em todos os casos, por razões quase evidentes, tais equipamentos

formaram conjuntos com núcleos urbanos, como observado em diferentes períodos históricos. Em várias experiências, portos e seus entornos percorreram trajetórias de maior ou menor entrelaçamento por conta de mudanças produtivas, tecnológicas e organizacionais, conforme Hoyle (1989). Isso permite assinalar que as interações entre ambos constituem, em si, assunto de plena relevância para quem se interessa pela dimensão espacial do desenvolvimento.

Na globalização contemporânea, o papel dos portos se magnificou. Muitos deles, em todo o planeta, tornaram-se estruturas centrais de uma imensa teia logística que integra processos produtivos articulados em cadeias globais, no sentido, por exemplo, de Gereffi e Korzeniewicz (1994). Essa situação representaria o ápice de um percurso trilhado desde meados do século 20, pelo menos, quando ambientes portuários em diversos países começaram a registrar a crescente presença de atividades industriais, armazéns e estaleiros.

Mais recentemente, o transporte marítimo logrou aprimoramentos para lidar com as ampliadas exigências, e, a reboque ou como parte disso, as estruturas portuárias passaram a exibir mudanças em direção a uma maior eficiência e a menores custos de operação. Faz parte desse movimento o papel crescentemente ampliado da tecnologia na produção e no comércio, com maior automação da produção e informatização dos processos, indo de par com a forte expansão do uso de contêineres no transporte internacional. Ora, a histórica simbiose entre cidade e porto significa, nesse contexto, importantes repercussões nos tecidos urbanos, como indicado no conjunto de estudos organizado por Cocco e Silva (1999).

De fato, a dinâmica da globalização impõe a criação ou o aprimoramento efetivo de infraestruturas como portos, aeroportos e redes para informações técnicas sobre a circulação das mercadorias, com inexorável repercussão nos entornos. As cidades são parte importante nesses processos, devido à localização e à necessidade dos portos em mão de obra para as diversas operações. Isso é tanto mais verdade, como destaca Llovera (1999), em razão do próprio desenvolvimento do transporte de mercadorias: o mencionado crescimento do uso de contêineres impulsionou o transporte multimodal e, nas áreas dos portos, provocou ampliação das funções tanto comerciais quanto industriais, com instalação de refinarias e unidades de processamento, por exemplo. A rigor, é amplo o leque de práticas, abrangendo organização do transporte, armazenagem, distribuição e logística de movimentos em nível internacional, nacional e local. Daí a ampliada demanda de área, em terra ou no mar, que os portos passaram a representar (HOYLE, 1989).

As cidades envolvidas têm sido inapelavelmente afetadas (SOUSA, 2004). As interações só fazem crescer, já que as atividades portuárias influenciam, direta ou indiretamente, a economia do território, pelos empregos gerados localmente e no *hinterland* ou pela presença de indústrias e serviços de apoio e complementares instalados nas proximidades. Assim, os reflexos se irradiam, geográfica e setorialmente. O motivo é que são atingidas realidades muito além do próprio porto e mesmo da cidade, e também que o possível aumento tanto da renda local como das exigências de qualificação profissional ressoam em termos educacionais e, mais amplamente, sociais. Assim, como destacam Monié e Vidal (2006), a eficiência e a dinâmica de um porto não se limitam aos problemas de instalações e de capacidade dos navios; envolvem, talvez sobretudo, o entorno.

Mas constitui regra a variedade das situações, desautorizando a generalização. Com efeito, “A natureza e a intensidade das relações nas cidades portuárias são influenciadas pelo contexto regional/nacional específico onde estão inseridas e pelos valores associados à comunidade local.” (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012, p. 3).

Seja como for, uma questão central envolve buscar interações e complementaridades entre as atividades portuárias e a cidade que se revelem efetivas e profícuas em as esferas. Para os portos, trata-se de projeção importante, que afeta a própria capacidade de concorrer no mercado portuário: corredores de transporte e polos logísticos podem surgir no bojo de uma distribuição interior de funções que rime com regionalização; isso representa uma nova etapa no desenvolvimento portuário, segundo Notteboom e Rodrigue (2005). Para as cidades implicadas, políticas públicas exercitam concepções proativas sobre o papel do território nas quais se valorizam as complementaridades entre porto e cidade (MONIÉ, 2011).

No Brasil, o tema das relações cidade-porto chama a atenção há décadas, como ilustrado pelo estudo de Magalhães (1969) sobre *hinterlands* portuários no país. Em terras brasileiras, como em outros territórios (especialmente nos continentes americano e africano), os portos representaram, historicamente, áreas de concentração de materiais extraídos e drenados do interior, e posteriormente enviados às economias metropolitanas, em configurações espaciais que Corrêa (1991) chamou de dendríticas. Embarque e desembarque de colonos, escravos e mercadorias marcavam o cotidiano de tais estruturas, fazendo dos portos equipamentos estratégicos no crescimento de cidades e regiões.

O final do século 19 e o começo do século 20 assistiram ao início do processo de organização e modernização dos portos no Brasil, conforme Ribeiro e Siqueira (2012). Isso ocorreu principalmente no sudeste, de forma articulada à expansão da economia cafeeira,

à construção de ferrovias e à aceleração do crescimento urbano. Na incontornável reorganização dos espaços urbanos, em várias cidades a articulação entre instalações portuárias e tecidos citadinos em expansão fez emergirem relações cidade-porto de maior intensidade, mais vigorosas. Adentrou-se período de “ciclos econômicos” dos portos brasileiros, pelos avanços enfeixados na passagem da fase primário-exportadora para a urbano-industrial na economia do país.

Na trajetória institucional percorrida desde então, foi criada em 1975 a Empresa de Portos do Brasil (PORTOBRÁS), para administrar e planejar de forma centralizada o sistema portuário nacional. Em 1993 surgiu a Lei de Modernização dos Portos (BRASIL, 1993), provocando grandes mudanças no setor pelo estímulo à participação ativa da iniciativa privada. Isso resultou em maiores investimentos e em avanço na recuperação e no desenvolvimento do sistema, em contraste com o estrangulamento ligado à escassez de gastos com infraestruturas imposta pelas dificuldades do setor público. Os investimentos incidiram não somente nas atividades portuárias, mas também nos entornos (ZEFERINO, 2016). O aparato legal ainda viu surgir, em 2013, o Decreto nº 8.033, para regular a exploração dos portos e instalações portuárias (BRASIL, 2013), e em 2017, o Decreto nº 9.048, que modificou dispositivos do anterior (BRASIL, 2017).

A problemática das relações cidade-porto transcende a questão do aumento da capacidade portuária e do atendimento às necessidades das cadeias globais de valor. É importante também considerar como se dão os avanços e indagar se as iniciativas encorajadas estimulam, de fato, o desenvolvimento urbano e regional. Quer dizer, deve-se interrogar sobre o quanto as intervenções logram alçar os portos a novos patamares de atuação, mas é preciso também olhar para as cidades, procurando discernir se o desenvolvimento portuário acontece com estas, e não às suas custas.

### **3 PARANAGUÁ: ENTRELAÇAMENTO DA CIDADE COM O PORTO AO LONGO DA HISTÓRIA**

Na primeira subseção perscruta-se a história “longa” de Paranaguá e de suas instalações portuárias. Depois são realçadas questões mais contemporâneas de ambos, quer dizer, da cidade e do porto.

#### **3.1 Primórdios, ciclos e reflexos das atividades portuárias**

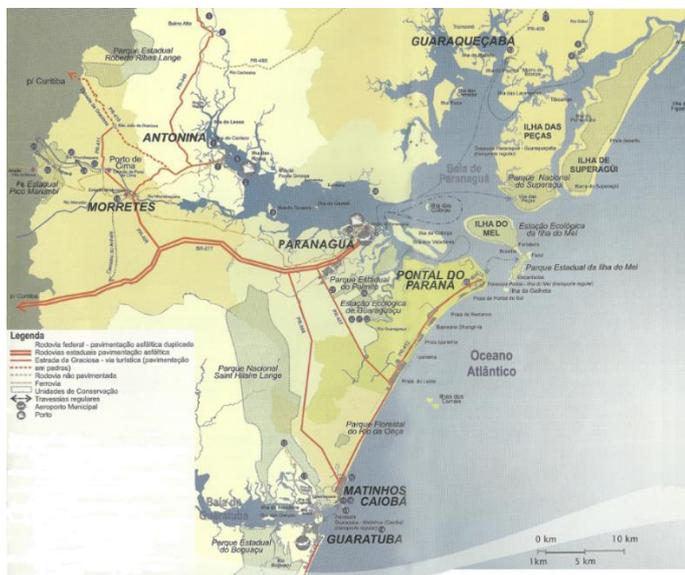
Paranaguá dista cerca de 94 km da capital paranaense (Figura 1), e se localiza em litoral bastante sinuoso, com ilhas, baías e grandes entradas de mar. Esse perfil marca sobretudo sua porção norte, onde estão, além de Paranaguá, também Antonina, Morretes e Guaraqueçaba, por exemplo (Figura 2).

Figura 1 – Estado do Paraná: localização do Município de Paranaguá



Fonte: Paranaguá (S.d.)

Figura 2 – Litoral do Paraná



Fonte: Mapa do litoral do Paraná (S.d.)

Com base em autores como Morgenstern (1985) e Westphalen (1998), cujos estudos escoram as considerações de cunho histórico a seguir, cabe assinalar que a ilha da Cotinga abrigou os primeiros movimentos de povoação na área de Paranaguá, em

meados do século 16. Em local habitado por índios carijós, esse processo ressoou o início da exploração de ouro no Brasil, passando Paranaguá a atrair atenção pelo descobrimento do minério no local. Mas o ouro mostrou-se escasso, e os mineradores se deslocaram para Cuiabá, para as minas de Cataguases.

O surgimento das primeiras instalações com fins portuários ocorreu nos anos 1570, quando os povoadores, até então restritos àquela ilha, foram para o continente e erigiram um povoado. Décadas mais tarde, entre 1640 e 1650, começou o processo de formação da cidade. Em 1646, pela já reconhecida importância do (intitulado) Porto de Nossa Senhora do Rosário, foi erguido um pelourinho como símbolo da autoridade do rei de Portugal. Dois anos depois, Paranaguá ganhou a condição de vila; em 1660, devido ao crescimento, tornou-se sede de capitania.

Os moradores criavam gado nos campos de Curitiba, a três dias de viagem. Mas a subsistência, no litoral e no primeiro planalto (em Curitiba), se baseava também em agricultura, pesca e artesanato. Ou seja, a praia e o porto articulavam as atividades da região, inclusive ligando-a ao mundo exterior, o que se amplificou com a permissão do rei português, em abril de 1722, à prática de comércio no local. Embora durante o século 18 as respectivas atividades tenham se limitado às pequenas permutas com os barcos que chegavam, a concessão real fez pessoas da vila se envolverem em suprimentos ao sul do Brasil e até à Colônia do Sacramento, às margens do Rio da Prata. Assim, o comércio marítimo cresceu localmente, intensificando o uso do ancoradouro e magnetizando a população em torno da construção naval e das práticas marítimas.

De todo modo, por volta do final do século 18 a situação desse comércio estava longe de entusiasmar. Farinha, arroz, madeira e algumas peças eram os únicos itens exportados, e, ainda assim, em quantidades limitadas. De fato, Paranaguá mantinha em 1798 relações comerciais com Santos, São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Santa Catarina, mas seu porto seguia apresentando um fraco movimento, além de não receber muitas embarcações. Isso certamente espelhava uma localização não coincidente com as grandes rotas comerciais do Atlântico, dificultando, por consequência, um maior destaque da área na economia colonial.

Entendia-se que eram dois os principais obstáculos mais imediatos: falta de capital para investimentos e pobreza da maioria da população. Assim, lograr um adequado aparelhamento do porto, além de lidar com a baixa profundidade e o assoreamento, representava objetivo irrefutável na segunda metade do século 19. As razões estavam longe de ser fortuitas, pois as mercadorias eram descarregadas em estruturas frágeis, como

barcaças, e levadas às proximidades dos armazéns para descarga. A precariedade exigia maior intensidade de trabalho e onerava o comércio.

Daí que em 1872, trinta anos após Paranaguá galgar o *status* de município, escolheu-se local para construir um novo porto, seguido de solicitação, com permissão, ao governo imperial. A construção da estrada de ferro entre o litoral e o planalto, tendo Paranaguá como referência, foi iniciada em 1880. Em 1900, o núcleo urbano registrava 32 quarteirões e uma população de 8.000 habitantes; duas ruas comerciais, bastante movimentadas nos dias úteis e usadas para recreação nos finais de semana, marcavam a paisagem (PDDI PARANAGUÁ, 2007). Já no início do século 20, o Porto de Paranaguá conectava-se a outros locais do litoral e ao planalto, por estrada em condições precárias até Morretes, e desta até Curitiba pela estrada de ferro e pela Estrada da Graciosa.

Vários impasses fizeram com que a assinatura do contrato para construir o novo cais só ocorresse em fevereiro de 1933, e em março de 1935 deu-se a inauguração oficial do que se chamou Porto Dom Pedro II. A estrutura revelou-se importante nos vários ciclos que pontuaram o percurso econômico do Paraná. Simetricamente, tais ciclos repercutiram na trajetória econômica da cidade e da região.

Foi assim no ciclo da erva mate, quando comerciantes paranaenses entraram com força no importante mercado de Buenos Aires, já no começo do século 19. Paranaguá, além de Curitiba, passou a atrair profissionais com a qualificação necessária ao adequado processamento e comercialização dessa mercadoria (OLIVEIRA, 2000). Vantagens naturais, como abundância de plantas e facilidade de extração, fizeram o local experimentar um crescente comércio de erva-mate, com grande parte da comunidade (empresários, famílias) envolvendo-se no setor. É sugestivo que esse crescimento tenha nutrido pressões por emancipação relativamente à Comarca de São Paulo: o pedido, de 1843, foi atendido com a Lei nº 704, de 29/08/1853, sendo constituída a Província do Paraná em 19 de dezembro daquele ano (MORGENSTERN, 1985).

A Guerra do Paraguai (1864-1870) reforçou o protagonismo paranaense na exportação da erva. Foi importante a melhoria da qualidade, permitida pelos novos processos antes implantados pela Província de São Paulo. Todavia, embora ainda destacada nas exportações da Província do Paraná, a erva mate sofria redução no seu volume de vendas: a partir de 1914, seu espaço de maior proeminência na economia paranaense foi progressivamente ocupado pela madeira e pelo café.

Pouco a pouco, a presença da madeira cresceu nos armazéns portuários, ao lado da erva mate, a caminho da exportação. Na base figurou a qualidade do pinho paranaense,

considerada superior à de concorrentes nos países bálticos e na América do Norte. Proprietários de serrarias paranaenses enviaram amostras de pinho serrado a mercados nacionais e ao Rio da Prata, logrando aceitação inclusive por seus menores preços. Isso estimulou compras de máquinas na Inglaterra, na década de 1880, para ampliar a escala da produção, tendo a I Guerra Mundial impulsionado a economia madeireira local pela saída do pinho europeu dos mercados da Bacia do Prata. Também o Brasil, grande importador do pinho europeu, passou a comprar a madeira paranaense, fortalecendo o mercado interno (LAVALLE, 1974).

Assim, embora a erva mate permanecesse em destaque nos movimentos do Porto de Paranaguá, já em 1920 a produção de madeira de pinho havia triplicado, com 174 serrarias em todo o Paraná. Tal cenário encorajou a criação de outras indústrias voltadas ao aproveitamento e à transformação da madeira (WESTPHALEN, 1998).

Todavia, a exportação madeireira declinou após 1924, coincidindo com a retração dos negócios da erva mate. Desse modo, a percebida oportunidade de enviar a mercados europeus café produzido no Paraná, por navegação direta desde Paranaguá, representou possibilidade, no longo prazo, de explorar novas possibilidades também para a madeira. Mas a redução das exportações de erva mate e madeira acabou abrindo espaço para o café, que já nas primeiras décadas do século 20 originava rendas substanciais para a economia paranaense. Assim, desde os anos 1940, “A crescente produção cafeeira [...] 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.” (LAVALLE, 1974, p. 142). Merece realce que a expansão cafeeira fez o governo do Paraná criar programa para construir ferrovias e estradas ligando o norte do estado ao porto de Paranaguá, objetivando melhorar a comunicação entre produtores e exportadores.

É certo que no cenário nacional o café enviado ao exterior por esse porto não exibiu números muito expressivos. Em 1929, com a grande crise mundial, o volume exportado pelo Estado do Paraná representava apenas 2,1% da produção brasileira. Contudo, os reflexos em Paranaguá eram consideráveis:

Devido à grande movimentação no porto proporcionada pelo café, [...] 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 a se tornar um porto comercial. (MACHADO, 2012, p. 4).

O norte do Paraná teve um importante papel na expansão da economia cafeeira e, por consequência, no aumento das exportações pelo Porto de Paranaguá. Ao mesmo tempo, o crescimento do café produziu rápida evolução demográfica em cidades como Londrina, Arapongas e Ibiporã, devido à qualidade das terras para agricultura (CANCIAN, 1974). Tanto quanto o estado (e o país), Paranaguá experimentou dinamização desde o período da erva mate até o ciclo do café: estradas foram construídas, o porto foi melhorado em sintonia com o aumento das exportações nos diferentes ciclos econômicos e a população se multiplicou, refletindo o reconhecimento da sua importância para as exportações brasileiras.

### **3.2 Dos anos 1930 ao final do século 20: estruturação, crescimento e abertura comercial**

As atividades dos referidos ciclos econômicos se refletiram em Paranaguá, pois, entre outros motivos, as melhorias portuárias atraíram mão de obra. A dinâmica urbana acusou os movimentos dessa trajetória. Em 1965 havia no local 12 estabelecimentos de comércio atacadista, 72 empresas de prestação de serviços, 52 unidades industriais e várias agências bancárias. O porto, que fora considerado o maior exportador de café do mundo, atingiu 6 milhões de sacas embarcadas. Ao declínio da importância da economia cafeeira, seguiu-se o ciclo da soja, produto com destaque até os dias atuais, desde o início dos anos 1970 (PDDI PARANAGUÁ, 2007).

Com a abertura da economia brasileira na década de 1990, novamente se impôs uma reestruturação do porto, com vistas ao alinhamento aos padrões internacionais de comércio. Nessa mesma década, a movimentação ultrapassou 21 milhões de toneladas, e as melhorias e adequações efetuadas desde a inauguração fizeram as estruturas locais atingirem a condição de importante porto graneleiro da América Latina. Foi decisivo o estabelecimento de uma mais eficaz comunicação com o norte do estado, também sintonizada com as necessidades de aprimoramento para que o porto acompanhasse as mudanças do comércio internacional; o mesmo vale para a construção de uma estrada de ferro entre o porto e o centro do estado, iniciada em 1949.

Como indicado, os reflexos na estrutura urbana de Paranaguá têm amplamente a ver com a atração de novos trabalhadores, conforme se intensificaram as atividades do

porto e, no seu ciclo, evoluiu a economia cafeeira, que dinamizava a área. O crescimento da população impôs, especialmente, necessidades em termos de serviços públicos e moradias. Efeito urbano forte derivou do deslocamento geográfico do porto nos anos 1950. A estrutura técnica dos negócios portuários nesse período gerava uma grande demanda de mão de obra pouco qualificada, e a transferência do porto desde o centro original da cidade, com aumento das instalações, intensificou o fluxo migratório e a ocupação.

O ritmo da expansão urbana se manteve intenso de 1950 para 1960. O número de domicílios se multiplicou, pois muitas pessoas viam em Paranaguá e no crescimento do seu porto oportunidades em emprego e renda, mesmo que a reestruturação da atividade portuária em curso não gerasse empregos em grande quantidade, diferentemente do que ocorrera em fases anteriores. Esse processo fez a administração municipal propor, na década de 1960, vários projetos para melhorar a qualidade e a disposição dos espaços da cidade, envolvendo aterro de áreas em locais próximos ao porto, construção de praças, abertura de avenidas e pavimentação de vias em bairros ocupados de forma irregular (ABRAHÃO, 2011).

Na década de 1970, a modernização da agricultura e a diversificação da base produtiva permitiram ao Paraná registrar a agroindústria como setor mais dinâmico da economia estadual. À contração da importância do café, perfilou-se o grande destaque do trigo e da soja (MIGLIORINI, 2006), um desempenho que não deixou de se refletir na estruturas portuárias de Paranaguá. De fato, avançou-se em modernização, objetivando adequar o porto às demandas das exportações de grãos.

Em nível internacional, avanços tecnológicos com repercussões em automação, de uma parte, e as exigências genericamente assimiladas à globalização, de outra, tornaram as operações portuárias, em termos gerais, cada vez mais objeto de novos e crescentes investimentos em logística e em sistemas de pesagem e movimentação de cargas. Isso modificou o perfil de vários portos, no sentido de uma maior competitividade. Portos brasileiros trilharam esse caminho, e o de Paranaguá não foi exceção: sua posição se consolidou não só como porto especializado na exportação de grãos, mas igualmente com características multimodais, abrangendo o transporte de cargas igualmente por rodovias e ferrovias.

Esse perfil foi atingido na adaptação às novas necessidades ocasionadas pelas mudanças produtivas no Paraná. Por exemplo, a expansão da produção graneleira exigiu importações de máquinas agrícolas adequadas a esse tipo de plantio, bem como de fertilizantes. Por sua vez, o crescimento dessa produção representou necessidades

impositivas de mais providências no sentido da modernização e da adequação estrutural do porto de Paranaguá, englobando ampliação de estradas e expansão das capacidades portuárias para atender às exportações. Assim,

Ao longo dos anos 1980, com as ações governamentais de apoio à exportação, 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).

A rodovia BR-277, que liga Curitiba a Paranaguá e ao porto, mostrou-se problemática à medida que as exportações aumentaram. Disponibilizada em 1885, sua via simples representava um gargalo quando se tratava de agilizar o transporte de cargas oriundas de diversas regiões do Paraná. Assim, na década de 1980 foi preciso equipá-la para estruturar o corredor de exportação, ligando o seu eixo final ao pátio do Porto de Paranaguá. Assinale-se que, como decorrência, Paranaguá passou a se deparar com uma de suas maiores dificuldades estruturais, presente até hoje: o transporte de grãos pelas ruas da cidade.

Também guarda relação com os processos em curso desde os anos 1980 a multiplicação de empresas sobretudo dos setores de alimentação e fertilizantes. Essas empresas passaram a utilizar importantes espaços para armazenagem e movimentação de cargas, nutrindo o processo de alteração da paisagem urbana. Instaladas às margens da BR-277, perto da saída da cidade e em áreas mais afastadas do centro, porém próximas ao porto, suas atividades induziram a formação de bairros no entorno. Esses espaços de moradia são considerados carentes, pelo precário saneamento básico e por sofrerem a ação direta das atividades portuárias; afetados pela movimentação de caminhões, mostram-se expostos a riscos consideráveis, superiores aos detectados em outros locais da cidade.

Sobre repercussões menos imediatas, cabe assinalar a ampliação e melhoria da rede rodoviária paranaense, *pari passu* à expansão da área de influência do porto. Regiões distantes são acessíveis por meio dessa rede, em Santa Catarina, São Paulo e Mato Grosso do Sul, além do Paraguai e do norte da Argentina. Sua importância é condizente com dinâmica exportadora que transcende o setor agroindustrial e atinge as indústrias automobilística e alimentícia. Contudo, essa estrutura não deixa de representar também

problemas para a cidade de Paranaguá. A crescente demanda pelas estruturas portuárias resulta em novas empresas, que se instalam no entorno portuário e geram empregos e renda. Contudo, o aumento no fluxo de transporte causa problemas ambientais e outros.

Tudo somado, o Porto de Paranaguá evoluiu ao ritmo, praticamente, das interações brasileiras em matéria de comércio internacional. Desse modo, pode-se dizer que também determinantes externos impulsionaram a trajetória desse porto, refletindo-se nos investimentos em ampliações e aprimoramentos. Isso marcou em especial o período de forte exportação cafeeira; mais recentemente, caracterizou (vem caracterizando) a movimento comercial ligada à soja. Num caso e no outro, o dinamismo dos mercados para tais produtos no exterior enfeixa-se no leque de terminantes dos avanços nas funções portuárias locais. Perfila-se dessa maneira o chamado *boom* das *commodities* vivenciado essencialmente na primeira década do século 21, vale dizer, o papel da China como grande compradora mundial.

Sendo os vínculos porto-cidade tão estreitos, como se argumentou, esses determinantes externos da trajetória do porto aparecem, da mesma maneira, com respeito ao percurso de Paranaguá. Não é equivocado considerar, portanto, que a cidade de Paranaguá – seu perfil, sua conformação, seus problemas – de algum modo espelha vetores de força entre os quais têm realce o dinamismo e as características dos mercados externos. O âmbito urbano aparece como uma espécie de síntese, ou como tradução, do encontro de determinações diversas, entre elas as externas. Não se trata de situação sem precedentes ou paralelos. Na história da América do Sul, para só referir ao entorno macrorregional, a evolução do porto de Buenos Aires e da própria capital argentina é indissociável do papel dos mercados externos (sobretudo a Grã-Bretanha) para carnes e grãos desde meados do século 19 (FERRER, 2006). Praticamente o mesmo pode ser dito sobre Manaus e Belém relativamente ao embarque do borracha no começo do século 20 (BECKER, 2009).

#### **4 A estrutura do porto de Paranaguá e as relações cidade-porto no período atual**

Inicia-se com algumas considerações sobre a estrutura, a movimentação e o alcance das atividades do Porto de Paranaguá, que se constitui atualmente num *gateway port*.

Depois exploram-se as relações cidade-porto, salientando as mudanças no tecido urbano e os reflexos no planejamento da cidade.

#### 4.1 Estrutura, movimentação e alcance das atividades portuárias

A Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) é uma autarquia pública criada pelo governo paranaense em 1947, responsável por administrar o Porto de Paranaguá nos termos do Convênio de Delegação nº 037/2001, celebrado em dezembro de 2001 entre o Paraná e a União, com validade de 25 anos, podendo ser renovado. Na sua estrutura há uma superintendência, quatro diretorias e uma procuradoria jurídica. Informações de 2012 indicavam 76 funcionários comissionados e 632 permanentes, além de outros 4.000 Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs), ligados a sete sindicatos (PDZPO PORTO DE PARANAGUÁ, 2012).

Segundo LabTrans (2016), o Porto de Paranaguá dispõe de:

- um cais público acostável e contínuo de 3.123m de extensão, distribuídos em 14 berços de atracação e 2 píeres;
- um ponto de atracação para operações *Roll-on/Roll-off* com 220 metros de extensão, composto por três dolphins de atracação e um de amarração;
- cerca de 25 armazéns, sendo 11 de uso da APPA e 14 arrendados para empresas; os de maior capacidade estão com a Brasil Foods, para armazenar 63.360m<sup>3</sup> de carga geral, e com a Rocha Top, para 82.000 toneladas, atualmente armazenando fertilizantes;
- 10 pátios, para carga geral e veículos; 9 têm uso público, e o de uso privado, com a maior capacidade (308.800 m<sup>2</sup>), está arrendado para o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP);
- 49 silos de vários tipos, dos quais 5 são de uso público, todos operando com soja, milho, farelo, açúcar, óleo de soja e cereais; o de maior capacidade pertence à empresa PASA, para 120.000 toneladas, sendo usado para açúcar;
- 195 tanques para armazenar óleo de soja, soda cáustica, ácidos, metanol, derivados do petróleo, diesel, glicerina, metionina e etanol; 7 são de uso público, e 116 dos privativos pertencem à empresa Catallini, com capacidade somada de 516.000m<sup>3</sup>.
- cais com 10 carregadores de granel, 7 guindastes sobre pneus, 1 guindaste sobre pórtico, 9 portêiners, 1 *shiploader* para carga geral e 2 sugadores e dutos;

- estrutura da retroárea com balanças de fluxo, ferroviárias e rodoviárias, empilhadeiras, esteiras transportadoras, moegas, sugadores, *scanner*, tombador de caminhões e tratores; todos os equipamentos da retroárea são de uso privado.

O acesso ao Porto de Paranaguá é aquaviário, rodoviário e ferroviário, conforme PDZPO (2012). O primeiro diz respeito ao Canal da Galheta, principal acesso também aos terminais da Baía de Paranaguá desde os anos 1970. Sua extensão é de 29 km, a largura atual varia entre 150 e 200 metros e a profundidade oscila de 12 a 15 metros.

O acesso rodoviário refere-se sobretudo à BR-277, que conecta o litoral paranaense ao planalto, em São José dos Pinhais. Através do Anel de Contorno Leste de Curitiba, são atingidas as principais rodovias para transporte desde o porto e para este, destacando-se a BR-116 (ligação com os estados de São Paulo e Santa Catarina), a BR-376 (ligação com o litoral de Santa Catarina, Ponta Grossa e Mato Grosso do Sul) e a BR-277 (ligação com Cascavel e o Paraguai). Essas vias de acesso ao porto são duplicadas, mas é recorrente a formação de filas, concentradas em dias úteis, com maior intensidade nos períodos de safra, entre novembro e fevereiro. Os pontos mais críticos nos acessos terrestres estão nas áreas mais urbanizadas, nas proximidades das instalações portuárias.

O acesso ferroviário envolve malha 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. Em 2015, foram movimentados por esse modal, nos portos de Paranaguá e Antonina, 8,8 milhões de toneladas, 90% em exportações e 10% em importações. A participação desse transporte vem caindo; em 2015 a movimentação foi 27% inferior à de 2010, quando atingiu 12,2 milhões de toneladas (LABTRANS, 2016).

De acordo com APPA (2018), a execução dos previstos programas e obras permitiu ao porto de Paranaguá atingir um novo patamar de movimentação: em 2017, pela primeira vez, foi ultrapassada a marca de 50 milhões de toneladas. O crescimento envolveu elevação na exportação de grãos e na movimentação de cargas gerais de maior valor agregado, e tem a ver com o aumento das exportações favorecido pelas melhorias na infraestrutura terrestre do porto. Estas se traduziram em mais armazéns, novos equipamentos, correias transportadoras com maior capacidade, maior integração entre os modais rodoviário e ferroviário e evolução na estrutura marítima ligada às campanhas de dragagem.

A Tabela 1 apresenta a evolução dessas movimentações de carga entre 2001 e 2017. O crescimento mais expressivo incidiu na movimentação de carga geral, mas também os graneis líquidos se destacaram. Em que pesem algumas oscilações, refletindo questões sazonais ou situações de crise econômica nos planos internacional (2008/2009) ou doméstico (2014/2015), o volume total movimentado quase dobrou no período coberto pela tabela.

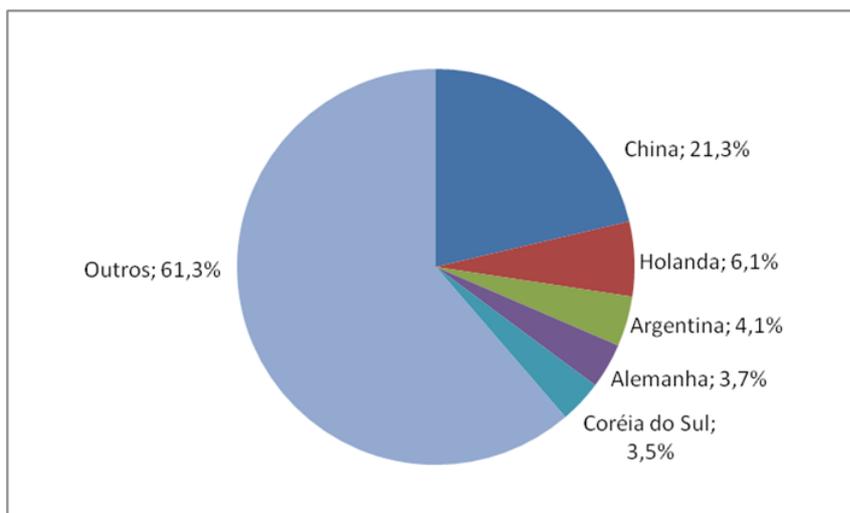
O alcance do Porto de Paranaguá pode ser observado na especificação dos destinos das exportações e das origens das importações, mostrados nas figuras 3 e 4, respectivamente. Refletindo os traços gerais do comércio externo brasileiro, a China figurou em 2017 como principal destino individual das vendas ao exterior através do porto (mais de 1/5 do total). Depois aparecem Holanda, Argentina, Alemanha e Coreia do Sul. A China também sobressai amplamente como origem das importações, seguida por Argentina, Alemanha, Estados Unidos e França, nessa ordem. Como se vê, o Porto de Paranaguá representa conexão com importantes mercados seja na Ásia, na Europa ou na América do Norte.

Tabela 1 – Porto de Paranaguá: movimentação de cargas entre 2001 e 2017 (toneladas)

Ano	Carga geral	Graneis sólidos	Graneis 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

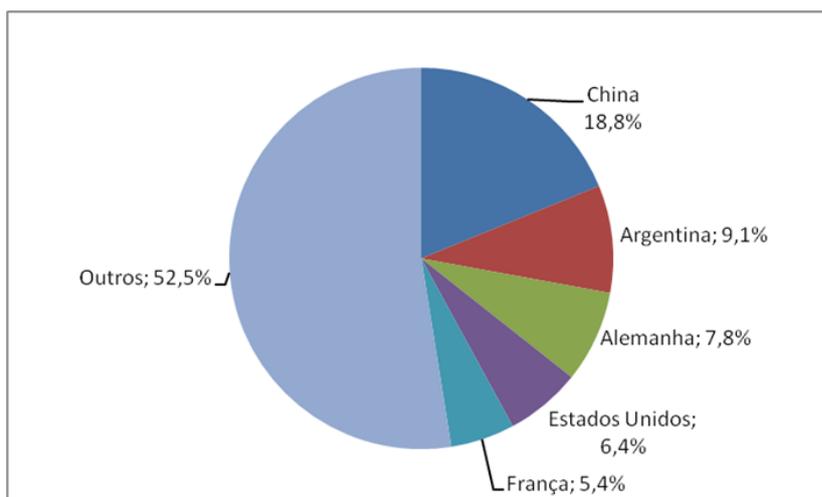
Fonte: Elaboração própria com base em PDZPO (2012), LabTrans (2016) e APPA (2018).

Figura 3 – Porto de Paranaguá: destino das exportações (2017)



Fonte: elaboração própria com base em APPA (2018)

Figura 4 – Porto de Paranaguá: origem das importações (2017)



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

## 4.2 Relações cidade-porto em Paranaguá: ênfase nos efeitos sobre a dinâmica urbana

É difícil não associar os indicadores socioeconômicos de Paranaguá à presença da estrutura portuária. As atividades do porto mostram-se essenciais também para a economia paranaense como um todo, mas os reflexos são (muito) mais fortes em Paranaguá e sua região, onde as atividades de embarque e desembarque de mercadorias exercem uma clara influência na vida econômica e social (APPA, 2018).

A dinâmica demográfica representa uma das esferas dessas repercussões. Figurando entre os dez municípios mais populosos do Paraná, Paranaguá registrou nas últimas décadas um crescimento populacional bem mais veloz do que a média do estado: como mostra a Tabela 2, a população residente do município muito mais que dobrou entre os censos demográficos de 1970 e 2010. A velocidade foi elevada, notadamente, durante as décadas de 1970 e 1980, quando suas taxas médias anuais de crescimento superaram as estaduais em quase três vezes. Assim, a participação do município na população estadual se revelou crescente.

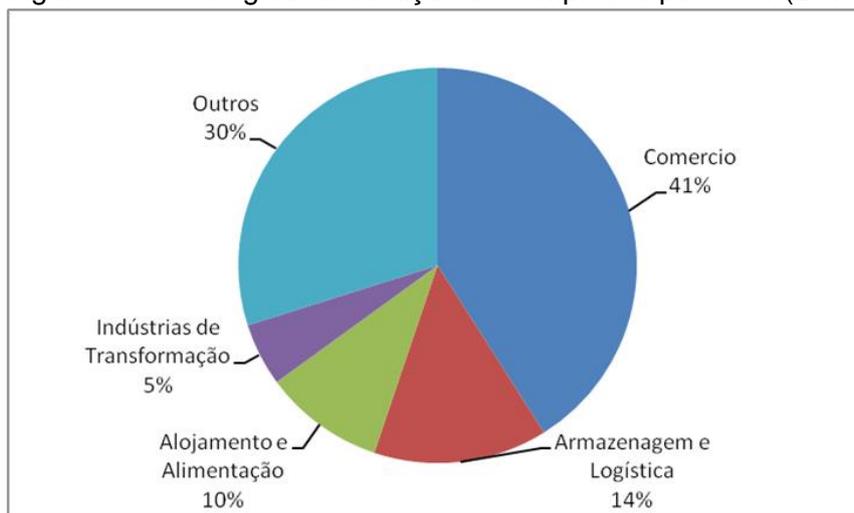
Tabela 2 – Estado do Paraná e Município de Paranaguá: população residente (1970-2010)

Ano	População residente			Taxa média de crescimento anual	
	Paraná (A)	Paranaguá (B)	B:A x 100	Paraná	Paranaguá
1970	6.929.868	62.327	0,90	-	-
1980	7.630.466	82.067	1,07	0,97	2,79
1991	8.443.299	107.601	1,27	0,92	2,49
2000	9.558.454	127.339	1,33	1,39	1,89
2010	10.444.526	140.469	1,34	0,89	0,99

Fonte: IBGE (vários anos).

Segundo APPA (2016), Paranaguá abrigava em 2013 pouco menos de cinco mil empresas, que representavam algo como R\$ 1,6 bilhão em salários. Cerca de 700 empresas atuavam em armazenagem e logística, vertendo na economia do município aproximadamente R\$ 403 milhões em salários (1/4 do total indicado para a massa salarial). A Figura 5 estampa a distribuição das empresas por tipos gerais de atividades naquele ano.

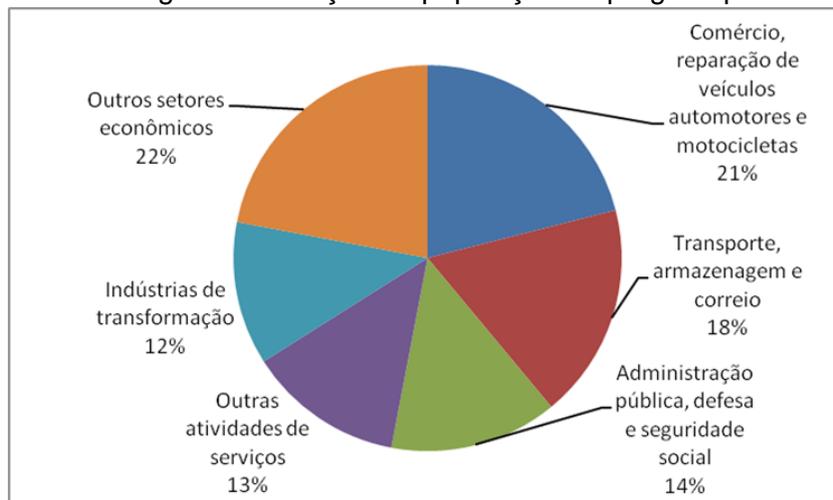
Figura 5 – Paranaguá: distribuição das empresas por setor (2013)



Fonte: elaboração própria com base em APPA (2016)

A distribuição setorial da população empregada, de acordo com a mesma fonte, era a indicada na Figura 6. Os agrupamentos “comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas” e “transporte, armazenagem e correio” totalizavam quase 40% dos empregos.

Figura 6 – Paranaguá: distribuição da população empregada por setor (2013)



Fonte: elaboração própria com base em (APPA, 2016)

Como já se indicou, numerosos caminhões circulam diariamente pelas vias urbanas de Paranaguá. Essa situação mantém um mercado de serviços que repercute também em cidades próximas. Em particular nas adjacências do porto, há oficinas mecânicas, borracharias e atividades complementares aos serviços de transporte, implicando notadamente armazenagem e correio. A incidência é maior na malha viária do entorno mais

próximo ao porto, e se desdobra nas vias que lhe dão acesso, atingindo municípios vizinhos.

Essa paisagem de negócios diversificados indica que a influência socioeconômica do porto, em particular no tocante às ocupações, não se restringe aos serviços diretamente ligados às atividades portuárias, de modo específico. As necessidades do setor portuário promoveriam, assim, oportunidades de crescimento e diversificação de práticas que, embora na origem provavelmente motivadas pelas demandas da movimentação de cargas, apresentam largos escopo e direcionamento.

Essa diversidade é sugerida pela Tabela 3, baseada em dados para 2017 da Relação Anual de Informações Sociais, disponibilizados pelo Ministério do Trabalho (RAIS, 2017), dados que, assinala-se, dizem respeito tão somente a vínculos formais de trabalho. O item “Transportes, armazenagem e comunicações” concentrava o maior número de vínculos profissionais ativos em 31 de dezembro de 2017, seguido de “Comércio, reparação de veículos automotores, objetos pessoais e domésticos”, ambos da classificação de atividades CNAE 95 Seção, que possui 17 itens: somados, os dois itens representavam 42% dos vínculos. Para mostrar o que sobressai na indústria de transformação, recorreu-se também à classificação CNAE 95 Classe, muito mais detalhada. A produção de fertilizantes salta aos olhos, e atividades da indústria de alimentos mostram alguma importância.

Cidade e porto são praticamente indissociáveis em Paranaguá, tal o entrelaçamento nos planos econômico, social e físico. A influência das atividades portuárias se manifesta igualmente, com consequências de intensidade talvez particular, em termos de apropriação, uso e transformação do espaço em que se inserem. Nesse aspecto, a experiência de Paranaguá não destoia do que parece ser uma tendência geral em áreas que abrigam portos, quanto às repercussões nos ambientes urbanos, regionais e naturais.

Tabela 3 – Paranaguá: vínculos formais ativos por setor de atividades em 31/12/2017, conforme a classificação CNAE 95 Seção

Setores de atividades	Vínculos ativos	
	Nº	%
Administração pública, defesa e seguridade social	5.154	13,3
Agricultura, pecuária, silvicultura e exploração florestal	49	0,1
Alojamento e alimentação	1.697	4,4
Atividades imobiliárias, alugueis e serviços prestados às empresas	2.386	6,2
Comércio, reparação de veículos automotores, objetos pessoais e domésticos	7.896	20,5
Construção	1.060	2,7
Educação	1.250	3,2
Indústrias de transformação	4.166	10,8

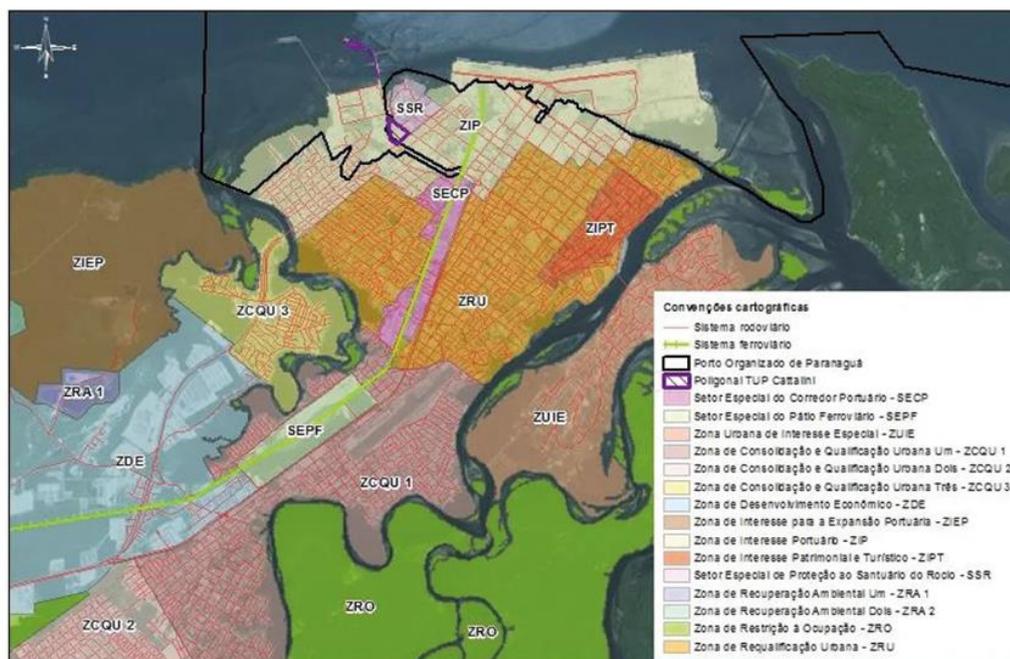
<i>[Fabricação de fertilizantes fosfatados, nitrogenados e potássicos]</i>	<i>[2.370]</i>	<i>[6,1]</i>
<i>[Prepar. de margarina e outras gordura. veget. e óleos de orig. animal não comest.]</i>	<i>[487]</i>	<i>[1,3]</i>
<i>[Fabricação de outros produtos alimentícios]</i>	<i>[288]</i>	<i>[0,7]</i>
<i>[Fabricação de embalagens de plástico]</i>	<i>[128]</i>	<i>[0,3]</i>
<i>[Produção de óleos vegetais em bruto]</i>	<i>[122]</i>	<i>[0,3]</i>
Indústrias extrativas	169	0,4
Intermediação financeira, seguros, previdência complementar e serviços relacionados	387	1,0
Organismos internacionais e outras instituições extraterritoriais	0	0
Outros serviços coletivos, sociais e pessoais	5.253	13,6
Pesca	13	0,03
Produção e distribuição de eletricidade, gás e água	183	0,5
Saúde e serviços sociais	610	1,6
Serviços domésticos	1	..
Transporte, armazenagem e comunicações	8.317	21,5
Total	38.591	100

Fonte: elaborado pelos autores com dados da RAIS (2017)

A importância do assunto transparece na busca local de alternativas, com vistas ao crescimento das atividades portuárias, que não representem intoleráveis custos econômicos, sociais e ambientais. O mapa de Zoneamento Urbano de Paranaguá, exibido em LabTrans (2016) e referente ao entorno portuário, mostra a disposição das áreas na perspectiva dos interesses tanto das atividades portuárias quanto da cidade em si, para além da Zona de Interesse Portuário (ZIP), onde se localizam o próprio porto e a maior parte das correspondentes atividades (Figura 7). Os aludidos interesses respeitam às áreas tanto para expansão das atividades portuárias, quanto para crescimento urbano e aprimoramento da infraestrutura de transporte rodoviário e ferroviário.

Localizado mais distante da área do porto figura o Corredor de Comércio e Serviços (CCS), que se vincula ao sistema de logística portuária e a seus acessos. Nesse local são previstas áreas para atividades de comércio e serviços aptas a amparar não só atividades portuárias, mas também atividades econômicas em geral, entre estas as turísticas (APPA, 2018). De sua parte, incrustada na logística do complexo portuário, a Zona de Desenvolvimento Econômico (ZDE) possui grandes áreas – de rarefeita ocupação – que podem receber atividades industriais, comerciais e de serviços, de grande porte. Contemplou-se igualmente um Setor Especial do Pátio Ferroviário (SEPF), para manobras dos trens e movimentação das cargas que entram e saem da área do porto.

Figura 7 – Paranaguá: zoneamento urbano no entorno portuário (2016)



Fonte: LABTRANS (2016)

Alguns espaços requerem especial cuidado no seu uso, no tocante à ocupação urbana, por registrarem fragilidade ambiental e acusarem presença ilegal. Este é o caso da Zona de Consolidação e Qualificação Urbana III (ZCQU3), entre a Zona Portuária e a Zona de Expansão Portuária, que apresenta espaços para ocupação. De outra parte, o interesse e o zelo pela dimensão histórica transparecem no Setor Especial de Proteção ao Santuário do Rocio (SSR), que abriga a Igreja Nossa Senhora do Rocio e se localiza dentro da ZIP. Junto com a Zona de Interesse Patrimonial e Turístico (ZIPT), a SSR sustentaria o necessário cuidado com os patrimônios histórico, cultural e paisagístico da cidade e da baía de Paranaguá. Sua manutenção atende ao interesse em preservar a identidade local, também entendida como um atributo para turismo.

Observe-se que, embora a ZIP se mostre bem demarcada no Plano Diretor, grupos de famílias permanecem irregularmente na área, uma situação facilitada pela inexistência de espaço de transição entre a primeira zona e a Zona de Requalificação Urbana (ZRU). Aquele local não é apropriado para moradia, pois faltam-lhes infraestrutura e outros serviços necessários ao adequado uso residencial.

Ao mesmo tempo, essa presença irregular de moradias prejudica o desenvolvimento das atividades portuárias, como nos projetos de expansão ou instalação de empresas e serviços voltados às primeiras. Assinale-se que tal ocupação resulta também de invasões, como verificado em áreas inseridas na poligonal do porto, onde empresas movimentam

cargas consideradas de alto risco. Assim, processos de demolição têm sido observados, com transferências de famílias, e novas cercas de proteção delimitam áreas representativas de maior segurança para as novas residências, cuja disponibilidade implica a Companhia de Habitação do Paraná (COHAPAR).

O processo de realocação desses contingentes começou em 2013, promovido pela APPA e pela COHAPAR, e muitas famílias receberam novas moradias, em lotes cedidos também pela Prefeitura de Paranaguá. A mudança foi acompanhada de iniciativas para revitalização urbana nos locais de destino, com pavimentação de vias e construção de equipamentos como escola e posto de saúde; as melhorias repercutiram em abertura de estabelecimentos comerciais ao estilo dos pequenos mercados e lanchonetes. De toda maneira, caberia observar o quanto tais movimentos admitiriam abordagens no marco de uma reflexão sobre o tema da segregação socioespacial. Não se trilha esse caminho neste estudo, todavia, pois tal questão transcende os objetivos inicialmente definidos.

As iniciativas sobre a mobilidade urbana resultaram em diminuição das filas de caminhões nas vias de acesso às instalações portuárias, com melhoria das relações entre a cidade o porto. Entretanto, os avanços logrados, seja na definição de rotas obrigatórias ou nos aprimoramentos no pátio de triagem, não suprimiram os conflitos entre, de um lado, veículos, pedestres e ciclistas, e, de outro, a movimentação de cargas por caminhões e trens (APPA, 2018). De todo modo, os problemas das longas filas de caminhões no acostamento da BR-277 foram equacionados, mediante interações positivas com os produtores rurais sobre aspectos como cadastro da carga a ser enviada e, também, reordenação operacional. De fato, uma importante iniciativa

[...] 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. 88-89).

Além de realizar investimentos em infraestrutura e em projetos para melhorar o fluxo de cargas nas áreas interna e externa ao porto, a APPA parece atuar em promoção e fomento de projetos e programas institucionais voltados ao desenvolvimento social. Nessa direção, foram executadas

[...] 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. (BRASIL, 2016, p. 232).

Em termos gerais, a aproximação do porto aos interesses urbanos, embalada, ao que parece, por iniciativas de cunho social, reflete as imposições da globalização para uma maior integração entre espaços como os portuários e a economia das cidades envolvidas, segundo Baudouin (1999). Assim, cresce a conexão dos portos com seus meios de inserção – as cidades, ou as partes destas mais implicadas pelas atividades portuárias – e também com as economias regionais, notadamente em meio às interações protagonizadas nas cadeias produtivas.

Fazendo uso de força de expressão, dir-se-ia que os portos se tornam menos alheios a seus entornos e passam também a promover, mediante ações com a comunidade, ambientes mais qualificados do ponto de vista social e econômico. Sobre o Brasil, Monié e Vidal (2006) registram que as mudanças ocorridas nos portos do país nas últimas décadas se perfilaram entre as readequações dos espaços portuários em curso no país há décadas, de um modo ou de outro. O crescimento do comércio exterior brasileiro sob a globalização teria representado urgência nas cidades portuárias nacionais no sentido da adequação aos novos desafios.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Paranaguá não constitui exceção ao que se testemunha em muitas cidades portuárias, no Brasil ou no exterior. A cidade e o porto percorreram caminhos fortemente entrelaçados, de modo que falar da primeira implica referir ao segundo, forçosamente.

De fato, a economia de Paranaguá é caudatária, em diversos sentidos, da presença das atividades de embarque e desembarque de mercadorias, com seus desdobramentos em proliferação de serviços complementares e de suporte e em instalação de unidades produtivas. Ao mesmo tempo, o entorno tem representado base de apoio e expansão às atividades portuárias, espécie de alicerce para a continuada busca de melhores condições

de desempenho destas. Essa imbricação caracteriza as iniciativas no plano institucional, em diferentes escalas, e exibe consequências na dinâmica e na paisagem urbanas, como indicado pelo teor de documentos explorados no corpo do artigo (Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, de 2016; Plano de Desenvolvimento do Porto de Paranaguá, de 2012).

Todavia, essa interpenetração entre vida urbana e atividades portuárias não deixa de representar também problemas. O pesado tráfego de caminhões graneleiros nas ruas da cidade tem igualmente significado, além do que normalmente tipifica situações desse tipo (barulho, por exemplo), queda de grãos pelo caminho. Essa derrubada tem diversas implicações, entre elas as ambientais e a proliferação de ratos, aumentando os riscos de doenças como a leptospirose.

Ainda na temática ambiental, tem sentido indagar, do mesmo modo, sobre o que significam as atividades do porto em litoral que, embora pouco extenso, exibe vitalidade turística. Com efeito, além da própria Paranaguá, locais próximos como Antonina, Guaraqueçaba e Morretes são destinos de um turismo estribado no patrimônio histórico e sociocultural. Nas baías, debruadas por trechos de Mata Atlântica, localidades com tradicionais modos de vida e de trabalho atraem visitantes, para não falar no afluxo, durante a alta temporada turística, aos balneários situados em Matinhos, Guaratuba e Pontal do Paraná. Em que medida estariam as atividades portuárias ajudando a comprometer a atratividade turística da área?

De outra parte, a ocupação irregular de áreas próximas aos espaços utilizados nas operações portuárias, por famílias de baixa renda que procuram instalar moradias, é fonte de apreensão e estaria a interpelar a capacidade de agir da administração municipal. Há urgência no assunto porque se espera que a movimentação de contêineres e as importações de granel líquido em combustíveis (petróleo, gasolina) se ampliem nos próximos anos, representando mais demanda de áreas para as atividades do porto e impondo especiais cuidados sobre segurança.

Seja como for, o quadro social em Paranaguá estaria a suscitar apreensão. Estudo realizado por Silva, Borges e Parré (2014), com dados para 2010, indica que o litoral sul do Paraná é uma das áreas do estado em que são encontradas mais cidades com as maiores participações de moradores em domicílios cuja renda mensais per capita situa-se abaixo da linha de pobreza.

Cabe assinalar a respeito do assunto que a legislação voltada à modernização dos portos, em vigor desde meados dos anos 1990, como mencionado no início do artigo,

resultou em mudanças também das relações trabalhistas nas atividades de embarque e desembarque de mercadorias. Isso ocorreu rumo ao aprofundamento do caráter precário desse trabalho, vale dizer, maior incidência de jornadas caracterizadas pela flexibilização e crescimento do uso da mão de obra sem vínculos empregatícios, ou seja, sem os direitos antes usufruídos e sem garantias de ocupação e renda. O efeito sobre a pobreza e o desamparo de famílias é certamente considerável. Não há de ser estranho a tal situação o fato de Paranaguá registrar níveis muito altos de violência. Estatísticas da Secretaria da Segurança Pública e Administração Penitenciária do estado informam que, em 2018, Paranaguá ficou atrás somente de Curitiba e São José dos Pinhais – cidades muito mais populosas – em ocorrências de crimes contra pessoas: Curitiba amargou 37,3 mil ocorrências, São José dos Pinhais, 33 mil, e Paranaguá, 15,8 mil (ESTADO DO PARANÁ, 2019).

Assim, em cenário de intensas relações cidade-porto forjadas ao longo da história em Paranaguá, as exigências da globalização para o setor portuário em geral haverão de aprofundar suas consequências na esfera local. Isso representará pressão para que os atores sociais envolvidos promovam os necessários aperfeiçoamentos e o equacionamento de problemas, na órbita da cidade e na esfera das operações portuárias.

Portos em diferentes países continuarão a se deparar com exigências. Nada indica, até onde a vista alcança, o enraizamento de tendência para o que se designaria “desglobalização” na economia e na política em termos mundiais. Portanto, a expectativa é que os entornos urbanos e regionais dos portos continuem a ser afetados – talvez com intensidade ainda maior – , pois a “interiorização” de funções centrais para as práticas portuárias, envolvendo corredores de transporte e polos logísticos, por exemplo, constitui requisito para o adequado desempenho das atividades de embarque e desembarque de mercadorias no período atual.

Paranaguá haverá de permanecer registrando, nessas circunstâncias, as consequências de tais pressões no seu tecido urbano. É possível que as repercussões atinjam escala regional, desdobrando-se sobre municípios próximos. Certamente, esse processo será de interesse para pesquisadores do presente e do futuro que tenham nas suas agendas a problemática do desenvolvimento com dimensão espacial associada às relações entre cidades e portos.

## REFERÊNCIAS

- 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**. 2011. 295 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2011.
- APPA - Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Porto em números: 2011-2015**. Paranaguá: APPA, 2016. Disponível em: <http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/File/portoemnumeros.pdf> Acesso em: 28 out. 2018.
- APPA – Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Caderno de resultados: relatório de gestão da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) – 2011-2017**. Paranaguá: APPA, 2018. Disponível em: [http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/File/Caderno\\_resultados\\_APPA\\_2018\\_\\_1.pdf](http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/File/Caderno_resultados_APPA_2018__1.pdf) Acesso em: 30 out. 2018.
- BAUDOIN, T. A cidade portuária na mundialização. In: COCCO, G; SILVA, G. (Orgs.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 1999, p. 27-38.
- BECKER, B. K. Por que a participação tardia da Amazônia na formação econômica do Brasil? In: ARAÚJO, T. P. de; VIANNA, S. T. W.; MACAMBIRA, J. (Orgs.). **50 anos de Formação Econômica do Brasil: ensaios sobre a obra clássica de Censo Furtado**. Rio de Janeiro: IPEA, 2009, 201-228.
- BRASIL. **Lei Nº 8.630**, de 25 de fevereiro de 1993. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L8630.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8630.htm). Acesso em: 22 dez. 2018.
- BRASIL. **Decreto Nº 8.033**, de 27 de junho de 2013. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/decreto/d8033.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/d8033.htm) Acesso em: 22 dez. 2018.
- BRASIL. **Decreto Nº 9.048**, de 10 de maio de 2017. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2017/decreto-9048-10-maio-2017-784688-publicacaooriginal-152510-pe.html> Acesso em: 22 dez. 2018.
- BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação. **Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina**. Brasília, D.F.: MTPA, UFSC, LABTRANS, 2016.
- CANCIAN, N. A. **A conjuntura econômica da madeira no norte do Paraná**. 1974. 470 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1974.
- COCCO, G.; SILVA, G. (Org.) **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 1999.
- CORRÊA, R. L. **Região e organização espacial**. São Paulo: Ática, 1991.

ESTADO DO PARANÁ. **Relatório Estatístico Criminal**: 4º semestre de 2018. Curitiba: Secretaria da Segurança Pública e Administração Penitenciária, jan. 2019. Disponível em: <http://www.seguranca.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=38> Acesso em: 24 jun. 2019.

FERRER, A. **A economia argentina**: de suas origens ao início do século XXI. Rio de Janeiro: Elsevier, 2006.

GEREFFI, G; KORZENIEWICZ, M. (Eds.). **Commodity chains and global capitalism**. Westport: Praeger, 1994.

HOYLE, B. **The port-city interface**: trends, problems, and examples. *Geoforum*, v. 20, n. 4, p. 424-435, 1989.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico**: 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/> Acesso em: 20 dez. 2018.

LABTRANS. **Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá**. Florianópolis: LabTrans, 2016. Disponível em: [www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/planos-mestres-versao-preliminar](http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/planos-mestres-versao-preliminar) Acesso em: 25 out. 2018.

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

LAVALLE, A. M. **A madeira na economia paranaense**. 1974. 149 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1974.

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

MACHADO, E. de M. A formação e a trajetória do maior porto agroexportador do Brasil – Paranaguá. **Revista de Ciências Humanas**, v. 46, n. 1, p. 233-252, 2012.

MAGALHÃES, J. C. de. Estudo geográfico dos portos e de suas hinterlândias. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 31, n. 1, p. 40-65, 1969.

MAPA do litoral do Paraná. S.d. Disponível em: <http://www.guiageo-parana.com/mapas/litoral-turistico.htm> Acesso em: 15 jan. 2019.

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. *Geografar*, v.1, n.1, p. 62-80, 2006.

MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. N. **Evolução das relações entre cidades e portos**: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. *Confins*, n. 15, p. 1-18, 2012. Disponível em: <http://confins.revues.org/7685> Acesso em: 19 dez. 2018.

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

MONIÉ, F. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade/porto no Brasil In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Geografia dos transportes, circulação e logística no Brasil**. São Paulo: Outras Expressões, 2011, p. 299-330.

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

NOTTEBOOM, T.; RODRIGUE, J-P. Port regionalization: towards a new phase in port development. **Maritime Policy and Management**, v. 32, n. 3, p. 297-313, 2005.

OLIVEIRA, R. C. de. **O silêncio das genealogias: classe dominante e estado no Paraná (1853-1930)**. 2000. 484 f. Tese (Doutorado em Sociologia) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

PARANAGUÁ. S.d.. Wikipedia. Disponível em: Wikipedia: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Paranagu%C3%A1#/media/File:Parana\\_Municip\\_Paranagua.svg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Paranagu%C3%A1#/media/File:Parana_Municip_Paranagua.svg) Acesso em: 15 jan. 2019.

PDZPO PORTO DE PARANAGUÁ 2012 – **Plano de Desenvolvimento do Porto de Paranaguá**. V. 1. Florianópolis: APPA, FEESC, LabTrans, 2012.

PPDI PARANAGUÁ – Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Paranaguá. V. I. Paranaguá: Prefeitura Municipal de Paranaguá, Universidade Federal do Paraná, Fundação da Universidade Federal do Paraná, 2007. Disponível em: [http://www.paranagua.pr.gov.br/plano\\_diretor/+%20PLANO%20DIRETOR/PDF/PDDI%20-%20Volume%20I-%20An%C3%A1lise%20e%20Diagn%C3%B3stico.pdf](http://www.paranagua.pr.gov.br/plano_diretor/+%20PLANO%20DIRETOR/PDF/PDDI%20-%20Volume%20I-%20An%C3%A1lise%20e%20Diagn%C3%B3stico.pdf) Acesso em: 22 dez. 2018.

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

SILVA, L. N. S. da; BORGES, M. J.; PARRÉ, J. L. Distribuição espacial da pobreza no Paraná. **Revista de Economia**, v. 39, n. 3, p. 35-58, 2014.

SOUSA, J. F. de. **O Porto do Funchal no contexto do sistema portuário insular regional: as infraestruturas, os tráfegos e as funções portuárias**. 2004. 543 f. Tese (Doutorado em Geografia e Planejamento Regional) – Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2004.

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

ZEFERINO, M. de B. **O sistema portuário do sul do Brasil e sua hinterlândia produtiva**. 2016. 320 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016.

## NOTAS DA OBRA

### CONFLITO DE INTERESSES

Não se aplica.

## LICENÇA DE USO

Os autores cedem à **Textos de Economia** os direitos exclusivos de primeira publicação, com o trabalho simultaneamente licenciado sob a [Licença Creative Commons Attribution Non-Comercial ShareAlike](#) (CC BY-NC SA) 4.0 International. Esta licença permite que **terceiros** remixem, adaptem e criem a partir do trabalho publicado, desde que para fins **não comerciais**, atribuindo o devido crédito de autoria e publicação inicial neste periódico desde que adotem a mesma licença, **compartilhar igual**. Os **autores** têm autorização para assumir contratos adicionais separadamente, para distribuição não exclusiva da versão do trabalho publicada neste periódico (ex.: publicar em repositório institucional, em site pessoal, publicar uma tradução, ou como capítulo de livro), com reconhecimento de autoria e publicação inicial neste periódico, desde que para fins **não comerciais e compartilhar com a mesma licença**.

## PUBLISHER

Universidade Federal de Santa Catarina. Departamento de Economia e Relações Internacionais. Publicado no [Portal de Periódicos UFSC](#). As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião dos editores ou da universidade.

## EDITORES

Solange Regina Marin