

A formação e a trajetória do maior porto agroexportador do Brasil – Paranaguá*

Edson de Moraes Machado¹

Universidade Federal de Santa Catarina

A trajetória do maior porto agroexportador surge antes da própria Vila de Paranaguá, pois esta nascida a partir de seu atracadouro se tornou porta de entrada para imigrantes. Em 1880 iniciou-se a construção da ferrovia que ligava a cidade ao interior do país, permitindo o escoamento da produção. Ligado ao ciclo do ouro, café, erva-mate e madeira, o porto originalmente no rio Itiberê, mudou-se anos depois para a atual Bahia de Paranaguá. Inaugurado oficialmente em 1935. A ocupação na área oeste e sudeste do Paraná fez aumentar enormemente a produção de soja e trigo, tendo como o Porto de Paranaguá sua principal via de escoamento, este, atualmente além de uma posição estratégica, possui uma história de sucesso e superação. É um porto público com parcerias privadas. Ao longo dos anos vem se tornou líder na movimentação de grãos, se destacando no setor de automóveis, caminhões, petróleo, fertilizantes e congelados.

Palavras-chave: Portos brasileiros – Paranaguá – Exportação.

The trajectory of the largest agricultural export port comes before the actual town of Paranaguá, as this born from their moorings became gateway for immigrants. In 1880 began the construction of the railroad that connected the city to the countryside, allowing the flow of production. On the cycle of gold, coffee, yerba mate and timber port in the river Itiberê originally, moved to the current year after the Bay of Paranaguá. Officially inaugurated in 1935. The occupation in the west and southeast of Paraná did greatly increase the production of soybeans and wheat, and as the Port of Paranaguá its main outlet, this is currently beyond a strategic position, has a history of success and overcoming. It is a public port with private partnerships. Over the years she has become a leader in the movement of grain, standing out in the field of cars, trucks, oil, fertilizers and frozen.

Keywords: Brazilian ports – Paranaguá – Exportation.

Introdução: o Porto de Paranaguá

Quando a humanidade adquiriu conhecimento suficiente para construir barcos capazes de adentrar os mares na busca de novas terras e do desconhecido - as primeiras evidências de seres humanos se dedicando à construção de barcos datam de 3.400 a.C no Egito - a história começou a mudar drasticamente, novas terras foram descobertas e o mundo foi aos poucos sendo desbravado.

* The creation and development of the Brazilian largest agroexportation port – Paranaguá

¹ Estudante do Curso de Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina /GCN/UFSC - Bolsista do Prof. José Messias (edsonmachado1988@hotmail.com)

As dificuldades foram muitas, tanto quanto as perdas que se sucederam, porém, somente séculos depois quando iniciou o período das Grandes Navegações (Séculos 15 e 16) que o mundo realmente sofreu modificações geopolíticas nunca imaginadas; na busca de novas terras e rotas comerciais, os navegadores europeus, desceram pela costa da África atravessando o oceano Atlântico, chegando às Índias Ocidentais, criando uma nova rota comercial. Após esta descoberta os navegadores se lançaram a imensidão dos oceanos dispostos a cruzá-los e explorar novos territórios, deste modo chegaram ao nosso continente.

Ao aqui chegarem, os navegadores procuraram locais onde poderiam atracar seus navios ao abrigo do vento e onde havia águas calmas, verdadeiros portos naturais, logo próximos a esses atracadouros naturais surgiram vilas, que posteriormente se tornaram cidades importantes que permanecem até hoje, como as cidades de Salvador, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, e outras ao longo de nosso litoral. Esses atracadouros são os embriões dos atuais portos que com o passar dos anos foram crescendo e se adaptando as necessidades do mercado, sendo também a porta de entrada para a colonização de nosso país e para o escoamento da extração ou produção de nosso país.

Foi em razão de seu atracadouro que surgiu a atual cidade de Paranaguá, sendo o primeiro núcleo de povoamento e porta de entrada para os imigrantes colonizadores do resto do estado do Paraná, localizada entre dois rios, o Itibêre e o Emboguaçu, estando na margem sul da bacia de mesmo nome, Paranaguá, no decorrer do tempo se transformou no principal pólo de exportação do sul do país, através de seu porto, sendo hoje o sexto maior do mundo e o maior porto granuleiro da América Latina, é o maior porto brasileiro em exportação de grãos, contêineres refrigerados “reefers”, líquidos, madeira papel, e o segundo maior pólo de movimentação de produtos automotivos e de movimentação de cargas (atrás apenas de Santos).

A toponímia Paranaguá vem da linguagem dos índios Carijós: Pernogoá, que significa “grande mar redondo” (MORGENSTERN, 1985). A cidade começou a ser colonizada em 1617, quando Gabriel de Lara interessado em faiscar ouro, fundou na ilha de Cotinga um povoamento (SANTOS, 1952; p.31 e 70). Considerando este local impróprio para uma povoação, Gabriel de Lara transferiu a população para a margem esquerda do rio Taguaré (atual Itiberê), pois ali o solo era mais fértil e na região havia água potável, o rio permitia ainda que as embarcações ficassem protegidas e seguras dos inimigos e dos ventos. Após explorar o rio dos Almeidas, Correias e Guaraguassú (hoje Guaraguacu), descobriu-se nele ouro (SANTOS, 1952, p. 16-17 e 31), isto fez com que a região se tornasse atrativa, aumentando o contingente populacional. Para o escoamento da produção foram construídos atracadouros e cais pelas margens dos rios, até que no final do século 17, em pleno ciclo do ouro, Paranaguá se tornava um importante pólo litorâneo.

A formação e a trajetória do maior porto agroexportador do Brasil – Paranaguá

E.M. Machado

A partir de 1872, após o ciclo do ouro o principal atracadouro do rio Itiberê vivia uma grande movimentação, pois estava em pleno ciclo econômico de erva-mate aumentando a frequência das chegadas e partidas dos navios, além de trazer riquezas para a região e para o estado. (MORGENSTERN, 1985).



Figura 1

Localização do atual Porto de Paranaguá.

Paranaguá se beneficiou muito do comércio da erva-mate, até os anos de 1880, quando a principal atividade se tornou a extração de madeira. A necessidade de conseguir suprir o fluxo de mercadorias que era solicitado impôs a transferência do porto de Paranaguá das margens do rio Itiberê para um local mais adequado que possuísse uma maior profundidade, assim foi necessário a construção de um novo porto e a melhoria e construção de vias ligassem o planalto ao litoral, permitindo e agilizando o escoamento da produção do interior do estado do Paraná. Assim no ano de 1872 foi escolhida a Ponta do Gato, na enseada de mesmo nome, para a construção do futuro porto, concedido por parte do governo federal através do decreto nº 5.053, de 14 de agosto do mesmo ano, a um grupo de empresários, sendo eles José Gonçalves Pecego Júnior, Pedro Aloys Scherer e José Maria da Silva Lemos.

A eles cabia a tarefa de transformar o antigo atracadouro da cidade em um porto com condições de atendimento na movimentação de mercadorias que aumentou ainda mais com a construção da Ferrovia Curitiba-Paranaguá. Esta ferrovia foi de suma importância para o desenvolvimento do porto de Paranaguá. Com decreto assinado por Dom Pedro II em 1875, sua construção começou somente cinco anos após a data de assinatura, em compensação esta ferrovia foi construída em menos de cinco anos, e contou com a colaboração de quase nove mil homens, possuindo uma extensão de 110km. A esta ferrovia foram construídas novas ligações possibilitando o escoamento também das mercadorias do atual Estado de Santa Catarina e de diversos outros locais do estado do Paraná, abrangendo ainda outros estados e países com o decorrer dos anos.

A concessão ao grupo de empresários José Gonçalves, Pedro Aloys e José Maria foi encerrada em 14 de setembro de 1889, através do Decreto nº 6.053. O então presidente da República Wenceslau Braz transferiu para o governo do Estado do Paraná a administração do terminal portuário, em 23 de maio de 1917, conforme disposto no Decreto nº 12.477. Por volta de 1920, Paraná desponta como grande produtor de café de tal forma que em 1924 em torno de 30.000 sacas é exportado via Porto de Paranaguá (MORGENSTERN, 1985; p. 125-67).

Devido a grande movimentação no porto proporcionado 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, começa a realmente se tornar um porto comercial, porém as obras de melhorias do porto foram interrompidas pelo governo devido a Revolução de 1930, que ocorria no Brasil, sendo retomada somente em 17 de março de 1933, porém desta vez com recursos do próprio governo do estado.

O porto foi inaugurado oficialmente em Março de 1935. Em Julho de 1947, foi criado um órgão estadual denominado Administração do Porto de Paranaguá, tendo seu nome modificado em 10 de novembro de 1971, para Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). Ele atraiu grande número de trabalhadores, a partir da década de 1950, fato que gerou intensa ocupação na região norte de Paranaguá. A cidade possuía graves problemas de infra-estrutura, como o precário serviço de energia elétrica, telefones e ainda, deficiência nos serviços de transporte urbano. O crescimento das atividades portuárias tornou Paranaguá pólo de atrações de emigrantes vindos do interior do estado e de outras regiões do país, resultando em desequilíbrios sociais e espaciais na cidade.

A formação e a trajetória do maior porto agroexportador do Brasil – Paranaguá

E.M. Machado



Figura 2

Vista Panorâmica do porto de Paranaguá

(Fonte: Site informativo do Porto, 2011)

O porto foi um forte organizador do espaço e da economia do local, demandando o crescimento do setor urbano em atividades ligadas ao setor portuário, no comércio de bens e serviços (GODOY, 1998; p. 111-12). Em 6 de Abril de 1968, foi inaugurada a rodovia que liga Paranaguá a Curitiba e esta ao oeste e sudoeste do Estado, assim com a possibilidade e a facilidade do escoamento da produção, as áreas anteriormente citadas se dedicaram na produção de grãos, como a soja e o trigo, aumentado em grande quantidade a produção que era movimentada no porto.

No final dos anos 1960 iniciou-se a crise do café, seu preço caiu no mercado internacional e o local de beneficiamento deste produto passou de Paranaguá para a zona cafeeira no norte do Estado. Este fato gerou desemprego na cidade. A solução encontrada foi a substituição do café pela soja e o trigo, tal processo teve importante ajuda por parte do governo federal.

A partir de 1970, foram construídos armazéns nas imediações do porto, sendo estes ampliados e remodelados ao longo do tempo. A princípio a manipulação das cargas era realizada manualmente necessitando de grande contingente de trabalhadores, porém, com o avanço de tecnologias as máquinas passaram a substituir a mão-de-obra, diminuindo o número de empregados portuários, aumentando os problemas sociais na cidade, refletindo-se numa desorganização do espaço, bem como na ocupação das áreas insalubres (GODOY, 1988).

O Paraná tornou-se o maior produtor de soja do país e o Porto de Paranaguá o maior exportador deste produto, o que gerou a necessidade da adaptação e ampliação das instalações portuárias. Foram instalados armazéns e silos para atender a demanda de grãos, fazendo que o espaço urbano fosse ampliado e remodelado.

Nos anos de 1980 e 1990, Paranaguá expandiu sua área urbana pelas margens da BR-227 e PR-407 (Estradas das Praias), com a abertura de loteamentos. Também foi intensificada a ocupação irregular de áreas de proteção permanente e as próximas ao porto.

No início dos anos de 1990 o governo federal começou a incentivar a política de privatização de organismos e instituições governamentais, a proposta governamental foi a modernização do Porto de Paranaguá por intermédio de um programa de parceria com a iniciativa privada, que permitiu a modernização das diversas atividades ao longo dos 2.610 metros de cais e também de toda a área retroportuária.

Com a implantação de novos recursos por meio da iniciativa privada, no ano de 1999, o porto de Paranaguá se tornou o segundo porto no ranking dos mais importantes terminais marítimos brasileiro, deixando para trás o terceiro lugar. No ano de 2000, 80% das atividades do porto já eram privatizadas, incluindo os terminais de grãos, fertilizantes, veículos e contêineres.

Um dos lados apontados como “bom” pela privatização do porto foi um aumento considerável de investimentos e a queda dos custos, o que consequentemente refletiu na queda das tarifas portuárias. Segundo a administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), os investimentos privados permitiram a compra de equipamentos modernos e a implantação de sistemas informatizados promovendo mudanças significativas na sua dinâmica interna, refletindo nas suas relações com a cidade. Assim o porto com a adoção de tecnologias dispensadoras de mão-de-obra menos qualificadas, passa a desempenhar um papel á parte no contexto urbano, resultando em impactos sócioambientais negativos (desemprego, crescimento do setor informal, ocupação do espaço público e preservado por leis, etc.) (TRAMUJAS, 1996; p. 149).

Muitos são os problemas nas áreas próximas ao porto, pois estas sofrem influências direta do mesmo, a exemplo de um fato ocorrido no ano de 2009, ano que foi construído um terminal de álcool (ALCOPAR) que antes mesmo de ser inaugurado houve um vazamento da carga dos tonéis que alagou várias casas da região, trinta famílias foram removidas emergencialmente e várias residências foram demolidas, outras famílias que permaneceram no local ficaram em situação de risco, seja pelo forte odor que pairava no ar ou pelo risco eminente de explosão. As trinta famílias removidas emergencialmente receberam casas da COHAPAR (Companhia de Habitação do Paraná).

Muitas dessas regiões, na qual hoje existem vilas, foram ocupadas de forma ilegal ao longo dos anos, em áreas de preservação ou áreas reservadas ao porto. Há ocorrência de muitos problemas por existir residências tão próximas a área de influência do porto, que vão desde criminalidade, questões de saúde a segurança pública. Na vila Becker, próxima ao porto, residem 400 famílias e outras que vivem no canal da Anhaia, essas famílias serão removidas e receberão cada uma, casas de 52 metros quadrados, custeadas pelo Porto de Paranaguá, a um valor de R\$ 20 milhões.

Um dos principais pontos negativos em relação ao porto de Paranaguá que afeta toda a cidade, em especial as áreas adjacentes ao porto é a precariedade da limpeza e da conservação do mesmo, permitindo a proliferação de roedores, cobras e pombos alimentados pelos grãos que caem nos processos de transferência de carga, seja no pátio, nos piers, ou a longo da rodovia que leva ao porto, ou mesmo pelas condições inadequadas dos caminhões transportadores, além de ser mercadoria perdida, diminuindo o lucro, serve para o alimento de pragas urbanas. A decomposição desses produtos deixa um odor que torna o ar em grande parte da cidade pesado e difícil de respirar, fato que é agravado pelo clima quente e úmido da região.

Entre os anos de 2004 e 2009 a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) efetuou 39 atuações contra a APPA. Em outubro de 2010 o Juiz Marcos Josegredi da Silva impôs uma liminar que concederia uma multa diária de R\$ 50 mil caso não fosse realizada a limpeza diária da área do porto e das vias públicas que lhe dão acesso, a mesma liminar exigia que a APPA realizasse um estudo e a implantação de ações para diminuir o desperdício de grãos no processo de transferências, e impunha também uma campanha de educação ambiental junto à comunidade portuária, ficando sob supervisão do porto a identificação dos pontos de proliferação de pombos e roedores. A liminar também exigia o planejamento de uma rota única no qual deveriam ser transportados os grãos dentro da cidade, evitando assim que mais de uma via tivesse problemas com o desperdício de grãos que se acumulam nas estradas atraindo diversos animais. O desperdício dos grãos é tamanho que muitas pessoas ficam próximas às estradas aguardando os caminhões passarem, sabendo que estes perdem grãos pelo caminho, passam o decorrer do dia recolhendo estes grãos, tirando dali seu sustento.

Em virtude da liminar, a administração do porto entrou com um pedido de reconsideração ao juiz federal questionando se seria correto que tais medidas fossem atribuídas exclusivamente à autarquia, deixando de lado empresas e até mesmo a prefeitura de suas competências.

Além dos problemas por terra o porto vem enfrentando uma longa história de problemas decorrentes de seu canal de acesso marítimo, devido a várias complicações burocráticas, problemas ambientais e muitos outros motivos,

o canal de acesso ficou sem ser dragado por quase seis anos, no ano de 2011 o nível de assoreamento e as restrições impostas à navegação devido as dificuldades geradas pela falta de manutenção do canal levou ao porto realizar uma dragagem de caráter emergencial.

Entre 2009 e 2011 a situação, em relação ao acirramento do canal, ficou tão crítica que diversas imposições quanto à navegação foram realizadas ao porto, as embarcações que chegavam, tinham que realizar manobras para desviar dos pontos onde o assoreamento era mais intenso, a navegação noturna foi proibida, e havia ainda muitas restrições quanto à maré e as condições do mar para a circulação de embarcações de grande porte.

Durante quase 6 anos o canal da Galheta não foi dragado, tal situação se iniciou no ano de 1998, quando foi detectada uma anomalia no Canal da Galheta, nele foram encontrado depósitos de poitas (partes de concreto e metal abandonados no decorrer de décadas sempre que era realizada a manutenção das bóias de sinalização) e a formação de uma curva no formato “S” em decorrência da deposição de sedimentos, oferecendo perigo às manobras de navios que viessem a passar pelo canal de acesso ao porto.

Em 1999 a Empresa BANDEIRANTES DRAGAGENS vence a concorrência publica com outras empresas para realizar o trabalho de manutenção no canal, iniciando seus trabalhos no ano de 2000, possuindo um contrato de cinco anos, expirando em 2005. Nos seus cinco anos de atuação a empresa não conseguiu corrigir o banco de areia no formato “S”. Dois termos aditivos desconfiguraram o contrato original, com a redução de volumes a serem dragados e a retirada do Porto de Antonina da campanha, porém estes fatos não reduziram o valor a ser pago que estava no contrato inicial, o valor foi de U\$15.942.181,00 que foi paga integralmente a empresa BANDEIRANTE, era pago U\$2,50 por metro cúbico dragado, calcula-se que ouve uma redução de 4.566.500 m³ do material que deveria ser dragado, gerando despesas à Administração do Porto de U\$11,4 milhões.

Em março de 2006 iniciou-se uma negociação com a empresa SOMAR, através de uma nova licitação para a execução dos serviços de dragagem e manutenção no canal de acesso, bacias de evolução e berços de atracação dos portos de Paranaguá e Antonina, esta foi à única empresa que participou da licitação, o preço estipulado pela Appa era de R\$ 66 milhões, a empresa afirmou que com tal valor era inviável o trabalho, o que impossibilitou as negociações.

Em Junho de 2007, foi realizada por um grupo de trabalho uma nova proposta de dragagem, o diretor-superintendente do terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), Juarez Moraes e Silva, foi eleito o presidente da comissão, que contou com representantes da Appa; da Capitania dos Portos. Do Sindicato das Agências Marítimas do Estado do Paraná (SINDAPAR); do Instituto Ambiental do Paraná (IAP); a Paranaguá Pilots; da Associação de Defesa do

Meio Ambiente e do Desenvolvimento de Antonina (ADEMADAN) e dos Conselhos de Autoridade Portuária de Paranaguá e de Antonina. Um mês após o início dos trabalhos foi entregue ao superintendente Eduardo Requião o relatório final da comissão, este foi usado para que se pudesse subsidiar um novo processo concorrencial.

Em setembro de 2007 o então Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva assina a Medida Provisória 393/2007 que permite licitação internacional com prazo de cinco anos, renovável pelo mesmo período, pois o Brasil não possui dragas suficientes ou com a capacidade de dragagem necessária a alguns portos. O edital da APPA é adaptado à Medida Provisória que tem forma de Lei. Em novembro, a autarquia entrega à Capitania dos Portos do Paraná o pedido de licença prévia para a publicação do edital, assim no dia 13 de Dezembro, a Appa publica o documento. O valor da concorrência é de R\$ 108.654.208,91, que seriam pagos nos cinco anos durante a realização do serviço.

Aberto em 13 de Dezembro de 2007 o edital ficou aceitando propostas até o dia 28 de Janeiro de 2008, pois, atendendo ao pedido de empresas internacionais que compraram o edital, a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa) prorrogou a data de abertura das propostas. A data original era dia 16 de janeiro, no entanto, as empresas pediram mais prazo para cumprir os trâmites nos consulados brasileiros e para traduzir a documentação para língua portuguesa. Na véspera da abertura da licitação, uma liminar do Juíz da 1ª Vara Cível de Paranaguá, Hélio Arabori, suspende o processo licitatório por tempo indeterminado a pedido da empresa Enterpa Engenharia, que questionou a Lei de Licitação Estadual (15.608/2007), porém o desembargador Gamaliel Seme Scaff, do Tribunal de Justiça do Paraná, cassa a liminar e mantém a licitação. O resultado da Concorrência pública foi de Proposta única apresentada pela empresa belga DREDGING (Grupo DEME/Dragabrás), única empresa participante, mais sua proposta ficava fora do edital, sendo então anulada por não haver possibilidade legal de aceitá-la.

Um passo importante aconteceu em 2008 com a inclusão dos portos do Paraná no PAC Federal (SEP), possibilitando recursos para a dragagem de aprofundamento dos canais. No dia trinta de janeiro de 2009 houve uma Audiência pública na sede da APPA, para a discussão do caso.

Em Outubro de 2008, fenômenos meteorológicos no litoral Sul do Brasil tornaram ainda mais crítica a situação do canal da Galheta, o canal de acesso ao porto, atingido também por um Ciclone Tropical e ainda três ressacas sucessivas que desmoronaram taludes do canal, estreitando-o de forma quase impeditiva de navegação.

Em 9 de Dezembro de 2008, nova Audiência do superintendente da APPA com o ministro da SEP, Dr. Pedro Brito, na qual foi mostrada a situação emergencial em que o porto de encontrava, próximo a um colapso operacional,

com graves prejuízos a economia estadual e nacional. Tal audiência resultou no apoio do ministro, alegando que de fato era uma emergência a dragagem do porto, sendo que a dragagem deveria ser resolvida com recursos da própria APPA, tendo como apoio a SEP, fornecendo cadastro e aplicando o mesmo modelo legal que foi utilizado no caso da dragagem emergencial do porto de Itajaí/SC.

O ex-superintendente da APPA Eduardo Requião, que exerceu o cargo entre Janeiro de 2003 e Setembro de 2008, promoveu a discussão do modelo brasileiro de dragagem, e se opôs a reserva de mercado para as raras e pequenas dragas nacionais. A discussão iniciada em Paranaguá resultou com a visita da ex-ministra da Casa Civil, Dilma Rouseff, no início de 2007, tal visita foi importante, pois logo em seguida surgiu a medida provisória como forma de lei Nº 393 de 2007, criando o Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, implantado pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes.

O modelo adotado pela Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP, foi o de caráter emergencial, disponibilizado pelo ministro Pedro Brito, na forma em que foi utilizado para o caso do Porto de Itajaí/SC. Em 30 de Dezembro de 2008, a APPA finaliza o recebimento das propostas, com a deliberação do Governador do Estado do Paraná, Roberto Requião. Assinando no dia 20 de janeiro do mesmo ano, o contrato de serviço de dragagem emergencial com a empresa SOMAR SERVIÇOS MARINHOS LTDA, pois esta atendia aos requisitos que a administração do porto julgou mais adequada á situação crítica do canal, porém isto seria apenas mais um capítulo dessa longa história.

Em 23 de Janeiro de 2009 atracou no cais do Porto de Paranaguá a Draga “HAM 310”, com o intuito de realizar a dragagem emergencial do Canal da Galheta. O volume planejado a ser dragado era de 3,67 milhões de metros cúbicos, a um custo de R\$ 15,3 milhões. Toda a documentação exigida pelo órgão da Capitania dos Portos, Ministério do Trabalho, Polícia Federal e Receita Federal foram entregues junto com autorizações para se ter o início dos trabalhos. Decorridos 55 dias a draga holandesa desatracou do Porto de Paranaguá sem realizar o trabalho em decorrência de problemas burocráticos.

Somente passados um pouco mais de um ano que foi realizado uma dragagem de caráter emergencial, em primeiro de Fevereiro de 2011, a dragagem durou doze dias e teve início logo após a liberação ambiental cedida pelo IBAMA.

Foram retirados 110 mil metros cúbicos de sedimentos do canal da Galheta nos 14 berços de atracação do porto. O trabalho foi realizado pela draga holandesa HAM 310 trazida pela empresa VAN OORD, a draga realizava trabalhos em Dubai, nos Emirados Árabes, nas obras de ilhas artificiais, e havia sido contratada pela SOMAR SERVIÇOS MARINHOS para dragar o porto de Suape,

em Pernambuco. Deslocada para Paranaguá, ela precisou de licenças por parte da Capitania dos Portos, da Receita Federal (por se tratar de um equipamento trazido de fora do país) e também de licenças da Polícia Federal, pois sua tripulação era estrangeira e necessitavam de visto de trabalho.

O ciclo de trabalho da draga se deu da seguinte maneira: O navio levava cerca de uma hora e meia para percorrer o trecho a ser dragado, recolhendo sedimentos no fundo do mar, com a cisterna cheia, a draga precisava viajar cerca de 45 km para despejar o material coletado. Esta viagem de ida e volta até o local de realocação dos sedimentos levava cerca de quatro horas e meia, chegando a área de despejo a draga levava aproximadamente 15 minutos para descarregar todo o sedimento coletado através de comportas existentes na parte submersa do navio. Por dia eram realizados quatro ciclos de viagens de descarga/recarga, a tripulação trabalhava 24 horas por dia. A primeira etapa da dragagem foi realizada entre os berços do número 9 ao 14 – que compreendem o Corredor de Exportação. Depois foram dragados os berços de número 1 ao 8, e por último foi feita a dragagem dos berços de número 15 ao 17.

Após a realização de cada trecho foi realizada uma batimetria (representação gráfica do fundo do mar) com o objetivo de verificar se a profundidade máxima foi atingida, assim com a conclusão das dragagens, os berços de atracação do Porto de Paranaguá, voltaram a ter suas profundidades originais, que são de oito, dez e doze metros, com essas profundidades recuperadas os navios podem novamente desatracar do porto com carga plena, o que não era possível, antes, pois eles desatracam com menos carga do que podiam carregar, encarecendo o transporte de cargas e tornando o porto menos competitivo.

A próxima etapa a ser realizada é a dragagem de manutenção do Canal da Galheta e da Bacia de Evolução, uma obra que custará R\$ 100 milhões aos cofres da autarquia, assim, com a obtenção de todas as licenças necessárias, espera-se começar a obra no mesmo ano que foi realizado a dragagem de caráter emergencial. Após a obra de dragagem de manutenção, a administração do porto espera iniciar a campanha de dragagem de aprofundamento, que ainda não possui custo final estimado. O Governo Federal através de recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) irá ceder R\$ 53 milhões para esta obra o restante deverá ser pago com recursos da própria autarquia.

Em 2010, Paranaguá perdeu o posto de segundo porto mais importante do Brasil, e vem cada vez mais perdendo mercado, como para o do Rio Grande do Sul, porém as obras de melhoria, como a realização da dragagem e o anúncio que o porto será ampliado, motivou a iniciativa privada a voltar investir em Paranaguá, com novos equipamentos e novas instalações o porto pretende retomar o mercado perdido.

A COTRIGUAÇU, terminal portuário privado que movimenta grãos sólidos, investiu 30 milhões de reais para a construção de um novo armazém, inaugurado em 19 de Março de 2012, ampliando a sua capacidade de armazenagem de 150 para 210 mil toneladas de grãos, aumentando ainda a área de descarga de grãos e modernizando o seu sistema administrativo. O principal objetivo desta obra é ampliar a movimentação do porto em até um milhão de toneladas. Atualmente a COTRIGUAÇU movimenta cerca de 2,3 milhões de toneladas de trigo/ farinha por ano através do Porto de Paranaguá. A empresa planeja num futuro próximo melhorar os fluxos de entrada e descarga rodoviárias e ferroviárias, ampliar a moega rodoviária (equipamento destinado a recepção dos grãos quando chegam ao porto) com tombadores de bitrens, um novo sistema de captação de pó, ampliação e novo desvio rodoviário capaz de atender até 50 caminhões simultaneamente, como afirmou Dilvo Grolli, atual diretor do Conselho de Administração da empresa COTRIGUAÇU na ocasião da inauguração do armazém acima citado.

Outra empresa que mostrou interesse em investir futuramente no Porto de Paranaguá foi a FOSPAR, empresa que movimenta Fertilizantes, ela planeja investir no segundo semestre de 2011 R\$ 13,6 milhões para a compra de um novo guindaste e também para a modernização e manutenção de outros equipamentos utilizados na descarga dos fertilizantes. O guindaste na qual a empresa planeja comprar possui capacidade de içamento de 33,8 toneladas a um raio de operação de 32 metros, o guindaste atualmente utilizado pela empresa possui a capacidade de içamento de 22,6 toneladas e um raio de 28 metros de operação.

Área e atual organização

Entende-se por área de porto organizado aqueles Portos na qual:

[...] tenham sido melhorados, ou aparelhados, atendendo-se às necessidades da navegação e movimentação e guarde de mercadorias e cujo tráfego se realize sobre uma “administração do porto”, a quem caiba a execução dos “serviços portuários” e a conservação das “instalações portuárias” (Decreto nº 20.981 de 20 de janeiro de 1932).

Com base nesse conhecimento foi definido pela Portaria – MT nº 207, de 7 de abril de 1994 (D.O.U., 8 de Abril/1994), a área do porto organizado de Paranaguá, no estado do Paraná, sendo esta constituída:

A formação e a trajetória do maior porto agroexportador do Brasil – Paranaguá

E.M. Machado

- a) Pelas instalações portuárias terrestres existentes na baía de Paranaguá, desde o Pontal do Sul, estendendo-se até a Foz do Rio Nhundiaquara, abrangendo todos os cais, docas, pontes, e píeres de atracação e de acostagem, armazéns, silos, rampas ro-ro, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ainda os terrenos e ilhas ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do porto de Paranaguá ou sob sua guarda e responsabilidade;
- b) Pela Infra-estrutura de proteção e acessos aquaviários, tais com áreas de fundeio, bacias de evolução, canais de acesso – da Galheta, Sudeste, do Norte – e áreas adjacentes a esses até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item “a” acima, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do poder público.

Acessos

O acesso ao porto de Paranaguá é realizado em principal pela BR-227, rodovia recente, mas muito importante para o Estado, liga o litoral à Foz do Iguaçu. É ela que parte da Rodovia Transversal Pan-Americana, que de Lima (capital do Peru) atinge Paranaguá (PR), após atravessar a Bolívia e o Paraguai (DNIT,2003). Em território brasileiro constitui-se na espinha dorsal do sistema rodoviário do Paraná, rodovias federais estaduais a cortam ou então, para ela convergem A BR-227 liga Paranaguá a Curitiba, conectando a BR-116 pelas rodovias PR-408, PR-411 e PR-410.

Esta rodovia tem uma importância fundamental ao Porto de Paranaguá, pois é através dela que passa 70% de todos os graneis que chegam ao porto, no qual absorve 30% de todos os graneis brasileiros para exportação, assim em plena safra, passam diariamente, em direção ao pátio de triagem do porto, cerca de 1.800 caminhões, no fim deste período o número cai para 400 caminhões. Era comum ao longo desta rodovia, formar filas enormes em direção ao porto em especial nos anos em que as safras batiam recordes de produção, porém com a implementação do programa “Carga on-line”, estas filas se tornaram quase inexistentes, porém alguns terminais privados não adotaram este sistema o que pode gerar filas dos caminhões com destino a estes terminais privados.

Além do acesso rodoviário pode-se chegar ao porto pela antiga ferrovia Sul-Atlântico S/A, Malha Sul, da extinta Superintendência Regional Curitiba (SR 5), atualmente – ALL – América Latina Logística S/A, leiloadada após a desestatização da Rede Ferroviária Férrea S.A (RFFSA), a atual empresa iniciou seus trabalhos em primeiro de março de 1997 e conta atualmente com 6.586 km de rede ferroviária. Cerca de 30% da mercadorias que chegam ao porto são por esta ferrovia, porém ela tem vários problemas, com trechos danificados e um sistema ineficiente.

E é claro o acesso ao porto pelo mar, realizado através da barra de entrada que possui uma largura de 200 metros e profundidade de 12 metros. O porto possui três canais de acesso marítimo: O do norte, o do Sudeste e o da Galheta, esse último é o principal tendo 28,5 km de extensão e largura variando entre 150m e 200m, sendo sua profundidade de 20m.

Instalações portuárias

Composto por um cais de 2.616m de comprimento, e um cais de inflamáveis com dois piers sendo um com 143m e outro com 184m.

Pátio de triagem

Instalado em uma área de 334.500 m², o pátio de Triagem é o local onde as cargas são fiscalizadas e passam por análise que atestam a qualidade dos produtos antes de serem liberados para o descarregamento nos silos do porto.

As cargas antes de chegarem ao pátio devem ser previamente cadastradas, através do programa “Carga Online”, porém muitos caminhões chegam ao porto sem ser cadastrados, o que pode acarretar em filas, principalmente no período de escoamento de safra, em especial quando é superada a capacidade de armazenamento que o porto possui fazendo que os caminhões tenham que esperar a liberação de espaço nos silos, como o pátio de triagem também lota de caminhões, eles são obrigados a esperar no acostamento da rodovia que dá acesso ao porto.

Entre Janeiro e Julho de 2010, 165 mil carretas passaram pelo pátio de Triagem. No ano de 2009 mais de 183 mil caminhões carregados com grãos passaram pelo local. Um levantamento realizado pelo Setor de Estatística da APPA (Administração do Porto) mostrou que Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina, São Paulo e Goiás são os principais estados produtores das cargas que chegam ao Pátio de Triagem do porto.

Cais comercial

O cais comercial atualmente possui uma extensão acostável de 2.820m e 16 berços de atracação, sendo construídos ao longo dos anos, possuem profundidade variando entre 8m, 10m, 12m, e 13m, com capacidade de cabotagem para até os supergraneleiros com 285m de comprimento. Ao longo do cais comercial é realizada a movimentação de granéis sólidos, carga geral e contêineres.

Há projetos para a expansão do cais comercial em 30%, para isto será construído um píer de 436 metros, que integrará o Corredor Oeste de Exportação de Graneis, tal aumento proporcionará a atracação e operação simultânea de duas embarcações. Para poder atender navios de grandes calados (Póx-Panamáx) pretende-se também reforçar a estrutura de atracação, com o alongamento da parede submersa que sustenta o cais (cortinas de contenção), o que permitiria aumentar a profundidade dos berços de atracação para 14,5 metros.

Estas obras são importantes, pois a tendência das empresas transportadoras é inserir novas gerações de navios com calados (parte submersa dos navios) maiores e comprimentos superiores a 300 metros. Possuindo mais capacidade de carga, o transporte das mercadorias nestes navios se torna mais viáveis economicamente, reduzindo gastos e tempo. Com a capacidade de atender tais navios o Porto de Paranaguá se tornará mais atraente e competitivo.

Graneis sólidos

O porto utiliza cinco pontos de atracação para o embarque de cereais, soja, farelos de soja e milho, e o desembarque de trigo, cevada, malte, além de sal, fertilizantes e minério. Os berços onde ocorrem os embarques são: berço 201 serve a Soceppar, com capacidade de ensilagem de 184.500 toneladas, berço 202 serve a Ceval, com capacidade de ensilagem de 88.000 toneladas. Os berços 203, 204 e 205 servem a Cargill e a Administração do Porto (APPA), juntos possuem uma capacidade total de 235.000 toneladas de grãos.

Além destes o porto dispõe do Corredor de Exportação aonde estão os berços 212, 213 e 214, cada um possui dois carregadores de grãos. As exportações de soja e farelo de soja são realizadas através das empresas Cotriguaçu, Centro Sul, Paraguay, CDL e Coimbra, com capacidade total de ensilagem para 628.500 toneladas.

Só em Janeiro de 2011, foram exportados pelo porto 976,34 mil toneladas de granéis sólidos (farelo de soja, milho, trigo, soja, açúcar). O número é 50% maior do que o registrado no mesmo período do ano de 2010, quando foram exportadas 628,54 mil toneladas, sendo que destas 5.121.525 toneladas foi somente de soja exportada ao mercado internacional através do porto de Paranaguá.

O aumento nas exportações de graneis sólidos foi impulsionado pela movimentação do milho. No primeiro mês de 2011 foram exportados quase 300 mil toneladas do produto, enquanto no mesmo período de 2010 foram cerca de 108 mil toneladas. Outro destaque foi à exportação do farelo de soja, que saltou de 186,8 mil toneladas em Janeiro de 2010, para 286,2 mil toneladas em 2011. Paranaguá exportou 29% de toda a soja brasileira, enquanto o porto do Rio Grande 24% e o de Santos 22% no mês de maio de 2011, no mesmo mês o porto figura como líder absoluto na exportação do farelo de soja, com 67% das exportações, Santo o segue com 8% e Rio Grande com 1% das exportações.

Atualmente o porto de Paranaguá é responsável pela exportação de 34% de todos os graneis sólidos exportados pelo Brasil, ficando assim em primeiro lugar como exportador deste tipo de graneis, seguido pelo Porto do Rio Grande do Sul, no qual exporta 23% de todos os graneis sólidos brasileiros, seguido pelo porto de Santos com 20% das exportações. O porto possui o maior complexo para embarque de graneis sólidos do Brasil e da América Latina, é através dele que são exportados os grãos provenientes de todo o estado do Paraná, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Santa Catarina, Goiás, Rondônia, São Paulo, Rio Grande do Sul, recebendo ainda grãos de países como a Bolívia, Paraguai e Argentina. Os grãos possuem como principais destinos países asiáticos, como a China, desatracando em especial em Xangai, países Europeus, EUA, além de países pertencentes ao MERCOSUL.

Carga geral e de contêineres

Para dar cobertura de carga geral e contêineres em navios convencionais e mistos (carga geral solta e contêineres) o porto dispõe de 24 armazéns totalizando 65.560 m² e/ ou 376.144 m³, além do pátio de usos múltiplos com 8.000 m², pátios com rampas ro-ro (pontes de ligação entre o navio e o pátio) para contêineres e carretas com 6.500 m², pátios para estacionamento e manobras, terminais de congelados e papeleiros com 8.000 m², pátios para contêineres cheios de importação com 12.750 m², além de outro pátio também para contêineres cheios e vazios com 14.000 m², e um ultimo pátio utilizado como centro de Distribuição de Veículos, com 27.000 m². Os pátios totalizam uma área de 91.250m².

O terminal de Veículos e Contêineres – Tevecon – é atendido pelos berços 215 e 216. O terminal deverá ter ao final de sua implantação de 300.000m². O Porto de Paranaguá vem registrando aumento na movimentação de veículos a cada ano, no ano de 2011 o porto registrou até o dia 15 de Abril, 37,8 mil unidades, somente de importação ocorreu um aumento de 95% a mais comparado ao mesmo período no ano de 2010, sendo importados foram 22,5 mil veículos.

O que faz do porto de Paranaguá, destaque nacional na movimentação de automóveis são as suas melhorias logísticas que o porto desenvolveu, a agilidade no processo de escoamento devido a adequação no berço de escoamento de veículo ficando próximo ao pátio de estacionamento permitindo maior velocidade no embarque e desembarque dos veículos, estes são manobrados por Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs), trabalhadores que seguem regras rígidas de direção defensivas além de não poderem manusear os veículos usando relógio ou anéis ou outros itens que possam causar algum dano aos veículos, procedimentos simples mas que permitiram que o porto zerasse as ocorrências de qualquer dano a este tipo de mercadoria. Outro diferencial do porto para a agilidade no transporte de veículos é uma ordem de serviço que estabelece prioridade de atracação para os navios que transportam veículos no berço 217, porém é necessário cumprir uma movimentação mínima de 150 veículos por hora para que os navios tenham tal prioridade, para os navios Roll-on/Roll-off é exigida a movimentação mínima de 5 mil toneladas por dia, já que estes são carregados de carga mista, mas isto é apenas a movimentação mínima, pois a média da movimentação de veículos é de 450 por hora. O porto recebe aproximadamente 12 navios PCC por mês, sendo que cada um movimentando uma média de 1300 automóveis, levando cerca de nove horas cada.

A Volkswagen é a empresa que mais movimenta veículos através do porto de Paranaguá, tanto que só no ano de 2011, espera importar 63 mil unidades. A exportação de veículos da empresa é dividida entre o porto de Santos e o de Paranaguá, já a importação se concentra apenas no porto de Paranaguá, seja pela proximidade do porto com a planta da Volkswagen de São José dos Pinhais ou por benefícios que o Estado do Paraná cede a esta empresa.

No ano de 2010, o Porto de Paranaguá movimentou 190 mil veículos, considerando só as exportações, foram 98,8 mil unidades exportadoras. Os principais destinos dos veículos movimentados pelo porto são Argentina, Alemanha e México.

Como descrito acima, a Volkswagen é a empresa que mais movimenta veículos pelo porto de Paranaguá, seguida respectivamente pelas empresas Renault e Nissan.

Quanto a Movimentação de cargas por Contêineres, sendo estes unidades de carga independente, com dimensões padrão (geralmente 20 pés), e por serem uma medida inglesa sua abreviação é TEU (em inglês: Twenty feet Equivalent Unit), no início de 2011, devido à entrada de um quarto guindaste em operação gerou um aumento da movimentação em torno de 20% em relação ao ano anterior. De janeiro a maio deste ano, foram movimentado pelo porto de Paranaguá 276,5 mil TEUs. O porto está dando atenção especial a este tipo de carga, acompanhando uma tendência mundial, visando um aumento na movimentação de contêineres de 15% e procurando buscar novos mercados,

em julho de 2011 foram criadas quatro novas linhas nas operações do Terminal de Contêineres (TCP), essas quatro novas linhas que foram somadas as 16 já existentes atendem a Europa, Ásia, Caribe e Golfo do México, além da Costa Leste do Estado Unidos. Essas novas linhas são apenas o início de uma longa expansão física do terminal de contêineres prevista para se ter início no segundo semestre de 2011, na qual será investido R\$ 137 milhões na ampliação em 315 metros do cais para abrigar o terceiro berço do terminal, o restante do dinheiro será usado na compra de novos equipamentos, como dois novos portêineres póx-panamax (guindastes aptos a operar navio de grande porte que transportam contêineres) além de empilhadeiras, caminhões e transtêineres. Estes investimentos realizados no terminal de contêineres possuem 50% de seu capital adquirido pelo fundo global de Private Equity Advent International, além de parcerias privadas e recursos da própria administração do porto, no qual permitirá um grande aumento na capacidade operacional de contêineres, passando dos 700 mil TEUs do ano de 2010 para 1,2 milhões para o ano de 2012, e já no ano de 2013 chegará a movimentação de um milhão e meio de TEUs/ano.

Graneis líquidos

Os granéis líquidos são movimentados nos piers de 143 á 184 pela Petrobrás, sendo atendidos por tanques, inclusive 3 de esferas com capacidade total de 177.411 m³ para movimentação de derivados pelo petróleo.

Para movimentação de outros granéis líquidos existem os outros terminais: Terminal Catallini, C.A. n° 049/97, que opera com 4 dolphins, sendo 2 de atracação e 2 de amarração atendido por 36 tanques e 65.266 m³, o terminal da Becker para ácidos possui dois tanques de 10.000 m³.

O futuro do Porto de Paranaguá

O porto ao longo de sua trajetória se tornou um verdadeiro gigante do sul, assumindo o posto de maior exportador agrícola da América Latina e conquistando mercado na movimentação de outras mercadorias, sua posição privilegiada e seu potencial, despertaram no governo federal e estadual a criação de projetos que visam modernizar e ampliar o porto de Paranaguá, pois com a realização desses projetos o porto conquistará mais mercado e se tornará cada vez mais importante para a economia nacional, assim em cerca de quatro anos planeja-se tornar o Porto de Paranaguá muito mais moderno e competitivo através projetos de ampliação e modernização que já estão em fase de contratação e elaboração de projetos básicos, assunto, atualmente discutido com prioridade pelo governo federal e estadual.

A formação e a trajetória do maior porto agroexportador do Brasil – Paranaguá

E.M. Machado

Esses projetos de ampliação somam investimentos que se aproximam de R\$ 1,1 bilhão e que permitirão ao porto passar dos atuais 20 berços de atracação para 32, permitindo um aumento na movimentação no porto de aproximadamente 60%, passando das atuais 38 milhões de toneladas por ano para 60 milhões de toneladas anuais. Grande parte destes projetos será paga através de recursos da própria autarquia e o restante custeado por recursos federais. A participação do Governo Federal nas obras é importante para a resolução das questões ambientais, como a obtenção das licenças ambientais para a realização das dragagens de manutenção e aprofundamento do Canal da Galheta, além da obtenção de recursos para as obras de ampliação do porto.

De acordo com os novos projetos de modernização do porto de Paranaguá acontecerão às seguintes modificações:

- a) Reestruturação do Corredor de exportação: Construção de um sistema de píers para a atracação de quatro navios – maiores dos que os que atualmente embarcam no Porto – formando um “T” perpendicular ao atual cais. Com isso, o corredor de exportação passará a ter uma capacidade de embarque de 16 mil toneladas/hora e o Porto ganhará três berços para a movimentação de outras cargas, já que os seis shiploaders existentes serão removidos.
- b) Corredor de exportação de granéis sólidos oeste: Na parte oeste do cais comercial será construído mais um sistema de píers para granéis, sendo este em forma de “F” perpendicular ao atual cais, com capacidade para atracação de quatro navios.
- c) Substituição dos armazéns horizontais do Corredor de Exportação: Substituição de quatro armazéns de carga geral que existem hoje no cais de Porto de Paranaguá e juntos somam capacidade estática de 54 mil toneladas. A obra de modernização prevê a construção, na mesma área, de dois armazéns graneleiros com capacidade estática de 195 mil toneladas e rendimento operacional de duas mil toneladas por hora.
- d) Ampliação do cais de inflamáveis com dois berços: O cais de inflamáveis também será ampliado com um píer de 300 metros de comprimento que abrigará dois berços de atracação e será ligado ao atual cais por uma ponte de acesso de 250 metros.
- e) Novo berço e pátio para terminal de contêineres: O projeto de expansão também contempla a construção de um berço complementar – na parte leste do cais – para a movimentação de contêineres. Esta complementação será de 120 metros e contará com uma retroárea de 60 mil metros quadrados.

f) Novo berço para PCC e navios de passageiros com terminal: A face leste do cais do Porto de Paranaguá ganhará mais um berço – após o novo berço para navios de contêineres. Serão construídos 300 metros de cais para atracação compartilhada de navios de veículos e passageiros. Fora isso, a obra contempla uma retroárea de 30 mil metros quadrados para a construção de um receptivo para turistas.

g) Revitalização dos acessos ao Porto de Paranaguá: Implantação de duas vias marginais à BR 277, com o objetivo de organizar o fluxo de tráfego portuário e urbano.

h) Ampliação do Pátio de Triagem: Ampliação de aproximadamente 250 mil metros quadrados do atual Pátio de Triagem, de forma a abrigar mais mil caminhões.

i) Derrocagens submarinas: Derrocagens submarinas para a retirada de formações rochosas localizadas na transição do canal de acesso e a bacia de evolução do Porto de Paranaguá. Esta formação limita a profundidade do canal em aproximadamente 12 metros. Com a derrocagem, será possível ampliar a profundidade para 16 metros naquele trecho.

Referências bibliográficas

REVISTA CIDADES DO BRASIL. Março de 2000, Edição número 7, Porto de Paranaguá.

CALDAS, S.T. *Portos do Brasil: a história passa pelo mar*. São Paulo: Editora Horizonte, 2008.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUA E ANTONINA. Disponível em [www.appa.pr.gov.br/arquivosdenoticias]. Acesso em: 17 de Março de 2011.

SITE DE FABIO CAMPANA. Disponível em [www.fabiocampana.com.br]. Acesso em: 21 de Março de 2011.

SITE PORTAL NAVAL. Disponível em [www.portalnaval.com.br/noticia]. Acesso em: 21 de Março de 2011.

BLOG PONTO A PORTO. *Dragagem do Porto de Paranaguá: mitos e verdades*. Disponível em [www.pontoaponto.blogspot.com]. Acesso em: 10 de Março de 2011.

SITE DE NOTÍCIAS. Disponível em [www.odiarario.com.br]. Acesso em: 5 de Agosto de 2011.