

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA**

MÁRCIA FERNANDES ROSA NEU

Os portos do sul do Brasil: da formação ao século XXI

São Paulo

2009

MÁRCIA FERNANDES ROSA NEU

Os portos do sul do Brasil: da formação ao século XXI

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

Área de concentração: Geografia Humana

Orientador: Prof. Dr. Armen Mamigonian

São Paulo

2009

Márcia Fernandes Rosa Neu

Os portos do sul do Brasil: da formação ao século XXI

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

Área de concentração: Geografia Humana

Orientador: Prof. Dr. Armen Mamigonian

Aprovado em: 28 de agosto de 2009

Banca Examinadora

Prof. Dr. Armen Mamigonian (Orientador)
Instituição: USP

Prof. Dr. Francisco Capuano Scarlato
Instituição: USP

Prof. Dr. José Messias Bastos
Instituição: UFSC

Prof. Dr. Frederic Jean Marie Monié
Instituição: UFRJ

Prof. Dr. Fabio Bertoli Cortel
Instituição: USP

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: PORTO DE ANTONINA: TRÁFEGO MARÍTIMO, 1962 A 1964.....	28
TABELA 2: ANTONINA: MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES NOS CAIS PÚBLICOS E TERMINAIS, 2000.....	29
TABELA 3: ANTONINA: POPULAÇÃO TOTAL (ESTIMATIVA).....	30
TABELA 4: ÍNDICE DE POBREZA.....	31
TABELA 5: POPULAÇÃO URBANA E RURAL POR SEXO.....	37
TABELA 6: ÍNDICE DE POBREZA EM LAGUNA (SC).....	38
TABELA 7: PELOTAS: POPULAÇÃO URBANA/RURAL.....	45
TABELA 8: ÍNDICE DE POBREZA EM PELOTAS.....	46
TABELA 9: TRÁFEGO MARÍTIMO, 1962 A 1964.....	49
TABELA 10: POPULAÇÃO RESIDENTE POR ANO.....	53
TABELA 11: ÍNDICE DE POBREZA EM PORTO ALEGRE.....	55
TABELA 12: MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ (PR).....	63
TABELA 13: CARGA GERAL: PORTO DE PARANAGUÁ (PR), 1960 A 1969.....	65
TABELA 14: CARGA GERAL MOVIMENTADA: PORTO DE PARANAGUÁ, 1970 A 1980.....	67
TABELA 15: PORTO DE PARANAGUÁ: EXPORTAÇÃO DE CEREAIS, 1970 A 1979 (TONELADAS).....	68
TABELA 16: PORTO DE PARANAGUÁ: MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS POR TIPO DE NAVEGAÇÃO, 1980 A 1989.....	69
TABELA 17: PORTO DE PARANAGUÁ: MOVIMENTAÇÃO, 1980 A 1989 (TON).....	70
TABELA 18: MOVIMENTAÇÃO DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO DO PORTO DE RIO GRANDE.....	76
TABELA 19: COMPARATIVO DE MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS: PORTO ALEGRE E RIO GRANDE.....	78
TABELA 20: NAVIOS E TONELAGEM: PORTO ALEGRE E RIO GRANDE, 1962 A 1965.....	78
TABELA 21: PORTO DE RIO GRANDE: MOVIMENTAÇÃO GERAL DE MERCADORIAS POR TIPO.....	79
TABELA 22: PORTO DO RIO GRANDE: MOVIMENTAÇÃO GERAL DE MERCADORIAS POR TIPO DE NAVEGAÇÃO, 1980 A 1989.....	80
TABELA 23: PORTO DE RIO GRANDE: MOVIMENTAÇÃO GERAL E DE MERCADORIAS POR TIPO DE.....	82
TABELA 24: MOVIMENTAÇÃO DE GRÃOS E SEUS DERIVADOS: PORTO DE RIO GRANDE, 1984 A 1998.....	83
TABELA 25: POPULAÇÃO DE PARANAGUÁ.....	112
TABELA 26: POPULAÇÃO ABSOLUTA E CRESCIMENTO POPULACIONAL NA MICRORREGIÃO DE PARANAGUÁ, 2000.....	113
TABELA 27: PROPORÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE ALFABETIZADA EM PARANAGUÁ.....	114
TABELA 28: NÚMERO DE INDÚSTRIA NOS MUNICÍPIOS DA MICRORREGIÃO DE PARANAGUÁ, 1986 A 2005.....	115
TABELA 29: DISTRIBUIÇÃO DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS: NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS SUJEITOS AO RECOLHIMENTO DE ICMS POR SETOR, 2008.....	116
TABELA 30: PARANAGUÁ: EVOLUÇÃO DO EMPREGO POR NÍVEIS SETORIAIS, 2000.....	120
TABELA 31: PARANAGUÁ: EVOLUÇÃO DO EMPREGO POR NÍVEIS SETORIAIS, 2005.....	121
TABELA 32: NÚMERO DE EMPREGOS FORMAIS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2007.....	122

TABELA 33: RIO GRANDE: EMPRESAS, TRABALHADORES E SEUS GÊNEROS NA CLASSE DE PREPARAÇÃO E PRESERVAÇÃO DE PESCADOS E FABRICAÇÃO DE PEIXES, CRUSTÁCEOS E MOLUSCOS, 1995-2003.	132
TABELA 34: TOTAL DE INDÚSTRIAS NA MICRORREGIÃO DO LITORAL LAGUNAR, 1986 A 2005.	139
TABELA 35: TRANSPORTE, ARMAZENAGEM E COMUNICAÇÕES: NÚMERO DE UNIDADES LOCAL E PESSOAL OCUPADO NO RIO GRANDE DO SUL, 2007.	140
TABELA 36: PARTICIPAÇÃO PERCENTUAL DA METADE NORTE E SUL DO RIO GRANDE DO SUL NO PRODUTO INTERNO DO ESTADO, 1939 A 2003.	142
TABELA 37: POPULAÇÃO DA MICRORREGIÃO DO LITORAL LAGUNAR: ESTIMATIVA 2007.	144
TABELA 38: PROPORÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE ALFABETIZADA POR FAIXA ETÁRIA: RIO GRANDE (RS).....	145
TABELA 39: POPULAÇÃO URBANA E RURAL DE IMBITUBA.	161
TABELA 40: PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL: INDICADORES OPERACIONAIS - NAVIOS POR BERÇO, JANEIRO E FEVEREIRO DE 2005.	173
TABELA 41: MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA: SANTA CATARINA, 2006.....	174
TABELA 42: POPULAÇÃO TOTAL E SITUAÇÃO DE DOMICÍLIO.	176
TABELA 43: POPULAÇÃO RESIDENTE POR ANO.	177
TABELA 44: MAIORES ARRECADAÇÕES DO ESTADO.....	179
TABELA 45: MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA: PORTOS CATARINENSES, DÉCADA DE 1970.....	185
TABELA 46: MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA: PORTOS CATARINENSES, DÉCADA DE 1980 E 1990.	186
TABELA 47: MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA: PORTOS CATARINENSES, 2000 A 2004.....	188
TABELA 48: ITAJAÍ: POPULAÇÃO RESIDENTE, 1998 A 2007.	192
TABELA 49: POPULAÇÃO RURAL E URBANA DE ITAJAÍ, 1970 A 2000.....	193
TABELA 50: OS DEZ MUNICÍPIOS QUE PROPORCIONALMENTE DETÊM O MAIOR NÚMERO DE CASOS DE AIDS (TAXA DE MIL/HAB.).	200

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1- INDÚSTRIA DA REGIÃO E DA CIDADE DE ANTONINA.	31
GRÁFICO 2- ANTONINA: CRESCIMENTO INDUSTRIAL, 1986 A 2005.....	32
GRÁFICO 3- ANTONINA: TRABALHADORES FORMAIS POR ATIVIDADE ECONÔMICA, 2005.	33
GRÁFICO 4- LAGUNA: TRABALHADORES FORMAIS POR ATIVIDADE ECONÔMICA, 2005.....	36
GRÁFICO 5- LAGUNA: INDÚSTRIA ENTRE 1986 A 2005.	37
GRÁFICO 6- TOTAL DE INDÚSTRIA NA REGIÃO E NA CIDADE PORTUÁRIA DE LAGUNA.	38
GRÁFICO 7- MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS: PORTO DE PELOTAS (RS), 1986 A 2002.	44
GRÁFICO 8- PELOTAS: INDÚSTRIA, 1986 A 2005.....	45
GRÁFICO 9- PELOTAS: TRABALHADORES FORMAIS POR ATIVIDADE ECONÔMICA.....	46
GRÁFICO 10- TOTAL DE INDÚSTRIA NA REGIÃO E NA CIDADE PORTUÁRIA DE PELOTAS.	47
GRÁFICO 11- EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS PORTO DE PORTO ALEGRE (RS).....	52
GRÁFICO 12- INDÚSTRIA TOTAL NA REGIÃO E NA CIDADE PORTUÁRIA DE PORTO ALEGRE.....	54
GRÁFICO 13 - PORTO ALEGRE- TRABALHADORES FORMAIS POR ATIVIDADE ECONÔMICA, 2006..	55
GRÁFICO 14- VARIAÇÃO DA FBFC, PIB E VARIAÇÃO NA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA.....	66
GRÁFICO 15- VARIAÇÃO FBFC, PIB E MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA (%).	72
GRÁFICO 16- PIRÂMIDE ETÁRIA DE PARANAGUÁ.	113
GRÁFICO 17- INDÚSTRIAS NA MICRORREGIÃO E NA CIDADE PORTUÁRIA DE PARANAGUÁ.	115
GRÁFICO 18- PARANAGUÁ: TRABALHADORES FORMAIS POR ATIVIDADE ECONÔMICA, 1985.	117
GRÁFICO 19- PARANAGUÁ: TRABALHADORES FORMAIS POR ATIVIDADE ECONÔMICA, 1990.	118
GRÁFICO 20- PARANAGUÁ: TRABALHADORES FORMAIS POR ATIVIDADE ECONÔMICA, 1995.	118
GRÁFICO 21- PARANAGUÁ: TRABALHADORES FORMAIS POR ATIVIDADE ECONÔMICA, 1985 A 1995.	120
GRÁFICO 22- BRASIL: TRABALHADORES FORMAIS POR ATIVIDADE ECONÔMICA.....	123
GRÁFICO 23- PARANAGUÁ: TRABALHADORES FORMAIS POR ATIVIDADE ECONÔMICA, 2007.	123
GRÁFICO 24- TOTAL DE INDÚSTRIA DA MICRORREGIÃO E NA CIDADE PORTUÁRIA DO RIO GRANDE.	140
GRÁFICO 25 - PIRÂMIDE ETÁRIA DO RIO GRANDE.	145
GRÁFICO 26- RIO GRANDE: TRABALHADORES FORMAIS E SETORES DE ATIVIDADE, 2007.	146
GRÁFICO 27- PIRÂMIDE ETÁRIA DE IMBITUBA.	161
GRÁFICO 28- IMBITUBA: NÚMERO DE INDÚSTRIAS, 1986 A 2005.....	162

GRÁFICO 29 - RECEITA TOTAL DE IMBITUBA (SC).....	163
GRÁFICO 30- CRESCIMENTO INDUSTRIAL DAS CIDADES MAIS INDUSTRIALIZADAS DA REGIÃO DE TUBARÃO (SC).	163
GRÁFICO 31- TOTAL DE INDÚSTRIAS NA REGIÃO E NA CIDADE PORTUÁRIA.	164
GRÁFICO 32- IMBITUBA: EMPREGOS FORMAIS EM 2007.....	165
GRÁFICO 33- PIRÂMIDE ETÁRIA DE SÃO FRANCISCO DO SUL.	177
GRÁFICO 34- MOVIMENTAÇÃO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL.....	178
GRÁFICO 35- SÃO FRANCISCO DO SUL: EMPREGO FORMAL EM 2007.....	180
GRÁFICO 36- INDÚSTRIAS DE 1986 A 2005: HINTERLÂNDIA PRÓXIMA AO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL.	181
GRÁFICO 37- TOTAL DE INDÚSTRIA DA MICRORREGIÃO E DA CIDADE PORTUÁRIA DE SÃO FRANCISCO DO SUL (SC).	181
GRÁFICO 38- MUNICÍPIO DA MICRORREGIÃO DE JOINVILLE: ÍNDICE DE POBREZA.....	182
GRÁFICO 39- POPULAÇÃO RURAL E URBANA DE ITAJAÍ.....	192
GRÁFICO 40- PIRÂMIDE ETÁRIA DE ITAJAÍ.....	193
GRÁFICO 41- PRINCIPAIS CIDADES DA MICRORREGIÃO DE ITAJAÍ E A ATIVIDADE INDUSTRIAL, 1986 A 2005.	195
GRÁFICO 42- INDÚSTRIA NA MICRORREGIÃO DE ITAJAÍ, 2005.....	196
GRÁFICO 43- INDÚSTRIA TOTAL NA REGIÃO E NA CIDADE PORTUÁRIA DE ITAJAÍ.	196
GRÁFICO 44- RECEITA TOTAL DE ITAJAÍ.....	197
GRÁFICO 45- ITAJAÍ: EMPREGOS FORMAIS, 2007.	198
GRÁFICO 46- ITAJAÍ: CRESCIMENTO NA MOVIMENTAÇÃO TOTAL NO PORTO E NO NÚMERO DE INDÚSTRIA EM ITAJAÍ.....	199
GRÁFICO 47- ITAPOÁ: CRESCIMENTO INDUSTRIAL, 1986 A 2005.	204
GRÁFICO 48- NAVEGANTES: CRESCIMENTO INDUSTRIAL, 1986 A 2005.	206

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1- LOCALIZAÇÃO DO PORTO DE PORTO ALEGRE.....	50
FIGURA 3- LOCALIZAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE (RS).....	60
FIGURA 4- PORTO DO RIO GRANDE.....	92
FIGURA 5- PORTO NOVO- RIO GRANDE (RS).....	93
FIGURA 6- SUPERPORTO: RIO GRANDE (RS).	95
FIGURA 7- EXPANSÃO DO PORTO DO RIO GRANDE.....	98
FIGURA 8- PARANAGUÁ: OCUPAÇÃO PERÍODO COLONIAL.....	104
FIGURA 9- ÁREA PORTUÁRIA DE PARANAGUÁ E SEU ENTORNO.....	109
FIGURA 10- PORTOS CATARINENSES.....	150
FIGURA 11- ÁREA PORTUÁRIA DE IMBITUBA E SEU ENTORNO.....	158
FIGURA 12- ÁREA PORTUÁRIA DE SÃO FRANCISCO DO SUL E SEU ENTORNO.....	172
FIGURA 13- ÁREA PORTUÁRIA DE ITAJAÍ E SEU ENTORNO, FONTE: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES	190

LISTA DE ILUSTRAÇÃO

ILUSTRAÇÃO 1- VISTA AÉREA DO PORTO DE ANTONINA.	28
ILUSTRAÇÃO 2- VISTA AÉREA DO PORTO DE LAGUNA, DÉCADA DE 1970.	35
ILUSTRAÇÃO 3- PORTO DE LAGUNA - PORTO PESQUEIRO.	35
ILUSTRAÇÃO 4- PORTO DE PELOTAS, 1970.	43
ILUSTRAÇÃO 5- VISTA ÁREA DO PORTO DE PORTO ALEGRE, 1970.	51
ILUSTRAÇÃO 6- VISTA AÉREA DOS SILOS E ESTEIRAS PARA EXPORTAÇÃO DE GRÃOS, 2007...69	
ILUSTRAÇÃO 7- VISTA AÉREA DO PORTO DE IMBITUBA.	158
ILUSTRAÇÃO 8- VISTA AÉREA DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL.	175
ILUSTRAÇÃO 9- VISTA AÉREA DO PORTO DE ITAJAÍ E PORTO DE NAVEGANTES NA FOZ DO RIO ITAJAÍ-AÇU.	187
ILUSTRAÇÃO 10- MÉDIO E BAIXO VALE DA BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO ITAJAÍ-AÇU.	191
ILUSTRAÇÃO 11- CONSTRUÇÃO DE ITAPOÁ.	203
ILUSTRAÇÃO 12- PORTO DE NAVEGANTES – PORTONAVE.	207

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	16
2. A GÊNESE DA ATIVIDADE PORTUÁRIA DO SUL DO BRASIL	23
2.1 A ECONOMIA DO SUL DO BRASIL	23
2.2 OS PORTOS HISTÓRICOS DO SUL DO BRASIL E SUAS CIDADES: ANTONINA, LAGUNA, PELotas E PORTO ALEGRE.....	25
2.2.1 Antonina (PR): a cidade e o Porto	26
2.2.2 Laguna (SC): a cidade e o Porto	33
2.2.3 Pelotas (RS): a cidade e o Porto.....	39
2.2.4 Porto Alegre (RS): a cidade e o Porto.....	48
2.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS	56
3. PORTO DE PARANAGUÁ (PR) E DE RIO GRANDE (RS): DA FORMAÇÃO AO FUNCIONAMENTO	58
3.1 PORTOS DE PARANAGUÁ E DE RIO GRANDE: LOCALIZAÇÃO	58
3.2 A ORGANIZAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E DE RIO GRANDE	61
3.2.1 Organização do Porto de Paranaguá	61
3.2.2 Organização do Porto de Rio Grande	73
3.3 AS INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS	83
3.3.1 O perfil técnico do Porto de Paranaguá	84
3.3.2 O perfil técnico do Porto de Rio Grande	89
3.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS	99
4. A RELAÇÃO PORTO E CIDADE: PARANAGUÁ E RIO GRANDE	101
4.1 CIDADE DE PARANAGUÁ	102
4.1.1 Paranaguá: a formação socioespacial.....	103
4.1.2 O contexto regional: indicadores socioeconômicos	112
4.2 A CIDADE DO RIO GRANDE.....	127

4.2.1 Rio Grande: a formação socioespacial.....	128
4.2.2 O contexto regional: indicadores socioeconômicos	143
4.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS	147
5. A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DOS PORTOS CATARINENSES E SUAS CIDADES	149
5.1 PORTO DE IMBITUBA.....	153
5.1.1 Estrutura física do Porto	158
5.2 A CIDADE DE IMBITUBA: CONTEXTO SOCIOECONÔMICO.....	159
5.2.1. Formação socioespacial	160
5.3 PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL.....	167
5.3.1 Estrutura física do Porto	172
5.4 A CIDADE DE SÃO FRANCISCO DO SUL: CONTEXTO SOCIOECONÔMICO.....	174
5.4.1 Formação socioespacial	175
5.5 PORTO DE ITAJAÍ.....	183
5.5.1 Estrutura física do Porto	188
5.6 A CIDADE DE ITAJAÍ: CONTEXTO SOCIOECONÔMICO.....	191
5.6.1 Formação socioespacial	191
5.7 OS NOVOS PORTOS E AS NOVAS CIDADES PORTUÁRIAS: ITAPOÁ E NAVEGANTES	202
5.7.1 Itapoá: a cidade e o Porto.....	202
5.7.2 Navegantes: a cidade e o Porto	205
5.8 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS	208
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	210
7- REFERÊNCIAS	217

NEU, Márcia Fernandes Rosa. Os portos do sul do Brasil: da formação ao século XXI. 2009. Tese de Doutorado em Geografia (Geografia Humana). Universidade Estadual de São Paulo. São Paulo.

RESUMO

A presente tese “Os portos do sul do Brasil: da formação ao século XXI” tem como objetivo geral analisar a formação dos portos de maior movimentação no sul do Brasil e a sua influência na economia microrregional e nacional. A partir desta proposta, procurou-se: caracterizar o processo de evolução dos portos do sul do Brasil nos diversos momentos da economia nacional; relacionar o processo de industrialização à movimentação portuária nas cidades de Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS), nos portos catarinenses de Imbituba, São Francisco do Sul e Itajaí e nos portos históricos de Antonina, Laguna, Pelotas e Porto Alegre; analisar a hinterlândia próxima dos portos do sul do Brasil e a sua expansão industrial nos últimos vinte anos. Para isso, os portos do sul do Brasil foram distribuídos em três grupos. No primeiro grupo, estão os portos de maior movimentação do Rio Grande (RS) e Paranaguá (PR), bem como sua história de organização portuária. Procurou-se discutir, também, os investimentos realizados nos últimos anos nestes que são os principais portos brasileiros, bem como a relação do porto com as cidades portuárias numa abordagem da formação socioespacial e das condições ambientais. No segundo grupo, apresentaram-se os portos catarinenses com capacidade de expansão e as suas cidades, São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba, além de alguns terminais que começam a ser construídos em pontos estratégicos do Estado. No último grupo, analisaram-se os portos históricos e suas cidades, as quais apresentaram grande movimentação no passado, mas, hoje, em função do limite espacial dos sítios portuários, não conseguem se expandir. A importância econômica dos portos se respalda teoricamente em Marx e Rangel, dentre outros autores que discutem a circulação de mercadorias sob a acumulação capitalista. Nesse sentido, ter portos eficientes no Brasil é ter uma economia capitalista competitiva no mercado internacional, a fim de garantir a integração no mercado mundial. Diversos esforços são realizados para intensificar a circulação de mercadorias, principalmente na fase de produção flexível do toyotismo, que exige dos portos mais rapidez e menor custo, para que o círculo produtivo (da produção ao consumo) se efetive e para que o capital se reproduza. Para implantar este esforço do capitalismo, o governo implanta a Lei nº 8.630 de 1993, chamada de Lei da Modernização Portuária, que retira do Estado a responsabilidade de melhoria do sistema portuário e permite, legalmente, a privatização de terminais, facilitando a criação de novos portos e quebrando a hegemonia dos sindicatos no ambiente portuário. Esta mudança poderá beneficiar as cidades portuárias se houver planejamento integrado e incorporação de outras etapas da produção no sítio urbano.

Palavras-chave: Portos. Transporte marítimo. Organização portuária.

NEU, Márcia Fernandes Rosa. Southern Brazil's ports: from their formation to the XXI century". Thesis (Doctoral) in Geografia (Geografia Humana). Universidade Estadual de São Paulo. São Paulo.

ABSTRACT

The present thesis: "Southern Brazil's ports, from their formation to the XXI century" has as its general purpose to analyze the formation of the busiest ports in southern Brazil and their influence on the micro-regional and national economy. With this in mind, this thesis tries to: characterize the evolution process from southern Brazilian ports within diverse moments in national economy; relate the industrialization process to the port movements in the cities of Paranaguá (PR) and Rio Grande (RS), in ports from Santa Catarina (Imbituba, São Francisco do Sul and Itajaí) and in historical ports (Antonina, Laguna, Pelotas and Porto Alegre); and analyze the hinterland near the ports in southern Brazil and its industrial expansion within the last twenty years. For this purpose the ports in southern Brazil were distributed into three groups. In the first group, the busiest ports from Rio Grande (RS) and Paranaguá (PR) as well as their portuary organization history were tackled. The last years' investments in those ports, which are the main Brazilian ones, and the relationship between the port and the portuary city, within the socio-spatial formation approach and the environmental conditions were also discussed. In the second group, ports with expansion capacity from Santa Catarina and their cities, São Francisco do Sul, Itajaí and Imbituba, were introduced, as well as, some terminals which started to be built in strategic places in that state. In the last group, historical ports and their cities, whose schedules were busy in the past, but that nowadays due to the spatial limit from portuary sites cannot expand, were analyzed. The economical importance of ports is theoretically grounded on Marx, Rangel, among others, who discuss the circulation of commodities under the capitalist accumulation. As a result, in order to have more efficient ports Brazil must have a competitive capitalist economy in the international market and guarantee its integration within the world market. Several efforts have been made to intensify the circulation of commodities, mainly during the toyotism flexible production stage, which requires faster service and lower cost from ports in order to have the productive circle (from production to consumption) established and the capital increased. In order to put forth this capitalist effort, the government presents Law 8.630 from 1993, namely Ports Modernization Law, which waives the State responsibility for the portuary system improvement and allows the terminals to be legally privatized, facilitating the creation of new ports and breaking down the Unions hegemony in the portuary field. Portuary cities may benefit from that change if an integrated planning and the inclusion of other production stages within the urban site occur.

Keywords: Ports. Maritime transportation. Portuary organization.

DEDICAÇÃO

Esta tese é dedicada aos meus pais, Osair e Elena, cujo Amor se faz sentir em atos, mais do que em palavras;

Ao meu marido, Sílvio, que bastava um abraço nas horas certas para acalantar a alma;

Aos meus filhos, Artur e Sílvia, que me compreenderam e me apoiaram nas diversas formas e em diferentes fases de suas vidas;

À Lica, com mais de 20 anos de dedicação à minha família, que facilitou em muito meu trabalho e meu crescimento profissional;

Aos irmãos de sangue e de coração Osair, Mônica, Elisa, Janaina, Gilson, Lara, Edgar e Caio.

Aos amigos Andréia, Deisi, Sirlene, Vera Neves, Nádia, Paulo e Vera Schneider, nas horas difíceis e nas horas fáceis também, é claro.

AGRADECIMENTOS

A Deus, que, por intermédio de amigos desta e de outras vidas, impulsionou meu aprendizado;

Ao meu orientador, Armen Mamigonian, que, em momentos de indecisão, dava as coordenadas certas;

Ao professor Messias Bastos, grande incentivador, da Graduação até a Pós;

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia da USP, pela referência intelectual;

Aos amigos que fiz na Universidade do Sul de Santa Catarina – Unisul;

Aos colegas do GRUPEP e Arqueologia da Unisul e do Colégio Estadual Annes Gualberto de Imbituba (SC), pelo apoio e incentivo nestes anos de produção da tese.

1. INTRODUÇÃO

Os portos, apesar de sua relevância para a economia nacional, constituem-se em temática pouco explorada pelos pesquisadores brasileiros. Pode-se dizer que esta aparente negação da influência dos portos na organização espacial tem relação com aspectos importantes da história brasileira, já que, pelos portos, tanto chegavam os colonizadores e os escravos, como saíam nossas riquezas; fato já referido pelo antropólogo Darcy Ribeiro. Neste contexto, são os portos os responsáveis pela movimentação de 95% dos manufaturados do planeta, o que torna as atividades portuárias essenciais para os processos de crescente internacionalização, nos quais as relações comerciais se materializam, gerando um fluxo de mercadorias e de trabalhadores integrados em diversas operações, desde trabalhos mais simples até os mais complexos, altamente informatizados.

Por isso, o presente trabalho é uma tentativa de compreender a dinâmica portuária, que molda a ocupação do litoral meridional brasileiro desde a chegada dos colonizadores até o início do século XXI. A seleção destes portos se deve principalmente às características semelhantes de ocupação e acumulação, organizando-se uma espécie de hierarquia do transporte no sul do Brasil.

Nesse sentido, a história de Paranaguá e Antonina (PR) tem relação com a extração de ouro que consolidou os primeiros trapiches do porto e a instalação de uma casa de fundição portuguesa na Vila de Paranaguá. Já os Portos do Rio Grande e de Pelotas organizaram-se em torno das estâncias e das charqueadas para abastecer as minas do sudeste. Laguna, em Santa Catarina, também se destacou como porto de charque, integrando-se à economia colonial juntamente com os portos do Sul do Rio Grande do Sul. Enquanto isso, os portos de Porto Alegre, São Francisco do Sul e Itajaí tiveram a movimentação mais voltada para atender ao grupo de colonos que se instalaram em territórios próximos do porto, fortalecendo a economia regional.

Já o Porto de Imbituba surgiu com necessidade de escoamento do carvão, para abastecer os navios de empresários do Rio de Janeiro, que tiveram o fornecimento do combustível interrompido na Primeira Guerra Mundial.

Após este período inicial de ocupação litorânea, a consolidação da economia nacional levaria os governos que se sucederam a planejar alternativas para equipar os portos e permitir que a produção brasileira tivesse condições de competir no cenário mundial.

No meio acadêmico, a geografia produzida na USP e no IBGE motivou estudos sobre a questão portuária, como os trabalhos de Araújo Filho, Cesar Magalhães, entre outros, que se destacaram ao estudar grandes portos com interfaces na economia nacional.

Um dos marcos que deflagraria a dinamicidade no transporte marítimo brasileiro, se dá na década de 1960, com a criação do Ministério dos Transportes e da Empresa Brasileira de Portos S.A. – PORTOBRÁS, que estimulou o desenvolvimento do transporte de longo curso, além de estabelecer diversas resoluções para dar maior agilidade nos serviços portuários. Concretamente, a criação dos corredores de exportação, da década de 1970, consolidou investimentos maciços nos portos do Rio Grande (RS), Paranaguá (PR) e Santos (SP).

No entanto, após a década de 1970, o Brasil viveu uma longa fase sem investimentos em transporte portuário. A indústria nacional sofreu, e ainda sofre, com os reflexos da falta de investimento, pois o funcionamento inadequado dos portos ocasiona pagamento de taxas extraordinárias, corte no fluxo de mercadoria e, muitas vezes, o seu congestionamento. Criar corredores diretos de exportação, capazes de garantir agilidade no deslocamento da produção brasileira, ou de rota indireta, com agilidade de armazenamento das cargas em trânsito com baixo custo e tempo apropriado para o destino final, tornaria a produção nacional mais competitiva no mercado externo (JANSSON e SHNEERSON, 1982).

Nesta fase, acompanhou-se a insatisfação no meio empresarial e a geração de um movimento chamando “custo Brasil”, que o Banco Mundial definiu como o custo para se fazer negócios no Brasil: “é uma expressão que reúne os obstáculos externos ao crescimento de firmas instaladas em nosso território” (OLIVEIRA, 2002). E que incluem os nós de estrangulamento apontados por Rangel desde os fins dos anos 70 (RANGEL, 1980).

Esta discussão ganhou espaço no Brasil, principalmente, porque os preços das matérias-primas, assim como dos bens produzidos, são modificados pelo custo do transporte. Um subproduto disto, segundo Harvey (2005, p. 49), é o barateamento de muitos elementos do capital constante (insumos de matérias-primas) e a expansão do mercado geográfico, já que a

produção precisa reduzir os custos de circulação para o desenvolvimento das forças de produção pelo capital (HARVEY, 2005).

Na área de infraestrutura, houve a concessão de rodovias e ferrovias. Mais especificamente nos portos, iniciou-se, em 1990, um processo de extinção da PORTOBRÁS, com o objetivo de auxiliar na regulamentação das atividades portuárias. O objetivo da extinção da estatal era criar mecanismos mais modernos de gestão portuária. Neste sentido, surge a Lei nº 8.630 de 1993. Também chamada de Lei de Modernização Portuária, esta Lei está associada à extinção do Adicional de Tarifas Portuárias (ATP), pela Lei nº 9.309 de 1996, e ao arrendamento do terminal de contêineres do Porto de Santos e do Rio de Janeiro, provocando mudança de direcionamento nos portos brasileiros.

A Lei de Modernização Portuária foi criada para descentralizar o setor portuário, “estimular investimentos e adequar a mão-de-obra aos novos padrões tecnológicos” (SANTOS, 2007, p. 16). Assim, a Lei prevê a criação dos seguintes organismos: Operador Portuário (OP), pessoa jurídica criada para executar a ação portuária; Autoridade Portuária (AP), responsável pela manutenção e gestão do patrimônio do porto, bem como sua eficiência; Conselho de Autoridade Portuária (CAP), formado por representantes do poder público, do operador portuário, dos trabalhadores e dos usuários; e Órgão Gestor de Mão-de-obra Portuária (OGMO), que tem a função de organizar a escala de trabalho dos sindicatos que atuam no porto.

Os portos estão vivendo uma fase de retirada do Governo das atividades cotidianas e, com isso, ampliando os monopólios dos operadores portuários. As administradoras do setor público estão se convertendo em arrendadores, como ocorre nos países mais modernos do mundo. Nesse sentido, Pimentel (1999) destaca que:

[...] la fiebre inicial por crear un gran número de operadores portuarios se ha calmado actualmente al comprender que se necesitan grandes inversiones en una industria que ahora exige gran intensidad de capital, y se observa un proceso de consolidación em un grupo reducido de operadores portuarios poderosos. La competencia entre estos operadores debería permitir el desarrollo de terminales situadas dentro y fuera de los puertos públicos. (PIMENTEL, 1999).

Um relatório do Banco Mundial, 2007, sobre a Revitalização dos Investimentos em Infraestrutura no Brasil, afirmou que as limitadas taxas de crescimento no Brasil estão intimamente relacionadas aos baixos coeficientes de investimento das últimas décadas. O

relatório afirmou, ainda, que os investimentos em infraestrutura são capazes de elevar, consideravelmente, o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro.

Na infraestrutura do transporte marítimo, segundo Schoeler (2000), os elementos fundamentais são os portos e os terminais. Ambos devem estar estruturados com equipamentos para carga e descarga de mercadorias, de armazéns para estocagem e do que é chamado de "retroporto", uma estrutura necessária para permitir a saída ou chegada das mercadorias na área portuária, que compreende as vias de acesso rodo-ferroviárias, aquaviárias ou aéreas (SCHOELER, 2000, p. 30).

Vale dizer que as mudanças tecnológicas vêm causando uma profunda reformulação do conceito clássico de porto, pois, como afirmou Schoeler,

[...] o advento da utilização de containers, *pallets*, sistema *roll-on-roll-off*, correia transportadora, esteira rolante, dutos de sucção para grãos e eletroímãs, entre outros, está provocando uma completa transformação no porto tradicional que, essencialmente, operava com carga geral não unitizada ou com carga ensacada. Embora, o porto clássico, com seus guindastes e empilhadeiras, ainda tenha aplicação em certos casos, ganha cada vez mais corpo o conceito de terminais especializados, com equipamentos e métodos de operação específicos para determinadas cargas. (SCHOELER, 2000, p. 30).

Nota-se que é cada vez mais frequente a utilizar a unitização das cargas com os navios de contêineres, o que amplia a capacidade de movimentação de mercadorias dos navios que transportam milhares de TEUs¹ e que exigem dos portos adaptação das retro-áreas e da logística interna.

A redução destes “gargalos” no desenvolvimento regional só acontece em sincronia com investimentos em outras infraestruturas da hinterlândia portuária, caso contrário, pode-se gerar capacidades ociosas, provocando desequilíbrios regionais (RANGEL, 1980).

É nessa ótica que se deve compreender a Lei de Modernização Portuária, a qual, além de permitir a privatização de terminais portuários, prática que já existia nos portos brasileiros, procurou reduzir, ou até anular, a atuação sindical, extremamente forte nos portos.

A flexibilidade necessária no momento da produção não pode ter no transporte um nó de estrangulamento que impeça a circulação rápida de mercadoria até o consumidor final. Por

¹ TEUs significa *Twenty feet Equivalent Unit* (Unidade de espaço ocupado por um contêiner).

isso, além de um operário flexível e estoque reduzido, a entrega da matéria-prima e do produto final deveria ser muito rápida, para aumentar o giro do investimento (CORIAT, 1994).

Nesse sentido, o processo produtivo do toyotismo integra, na sua produção, a logística². Os transportes mais eficientes e com menor custo contribuem para que haja aumento de lucratividade, mas vale ressaltar que os custos de logística ainda podem ser reduzidos na produção.

Assim, a competição pressiona a redução do tempo de circulação nos portos. Para isso, todo o aparato tecnológico e organizacional é utilizado para redução do tempo de circulação, o que libera excedente tanto de capital como de força de trabalho. É o caso das especializações dos portos de carga containerizadas, que precisam contar com mão-de-obra cada vez mais qualificada, liberando excedentes de força de trabalho.

Além disso, os investimentos necessários aos portos atraem mais capitalistas organizacionais (sociedades por cotas, empresas mistas ou estatais) do que capitalistas individuais. Estes últimos, em função do elevado investimento, ficam impossibilitados de construir portos, por isso a alternativa de arrendamento de terminais tem sido intensamente utilizada em diversos portos brasileiros desde a década de 1980 (HARVEY, 2005).

O capitalismo busca, em seu permanente esforço de aumento da lucratividade, a superação de todas as barreiras espaciais e da anulação do espaço pelo tempo. A superação de barreiras só pode ser alcançada por meio de configurações espaciais fixas e móveis, como transportes integrados, tendo no porto a porta de entrada ou de saída para a produção (HARVEY, 2005).

A abordagem da mobilidade do capital é cada vez mais necessária à manutenção do capitalismo e à formação de conglomerados econômicos que não escolhem mais a localização de sua atividade pela proximidade do consumidor, dada a facilidade de quebrar as barreiras do espaço, o que justifica investimentos e aparato legal, capazes de permitir ao sistema portuário a dinâmica da atual fase de acumulação do capital.

Em outro aspecto igualmente importante, está o papel das cidades portuárias, que são locais de trânsito de mercadorias e serviços, mas podem ser, também, propulsoras do desenvolvimento local. Nesse sentido, Monié (2003), Cocco e Silva (1999), entre outros autores, destacam as possibilidades que devem ser criadas nestas cidades.

² O significado de logística empregado neste trabalho é de uma abordagem mais ampla, descrita por Novaes (2001), como sendo o processo de planejar, implementar e controlar o fluxo e a armazenagem de produtos, serviços e informações desde a produção até o consumidor.

Desse modo, o tema desta pesquisa, “Os portos do sul do Brasil: da formação ao século XXI”, tem como objetivo geral analisar a formação dos portos de maior movimentação no sul do Brasil e a sua influência na economia microrregional e nacional. A partir desta proposta, procurou-se: caracterizar o processo de evolução dos portos do sul do Brasil nos diversos momentos da economia nacional; relacionar o processo de industrialização à movimentação portuária nas cidades de Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS), nos portos catarinenses de Imbituba, São Francisco do Sul e Itajaí e nos portos históricos de Antonina, Laguna, Pelotas e Porto Alegre; e analisar a hinterlândia próxima dos portos do sul do Brasil, bem como sua expansão industrial nos últimos vinte anos. Para tanto, os portos foram distribuídos em três grupos.

O primeiro grupo de portos comporta os de maior movimentação, como Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS). Estes estão entre os três mais importantes portos brasileiros, pois receberam investimentos do Governo Militar para se transformarem em exportadores de grãos por terem uma hinterlândia que extrapola os limites nacionais. Todavia, vale dizer que estes portos necessitam, hoje, de investimentos intensos para evitar os nós de estrangulamentos, tanto no tempo de espera dos navios, como nos eixos de ligação rodoviário ou ferroviário.

No segundo grupo, há os portos catarinenses: São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba, que apresentam possibilidade de crescimento superior à média nacional, pela característica das condições físicas, pela ampliação da hinterlândia e pelo aumento significativo do comércio com os países do Mercosul. Além disso, algumas das principais operadoras de contêineres da América investiram nos últimos cinco anos nos portos catarinenses, caso dos novos terminais Itapoá e Navegantes e do Porto de Imbituba.

O terceiro grupo representa os portos históricos, com uma organização mais tradicional e com poucos investimentos em tecnologia, cujo passado apresentou intensa movimentação, mas a evolução no tamanho dos navios, aliada às condições físicas do sítio portuário, não permitiu o acompanhamento das mudanças necessárias para manter os mesmos índices de movimentação. Além disso, alguns ainda desempenham um papel de apoio ao porto principal, é o caso de Antonina (PR); outros realizam uma determinada atividade bem específica, como apoio ao transporte de algum minério, é o caso de Pelotas (RS); e ainda há a opção como porto pesqueiro, é o caso de Laguna (SC), com readequação de toda sua infraestrutura.

Nas três abordagens, procurou-se relatar a influência da movimentação nas cidades portuárias de Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS), depois nas cidades catarinenses de São

Francisco do Sul (SC), Itajaí (SC), Imbituba (SC), além das mais recentes cidades portuárias de Itapoá e de Navegantes. Ampliou-se esta análise aos portos históricos, a fim de contribuir para a criação de uma sistemática de análise dos portos brasileiros, integrados à economia da cidade e pertencentes a ela. A este aspecto, chamou-se de análise da “hinterlândia próxima”, que atinge a cidade e, muitas vezes, sua microrregião.

Para o desenvolvimento deste projeto, utilizou-se pesquisa documental, que agrega materiais e/ou documentos que não receberam tratamento analítico ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetivos da pesquisa (GIL, 1994).

Sendo assim, pesquisaram-se dados sobre o número de indústrias e de empregos dos últimos 20 anos, a fim de compreender a complexidade na formação socioespacial destas cidades portuárias.

Para isso, os capítulos foram organizados, inicialmente, com uma reflexão sobre os portos históricos, já que estes fazem parte da história da economia do sul do Brasil. No capítulo seguinte, no terceiro, procurou-se estabelecer um comparativo entre os principais portos brasileiros, Paranaguá e Rio Grande, observando-se a movimentação, a infraestrutura e o perfil técnico destes portos. Já no quarto capítulo, observou-se a relação entre a cidade portuária de Paranaguá e Rio Grande, a fim de se observar a formação socioespacial e o contexto regional destas cidades, analisando-se os dados da indústria e do emprego dos últimos vinte anos.

Por fim, o quinto capítulo procurou evidenciar a organização espacial dos portos catarinenses e a formação de suas cidades portuárias, com enfoque na formação socioespacial das cidades de São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba. Além disso, procurou-se compreender os novos portos catarinenses e a reestruturação das novas cidades portuárias.

2. A GÊNESE DA ATIVIDADE PORTUÁRIA DO SUL DO BRASIL

2.1 A ECONOMIA DO SUL DO BRASIL

Na colonização brasileira, todas as ações estavam respaldadas pelas intenções portuguesas de expansão do território colonial. Muitas vezes, eram governantes, outras vezes eram proprietários particulares autorizados pelos governos. Waibel relatou como os boiadeiros, que ampliaram o comércio no Brasil colonial, contribuíram com a redefinição do território brasileiro. Segundo o autor:

Os brancos não povoaram as matas, mas apenas as cruzaram rapidamente, ao longo de alguns caminhos de boiadeiros e de tropas. Destes, o mais importante era o que ligava em direção norte-sul, São Paulo a Porto Alegre ou Viamão, no Rio Grande do Sul. Um outro corria de Lajes, no Planalto de Santa Catarina, na direção leste até a costa e Florianópolis. Pessoas e gados que corriam essas estradas eram atacados pelos índios. (WAIBEL, 1979, p. 231).

Neste contexto, escolher um novo tipo de colono que auxiliasse na guarda do território era fundamental para dar sustentação aos interesses governamentais de ocupação territorial. Os açorianos não representavam mais a solução que representaram no século XVIII, principalmente porque o excedente populacional não existia mais. Percebeu-se, então, que, na primeira fase depressiva do capitalismo, entre os anos de 1815 a 1847, posteriormente analisada por Kondratieff (1926), a solução estaria na oportunidade de atrair imigração formada por empresários falidos, operários desempregados e pequenos produtores agrícolas sem-terra. Assim, os alemães e italianos formaram o primeiro grupo de colonos a ocupar áreas mais interioranas e resguardar a terra contra as invasões indígenas.

Vale dizer que a ocupação do sul do Brasil não se deu de forma homogênea. As diferenças se dão pela relação que estas regiões estabeleciam com a metrópole, ou com o centro do Brasil colônia. Em Santa Catarina, o processo foi mais semelhante ao Rio Grande do Sul do que com o Paraná. Primeiramente, de acordo com Waibel, porque o litoral paranaense é

muito estreito e o clima muito diferente do clima dos outros dois estados, em segundo lugar, pelas condições geográficas da serra. Esta pode ser uma das razões apontadas por Waibel (1979, p. 239) para a existência de poucos alemães no Estado do Paraná.

Enquanto a ocupação do interior brasileiro continuava a ser motivo de preocupação pela dificuldade de atração de colonos, no litoral já tinha se iniciando a colonização há mais de um século, principalmente, com os grupos de açorianos e de vicentistas que iniciaram a ocupação de enseadas e baías, escolhendo, assim, locais propícios à instalação de armações baleeiras ou de entrepostos comerciais, que sustentariam a economia no centro do Brasil.

O fato é que a maioria das cidades-portos do sul do Brasil, no século XVIII, estava em plena atividade. Por sua vez, as outras cidades que nasceram integradas às cidades-portos estavam se fortalecendo como entrepostos comerciais, industriais e/ou como canais de comunicação entre as áreas mais densamente povoadas, como Rio de Janeiro e Santos e a própria Metrópole portuguesa.

Dessa forma, a região sul assume formas específicas de desenvolvimento bastante diferenciadas em relação a outras áreas do Brasil. O litoral foi ocupado primeiro para garantir o resguardo da costa brasileira e evitar a ocupação espanhola em território disputado pelos países ibéricos. Já o interior ficou fora do interesse português até a independência do Brasil e somente voltou a fazer parte dos planejamentos governamentais quando a ameaça veio pelo interior com os ataques dos índios, na serra e no planalto sul, e dos argentinos, nas regiões de fronteiras (NEU, 2003, p. 25).

No início do século XX, os três estados do sul do Brasil estavam articulados à economia nacional de forma distinta, mas complementar. Paraná fazia parte da expansão da economia cafeeira do oeste paulista e continuava a receber imigrantes, que, até 1960, ocupavam áreas produtoras do oeste paranaense (FURTADO, 2002). O Rio Grande do Sul se integrou por meio das vendas de todos os tipos de produtos às regiões produtoras de café. Concorria com os países platinos, levando a vantagem das tarifas mais reduzidas na navegação de cabotagem. Já o Estado de Santa Catarina, muito semelhante ao Rio Grande do Sul, fornecia produtos têxteis e farinha de mandioca, também atuando como atividade articulada à economia nacional (FURTADO, 2002).

Logicamente, os portos e as hidrovias improvisadas permitiram que os produtos do interior dos estados chegassem às áreas centrais do País. Daí a importância fundamental que tem esta atividade na formação do Brasil.

2.2 OS PORTOS HISTÓRICOS DO SUL DO BRASIL E SUAS CIDADES: ANTONINA, LAGUNA, PELOTAS E PORTO ALEGRE

Segundo Morgan (1958), um porto é um lugar equipado para facilitar a relação necessária entre o navio, as agências e o transporte marítimo e terrestre³. No caso do sul do Brasil, os portos que serviram como entrepostos comerciais fomentaram a ocupação litorânea e diversificaram a base produtiva pelos investimentos que geravam em seu entorno. Isto porque a viabilização de qualquer mercado passa, necessariamente, pelas estruturas de circulação de mercadorias. Sobre esta questão, Andrade lembrou que:

[...] até o século XIX, as áreas produtoras dos países coloniais de baixa densidade demográfica necessitavam localizar-se nas proximidades do litoral e as mercadorias eram transportadas para os portos em lombos de burros ou em veículos de tração animal [...]. (ANDRADE, 1989, p. 101).

Wolkwitsch (1973) destacou, ainda, que a localização ideal para qualquer indústria passava diretamente pela capacidade de escoamento da produção, pois, assim, minimizaria os custos com o transporte. No Brasil Meridional, as estradas, no início do século XVIII, eram quase inexistentes, portanto estar próximo de um porto significava a sobrevivência de qualquer atividade econômica que se desejava projetar.

Já no século XIX, há relatos de comércio paralelo entre os portos do sul de navios que passavam pelo Porto de Santa Catarina e de Rio Grande do Sul. Embora o contato com o Porto do Rio de Janeiro fosse mais expressivo, Westphalen (1998) destaca a frequência deste comércio:

As embarcações que freqüentavam o Porto de Paranaguá, no século XIX, eram aquelas que realizavam o comércio especial ou interno, por meio da navegação de cabotagem, com os demais portos do Império. Vinham do Sul, dos portos de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, ou para eles se dirigiam. Outras vinham do Norte, principalmente do Rio de Janeiro e de Santos. Algumas vezes de portos mais distantes, como Bahia e Pernambuco. (WESTPHALEN, 1998, p. 33).

³ F.W.Morgan. Ports and Harbours. London; Hutchinson University Library, 1958.

O comércio realizado no sul do Brasil demonstrava pouca conexão entre os portos de Paranaguá e os portos do Rio Grande do Sul, apenas 3,3% do total movimentado. No entanto, entre o Porto de Paranaguá, os portos de Santa Catarina e o Porto do Rio de Janeiro, o comércio era mais intenso, abarcando cerca de 40% da movimentação total desses portos (WESTHALEN, 1998, p. 35). O Porto de Paranaguá estava mais conectado ao centro comercial brasileiro, e, provavelmente, a ligação com Santa Catarina complementava as cargas dos navios até as metrópoles.

O mercado meridional tinha estabelecido com o restante do Brasil uma integração diferente, que não fazia parte diretamente da economia colonial, pois poucos produtos despertavam interesse comercial das metrópoles. Entretanto, em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul, produtos agropecuários foram fundamentais para a manutenção de áreas produtoras para o mercado colonial, como é o caso do gado, trigo, farinha de mandioca e arroz, para as áreas produtoras de café ou para as áreas de extração de ouro.

Santa Catarina e Rio Grande do Sul foram suporte às economias agroexportadoras do sudeste brasileiro, alimentando áreas produtoras de ouro e, mais tarde, de café. O gado contribuiu enormemente para a ocupação das áreas interiores do sul, pois ampliou a fronteira brasileira, espalhando grupos de estancieiros em áreas antes sem dono, ou pertencentes ao território espanhol.

Esta ampliação, na maioria das vezes, não foi pacífica; estava sempre cercada de muitas disputas de fronteiras, o que fortaleceu a cultura do gaúcho no interior do sul do Brasil.

2.2.1 Antonina (PR): a cidade e o Porto

Paraná, por fazer parte da periferia mais imediata de São Paulo, tanto na exploração do ouro como na cultura do café, passou a contar com dois portos, sendo que um deles era localizado em área mais ao fundo da Baía de Paranaguá, o Porto de Antonina, e o outro no início da Baía, em mar mais aberto, o Porto de Paranaguá.

Por volta de 1714, o garimpo de ouro nas encostas da Serra do Mar se intensificou, criando a necessidade de escoar a produção pelo Porto de Antonina. Há relatos de que, em

muitas ocasiões, a extração de ouro era tão numerosa que tanto Antonina como Paranaguá escoavam esta produção.

No final do século XIX, com a conclusão da estrada da Graciosa e do terminal ferroviário, ligando Antonina a Curitiba, houve um impulso na economia, intensificado pelos ciclos da madeira, do café e da erva-mate. Em 1920, o Porto de Antonina era o quarto porto exportador brasileiro e, graças à extração da erva-mate, tornou-se uma cidade influente e próspera.

Antonina disputava com a Vila de Paranaguá, desde 1648, a possibilidade de ser o porto escolhido do Paraná. A construção da estrada da Graciosa, ligando Curitiba a Antonina, beneficiou o Porto desta cidade, dificultando o crescimento econômico de Paranaguá e Morretes, que disputavam tal privilégio. Antonina, após esta data, passou a ser o principal eixo comercial do Paraná.

No entanto, as mudanças na economia mundial, após a Segunda Grande Guerra Mundial e após o ciclo da erva-mate, determinaram o declínio da economia da cidade e das atividades de seu Porto, culminando, em 1970, com a paralisação das atividades da indústria Matarazzo, importante geradora de negócios e empregos à época.

Ainda, segundo Andrade (1989), houve aumento significativo no tamanho dos navios, impedindo que estes entrassem em portos com calados menores. Os que tentaram ainda permanecer na rota da navegação de grande porte ampliaram seus custos de dragagem e aumentaram as tarifas portuárias.

O Porto de Antonina, marcado por uma história de grande movimentação, começou a declinar e, na década de 1970, praticamente não recebia mais navios. Este Porto não constou nos anuários estatísticos oficiais desde 1969, embora, na década de 1962 a 1964, tenha movimentado mais que o Porto de Pelotas (RS) e Imbituba (SC) juntos (Tabela 01).

Tabela 1: Porto de Antonina: tráfego marítimo, 1962 a 1964.

	1962	1963	1964
Número de navios	100	180	172
Tonelagem de registro	230	333	341

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil 1965, org.: MFRN.

Segundo o Ministério dos Transportes, o Porto de Antonina é administrado pela autarquia estadual, originada pelo Decreto nº 26.298 de 23/02/1949, em concessão do Governo Federal ao Governo do Paraná, e disponibiliza ao mercado dois terminais portuários: a Ponta do Félix e o Barão de Teffé.

O Terminal Barão de Teffé, de domínio público da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) é composto pelo cais comercial (navios de até 155 m), com calado de 19 pés (5,79m), por dois armazéns (2.436m e 1.056m) e mais balança (100t) para operação de múltiplo uso, em área total de 256.622,95m², conforme ilustração 01.



Ilustração 1: Vista aérea do Porto de Antonina.

Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviários (ANTAQ).

Em 1999, a Interportos e a APPA firmaram um acordo operacional que possibilitava movimentação de granéis sólidos (fertilizantes, sal, trigo, etc.) pelo sistema de transbordo de navios ao largo. O suporte é dado por duas barcaças (capacidade 5.000t), funil e guindastes (180 t/hora). Este terminal está disponibilizado para carga geral/contêineres (açúcar, arroz, madeira, pneus, entre outros).

Antonina, depois de passar por um longo período desativado, começou a receber já no início de 2000 investimentos do Governo do Estado do Paraná, que administra, por meio da APPA, as modificações para a integração do Porto na economia regional. As obras foram de recuperação e dragagem do Terminal da Ponta do Félix para congelados e de reforma do Terminal Barão de Teffé para carga geral.

Tabela 2: Antonina: movimento de embarcações nos cais públicos e terminais, 2000.

Tipo de navegação	Longo curso	Cabotagem	Outras	Total
Navios	33	7	-	40

Fonte: Ministério dos Transportes, org. MFRN.

Em 2000, o Porto de Antonina movimentou 40 embarcações nos cais públicos e terminais, mas este número ainda é pequeno se comparado com os últimos dados da movimentação de 1964, que foi de 172 navios. O papel deste Porto, historicamente como porto principal diante da economia próspera da extração do ouro e da erva-mate, representa um papel auxiliar, contribuindo para minimizar os gargalos do Porto de Paranaguá, recebendo embarcações que não exigem calados mais profundos (Tabela 02).

O município de Antonina, cuja história se confunde com a história do Porto, foi criado em 1797, distante 80 km de Curitiba, próximo à Serra do Mar e em contato com o mar pela Baía de Paranaguá. O município apresentou população de 19.401 habitantes no recenseamento de 2001, o que representava, naquele momento, 0,20% da população do Estado, com um crescimento médio de 1,1% ao ano, segundo o IBGE e Muninet (ano 2007).

Tabela 3: Antonina: população total (estimativa).

Indicador	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
População total (estimativa)	19.401	19.617	19.822	20.253	20.492	20.733	20.963

Fonte: IBGE MuniNet - Rede Brasileira para o Desenvolvimento Municipal.

A desativação do Porto de Antonina, na década de 1970, trouxe, segundo Leandro (2002), graves problemas para a população local. A antiga cidade, que, segundo a autora, conviveu entre 1920 a 1930 com um período de grande efervescência econômica, ostentação e glória, viveu dificuldades na fase de decadência com o fechamento do Porto, na esperança de sua reabertura em 1999.

Em 1930, Leandro (2002) destacou que havia 6 agências bancárias na cidade, sendo 3 representantes de agências estrangeiras, 15 agentes e despachantes aduaneiros, 6 empresas exportadoras de navios, 17 armazéns de secos e molhados, 3 empresas torrefadoras de café e o complexo das indústrias Matarazzo (LEANDRO, 2002).

A cidade, que no passado possuía no Porto o principal meio de crescimento econômico, não conseguiu diversificar a produção ou promover seu desenvolvimento econômico, produzindo, hoje ainda, situações que refletem a pobreza na maioria das moradias.

Antonina é tombada pelo Patrimônio Histórico do Estado do Paraná e ainda pertence à área de Preservação Ambiental (APA) de Guaraqueçaba por possuir grande área de mangue do chamado ecossistema do estuário lagunar. No entanto, estes fatos limitam ainda mais a situação da cidade, pois, conforme Leandro (2002), em entrevista, os moradores da zona rural têm de pedir liberação ao IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente) para plantar ou extrair taquara ou madeira de suas terras. Além disso, os moradores do centro histórico precisam conservar suas casas respeitando o padrão de construção da época e, como este tipo de reforma é bastante caro, os moradores vendem suas casas e dirigem-se para a periferia da cidade, onde o custo de construção é mais baixo (LEANDRO, 2002, p. 27).

Estes fatores contribuem para aumentar os problemas da cidade, como o índice de pobreza⁴, que aparece, nos dados de Antonina, como pior que a média brasileira e muito mais distante que a média do Estado. Em vista disso, o contraste do passado com os dias de hoje revela que a população convive com um alto índice de pobreza, problemas de desemprego e consumo de drogas.

Tabela 4: Índice de pobreza.

Unidade territorial	1960	1980	2000
Brasil	0,459	0,659	0,606
Paraná	0,628	0,761	0,796
Antonina/PR	(-)	(-)	0,559

(-) Dado não disponível Atlas da Exclusão Social / Fonte: Cortez Editora. MuniNet - Rede Brasil para o Desenvolvimento Municipal.

Na comparação dos índices de indústria na microrregião, percebe-se que Antonina possui 7,83% do total. Paranaguá e Guaratuba são as cidades mais industrializadas.

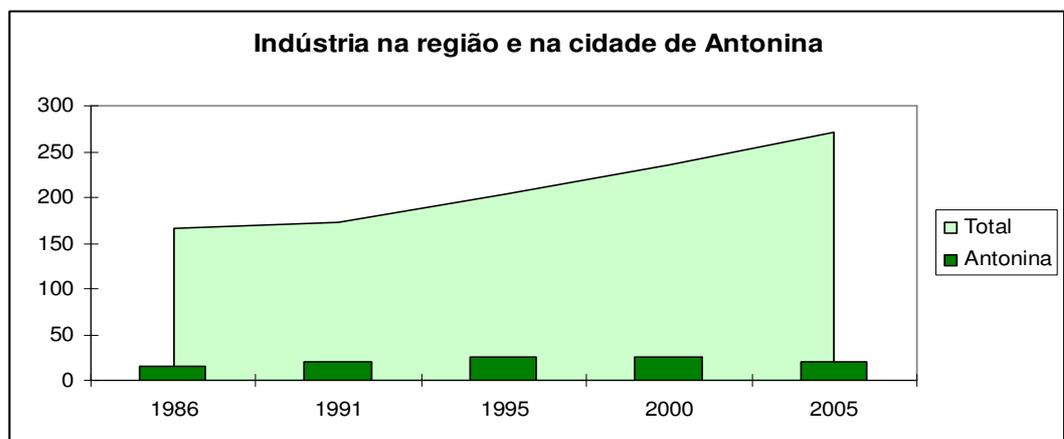


Gráfico 1: Indústria da Região e da cidade de Antonina.
Fonte: RAIS/MTE. Org.: MFRN.

Após a abertura do Porto, em 2000, ainda se percebe queda no número absoluto de indústrias, o que parece indicar que o fortalecimento da economia de Antonina não está

⁴ O índice de pobreza demonstra a situação de uma estimativa do percentual de pessoas abaixo da linha de pobreza.

somente na reestruturação do Porto, mas numa combinação de fatores, cuja identificação é importante para as forças políticas locais.

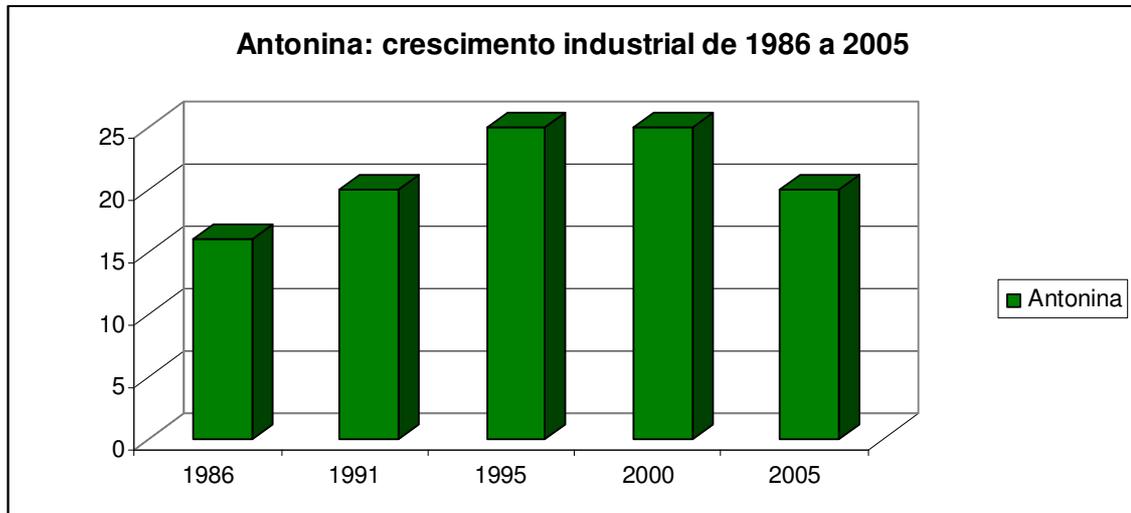


Gráfico 2: Antonina: crescimento industrial, 1986 a 2005.

Fonte: RAIS/MTE. Org. MFRN.

Nesse sentido, percebe-se que Antonina é uma cidade com economia deprimida, que tenta recuperar, por meio de sua história, o crescimento econômico que viveu. No entanto, este crescimento não gerou uma diversificação necessária para o desenvolvimento econômico da cidade. Atualmente, grande parte da população trabalha no setor público, o que certamente deve comprometer os investimentos necessários à melhoria de infraestrutura e de investimentos em saúde e educação de que a população necessita. Em 2005, 91% dos trabalhadores estavam empregados no comércio, serviços e administração pública, e, deste total, 37% dos trabalhadores (ou 819 precisamente) eram funcionários públicos, já o comércio empregava 36,4% do setor de serviços. Os trabalhadores ligados diretamente aos serviços portuários perfazem um total de 39,9% (871 pessoas ocupadas).

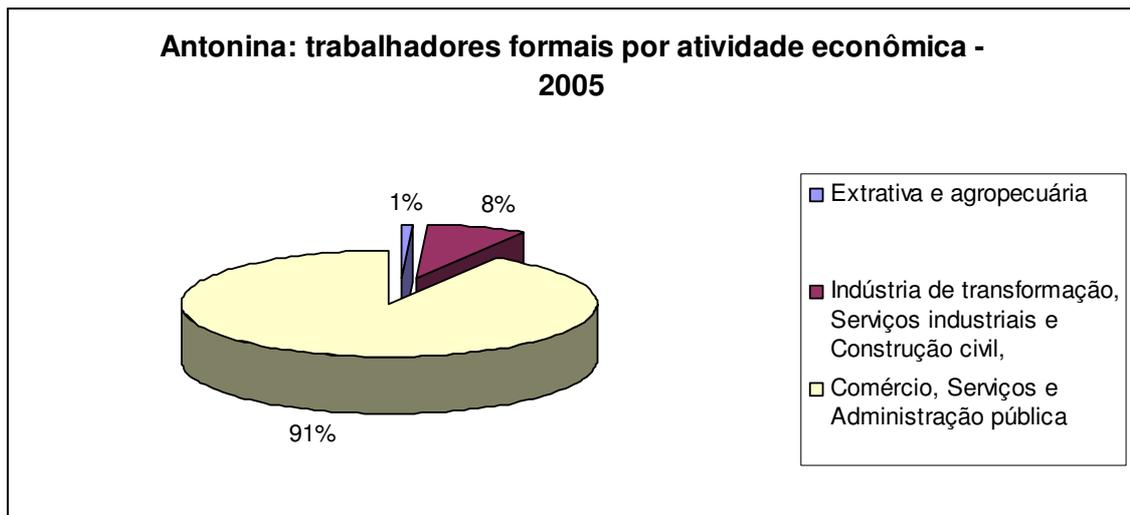


Gráfico 3: Antonina: trabalhadores formais por atividade econômica, 2005.

Fonte: IBGE. Org.: MFRN.

Em 2008, foi assinado pela superintendência da APPA um acordo de investimentos na infraestrutura portuária, o que, segundo o Superintendente da APPA, ajudará a aumentar a movimentação no Porto de Antonina e, conseqüentemente, a população empregada no atendimento dos navios, já que há previsão da construção de um píer para atracação de navio turístico, aposta do poder público municipal como forma de ampliação dos empregos na cidade.

2.2.2 Laguna (SC): a cidade e o Porto

Laguna integrou-se à economia colonial por meio do abastecimento de charque às áreas mineradoras do centro-oeste e sudeste brasileiro. Os pampas gaúchos forneciam o gado a Laguna, que somado ao excedente produtivo dos pequenos produtores açorianos, abasteciam a região extrativa. (NEU, 2003).

Furtado (2002) lembrou que as feiras paulistas constituíram um mercado que, mais tarde, além dos mares, começaram a comercializar o gado vivo, trazido pelas mesmas tropas que traziam as mulas pelo oeste brasileiro.

A região rio-grandense, onde a criação de mulas se desenvolveu em grande escala, foi, dessa forma, integrada no conjunto da economia brasileira. Cada ano subiam do Rio Grande do Sul dezenas de milhares de mulas, as quais constituíam a principal fonte de renda da região. [...] desse modo, a economia mineira, através de seus

efeitos indiretos, permitiu que se articulassem as diferentes regiões do sul do Brasil (FURTADO, 2002, p. 77).

A alteração da rota do gado mudou profundamente as áreas de charqueadas, principalmente em relação a Laguna, que tinha, na produção e movimentação de charque, uma grande fonte de renda. Sabe-se que o charque constituiu, no final do século XIX, mais da metade das exportações do Estado. As áreas de colônia se beneficiaram também, e principalmente, através da expansão do mercado interno e da venda de banha de porco e de vinho (FURTADO, 2002).

O Porto de Laguna, mais especificamente, beneficiou-se do desenvolvimento da pequena produção agrícola que se desenvolveu nas colônias alemãs a partir do final do século XIX. Estes produtos vinham pela Bacia do Rio Tubarão até Laguna e, de lá, eram escoados para Rio de Janeiro e São Paulo, onde abasteciam o mercado metropolitano.

Dall’Alba (1989) destacou, reforçando o que disse Furtado, que, pelo Porto, eram transportados banha, farinha de mandioca, açúcar, madeira, aguardente e carne. A Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina, inaugurada no final do século XIX, servia de ligação ao Porto de Laguna, no entanto, quando os impostos eram elevados, o rio servia muito bem aos interesses dos colonos.

Guedes (1994) ressaltou que o carvão também era transportado pelo Porto de Laguna e, depois de 1945, com a produção de navios de grande porte, iniciou-se o declínio muito acentuado na movimentação de cargas. Além disso, a existência de outro sítio portuário próximo, o Porto de Imbituba, que apresentava melhores condições e que, com poucos investimentos, poderia movimentar o minério em grande quantidade, seja por possuir retro-área maior, seja por apresentar um calado também maior.

Os resultados para a formação urbana de Laguna, com mais de 200 anos de história, seriam trágicos, pois as atividades portuárias não foram substituídas por nenhuma outra atividade econômica que fosse de igual magnitude e que gerasse tanto crescimento ou empregabilidade para a cidade.

Segundo o Ministério do Transporte, a transformação deste Porto em um porto pesqueiro poderia ser a solução para salvar a economia de Laguna, profundamente abalada pela inatividade do seu porto, que foi, por duas décadas, a sua força motriz. Em 1969, o Decreto-Lei nº 525 de 08/04/1969 autorizou a constituição de sociedade mista destinada à exploração dos serviços do porto de pesca. Em 1980, após as devidas modificações, é inaugurado o Porto pesqueiro de Laguna (Ilustração 02).



Ilustração 2: Vista aérea do Porto de Laguna, década de 1970.
Fonte: Ministério dos Transportes.

A atividade pesqueira, pelas características do sítio portuário de Laguna, na desembocadura da Bacia do Rio Tubarão e do Complexo Lagunar da microrregião da Amurel (Associação dos Municípios da Região de Laguna), assume papel de destaque na pesca e na produção de camarão e de pescados em geral. Esta região pode ser considerada como uma das áreas de maior produtividade de pescados do sul do Brasil, atendendo às embarcações pesqueiras em larga escala, que encontram, nas instalações do Porto, facilidade de seleção, congelamento e escoamento da produção (Ilustração 03).



Ilustração 3: Porto de Laguna - porto pesqueiro.
Fonte: Ministério dos Transportes.

O Porto de Laguna, que está localizado na Lagoa de Santo Antônio, possui calado na média de 6.0 m, com um canal de acesso de 8.0 a 9.0 m e com 1,95 km de extensão. A administração do Porto se dá pelo Governo Federal, vinculado a CODESP, (Cia Docas do Estado de São Paulo). Este Porto movimentava gelo, produzido na fábrica do próprio Porto, e pescado e, como apoio à atividade principal, conta ainda com 1 mercado de peixe e, aproximadamente, 400 boxes para embarcações, além de 1 empilhadeira, 1 paleteira e 4 guinchos.

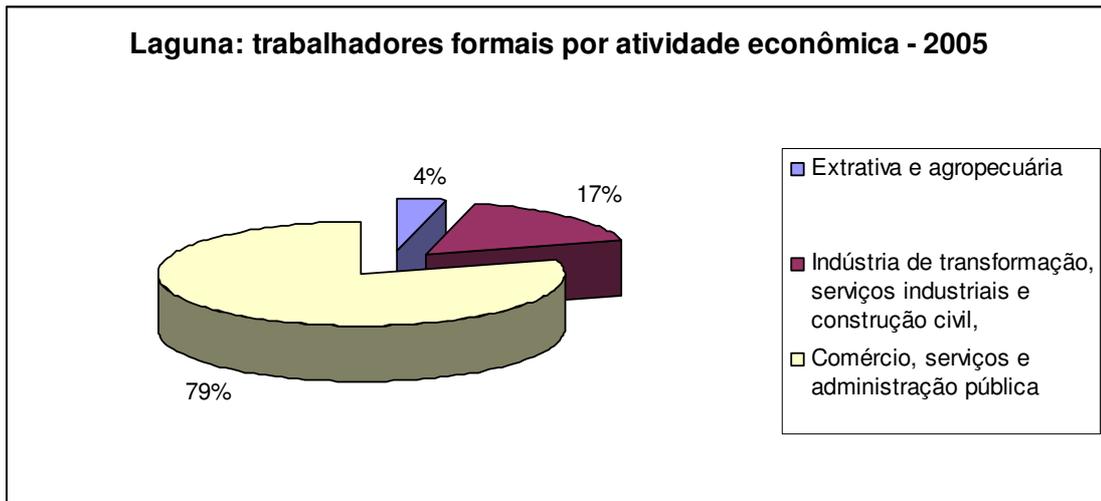


Gráfico 4: Laguna: trabalhadores formais por atividade econômica, 2005.

Fonte: IBGE. Org.: MFRN.

Quanto aos dados socioeconômicos do município, percebe-se uma economia que não representa a mesma dinâmica econômica do início do século passado. Hoje, a cidade possui em torno de 79% dos trabalhadores em atividades ligadas ao comércio e aos serviços, incluindo atividades de transporte e armazenagem (3% do total), enquanto que a atividade comercial é responsável por 45% dos trabalhadores, sendo que os funcionários públicos representam 20% do emprego no setor.

O município, criado em 1714, apresentou 47.568 habitantes em 2000, com estimativa de 51.282 habitantes para 2008, num crescimento estimado de 1,4% ao ano. Laguna representa 0,89% da população do Estado, sendo 37.284 habitantes na zona urbana (78,38%) e 10.284 habitantes na zona rural (21,62%). Com área de 440,5 km², o município representa 0,46% da área do Estado, com densidade demográfica de 106,95 habitantes por km² e IDH de 0,793, segundo a Rede Brasileira para o Desenvolvimento Municipal (MuniNet).

Tabela 5: População urbana e rural por sexo.

Indicador	1970	1980	1991	2000
População masculina urbana	8.338	13.892	16.748	18.284
População masculina rural	8.861	5.602	5.392	5.112
População feminina urbana	9.124	14.433	17.426	19.000
População feminina rural	8.719	5.604	5.296	5.172

Fonte: IBGE. Censo Demográfico MuniNet - Rede Brasileira para o Desenvolvimento Municipal.

Quanto ao número de indústrias, percebe-se pequeno aumento no número de empresas nos últimos anos, se comparado ao crescimento da microrregião de Tubarão. Além disso, as indústrias que mais cresceram em Laguna estão relacionadas ao beneficiamento de pescado, já que, nos últimos anos, o Porto tem procurado se especializar como porto pesqueiro.

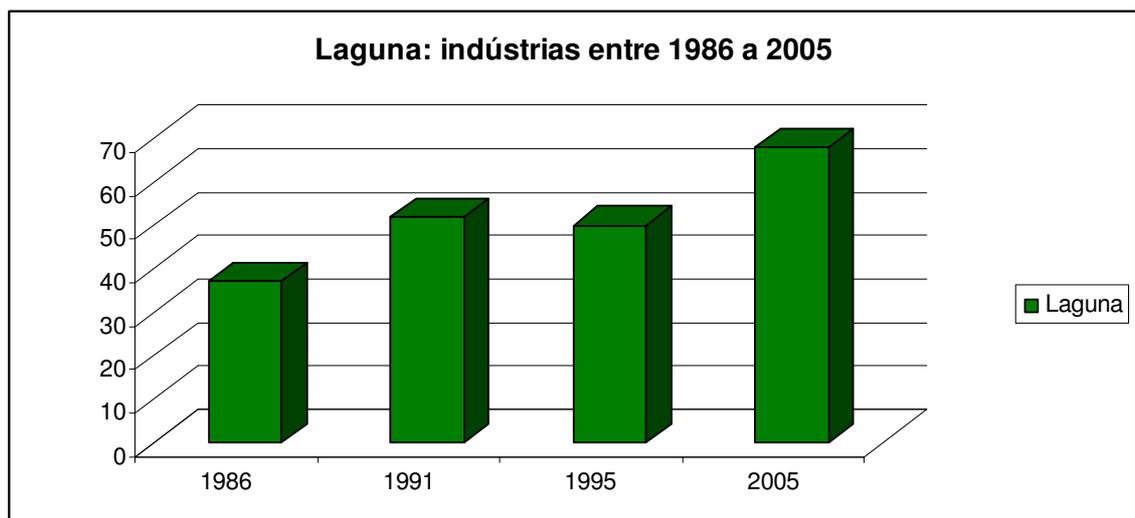


Gráfico 5: Laguna: indústria entre 1986 a 2005.

Fonte: RAIS/MTE. Org.: MFRN.

Outra atividade industrial que se destaca no município é a indústria de confecção, incluindo facções que buscam peças em Joinville para produção em Laguna. Na comparação com a indústria da microrregião, Laguna mantém um fraco desempenho de crescimento, com 36% em 10 anos, enquanto, no total geral da microrregião, o crescimento foi de 80%.

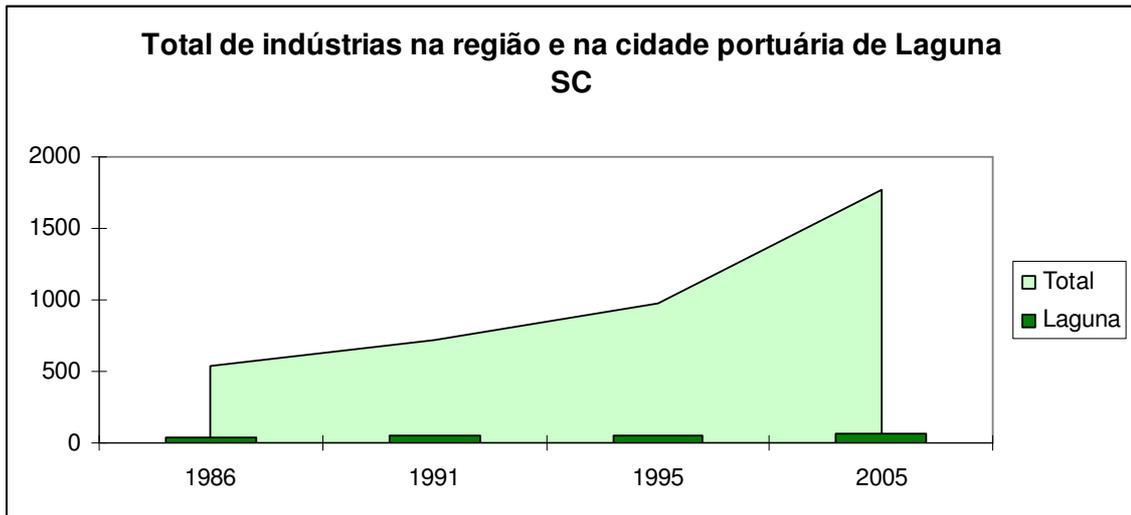


Gráfico 6: Total de indústria na região e na cidade portuária de Laguna.

Fonte: RAIS/MTE. Org. MFRN.

O índice de pobreza evidencia que Laguna é uma das cidades do Estado com um dos índices mais elevados. Já Santa Catarina possui um dos melhores índices do Brasil, o que aproxima as condições socioeconômicas de Laguna com os indicadores brasileiros, e não com os catarinenses.

Tabela 6: Índice de pobreza em Laguna (SC).

Unidade territorial	Índice de pobreza		
	1960	1980	2000
Brasil	0,459	0,659	0,606
Santa Catarina	0,477	0,862	0,951
Laguna (SC)	(-)	(-)	0,625

(-) Dado não disponível Atlas da Exclusão Social / Fonte: Cortez Editora. MuniNet -Rede Brasileira para o Desenvolvimento Municipal.

Em suma, percebe-se que Laguna, como Antonina, não diversificou suas atividades econômicas, pois a economia que parecia fortalecida no passado não gerou reinversões capaz de ampliar o potencial econômico da cidade. Nesse caso, com a queda na movimentação do Porto, houve redução da sua representação política e econômica. Destaca-se que a posição política de Laguna era tão forte, que, na década de 1930, após a independência do Distrito de Imbituba em 1923, houve a revogação da emancipação, sancionada por Getúlio Vargas.

No final do século XX, o turismo passou a ser uma atividade econômica forte, mas a sua sazonalidade não permite acumulação suficiente durante o ano, além disso, a maior parte da população que vem para Laguna possui casas de veraneio, o que permite menor consumo em hotéis e restaurantes.

A transformação do porto de Laguna em Porto Pesqueiro gerou investimentos na produção de pescados, ampliando os estabelecimentos que beneficiam a produção e distribuem para outros estados. Nota-se o início de uma especialização promovida em parte pelo Porto e em outra pelo poder de transformação dos pequenos produtores pesqueiros.

2.2.3 Pelotas (RS): a cidade e o Porto

Pelotas, em situação diferente de Laguna, teve o lucro de suas atividades comerciais reinvestido na diversificação industrial, como relata Pesavento:

[...] a acumulação de capital ocasionada pelo grande comércio foi responsável por duas alterações básicas: por um lado, a importação de produtos do exterior contribuiu para desestimular um artesanato de base familiar que se fazia ao nível dos núcleos coloniais para suprir as necessidades essenciais. Por outro lado, o surgimento da indústria se liga também à presença da acumulação de capital via comércio. (PESAVENTO, 2002, p. 49).

Assim, continua a autora, antes de 1880, a indústria se concentrou em Pelotas e Rio Grande, servindo mais aos interesses do mercado nacional do que ao abastecimento das necessidades locais. Neste contexto, o enriquecimento dos comerciantes locais passou a ser facilmente notado pela opulência das construções em Pelotas e Rio Grande.

O comerciante enriquecido diversificou paulatinamente suas atividades, aplicando capital não só na indústria como em empresas de navegação, bancos, companhia de seguros, loteamentos, hotéis. Dentro da realidade onde o poder regional era dominado por latifundiários da pecuária, as possibilidades de atuação política dos imigrantes foram quase nulas, destacou-se aqui, além da figura do comerciante, a elite cultural. (PESAVENTO, 2002, p. 49).

Somente no final do século XIX os imigrantes alemães, enriquecidos, começaram a ter destaque político. Os italianos, que chegaram nesta época, demorariam um pouco mais para alcançar tal espaço. Dessa forma, a solução encontrada pelos colonos foi procurar se

especializar na produção agrícola, criando áreas produtoras de uva/vinho e ou áreas especializadas em banha, por exemplo.

Prado (1972) destacou que a localização das indústrias de charque era a ideal, pois ficava entre os rios Pelotas e São Gonçalo, “próximos dos grandes centros criatórios da fronteira e do Porto para o comércio exterior da capitania, o Rio Grande”. No entanto, destacou Prado, o Porto de Pelotas não apresentava as condições adequadas para a atracagem (PRADO, 1972, p. 205).

Percebe-se, assim, que o Porto de Pelotas era o mais utilizado para o escoamento da produção de charque, mas a cidade era, depois da capital, Porto Alegre, o maior centro urbano da Província. Além disso, este Porto era líder em riqueza e prestígio social, de tal forma que a educação dos filhos dos ricos acontecia na França.

O período de quase um século marcou a economia gaúcha, principalmente pela forma como houve a opção da maioria dos colonos para a pecuária. O cultivo do trigo era incentivado pelos portugueses, no entanto os problemas com seu plantio eram significativos. A concorrência com o trigo dos Estados Unidos era muito prejudicial, ainda mais quando as pilhagens por ladrões, o confisco pelo exército ou as excursões dos índios causavam grandes prejuízos. A respeito, Leitman (1979) afirmou que, em zona de guerra, a pecuária apresentava um risco menor do que a agricultura (LEITMAN, 1979).

Leitman ainda destacou que:

De 1780 aos primeiros anos da década de 1820, o trigo rio-grandense foi a fonte de capital que ajudou a expansão da indústria de charque e a construção de pequenos navios costeiros. De 1820 em diante, a província exportou somente couro, carne-seca, sebo, pelo e chifres para o Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. (LEITMAN, 1979, p. 87).⁵

No período de 1811 a 1825, à medida que os luso-brasileiros penetravam na Cisplatina, o cultivo de trigo começou a se ressentir, enquanto isso, a indústria de charqueada da Capitania expandiu-se rapidamente.

Contudo, a crise também chegou a esta área de economia próspera do século XIX. Os estancieiros criavam o gado, sem se preocupar com o melhoramento da produção ou com as condições de higiene. Os charqueadores compravam o gado pagando cada vez menos, para

⁵ LEITMAN, Spencer. Raízes socioeconômicas da Guerra dos Farrapos: um capítulo da história do Brasil no século XIX. Rio de Janeiro: Graal, 1979.

compensar o preço elevado do frete e a concorrência com o charque platino, o que diminuía a lucratividade e os investimentos dos estancieiros em outras áreas produtivas.

Neste período, o seu consumo já havia se espalhado para os centros urbanos, principalmente entre a classe média urbana sensível a elevação do preço. Por isso, para manter a demanda existente os preços do charque não poderiam ser elevados. Os estancieiros, conforme relatou Pesavento (2002), criaram, em 1912, a União de Criadores, tentando, entre outras coisas, garantir o melhoramento do rebanho e a formação de frigoríficos, em parcerias com capital local.

Segundo Pesavento (2002, p. 71), “o Estado gaúcho apoiou o projeto de renovação idealizado pelos criadores, que permitiam a adoção dos mais modernos processos de conservação de carne pelo frio”. Pesavento concluiu que, assim, haveria aproveitamento integral de todo o rebanho.

A Primeira Guerra Mundial se aproximava e consigo a mudança significativa na forma de consumir da população européia. Agora, a quantidade era preterida à qualidade, por isso Pelotas e Rio Grande viveram intenso processo econômico de euforia.

Pesavento ainda destacou que os criadores articulados inauguraram um frigorífico nacional, o Frigorífico Rio Grandense, e, com isso, iniciaram uma campanha que movimentou todo o Estado (Pesavento, 2002, p. 71). No mesmo período, com isenção fiscal, 3 frigoríficos norte-americanos se instalaram no Rio Grande do Sul⁶. Este fato implicou mudanças de planos do Frigorífico Rio Grandense, que deixou de se instalar no Rio Grande para se instalar em Pelotas.

A mudança nas perspectivas da pecuária gaúcha produziu melhorias significativas nas charqueadas gaúchas, que passava também a abastecer as áreas produtoras de café no centro-sul do Brasil. Outras regiões passaram a competir com o Rio Grande do Sul, no abastecimento do mercado interno com produtos agrícolas, no entanto, como os preços dos fretes eram menores, os gaúchos tinham mais vantagens em colocar seus produtos no mercado. Este fato garantiu às regiões produtoras gaúchas a venda de boa parte de sua produção ao mercado emergente das áreas produtoras de café.

Alonso e Bandeira (1990) chamam a atenção para o fato de que a sociedade construída pela pecuária e pelo charque no sul rio-grandense caracterizava-se pela concentração da propriedade e da renda. A remuneração dos empregados era insignificante,

⁶ Os frigoríficos que se instalaram no Rio Grande do Sul foram: Armour, em 1917; Wilson, em 1918, na cidade de Santana do Livramento; e SWIFT, em 1917, Rio Grande.

algumas nem eram monetizadas. Com tudo isso, o sul do Rio Grande do Sul foi crescendo economicamente, mas apenas em renda absoluta (ALONSO & BANDEIRA, 1990).

A base industrial com pouca sustentação não garantiu, em longo prazo, o crescimento industrial dessa região. Uma das possibilidades pode ter sido o pequeno mercado consumidor para dar suporte ao processo industrial, que permaneceu, em grande parte, dependente de exportações.

Nesse sentido, Alonso e Bandeira (1990) demonstram que:

A indústria gaúcha teve sua parcela no total do VAF⁷ da indústria diminuída e, cerca de dois terços, aparentemente abortando o que, no final da década anterior, parecia ser o início da formação de um importante núcleo industrial na região do Estado, diminuía em cerca de 2/3 do que seria uma das regiões mais industrializadas do Sul do Rio Grande do Sul. (ALONSO & BANDEIRA, 1990, p. 108).

A economia de Pelotas também apresentou, no mesmo período, redução de sua participação relativa, tanto da indústria de transformação, quanto da indústria de beneficiamento. Alonso e Bandeira (1990) destacam ainda que, historicamente, Pelotas foi o centro da indústria de beneficiamento do Estado, embora, nos últimos anos, tem apresentado baixo dinamismo econômico. Hoje, os gêneros mais importantes da cidade são produtos alimentares, químicos, metalúrgicos, couros e peles.

O Porto de Pelotas escoia a produção de clínquer⁸ para a indústria de cimento em Porto Alegre. O Município de Candiota (RS) possui formação de calcário, que é explorada pela indústria Cimpor e beneficiada numa fábrica instalada no mesmo município, com capacidade de 594.000 ton./ano. Todo este material é levado pelo Porto de Pelotas, em barcaças (tipo chata) para o Porto de Porto Alegre, onde compõe a matéria-prima da indústria de cimentos da marca Cimbagé (gráfico 01). O desembarque é pouco significativo, perfaz apenas uma média de 2% do total, concentrando-se em granéis sólidos, como o coque verde de petróleo.

⁷ Valor Adicionado Fiscal.

⁸ Clínquer é o calcário beneficiado no Município de Candiota (RS) e serve de matéria-prima para a produção de cimento em Porto Alegre.



Ilustração 4: Porto de Pelotas, 1970.
Fonte: Ministério dos Transportes.

As instalações portuárias se concentram em um cais acostável, com três berços, numa extensão de 500 m e profundidade média de 6 m. O terminal de uso privativo da Companhia de Cimentos do Brasil, Cimbagé, armazena clínquer, coque de petróleo, cascas de arroz, calcário e fertilizante, além de dispor de píer com plataforma de 19,6 m, contando com dois dolphins⁹ de atracação, profundidade de 5,20 m, e de 10 silos verticais para armazenagem, comportando 7.050 toneladas, silo horizontal de 105.000 t e 9 tanques com capacidade de 15.000 toneladas¹⁰.

A cidade de Pelotas concentra, segundo Chaves (2001), um passado arquitetônico, iniciado pelas grandes fazendas da cultura do charque, conforme já mencionado. Esta organização econômica direcionou a formação de uma sociedade elitista, com caráter aristocrático, cuja ascensão ocorreu durante o século XIX até as primeiras décadas do século XX (CHAVES, 2001, p. 62).

⁹ Os dolphins são estruturas formadas por estacas de concreto armado, que facilitam a atracação dos navios.

¹⁰ Informações: entrevistas no Porto de Pelotas, setor de estatística, e no site: transportes.gov.br/bit/portos consulta, em 2/2/2005.

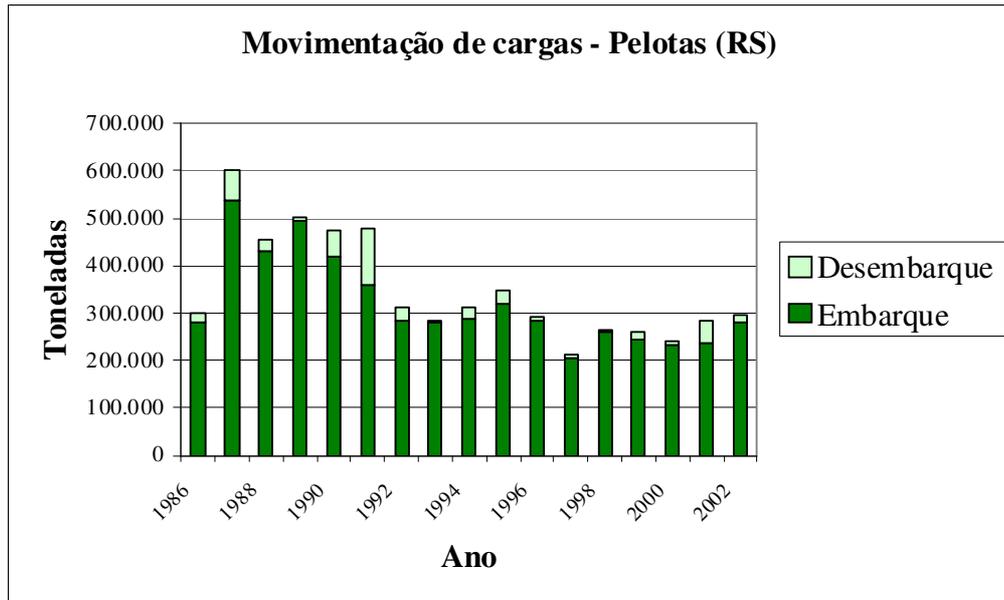


Gráfico 7: Movimentação de cargas: Porto de Pelotas (RS), 1986 a 2002.

Fonte: Ministério dos Transportes. Org.: MFRN.

A economia do charque permitiu o surgimento de formação urbana intensa para a época, mas a diversificação da produção foi muito pequena, logo enfrentou uma grave crise, com a redução do mercado para o charque. A solução encontrada, segundo Zerbielli (2005), foi o beneficiamento de produtos agropecuários produzidos na microrregião e o beneficiamento de produtos manufaturados destinado para o consumo externo (ZERBIELLI, 2005, p. 58).

A produção de conservas amplia o mercado, destinando parte da produção para o mercado nacional, no entanto, em meados de 1940, a produção ainda era realizada de forma artesanal, com baixa produtividade. Já no final da Segunda Guerra Mundial, há um processo de expansão da indústria alimentícia, o que ampliou o grau de profissionalização da indústria de conserva.

A crise do setor alimentício em Pelotas veio de vários fatores, segundo Zerbielli (2005), mas demonstrou que a cadeia produtiva de Pelotas e a microrregião não estavam preparadas para suportar as adversidades geradas pelos planos econômicos (Plano Cruzado, 1986; Plano Verão, 1989; Plano Real, 1994), nem tampouco para concorrência com o MERCOSUL, a partir de 1990. Estes fatores relacionados ao baixo poder de associativismo da produção na região inviabilizaram a sobrevivência de diversas empresas que encerraram a produção no período.

Em 2008, segundo dados do Sindicato da Indústria de Doces e Conservas de Pelotas (Sindocopel), a microrregião contava com 11 indústrias de conserva. Na década de 1970, eram 40 indústrias em Pelotas e na microrregião.

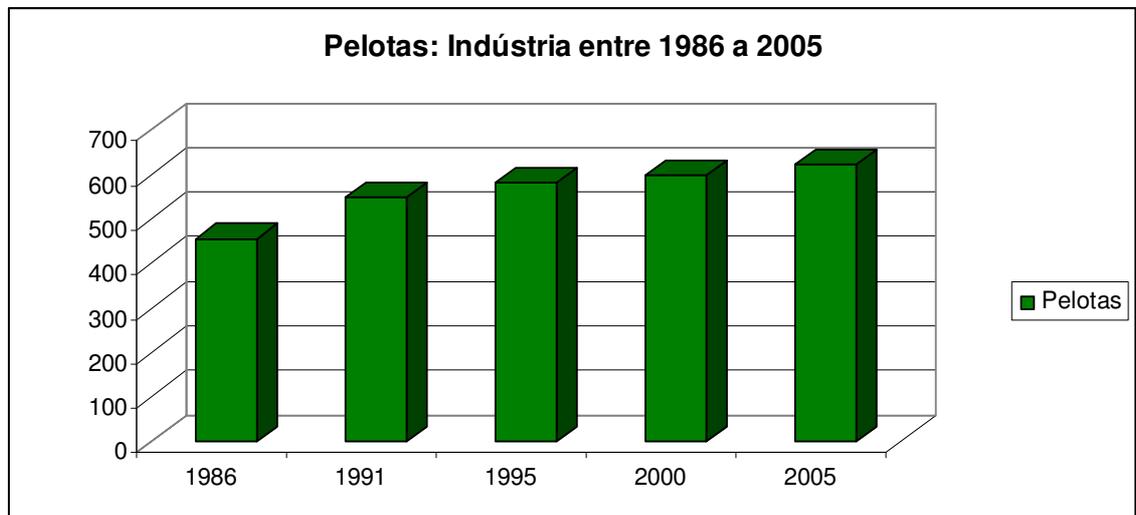


Gráfico 8: Pelotas: indústria, 1986 a 2005.

Fonte: Ministério de Saúde – DATASUS.

No entanto, segundo dados da RAIS/MTE (Gráfico 12), a indústria de Pelotas cresceu lentamente nos últimos anos. Em 1986 a 1991, foi o período em que houve maior crescimento, 20%. Em 1991 a 1995, houve o crescimento de 5%, reduzindo para 2,5% entre 1995 a 2000 e ampliando para 4% entre 2000 a 2005. Percebe-se, portanto, que a indústria de Pelotas diversificou sua produção nos últimos anos, boa parte para atender o mercado formado por mais de 323.158 habitantes, segundo IBGE (2000).

O município, criado em 1830, tem 3,17% da população do estado, sendo 93,17% na zona urbana e 6,83% na zona rural. Com área de 1.608,8 km², representando 0,60% da área do Estado, sua densidade demográfica é de 196,18 habitantes por km². (MUNINET - REDE BRASILEIRA PARA O DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL).

Tabela 7: Pelotas: população urbana/rural.

Indicador	1970	1980	1991	2000
População urbana	154.742	204.817	265.192	301.081
População rural	53.127	55.177	25.908	22.077

Fonte: IBGE, Censo Demográfico MuniNet - Rede Brasileira para o Desenvolvimento Municipal.

Na análise do Gráfico 13, percebe-se que 79% dos trabalhadores se concentram em atividades ligadas ao comércio, com 41% da ocupação, as demais, em administração pública, com 13%, e em transporte com 7% de ocupação. Já a indústria de transformação possui 71% da ocupação dos trabalhadores, com mais de 1.200 unidades fabris.

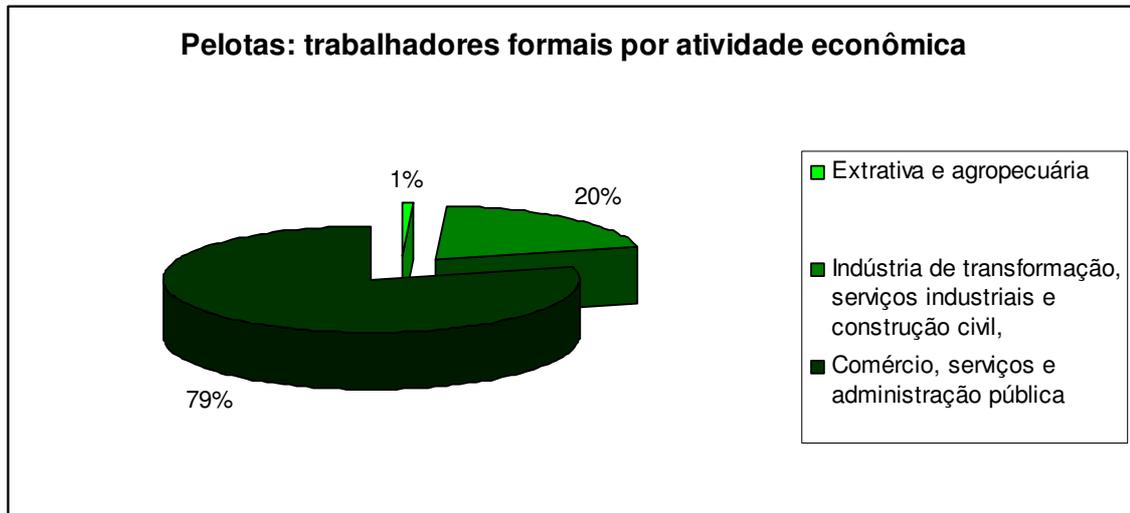


Gráfico 9: Pelotas: trabalhadores formais por atividade econômica.

Fonte: IBGE.

Vale ressaltar que Pelotas tem alto índice de desemprego e renda média regional baixa, embora ainda concentre o maior número de indústrias na microrregião. O índice de pobreza na cidade é semelhante aos dados do Brasil, mas difere muito dos dados do Estado, já que este último apresenta índice superior, puxado, provavelmente, pela metade norte do Rio Grande do Sul.

Tabela 8: Índice de pobreza em Pelotas.

Unidade territorial	1960	1980	2000
	Brasil	0,459	0,659
Sul	(-)	(-)	(-)
Rio Grande do Sul	0,656	0,828	0,855
Pelotas (RS)	(-)	(-)	0,676

(-) Dado não disponível Atlas da Exclusão Social.

Fonte: Cortez Editora. MuniNet - Rede Brasileira para o Desenvolvimento Municipal.

Pelotas pertence à microrregião com o mesmo nome da cidade, formada pelos Municípios de Canguçu, Capão do Leão, Cerrito, Cristal, Morro Redondo, Pedro Osório, São Lourenço do Sul, Turucu e Arroio do Padre. Neste contexto, a indústria de Pelotas tem representação significativa, embora, nos últimos anos, tenha reduzido sua participação no contexto microrregional. Em 1986, representava, na microrregião, 76% da atividade industrial e, em 1991, representava 80% das indústrias na região. Já em 1996, a representação passou para 76%; em 2000, para 74%; e, em 2005, reduziu-se para 71% da atividade (gráfico 10).

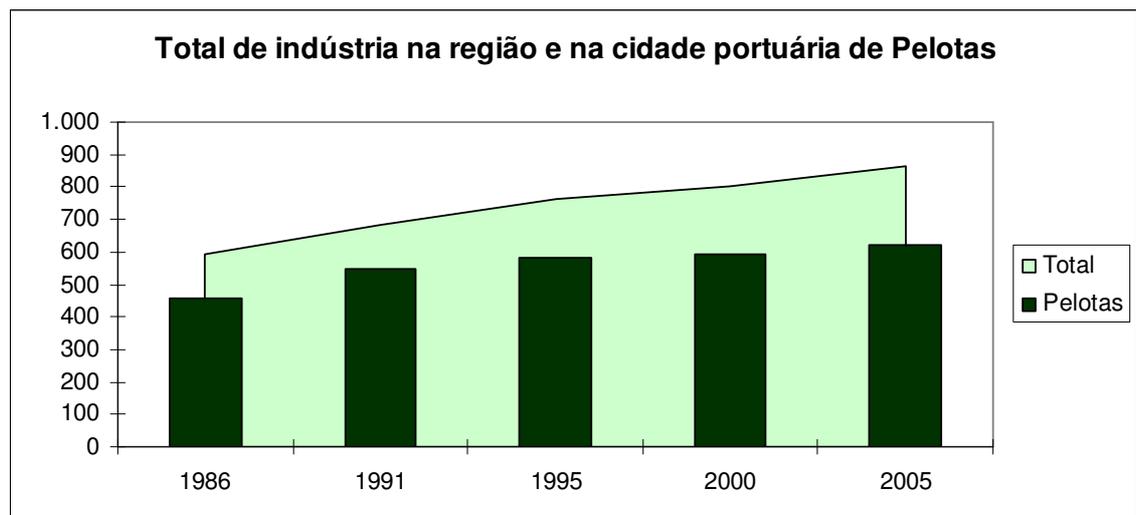


Gráfico 10: Total de indústria na região e na cidade portuária de Pelotas.

Fonte: RAIS/MTE. Org.: MFRN.

Percebe-se, então, que Pelotas possui atividade econômica forte, mas que não se aproxima do passado das charqueadas e das exportações de produtos para o centro consumidor do Brasil. Entretanto, não “crescer para dentro” pode gerar, a longo prazo, problemas de manutenção do crescimento, pois não há diversificação na produção, muito menos do mercado consumidor.

Hoje, o Porto de Pelotas não tem mais a representatividade que tinha no século XIX e meados do século XX, movimentando quase que exclusivamente matéria-prima para indústria de cimento na grande Porto Alegre.

Por sua vez, a paisagem urbana, com sua arquitetura histórica, registra o passado glorioso da cidade, que precisa reencontrar alternativas para o desenvolvimento regional.

2.2.4 Porto Alegre (RS): a cidade e o Porto

O Porto de Porto Alegre, localizado à margem esquerda do Rio Guaíba, a noroeste de Porto Alegre, integrou as estratégias portuguesas de ocupar as terras meridionais da Colônia de Portugal com a imigração de grande número de casais açorianos no século XVIII.

A colonização de Porto Alegre lançou as bases para a ocupação do Rio Grande do Sul. Pesavento lembra que:

Paralelamente à expansão das sesmarias e dos fortes militares (Rio Pardo, Santo Amaro), a Coroa Portuguesa promoveu a vinda para o Rio Grande de casais açorianos, com o objetivo de povoar a zona das missões, que por direito caberia a Portugal, garantindo assim a posse da terra. Chegando em grandes levadas a partir de 1752 (ponto alto da imigração), os casais d'El Rey foram distribuídos pelo Porto de Viamão ou de Dornelles (Porto Alegre), não recebendo terras de imediato, ante a possibilidade de serem transferidos para as missões. (PESAVENTO, 2002, p. 22).

A região das Missões (no século XVIII) passou a ser disputada entre Portugal e Espanha. Além disso, os padres Jesuítas foram expulsos, pelos portugueses, que temiam o crescimento econômico que a região apresentava. Tal fato levou a maioria dos casais a permanecer em Porto de Viamão, mesmo sem receber as terras de que precisava para iniciar sua produção.

No século seguinte, a procedência dos imigrantes foi diversificada, grupos de alemães, italianos, poloneses e árabes se dirigiam ao sul em busca de terra e oportunidade de trabalho. Alguns se instalaram em áreas próximas a Porto Alegre e passaram a compor um grupo de pequenos produtores rurais e/ou artesãos.

Este foi um dos fatores que leva historiadores a chamar a atenção para as disparidades regionais gaúchas, pois o norte do Estado também fortaleceu o mercado que consumia intensamente produtos do nordeste açucareiro. Dessa forma, o Porto de Porto Alegre localiza-se numa área de grande expressão econômica, que, mediante a diversificação de sua produção, gerou reinversões que foram capazes de intensificar o mercado consumidor e atrair ou criar grande número de empresas.

A construção do Porto organizado de Porto Alegre foi iniciada no começo do século XX. Por intermédio de investimentos do Governo Estadual, foram construídos 148 m de cais, com 4 m de profundidade. No final de 1969, havia uma extensão maior de cais acostável do

que qualquer porto brasileiro pudesse superar, inclusive, o Porto de Santos e do Rio de Janeiro (7.034 e 7.391, respectivamente). Nota-se que, dessa forma, o Porto da Capital já possuía boas instalações para a época e, pelo fato de estar em área de grande crescimento econômico, servia ao propósito que lhe cabia, ou seja, circular a produção e receber o necessário para o consumo local.

A comparação dos dados com os demais portos do Estado do Rio Grande do Sul também demonstra que o Porto de Porto Alegre superava a movimentação do Porto do Rio Grande, tanto em número de navios como em tonelagem movimentada (Tabela 09).

Tabela 9: Tráfego marítimo, 1962 a 1964.

Portos	Número de navios			Tonelagem de registro		
	1962	1963	1964	1962	1963	1964
Pelotas	90	48	25	96	41	31
Porto Alegre	1.627	1.758	1.816	1.444	1.219	1.214
Rio Grande	849	747	724	2.320	2.171	2.036

Fonte: Anuário estatístico do Brasil: 1965. Org. MFRN.

A natureza do sítio portuário, às margens do Rio Guaíba, não demandou grandes investimentos para construção de cais acostável como os demais portos, pois seus cais estavam praticamente prontos, precisavam apenas de poucas melhorias (Figura 01).

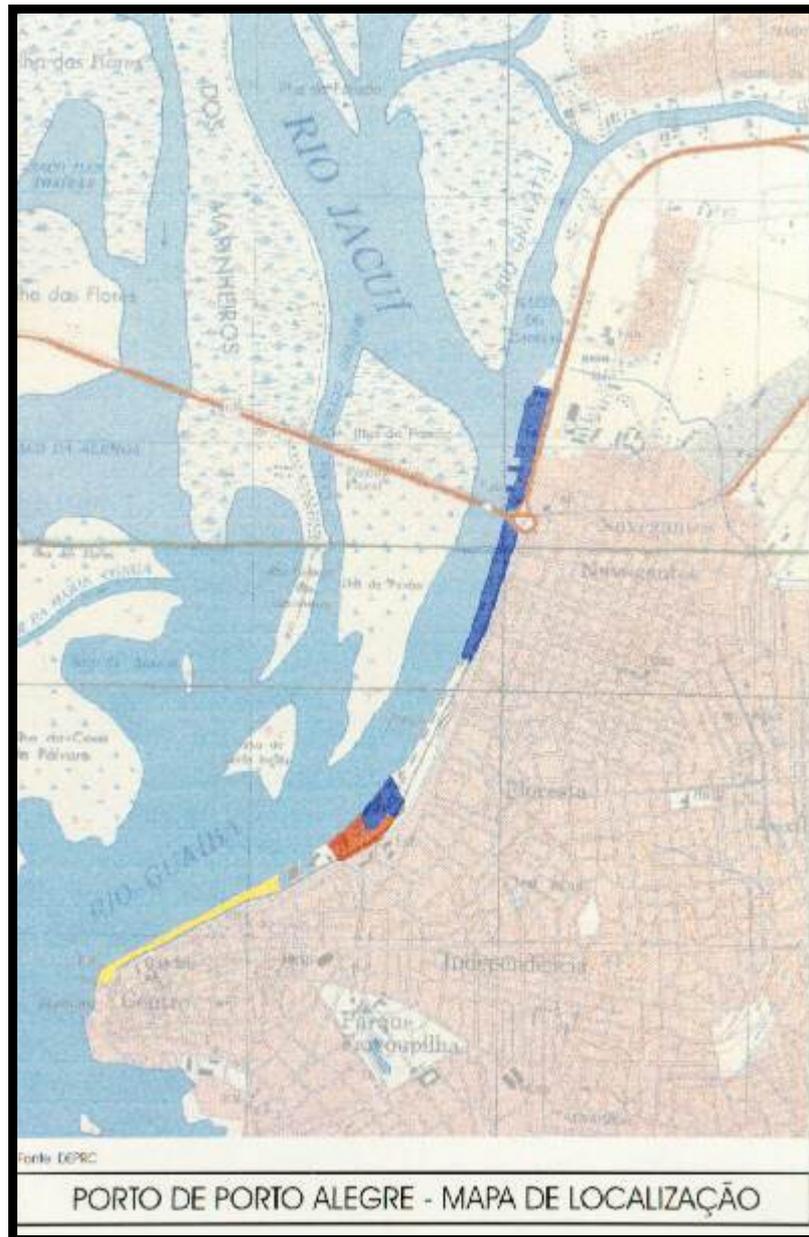


Figura 1: Localização do Porto de Porto Alegre.

Fonte: Ministério dos Transportes.

No entanto, com o passar dos anos, não houve ampliação do cais acostável, hoje ainda com 8.028 m, subdivididos em três trechos: um, denominado cais Mauá, apresenta 3.240 m de comprimento, 6 berços com profundidade variando de 4 m a 5,5 m e 18 armazéns, sendo 12 para carga geral e 6 para utilização diversa; outro trecho, denominado Cais dos Navegantes, apresenta 3.268 m, 12 berços com profundidade de 6 m e 11 armazéns, sendo 6 para carga geral e 5 para carga geral ¹¹.

¹¹ Anuário Estatístico portuário, 2000.

O Porto possui ainda 5 pátios descobertos: 1 maior para carvão e os demais com uso variado. Nesta área, estão instalados 3 silos para grãos: um vertical e operado pela Cia. Estadual de Silos e Armazéns (CESA); outros dois horizontais, o da Sociedade Anônima Moinhos Rio Grandense (Samrig), com capacidade de 15.000t, e o da Companhia de Armazéns Graneleiros (Ciagran), com capacidade de 50.000t (ANUÁRIO ESTATÍSTICO PORTÁRIO, 2000).

Para depósito de óleos vegetais, são utilizados 4 tanques pela Samrig, totalizando 4.400ton. O último trecho, conhecido como cais Marcílio Dias, tem 1.366 m de comprimento, 5 berços com profundidade variando entre 4 m e 5 m e serve à movimentação de areias e seixos rolados (ANUÁRIO ESTATÍSTICO PORTÁRIO, 2000).

Diferente de Pelotas, Porto Alegre tem maior destaque no desembarque de mercadorias, cujo suporte da maioria delas se deve à diversificação industrial da região. Como a exportação de mercadorias requer maior calado para o recebimento de navios integrados ao transporte internacional, conforme demonstra o Gráfico 02, o movimento de desembarque é muito superior ao de embarque, definindo o papel que este Porto desempenha na região (Ilustração 05).



Ilustração 5: Vista área do Porto de Porto Alegre, 1970.
Fonte: Ministério dos Transportes.

Os principais produtos desembarcados ao longo do período demonstrado são: trigo, sal, sorgo, arroz, uréia, produtos químicos como cloreto de potássio, fosfatos, amoníum, cálcio natural, nitrogênio, nitratos, amônias, potássio (granéis sólidos), propanos e inseticidas (como cargas líquidas), além de outros produtos que fornecem matérias-primas para as indústrias da região norte do Estado.

Evolução da Movimentação de Cargas Porto de Porto Alegre (RS), 1996 a 2000

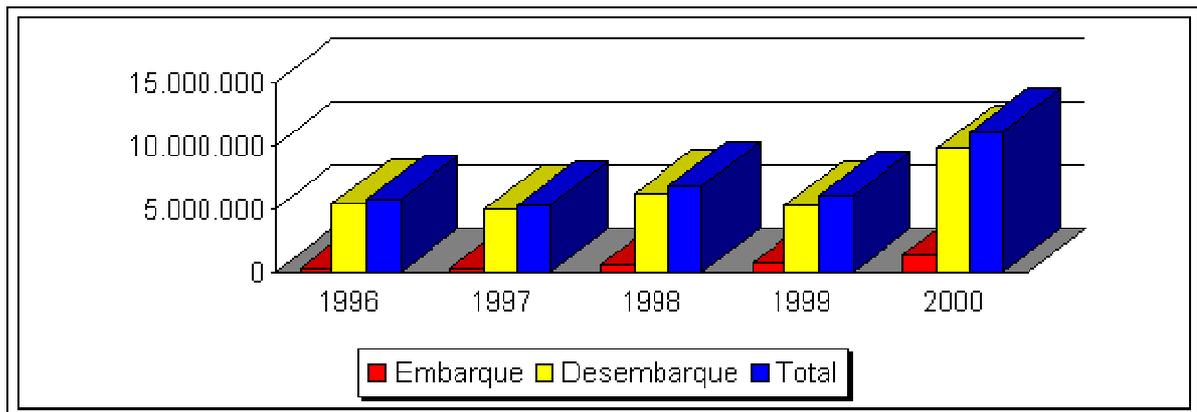


Gráfico 11: Evolução da movimentação de cargas porto de Porto Alegre (RS).

Fonte: Ministério do Transporte.

É importante ressaltar que os usuários do Porto dispõem de uma plataforma logística invejável, pois todos os sistemas de transportes estão conectados, desde aeroporto, rodovias duplicadas, até o transporte ferroviário. Além disso, o Porto tem linha de barcaças que transportam soja e outros produtos agrícolas em grãos para o Porto do Rio Grande. Este sistema pode ser fortalecido, pois, segundo entrevista com funcionários do Porto, somente 12% da soja movimentada por Rio Grande é transportado por este modal. Há de se ressaltar que uma das vantagens do transporte pelas barcaças é o custo, reduzido consideravelmente para o exportador, o que, conseqüentemente, diminui o preço dos subprodutos da soja.

Porto Alegre, diferente das demais cidades portuárias classificadas neste contexto por portos históricos, está localizado na parte do Rio Grande do Sul denominada de Metade Norte, portanto apresenta economia mais dinâmica, capaz de gerar diversificação e mercado consumidor. A reduzida movimentação do Porto, principalmente a partir de 1970, não impactou negativamente na economia da cidade, como aconteceu nas cidades analisadas anteriormente.

O município de Porto Alegre, criado em 1809, tem 1.360.590 habitantes (CENSO, 2000) (36,59% da população da região metropolitana), sendo 1.320.739 habitantes na zona urbana (97,07%) e 39.851 habitantes na zona rural (2,93%). Com área de 496,8 km², Porto Alegre representa 5,07% da área da região metropolitana, com densidade demográfica de 2.744,58 habitantes por km². O crescimento estimado da cidade entre 2006 e 2009 foi de 0,1%, indicando crescimento na região metropolitana, comum nas cidades com saturação de

crescimento urbano e valorização imobiliária intensa. A estimativa para 2009 é de 1.436.124 habitantes (Tabela abaixo).

Tabela 10: População residente por ano.

Ano	População	Método
2009	1.436.124	Estimativa
2008	1.430.220	Estimativa
2007	1.453.075	Estimativa
2006	1.440.940	Estimativa
2005	1.428.694	Estimativa
2004	1.404.670	Estimativa
2003	1.394.087	Estimativa
2002	1.383.454	Estimativa
2001	1.373.312	Estimativa
2000	1.360.590	Censo

Taxa de crescimento anual estimada (%) (2006-2009) (0,1).

Fonte: DATASUS – Censo demográfico, IBGE.

Segundo o Atlas Sócio Econômico do Rio Grande do Sul, a região metropolitana de Porto Alegre é a área mais densa do Estado, concentrando 37% da população em 31 municípios, formados por: Alvorada, Cachoeirinha, Campo Bom, Canoas, Eldorado do Sul, Estância Velha, Esteio, Glorinha, Gravataí, Guaíba, Araricá, Mariana Pimentel, Nova Hartz, Nova Santa Rita, Novo Hamburgo, Parobé, São Leopoldo, Sapiranga, Sapucaia do Sul, Sertão Santana e Viamão. Nesta região, encontram-se 9 entre os 18 municípios do Estado com mais de 100 mil habitantes. A densidade demográfica da região é de 480,62 hab/km², integrando municípios como Alvorada, Esteio e Porto Alegre, que apresentam as maiores densidades do Estado com 2.925,28 hab/km², 2.861,66 hab/km² e 2.859,48 hab/km², respectivamente. Já os municípios que apresentam menores densidades demográficas são Glorinha, São Jerônimo e Triunfo, que apresentam densidades de 21,34 hab/km², 21,88 hab/km² e 29,20 hab/km², respectivamente.

Nesse contexto, a atividade industrial da cidade de Porto Alegre, em 1986, representava 32% da atividade industrial da região metropolitana; em 1991, este índice ficou

em 31%; em 1995, permaneceu em queda, com 29% das indústrias da região; em 2000, 24%; e, em 2005, este índice estava em 21%.

Em 1991 a 1995, período de maior abertura da economia à produção externa, a queda no número de indústrias de Porto Alegre é de -8%, enquanto que, na região metropolitana, ficou em crescimento 0,3%. Entre 1995 a 2000, as indústrias da região metropolitana cresceram em 18%, enquanto que, em Porto Alegre, continuou em queda com -5%, repetindo-se ainda em 2000 a 2005, com queda de -6% e crescimento de 17% na região.

Há um dado que não pode ser desconsiderado quando se analisa o crescimento industrial da região metropolitana em detrimento de capital rio-grandense (Tabela abaixo), que é o fato de o impulso da indústria em área de menor adensamento populacional ser facilitado pelo preço da terra, muito menor que o preço na Capital.

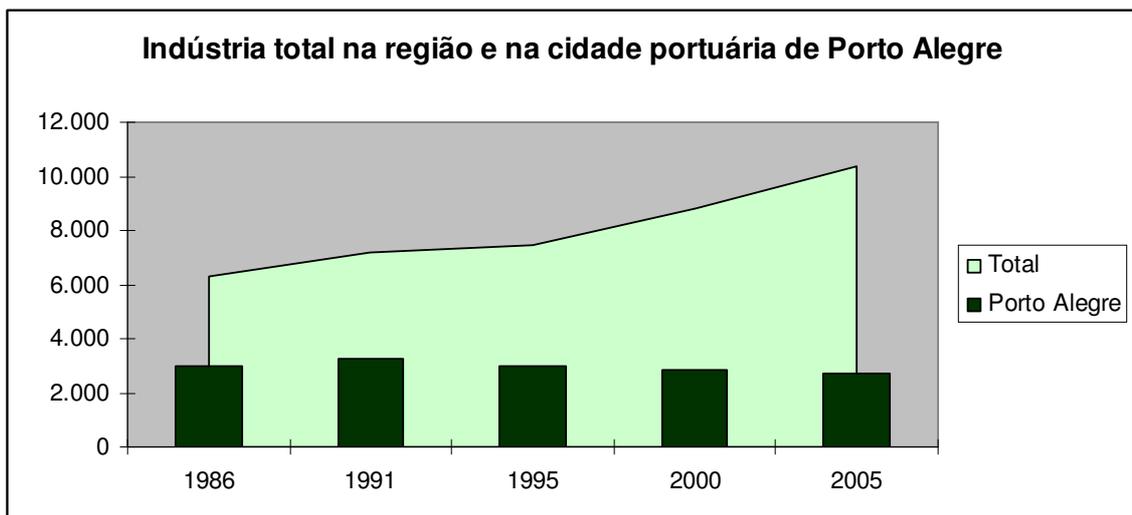


Gráfico 12: Indústria total na região e na cidade portuária de Porto Alegre.

Fonte: RAIS/MET. Org.: MFRN.

Na análise dos dados de trabalhadores formais de 2006, em Porto Alegre, percebe-se o crescimento acentuado da atividade comercial e dos serviços, indicando, provavelmente, o papel da capital administrativa do Estado.



Gráfico 13: Porto Alegre: trabalhadores formais por atividade econômica, 2006.

Fonte: RAIS/MTE.

Nesse contexto o índice de pobreza em Porto Alegre está muito próximo da realidade rio-grandense (tabela 11). Porto Alegre faz parte da região norte do Rio Grande do Sul, conforme já mencionado, e nesta área os indicadores sociais são mais elevados que da parte sul.

Tabela 11: Índice de pobreza em Porto Alegre.

Unidade territorial	1960	1980	2000
	Brasil	0,459	0,659
Rio Grande do Sul	0,656	0,828	0,855
Porto Alegre (RS)	(-)	(-)	0,829

(-) Dado não disponível Atlas da Exclusão Social

Fonte: Cortez Editora. MuniNet - Rede Brasileira para o Desenvolvimento Municipal.

2.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Como se pode perceber, os portos históricos desempenharam papéis relevantes na integração da economia nacional até meados do século XX. No entanto, o aumento constante do tamanho dos navios exigiu canais de atracação mais profundos, condenando os portos históricos a papéis secundários na circulação de mercadorias, à exceção feita ao Porto de Porto Alegre, que mantém considerável movimentação na importação de mercadorias, já que está situado numa das hinterlândias de maior crescimento industrial do Estado.

Já entre os portos catarinenses, o Porto de Laguna foi o único porto organizado do sul de Santa Catarina no século XVIII. No entanto, o escoamento da produção regional, centralizada no charque e em produtos agrícolas para a região das minas de ouro, teve queda acentuada com a mudança na estrutura produtiva do Brasil. No início do século XX, as chances de novamente se integrar à economia nacional por meio do transporte do carvão são quebradas, quando empresários do Rio de Janeiro optam por utilizar o Porto de Imbituba, ainda sem estrutura portuária, mas com muita terra disponível para os futuros investimentos no escoamento de carvão de Criciúma. Além disso, a hinterlândia próxima ao Porto de Laguna possui economia industrial deprimida, não estimulando, portanto, a movimentação deste Porto.

Já Antonina, que tinha movimentação de exportação de ouro muito maior do que Paranaguá, torna-se, no início do século XX, um porto auxiliar. Vale ressaltar que a administração conjunta dos dois portos pode gerar maior integração da movimentação destes portos, permitindo que Antonina novamente passe a fazer parte da economia nacional, mesmo que indiretamente interligada com Paranaguá. Com esta possibilidade, a cidade ganha novo fôlego econômico e possibilidades de emprego e renda.

Deve-se lembrar que estes portos, apesar de apresentarem pequena movimentação de carga, representam, para o setor produtivo, grandes possibilidades de redução de custos de transportes. Segundo Starr e Slack (1999):

[...] portos específicos podem ser considerados dentro de um contexto mais amplo. Os pontos centrais interiores procuram alternativas de entrada selecionando os portos que oferecem flexibilidade com relação ao serviço marítimo num contexto global.

Assim, alguns portos alcançam o status de porto concentrador (*hub port*), enquanto que outros se reduzem a serviços de alimentação (*feeder port*) [...]. (STARR E SLACK, 1999, p. 205).

Os autores ainda ressaltam que, além desta preocupação, deve-se considerar os portos muito mais como facilitadores de transações econômicas do que como geradores de crescimento local. No entanto, pelas inversões que podem gerar, são capazes de atrair outras atividades econômicas, ampliando a capacidade produtiva de uma região.

Assim, os portos de Antonina, Pelotas, Laguna e Porto Alegre têm grande significado para as economias locais, embora não atuem mais como vetores de crescimento regional, à exceção feita a Porto Alegre, que, por ter abrangência regional, dada sua localização em área de grande produção industrial, e por receber, constantemente, matérias-primas para as indústrias da região metropolitana, apresenta posição privilegiada, apesar das condições do sítio portuário restringirem o aumento da movimentação.

3. PORTO DE PARANAGUÁ (PR) E DE RIO GRANDE (RS): DA FORMAÇÃO AO FUNCIONAMENTO

A organização de um porto se dá em função de um contexto econômico e político, o que envolve a combinação de condições geográficas e diversos modais de transporte, tecendo redes de conexão que permitam a fluidez da produção. Estas combinações dependem de condições geográficas, mas, principalmente, de decisões políticas para ampliação da capacidade de exportação e organização dos serviços portuários.

Nesse sentido, os portos de Rio Grande (RS) e de Paranaguá (PR) receberam, na década de 1970, grandes investimentos do II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), com o objetivo de ampliar a capacidade de exportação. Já nesta década, ambos figuravam como portos brasileiros importantes, com grande capacidade de movimentação, mas, depois dos investimentos realizados, ampliaram significativamente a circulação de mercadorias.

3.1 PORTOS DE PARANAGUÁ E DE RIO GRANDE: LOCALIZAÇÃO

O Porto de Paranaguá está localizado na planície litorânea do Estado do Paraná, entremeada por diversos rios e com cobertura vegetal predominantemente de restinga e manguezal. O Porto, com o nome de D. Pedro II, atrai movimentação de carga do sul de São Paulo, Santa Catarina, norte do Rio Grande do Sul, Mato Grosso do Sul e Paraguai, embora sua jurisdição se estenda do litoral norte do Estado, até a divisa com o Estado de São Paulo, na Foz do Rio Sai-Guaçu, divisa com Santa Catarina.

Na localização do sítio portuário de Paranaguá, há uma bacia hidrográfica, denominada de Atlântica, cujo ponto serve de abrigo natural para embarcações de vários portes, em face da tranquilidade das águas da baía, o que aumenta a segurança de atracação (Figura 02).

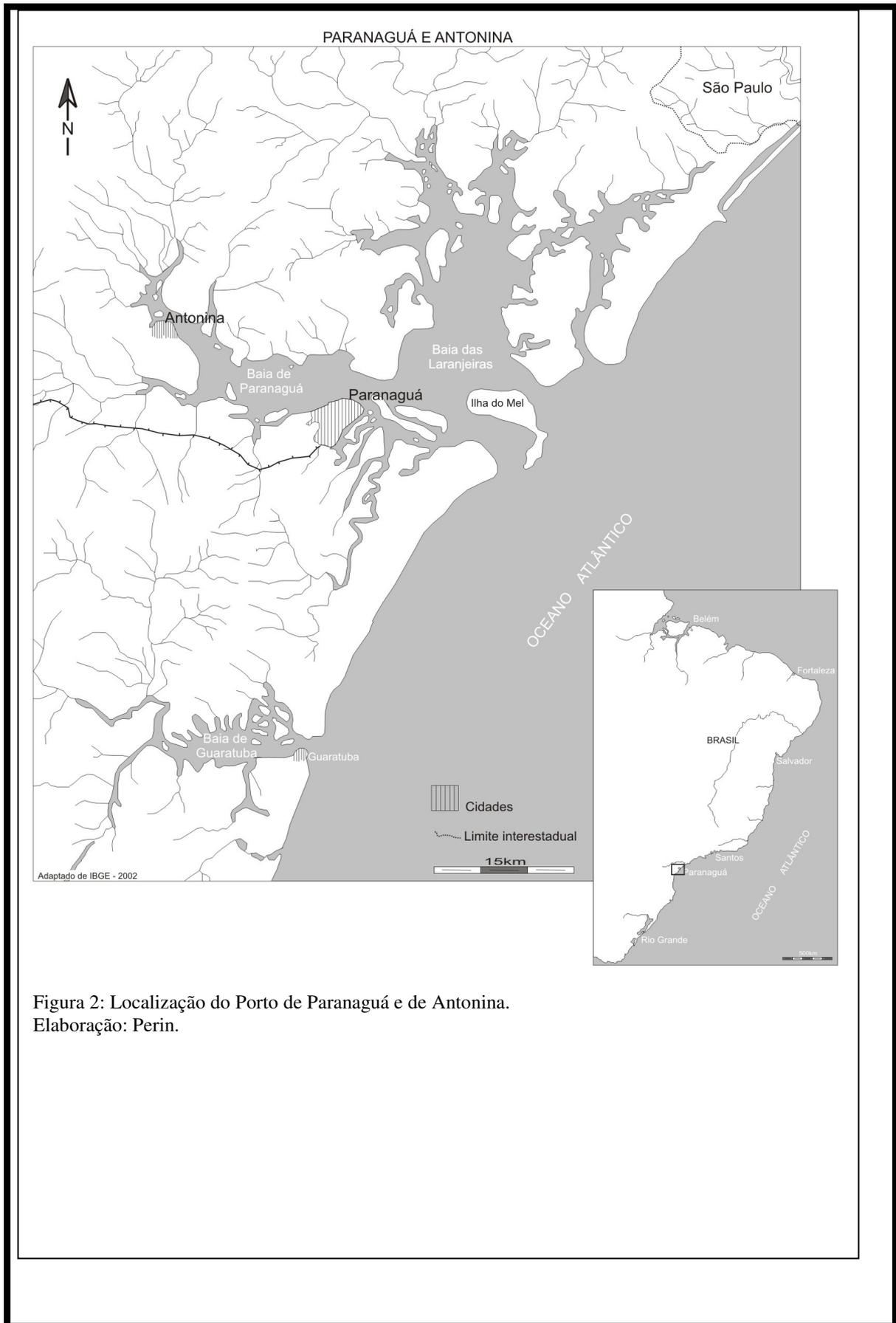
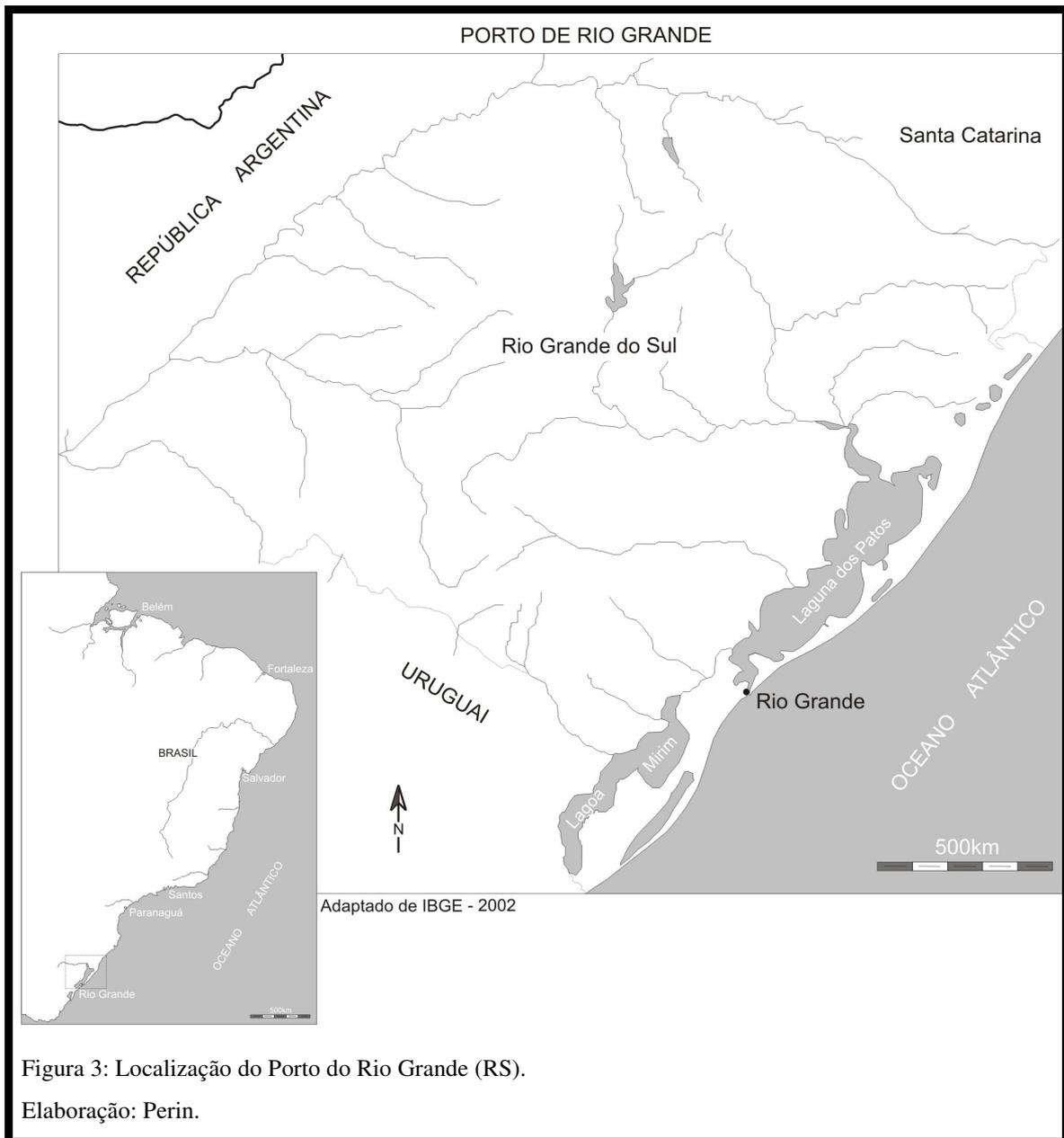


Figura 2: Localização do Porto de Paranaguá e de Antonina.
Elaboração: Perin.

O Porto do Rio Grande, localizado no extremo sul do Brasil, numa planície costeira do Rio Grande do Sul, na cidade do Rio Grande, está posicionado na margem direita do canal do norte, que liga a Laguna dos Patos ao Oceano Atlântico (Figura 3).

O limite geográfico ao norte é com o Município de Pelotas e a Laguna dos Patos; ao sul, pelo Município de Santa Vitória do Palmar; a leste, pelo Oceano Atlântico e Canal do Rio Grande; e, a oeste, pelos municípios de Pelotas, Arroio Grande e Lagoa Mirim.

Este Porto, administrado pela Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG), apresenta uma área de influência que compreende os estados do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, o Uruguai, o sul do Paraguai e o norte da Argentina (Antaq).



3.2 A ORGANIZAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E DE RIO GRANDE

3.2.1 Organização do Porto de Paranaguá

Os relatos históricos apontam que a primeira ocupação portuguesa no local foi em 1617, com a chegada do primeiro grupo para procurar ouro. Nesta ocasião, a ilha da Cotinga foi escolhida por permitir, segundo Santos (1952, apud CANEPARO, 2001), a proteção contra ataques de índios Carijós. No entanto, como o local era impróprio para a agricultura, a população se transferiu para a margem esquerda do Rio Itiberê, justamente pela fertilidade do terreno, água e proteção para as embarcações. A navegação pelos rios Almeidas, Correias e Guaraguaçu foi intensificada para a busca de ouro (SANTOS, 1952, apud CANEPARO, 2001). Tramujas (1996, p. 3) destaca que as primeiras tentativas para a busca de ouro foram bem sucedidas, o que permitiu que esta área se tornasse a sede de irradiação das bandeiras no século XVI e XVII. Nesta ocasião, foi construído um atracadouro denominado Porto de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá (TRAMUJAS, 1996).

Em 1648, Tramujas (1996, p. 3) relata que o povoado de Paranaguá foi elevado à categoria de vila, e, a partir dela, se deu a ocupação do Estado do Paraná. Apesar das possibilidades de localização do Porto para a economia regional, o acesso terrestre a Paranaguá dificultava qualquer interligação entre a serra paranaense e o litoral. Morgenstern (1985) afirmou que até “meados do século XVII, Paranaguá estava totalmente na periferia do sistema econômico brasileiro”.

Somente com os incentivos governamentais houve, em 1917, a organização dos portos brasileiros. O Governo de Wenceslau Brás autorizou a execução de várias obras de dragagem dos canais da barra do norte, do cais de atracação e da construção da muralha do cais; obras que garantiram a continuidade de movimentação da produção regional (Administração dos portos de Paranaguá e Antonina - APPA, 1976, p. 6).

No entanto, como reflexo da economia regional, o Porto de Paranaguá passou por ciclos na exportação de produtos, que variava de acordo com os interesses mundiais e as oscilações de preço ou de safra. A fase do ouro, da erva-mate e da madeira assinalou importantes períodos econômicos no crescimento paranaense. No entanto, como todos os ciclos econômicos, lentamente estes produtos foram perdendo interesse da economia internacional,

ou tiveram sua extração esgotada, como no caso do ouro e da madeira (APPA, 1976, p. 6).

O primeiro ciclo que pode ser delimitado, principalmente pela quantidade de produtos que aparece nos apontamentos de exportação, está relacionado ao ouro. Entre 1620 a 1720, sob o domínio da coroa Portuguesa, a região explorava veios auríferos na própria Vila, mas como era comum com este tipo de exploração extrativista o ouro não gerou riqueza para a região, conforme os colonizadores imaginaram.

Os investimentos, na Vila de Paranaguá, foram pequenos, principalmente se comparados com a riqueza exportada. Há relatos de que, no período de maior extração, mais de 15 ton. de ouro foram enviadas para Portugal, intermediadas pelas Casas de Fundição. O comércio local prosperou e fortaleceu um grupo de comerciantes, que passaram a investir também na criação de gado, assumindo a capacidade de abastecer tanto Paranaguá, como a região das Minas Gerais.

No entanto, a economia próspera do período do ouro dá lugar a um estado de decadência, e a Vila de Paranaguá empobreceu. O povo, sem motivação e oportunidades, permanecia voltado para a atividade de subsistência, apoiado na pesca, na agricultura e no comércio com o planalto. A Capitania de Santo Amaro, por problemas de sucessão, passou a pertencer à administração central, que intensificou a abertura de caminhos para o planalto e para Curitiba (MORGENSTERN, 1985, p. 86).

A Capitania, depois Província do Paraná, pertenceu a São Paulo até 1853. Sobre este período, existem poucas referências à sua atividade econômica, e os poucos produtos produzidos comercialmente com as metrópoles não movimentavam significativamente o Porto de Paranaguá.

A redução na extração dos veios auríferos encerrou a fase do ouro e reduziu, consideravelmente, as exportações do ancoradouro de Paranaguá. No entanto, a erva-mate já despontava como alternativa comercial e originou, de certa forma, uma nova fase na movimentação portuária. A exportação para a Argentina e Uruguai de erva-mate diversificou a economia no Paraná. No início do século XIX, a exportação alcançou 6.000 t em 1860 e 12.000 t em 1900. O auge foi em 1926, com 80.000 t, conforme Tabela 11 (STALCHMIDT e POPINI, 1992, p. 51).

Neste período, a extração da madeira, principalmente com a extração do pinho das áreas, ampliou a fronteira agrícola, e o Estado do Paraná se preparava para ser um grande produtor agrícola no País.

Tabela 12: Movimentação do Porto de Paranaguá (PR).

Ano	Importação	Exportação (t)			
		Mate	Pinho	Diversos	Total
1914	40.848	-	-	-	31.356
1916	14.143	15.770	60.835	8.756	85.361
1918	2.001	29.412	65.939	3.378	98.729
1920	11.477	45.017	55.290	23.768	104.075
1921	5.344	40.176	41.944	8.223	90.343
1922	7.848	39.735	49.633	5.143	94.511
1923	10.743	37.537	55.069	6.466	97.072

Fonte: LISBOA, Alfredo. Portos do Brasil.

Também, neste período, a abertura da estrada da Graciosa garantiu a conexão do planalto curitibano ao litoral paranaense e permitiu o desenvolvimento das atividades portuárias. Os relatos de investimento demonstram que, em 1872, o Governo Federal concedeu a terceiros o direito de construir e explorar o Porto. Somente em 1889, portanto com a Proclamação da República, o Estado do Paraná recebe o Termo de Concessão do Porto por 60 anos. Cria-se, então, a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA).

Entre 1920 a 1955, tem-se a retirada ostensiva de madeira do oeste paranaense a sua exportação pelo litoral. Neste momento, a fronteira agrícola é ampliada, e, por um período de 35 anos, o Porto de Paranaguá viveu um novo ciclo de exportação: o ciclo da madeira.

O ciclo da madeira pode ser considerado como um ciclo intermediário, pois foi uma etapa de preparação (desmatamento e construção de infraestrutura) para a expansão das fronteiras agrícolas no norte do Paraná. Desde 1905, já se registra a exportação de madeira por Paranaguá e, a partir de 1920, por Antonina também. Após a Segunda Guerra Mundial, a exportação de madeira liderou as exportações de Paranaguá.

No entanto, a localização inicial do Porto, às margens do Rio Itiberê, era precária,

com processo de assoreamento que impedia que embarcações de maior porte atracassem no trapiche. Assim, em 1935, se dá, oficialmente, a transferência do Porto para uma área às margens da Baía de Paranaguá (TRAMUJAS, 1996; MORGENSTERN, 1985 e CANEPARO, 2001).

A análise da movimentação do Porto de Paranaguá aponta que, até a Primeira Guerra Mundial, as importações eram superiores às exportações. A intensificação da retirada de madeira e a extração de erva-mate ajudaram a modificar esta realidade, e, com a abertura de fronteiras agrícolas, uma nova fase intensificou as exportações do Porto de Paranaguá. O café, produzido nas áreas abertas com a retirada da madeira, era exportado, e a importação se dava, principalmente, com as máquinas e suplementos agrícolas para modernização da agricultura. O aumento nas exportações foi tanto que, na década de 1950, o Estado do Paraná foi considerado um dos maiores exportadores de café do mundo.

A construção da BR 277, responsável pela ligação do litoral ao extremo oeste paranaense, ampliou a ligação entre novas áreas produtoras de cereais no Brasil e diversificou, intensamente, o volume de negócios no Porto. Cereais como: soja, milho, farelo, trigo, além do algodão e de óleos vegetais, representaram um novo período de trabalho, superando todas as fases anteriores, tanto em volume de cargas como em diversificação de produtos.

Além do acesso rodoviário, foram construídas redes de ferrovias que, desde 1885, fazem a ligação entre as áreas extrativistas (de erva-mate, madeira e depois café), até o Porto. No final da década de 1960, os produtos industrializados entram no rol de produtos exportados por Paranaguá.

Estes corredores de exportação estavam ligados a uma economia regional pujante e a um complexo sistema de transporte rodoviário, ferroviário e de hidrovia. Na Tabela 05, percebe-se que, apesar do café ser produto de maior exportação, praticamente durante toda a década de 1960, na última metade de 1960, a produção de milho e de soja aparece nos dados estatísticos, fato que demonstra o potencial agrícola que começava a despontar no Estado.

A década de 1970 foi marcada pelo milagre econômico brasileiro. No entanto, na economia mundial havia sido deflagrada outra crise capitalista: o 4º Ciclo Longo de Kondretiev, gerado também pela crise do petróleo. Neste cenário, o governo militar lançou o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), que previa investimentos em várias infraestruturas, principalmente na extração de petróleo.

Tabela 13: Carga geral: Porto de Paranaguá (PR), 1960 a 1969.

Ano	Produtos (t)						
	Café	Algodão	Óleo veg	Milho	Soja	Trig	Feijão
1960	77.930	-	-	-	-	-	-
1961	258.641	-	-	-	-	-	-
1962	295.052	-	-	-	-	-	-
1963	396.098	-	-	-	-	-	-
1964	219.904	-	-	14.726	-	-	-
1965	239.224	-	-	139.427	-	-	-
1966	352.694	-	-	173.397	2.303	-	-
1967	325.694	-	-	247.462	31.720	-	-
1968	415.256	1.336	-	578.549	-	-	-
1969	449.759	15.004	543	364.738	32.498	-	-
Total	3.030.252	16.340	543	1.518.299	66.521	-	-

Fonte: Estado do Paraná, Secretaria de Estado dos Transportes. Org.: Edénir Bagio Perin.

Percebe-se que a movimentação de café teve uma pequena redução na exportação ao longo da década de 1970, fato que não foi muito sentido pelo Porto, principalmente porque a importação de cargas diversas, incluindo os contêineres e as máquinas agrícolas, compensou a perda na exportação de café. Segundo o IPEA, a década de 1970 é marcada tanto pelo crescimento do PIB (Produto Interno Bruto) como pelo crescimento da formação bruta de capital fixo (FBCF), que é o valor total dos investimentos brutos em capital fixo (máquinas e equipamentos, estruturas e edificações, rebanhos e culturas permanentes) realizadas. Este índice facilita a análise da capacidade produtiva instalada num país.

Assim, no início da década de 70, o FBCF era de 5,93% enquanto o PIB era de 7,45%, mas, ao longo do período, tanto o FBCF quanto o PIB cresceram para 28,75% e 28,53%, respectivamente. A movimentação realizada pelo Porto neste mesmo período demonstra que houve intensificação das importações. A economia mundial estava segundo análise de Rangel sobre na Teoria dos Ciclos Longos de Kondratieff, no final da fase “A” do 4º ciclo econômico. Após 1973, a crise do petróleo aparece como um dos fatores da redução no crescimento, mas, como lembrou Rangel (1985): o petróleo não é o único caso que limita o crescimento, como se passou a dizer, a idéia de um crescimento indefinido é insustentável.

Dessa forma, a análise do Gráfico 14, comparado à Tabela 13, permite compreender o ciclo econômico brasileiro, além de ajudar a afirmar que ele não aconteceu da mesma forma em todos os países do mundo. O Brasil, por exemplo, com a redução inicial nas exportações de alguns produtos, não reduziu drasticamente a movimentação de cargas, principalmente, porque permitiu a transferência de tecnologia dos países centrais para os da periferia, em busca de aumento da lucratividade, com a proximidade de matéria-prima e mão-de-obra.

Além disso, a variação na movimentação do Porto de Paranaguá nem sempre tem relação direta com o valor investido na FBCF, ou seja, de investimentos em máquinas (ou qualquer outro capital fixo) que possa gerar ampliação na movimentação do Porto. No entanto, cabe lembrar que os dados se referem ao aumento em relação ao mês anterior, não significando, necessariamente, queda no volume exportado. De 1970 a 1980, o aumento na movimentação geral foi de, aproximadamente, 150%, justificando os investimentos até o primeiro triênio de 1970.

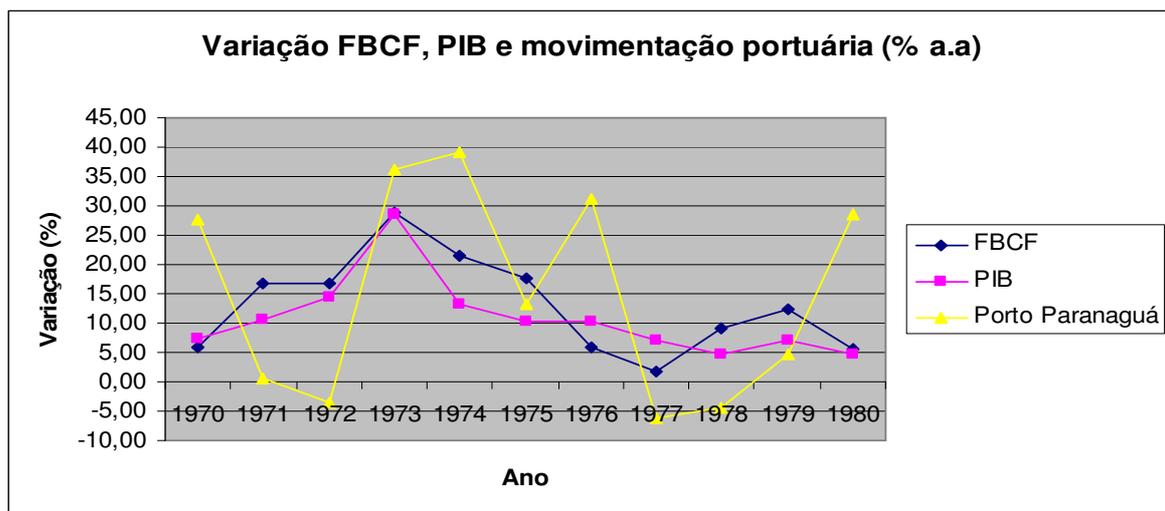


Gráfico 14: Variação da FBFC, PIB e variação na movimentação portuária.
Fonte: IPEA – APPA. Org. MFRN.

Neste período, diversos tipos de cargas, entre elas máquinas agrícolas, sustentaram a ampliação da produtividade agrícola do Estado. Além disso, a navegação de cabotagem, embora com grande variação no volume exportado, no decênio analisado, representou cada vez menos no volume de movimentação do Porto. Diversos fatores podem ser destacados para esta constatação: o primeiro deles diz respeito à melhoria das rodovias e, com isso, a maior rapidez do transporte no interior do Brasil; a segunda análise amplia a primeira, é sobre o tempo de espera relatado em diversos documentos do Porto, o que afugenta qualquer possibilidade de transporte de cabotagem (Tabela 15).

Tabela 14: Carga geral movimentada: Porto de Paranaguá, 1970 a 1980.

Tonelada

Ano	Café Exp. LC	Madeiras Exp . LC	Algodão Exp LC	Diversos Exp. LC	Diversos Imp. LC	Diversos Exp. CB
1970	403.305	76.852	82.715	22.445	34.886	49.019
1971	411.765	78.263	33.135	23.740	42.964	52.191
1972	419.338	122.315	50.163	36.026	42.697	-
1973	368.216	148.559	64.917	46.616	78.254	17.151
1974	237.622	108.247	10.489	62.814	126.051	85.565
1975	312.408	70.296	37.351	72.293	107.572	8.799
1976	281.828	83.132	2.339	57.747	119.711	8.751
1977	166.421	92.573	9.905	60.773	109.766	7.481
1978	33.355	93.643	12.466	94.779	87.347	5.011
1979	114.669	113.156	299	137.913	115.794	8.645
1980	243.789	98.010	5.114	86.811	80.233	16.159

LC: Longo curso; CB: Cabotagem.

Fonte: APPA. Org.: MFRN.

Na Tabela 14, procurou-se detalhar somente a movimentação de grãos, na qual a soja aparece com ampliação considerável, reforçando a idéia de que investimentos em maquinários representavam o aumento da produção agrícola no Estado.

Assim, a década de 70 traz mudanças para o cenário de exportações de grãos realizadas pelo Porto de Paranaguá. A soja aparece como principal produto exportado, com mais de 6 milhões de toneladas; o milho em segundo lugar com uma tonelagem acumulada, na década, superior a 5 milhões; já a exportação de café começou a decair consideravelmente a partir do início da década de 1970, apenas 2.748.117 milhões de toneladas, conforme Ilustração 6.

Tabela 15: Porto de Paranaguá: exportação de cereais, 1970 a 1979 (toneladas).

Ano	Produtos (ton)						
	Café	Algodão	Óleo vegetal	Milho	Soja	Trigo	Feijão
1970	403.305	82.715	5.847	895.768	26.198	-	-
1971	411.765	33.135	12.122	827.916	14.000	-	-
1972	419.338	50.163	21.489	145.068	184.822	-	-
1973	368.216	64.917	53.579	37.159	517.129	-	-
1974	237.822	10.489	29.689	507.780	1.013.490	-	-
1975	312.408	37.351	99.526	625.401	1.039.075	-	-
1976	281.828	2.339	222.552	1.077.466	1.364.257	-	-
1977	165.421	9.905	120.276	1.100.738	1.194.174	-	-
1978	33.355	12.466	178.382	43.928	397.552	-	-
1979	114.659	299	310.075	72.263	639.647	-	-
Total	2.748.117	303.779	1.053.537	5.333.487	6.390.344	-	-

Fonte: Estado do Paraná, Secretaria de Estado dos Transportes – Apud PERIN (2006).

O Porto de Paranaguá, como a grande maioria dos portos brasileiros, tem, na maioria de sua movimentação, a navegação de longo curso. Este fato reflete a influência da colonização brasileira e atende à atual fase do capitalismo, em que os países que não estiverem adequados com o comércio internacional passarão por problemas econômicos. Neste contexto, o Brasil, com mais de 7 milhões de litoral, não a utiliza para reduzir o gargalo no transporte nacional (Tabela 16). Vale dizer que um dos setores que mais utiliza a navegação de cabotagem é o petroquímico, movimentando petróleo e derivados pela costa brasileira.



Ilustração 6: Vista aérea dos silos e esteiras para exportação de grãos, 2007.
Fonte: Rodrigo Leal – APPA.

Tabela 16: Porto de Paranaguá: movimento geral de mercadorias por tipo de navegação, 1980 a 1989.

Ano	Tipo de navegação (toneladas)		
	Longo curso	Cabotagem	Total
1980 ⁽¹⁾	6.172.000	2.373.000	8.545.000
1981 ⁽¹⁾	7.084.000	2.342.000	9.426.000
1982 ⁽²⁾	6.205.000	2.565.000	8.770.000
1983 ⁽²⁾	7.306.000	3.358.000	10.664.000
1984 ⁽²⁾	8.326.000	6.680.000	11.006.000
1985 ⁽³⁾	9.997.370	2.436.711	12.434.081
1986 ⁽³⁾	8.451.084	3.179.214	11.630.298
1986 ⁽³⁾	9.896.156	3.141.504	13.037.660
1987 ⁽³⁾	9.461.493	2.941.366	12.402.859
1988 ⁽⁴⁾	11.221.607	3.178.240	14.399.847
1989 ⁽⁴⁾	84.120.710	32.195.035	112.315.745
Total			

Fonte: ⁽¹⁾Anuário Estatístico do Brasil, 1983. Rio de Janeiro, IBGE (p. 658); ⁽²⁾Anuário Estatístico do Br 1985. Rio de Janeiro, IBGE, v. 46, (p. 557); ⁽³⁾Anuário Estatístico do Brasil, 1989. Rio de Janeiro, IBGE, v. ⁽⁴⁾Anuário Estatístico do Brasil, 1992. Rio de Janeiro, IBGE, v. 52. Fonte: PERIN (2006).

Na década de 1980, a economia mundial vive o ciclo “b” do 4º ciclo de Kondratieff, mas a movimentação pelo Porto de Paranaguá aumenta consideravelmente, embora com sensíveis alterações nas cargas. Assim, nas cargas gerais, o café perde espaço na movimentação de granéis sólidos, provavelmente pela concorrência internacional e pela expansão de soja. O crescimento na movimentação da carga geral se dá, principalmente, pelo aumento da exportação de madeira e na movimentação de cargas diversificadas, geralmente

transportadas em contêineres. Já a movimentação de granéis líquidos se mantém estável por quase todo o decênio (Tabela 17).

Na década de 1990, o crescimento na movimentação portuária oscilou, mas, mesmo assim, manteve-se com um crescimento considerável. No ano de 1990, houve queda de 11,60% no total movimentado de mercadorias, motivado, principalmente, pela redução na exportação de café e na redução de movimentação de derivados de petróleo.

Tabela 17: Porto de Paranaguá: movimentação, 1980 a 1989 (ton).

Ano	Produtos (ton)			
	Carga geral	Granéis sólidos	Granéis líquidos	Total
1980	764.187	5.698.883	2.549.916	9.012.986
1981	964.143	5.862.962	3.213.232	10.040.337
1982	934.685	5.790.949	2.634.907	9.360.541
1983	1.225.594	6.444.226	3.608.242	11.278.062
1984	1.280.515	6.293.494	3.903.076	11.477.085
1985	1.237.011	8.116.076	3.670.818	13.023.905
1986	1.166.316	7.734.109	3.169.785	12.070.210
1987	1.157.760	9.094.959	3.303.186	13.555.905
1988	1.308.255	8.322.929	3.173.343	12.804.527
1989	1.613.457	10.021.754	2.992.042	14.627.253

Fonte: Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). Org. MFRN.

Na década de 1990, o crescimento na movimentação portuária oscilou, mas, mesmo assim, manteve-se com um crescimento considerável. No ano de 1990, houve queda de 11,60% no total movimentado de mercadorias, motivado, principalmente, pela redução na exportação de café e na redução de movimentação de derivados de petróleo.

No mesmo período, a movimentação de Paranaguá e Antonina, embora com valores

muito menores, atingiram os 15 milhões de toneladas e 17 milhões em 1994 (movimentação de carga geral). Em termos econômicos, a APPA afirmou que o Porto de Paranaguá havia passado, naquele período, o limite de sua capacidade operacional.

O cais comercial, que atende à carga geral e aos granéis sólidos e que permitia na época a atracação simultânea de 13 navios, registrava no período longas filas de espera de navios para as cargas mais críticas, como fertilizantes, por exemplo. Este quadro era ainda pior nos picos das safras, quando a recepção dos caminhões e dos vagões aumentava ainda mais as filas na cidade.

Além disso, na década de 1990, diversos relatórios solicitavam a ampliação da estrada de ferro, para que pudesse atender à demanda da safra, mas sabe-se que um porto precisa estabelecer muitas outras conexões para garantir a movimentação.

A malha ferroviária do Estado do Paraná foi iniciada em 1880 e concluída em 1885. O primeiro trecho da estrada de ferro ligava Curitiba a Paranaguá, num total de 110 km. Dessa forma, desde a inauguração, a ferrovia intensificou as fases de predominância de cargas pelas quais o Porto passou. Até 1945, exportava erva-mate, em 1970, exportava madeira e café e, até os dias de hoje, a soja e seus derivados. Na década de 1990, a variação do transporte diário oscilou em torno de 42% a 53% de transporte diário de mercadorias para o porto (STALCHMIDT e POPINI, 1992).

A partir de 2000, a Rede Ferroviária do Paraná passou a ser explorada pela América Latina Logística, que interliga toda a Rede Ferroviária do Sul do Brasil. A estrada de ferro facilita o escoamento da produção, ao Porto de Paranaguá e atrai ainda mais produtores. No final de 2004, a movimentação ficou equiparada à faixa de 32.571.965 (t).

No rol dos granéis sólidos movimentados, figuram soja, farelo, milho, para exportação de longo curso, e, ainda no grupo das exportações de longo curso, destacam-se os contêineres. A importação de fertilizantes também é intensificada no período, constituindo-se um indicador da produtividade da produção agrícola.

Na análise do Gráfico 15, percebe-se que, à medida que os investimentos em máquinas e demais formadores de capital fixo ampliam seu percentual no ano subsequente, o Porto de Paranaguá também tem sua movimentação superior ao ano anterior. Assim, em 1993, a movimentação foi 15% superior à de 1992, principalmente porque as taxas de investimentos no capital fixo cresceram a partir deste ano. Situação inversa aconteceu em 1998, com taxas de crescimento na movimentação próximas a 2% do ano anterior, num momento de baixíssimos

investimentos em capital fixo (FBCF: 0,18%).

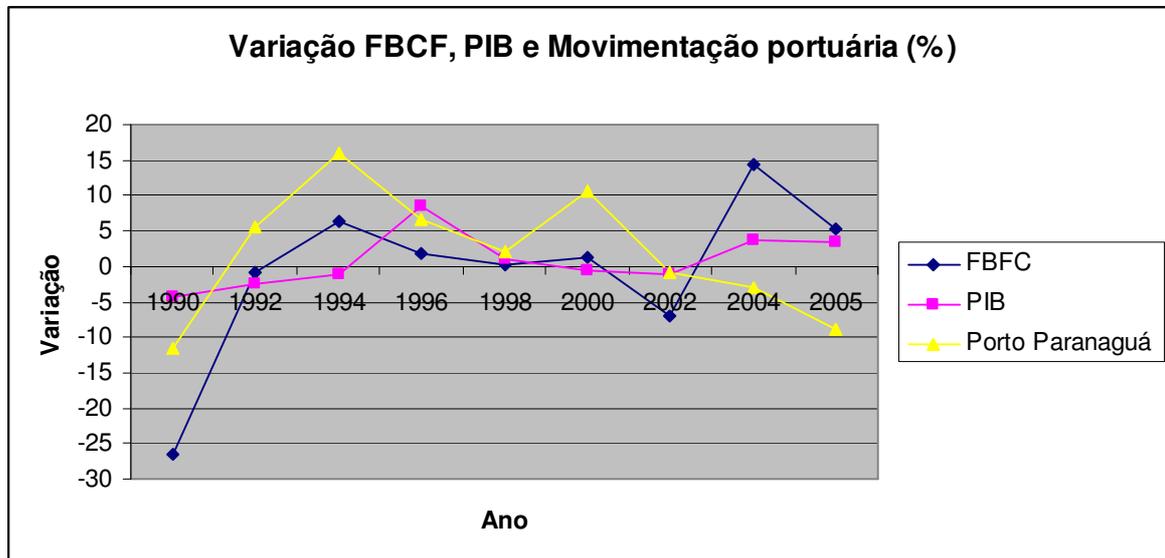


Gráfico 15: Varição FBCF, PIB e movimentação portuária (%).

Fonte: IPEA – APPA. Org. MFRN.

Os dados de 2005 revelam a queda nos investimentos de 2002 no capital fixo, com uma movimentação de 30.188.877 ton. Em 2006, percebem-se os reflexos dos investimentos de 2004, quando a movimentação sobe, em média, 10%, em relação ao ano anterior.

No início de 2009, a Gazeta Mercantil anunciou que o Porto de Paranaguá vai iniciar a dragagem do seu canal de acesso, o Canal da Galheta, como obra emergencial. A profundidade e a largura foram reduzidas devido ao assoreamento provocado pelas chuvas. A execução do serviço fará o canal de acesso aumentar em 30 m, voltando à sua largura original de 200 m, cuja profundidade será de 15 m. A área que será dragada tem cerca de 6 km de comprimento.

Espera-se, com este investimento, que a profundidade do canal possibilitará o acesso para navios de grande porte, segundo a Superintendência da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. Acredita-se que as obras liberem o Porto para receber navios acima de 300 m, embarcações denominadas Pós-Panamax. Atualmente, após as últimas obras realizadas em 1999, o Porto passou a receber navios de 285 m, os chamados “Panamax”. A necessidade de adequar constantemente o Porto aos novos tamanhos de navios se dá, principalmente, pela

redução de custos, que, no caso dos Pós-Panamax em relação aos Panamax, chega a uma redução no custo do frete de U\$ 20,00 por tonelada.

3.2.2 Organização do Porto de Rio Grande

A cidade do Rio Grande, última investida de Portugal em direção ao domínio da Região Cisplatina, hoje Uruguai, tem data de sua fundação em 1737. A Barra da Laguna dos Patos, ponto estratégico para abastecimento de navios portugueses no extremo sul, consolidou a ocupação meridional da colônia brasileira.

A grande questão que se colocou para a ocupação da área e da sua intensificação como escoadouro da produção regional era o calado da barra, cuja entrada fica na desembocadura, para o mar, da maior Laguna do Brasil: a Laguna dos Patos.

A localização do Porto, que era estratégica, também apresentou complicações para a manutenção do calado na área de acesso, principalmente pelo enorme volume d'água e de sedimentos despejados ao mar. Os relatos de Pimentel (1949, p. 283) explicitam as condições dos portos em 1736:

Fizeram-se memoradas sondagens na barra do Rio Grande, quando Cristóvão Pereira veio estudá-la a mando do padre Diogo Soares, encarregado de executar um mapa exato do Brasil. Em seguida, Silva Paes mandou erigir dois mastros de sinalização substituídos mais tarde por uma torre de madeira. Além disso, contratou em Santa Catarina um especialista em sondagens, de nome Gaspar dos Santos, para trabalhar na qualidade de patrão mor da barra do Rio Grande de São Pedro, ao preço de 12 cruzeiros mensais. Silva Paes fez assim melhorar a barra sempre julgada impraticável. Em 1795 tiveram início os serviços com uma catraia, a qual sempre ia e vinha pela barra e por sinais indicava o nível d'água. Daí em diante melhorou as condições de entrada e saída da barra e cada navio que entrava pagava pelos serviços [...]. Durante largos anos, a barra do Rio Grande constituiu um sério problema para o Governo Federal. (PIMENTEL, 1949, p. 283).

Assim, para garantir acessibilidade marítima ao Porto, reuniu-se enorme esforço de capital e de engenharia para a construção, em meados do século XIX, dos primeiros metros de cais, hoje denominado Porto Velho. Surgiu, então, uma nova preocupação: somente navios de pequeno porte poderiam entrar no canal da barra.

Esse fato exigiu investimentos dos governos, e, no final do século XIX, as condições

de atracagem do Porto ficaram mais difíceis, somente navios de 2 m. de calado poderiam entrar e ancorar no Porto Velho. Mais uma vez houve mobilização dos técnicos do governo para estudar a melhor maneira de viabilizar a utilização do Porto do Rio Grande.

O Porto Velho, como era denominado por ser o porto mais antigo do Rio Grande, era utilizado em larga escala quando as charqueadas¹² estavam no auge, mais precisamente nos séculos XVII e XVIII, e, logo após, no início do século XIX, com a expansão do trigo. Nota-se, também, no período, que o rápido crescimento de áreas agropastoris elevou a cidade do Rio Grande à importante área de comércio atacadista para o oeste gaúcho (AMARAL, 1997, p. 32).

Nas análises de jornais da época, principalmente o *Gazeta Mercantil do Rio de Janeiro* (1824 a 1827), percebeu-se que a regularidade de viagens marítimas era mais intensa para o Porto do Rio Grande do que para o Porto de Paranaguá. Os curtumes poderiam ser uma das hipóteses para explicar tal situação, pois, segundo Prado, o beneficiamento do couro era intenso desde o Rio Grande do Sul, Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro.

Há relatos de que, pela dificuldade de acesso ao Porto Velho (Rio Grande) dos navios que exigiam maior profundidade de cais, a importação e exportação se viabilizavam pelo Porto de Montevideú. O restante do caminho até o Rio Grande era nos lombos de burros e/ou em carroças até o litoral do extremo sul do Rio Grande do Sul.

No início do século XX, as autoridades governamentais sugeriram a organização e contratação de uma empresa que reunisse capital estrangeiro e aporte técnico para a realização das obras. Um acordo foi firmado com uma Cia. Francesa, e, em 1908, tiveram início as obras de construção dos molhes do Rio Grande.

A proporção da obra foi comparada com a construção do canal do Panamá, tamanha a organização de mão-de-obra e de infraestrutura que o empreendimento exigiu. Há, ainda, de se considerarem os novos investimentos que foram realizados na cidade, por meio das empreiteiras que se instalaram para a construção da obra.

Assim, o Porto Novo, construído no início do século XX, permitiu que embarcações de maior calado pudessem atracar, e a microrregião do Rio Grande logo reagiu com o crescimento econômico dos novos investimentos.

Em 1915, foi autorizada, pelo Governo Federal, a inauguração do primeiro trecho de 500 m de cais do Porto Novo, já com 3 armazéns para mercadorias, servidos por guindastes

¹² A carne de gado das estâncias Gaúchas era beneficiada nas charqueadas de Pelotas para a produção de carne de charque para o sudeste do Brasil.

elétricos, 1 depósito para carvão, servido por transbordadores elétricos, linhas férreas, entre outras infraestruturas essenciais para o funcionamento do Porto. A partir da inauguração, a Cia. Francesa, autorizada a fazer tal investimento no Porto e explorar o resultado dele, começou a arrecadar suas primeiras receitas.

No entanto, as taxas cobradas pela Cia. Francesa eram superiores às cobradas pelo Porto de Montevideú, o que atraía, cada vez mais, o comércio do Rio Grande do Sul. Quando as obras da Barra e do Porto Novo estavam quase concluídas, o governo de Borges de Medeiros percebeu as desvantagens da concessão à Cia (AMARAL, 1997, p. 28). O Estado firmou, então, com a empresa um convênio, prevendo a transferência de contratos com alterações no contrato anterior. Em 1929, a Inspeção Federal dos Portos afirmou que o Governo do Estado assumiria a responsabilidade da conclusão das obras da Barra e sua conservação, quando a União se comprometeu, também, em transferir ao Estado a arrecadação da taxa de 2% em ouro sobre o valor da importação (AMARAL, 1997, p. 28).

Nessas bases, o Governo do Estado do Rio Grande do Sul assumiu a responsabilidade pela Barra e Porto de Rio Grande, sendo autorizada, em 1918, a transferência dos contratos da Cia. Francesa aos Governos do Estado, sob as seguintes imposições: 1) a União entregará ao Governo do Estado as taxas cobradas, que serão exclusivamente, destinadas às despesas de conservação das obras da Barra; 2) a União pagará a Cia. ao juro máximo de 6%, descontados os pagamentos já realizados.

O Estado do Rio Grande do Sul indenizou a Cia. Francesa pela concessão do Porto do Rio Grande, sem gerar nenhum tipo de protesto, dadas as vantagens que esta revogação gerou, passando a exploração do Porto pelo Governo do Estado a ser feita a partir de 18 de outubro de 1919.

A partir de 1913, observou-se uma acentuada queda na movimentação do Porto do Rio Grande (Tabela 18), fato este que pode ser explicado pelas taxas elevadas, cobradas pela Cia. Francesa, que impulsionou a utilização do Porto de Montevideú. A queda na movimentação certamente motivou ainda mais a Cia. a conceder a encampação ao Estado do Rio Grande do Sul. Além disso, é importante lembrar que o mundo vivia um período de tensão nas relações políticas e comerciais, período anterior à Primeira Guerra Mundial. Nota-se, também, que as exportações triplicaram entre 1918 a 1919, possivelmente abastecendo de produtos agrícolas (principalmente o trigo) e de produtos da pecuária (principalmente charque) alguns países que estavam envolvidos no conflito mundial.

Nos anos de 1918 e 1919, algumas indústrias frigoríficas se instalaram na cidade do

Rio Grande. Dentre elas, a SWIFT do Brasil, cuja carne refrigerada era destinada ao mercado externo, diferente da carne de charque, que era absorvida pelo mercado interno. A presença destas indústrias impulsionou as exportações riograndenses (Tabela 18).

Tabela 18: Movimentação de importação e exportação do Portode Rio Grande, 1913 a 1920.

Ano	Importação	Exportação	Total
1913	203.546	-	203.546
1914	172.031	15.153	187.184
1915	127.096	11.212	138.308
1916	44.278	4.365	48.643
1917	36.913	6.218	43.131
1918	44.650	14.536	59.189
1919	55.127	30.545	85.672
1920	62.643	26.782	88.925

Fonte: Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canaes, 1926, p. 56, op. cit. Amaral, S. 1997.

Somente na década de 1930, como reflexo da crise mundial, houve queda nas exportações para os países desenvolvidos. Algumas linhas de navegação internacional foram suprimidas com os desdobramentos da Segunda Guerra Mundial, e as companhias alemãs e inglesas, que faziam a escala no Porto do Rio Grande, cancelaram momentaneamente qualquer atividade comercial.

Neste momento, a Cia. SWIFT, que exportava carne, couro e outros subprodutos da pecuária, buscou novos mercados para escoar sua produção. A navegação Lloyd, que em 1938 frustrou os planos da Frota-riograndense, mostrava-se disposta a dar prioridade ao comércio exterior do Porto de Santos e de Paranaguá, principalmente porque o preço do café havia aumentado muito no mercado mundial. Segundo relatos da época, estes problemas demonstraram que o Porto não possuía, naquele período, mercadorias que atraíssem, pela lucratividade, o comércio internacional.

O caminho mais rápido para os exportadores da região foi novamente utilizar-se do porto de Montevideu, a fim de evitar um colapso maior. No entanto, um navio alemão continuava fazendo a linha Rio Grande-Hamburgo, correndo o risco de ser bombardeado, fato que, mais tarde, se consumou, contribuindo com a participação brasileira na Guerra.

Pesavento afirma que:

[...] até 1941, o Brasil havia mantido uma certa neutralidade frente às nações em luta, mantendo relações diplomáticas tanto com os EUA como com as potências do Eixo. [...]. Em 1941, o Brasil rompeu com o eixo e assinou com os EUA firmando sua posição ao lado dos Aliados e iniciando, internamente, uma campanha pelo engajamento do país a guerra. (PESAVENTO, 2002, p. 119).

Entretanto, passado o problema inicial, diversas empresas rio-grandenses se beneficiaram com a Guerra, pois novos e importantes negócios foram firmados, tanto com países envolvidos na Guerra, como com países neutros. As empresas que mais se beneficiaram foram: Companhia SWIFT do Brasil S.A., a Freb e Cia., a Anselmi e Cia., Charutos Poock, entre outras (GRANDRA, 2000).

Em meados da década de 1930, o Porto de Rio Grande movimentou menos que o de Porto Alegre, o que já indica a diversificação econômica da metade norte do Estado, começando a se diferenciar, já que a região das charqueadas dependia do comércio internacional (Tabela 19).

Tabela 19: Comparativo de movimentação de mercadorias: Porto Alegre e Rio Grande, 1938 a 1942.

Ano	Porto Alegre (ton.)	Rio Grande (ton.)
1938	1.600.473	593.667
1939	1.783.604	620.467
1940	1.735.678	610.902
1941	1.652.305	579.902
1942	1.634.508	674.701

Fonte: Relatório da Secretaria do Estado dos Negócios da Fazenda, 1973. In: Gandra, 2000.

Nos anos subsequentes, Porto Alegre, que movimentava um número maior de navios, movimentou menor índice em tonelagem. Fato que pode ser explicado em função das limitações físicas do Porto (lacustre). Na Tabela 20, percebe-se a diferença entre dos dois portos.

Tabela 20: Navios e tonelagem: Porto Alegre e Rio Grande, 1962 a 1965.

Portos	Número de navios			Tonelagem de registro		
	1962	1963	1964	1962	1963	1964
Porto Alegre	1.627	1.758	1.816	1.444	1.219	1.214
Rio Grande	849	747	724	2.320	2.171	2.036

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil, 1965.

Neste período, o Porto de Rio Grande intensifica sua movimentação e começa a sentir a limitação do Porto Novo. Assim, até o final de 1970, o Superporto foi projetado para atender à crescente demanda.

Em 1970, diante do contexto favorável à industrialização brasileira, o chamado “milagre econômico”, os dados apontados na Tabela 21 refletem a tonelagem transportada por tipo de navegação. No início do decênio, tanto a navegação de cabotagem como a de longo curso apresentavam equilíbrio, logo após, as alterações começaram a ocorrer. O que se percebe é que a navegação de longo curso ultrapassou 39 milhões de toneladas, contra pouco mais de 23 milhões de toneladas transportadas com navegação de cabotagem e outras (navegação do interior).

Tabela 21: Porto de Rio Grande: movimentação geral de mercadorias por tipo de navegação, 1970 a 1979.

Ano	Tipo de navegação (t)			Total
	Longo curso	Cabotagem	Outras	
1970 ⁽¹⁾	1.343.283	1.293.464	-	2.636.747
1971 ⁽²⁾	1.562.796	1.572.859	-	3.135.655
1972 ⁽²⁾	2.731.950	1.218.726	-	3.950.676
1973 ⁽²⁾	3.126.788	1.587.385	-	4.714.173
1974 ⁽³⁾	4.066.156	2.169.212	-	6.235.368
1975 ⁽³⁾	5.068.446	2.750.213	-	7.818.659
1976 ⁽³⁾	5.451.147	3.016.984	-	8.468.131
1977 ⁽⁴⁾	5.858.000	1.241.000	1.953.000	9.052.000
1978 ⁽⁴⁾	5.541.000	559.000	2.217.000	8.317.000
1979 ⁽⁴⁾	5.169.000	1.477.000	2.433.000	9.079.000

Fonte: ⁽¹⁾Anuário Estatístico do Brasil, 1971. Rio de Janeiro, IBGE (p. 425); ⁽²⁾Anuário Estatístico do Brasil, 1974. Rio de Janeiro, IBGE (p. 500); ⁽³⁾Anuário Estatístico do Brasil, 1977. Rio de Janeiro, IBGE (p. 587); ⁽⁴⁾Anuário Estatístico do Brasil, 1980. Rio de Janeiro, IBGE (p. 561). Org. Edenir Perin.

Na década de 80, a diferença entre os tipos de navegação evidencia a queda acentuada na movimentação de cabotagem. Com poucos investimentos e trâmite legal mais lento, os empresários brasileiros preferem o transporte rodoviário (Tabela 22).

Tabela 22: Porto do Rio Grande: movimentação geral de mercadorias por tipo de navegação, 1980 a 1989.

Ano	Tipo de navegação (t)			
	Longo curso	Cabotagem	Outras	Total
1980 ⁽¹⁾	6.907.000	1.505.000	2.893.000	11.305.000
1981 ⁽¹⁾	6.849.000	1.143.000	2.870.000	10.862.000
1982 ⁽²⁾	6.538.000	1.359.000	2.892.000	10.789.000
1983 ⁽²⁾	5.833.000	1.472.000	3.378.000	10.683.000
1984 ⁽²⁾	6.103.000	1.379.000	3.533.000	11.015.000
1985 ⁽³⁾	6.262.015	1.382.819	3.581.816	11.226.650
1986 ⁽³⁾	5.385.252	1.528.313	3.486.136	10.399.701
1987 ⁽³⁾	6.329.840	1.804.799	3.798.124	11.932.763
1988 ⁽⁴⁾	5.721.274	2.243.277	3.604.846	11.569.397
1989 ⁽⁴⁾	6.583.062	2.225.199	3.710.116	12.518.377

Fonte: ⁽¹⁾Anuário Estatístico do Brasil, 1983. Rio de Janeiro, IBGE (p. 658); ⁽²⁾Anuário Estatístico do Brasil, 1984. Rio de Janeiro, IBGE, v. 46, (p. 557); ⁽³⁾Anuário Estatístico do Brasil, 1989. Rio de Janeiro, IBGE, v. 49; ⁽⁴⁾Anuário Estatístico do Brasil, 1992. Rio de Janeiro, IBGE, v. 52. Org. Perin.

Em suma, o Porto do Rio Grande possuía, a partir de 1920, o Porto Velho interligado à cidade, o qual se consolidou a partir das charqueadas, do cultivo de trigo e do crescente comércio atacadista, responsável por impulsionar uma urbanização muito incomum para as cidades à época. Depois desta expansão, Porto Novo foi intensamente utilizado, entre os anos de 1920 até 1970, para escoar a produção industrial do extremo sul brasileiro e para dar suporte à primeira refinaria de petróleo instalada no Brasil – Ipiranga, em 1937 (DOMINGUES, 1995).

Ressalta-se que a Segunda Guerra Mundial obrigou o Brasil a realizar mais uma substituição de importações, principalmente pelas condições dos países exportadores envolvidos no conflito mundial.

Rangel destaca que:

O esforço de substituição de importações, quando procedido em condições capitalistas, resulta em desenvolvimento, porque tem que traduzir-se em aumento das inversões. Ora, as inversões, na medida em que apliquem à compra de fatores nacionais – e não há verdadeira substituição das importações senão quando isso ocorre – resulta, em última instância, em aumento da procura de mão-de-obra. Todo esforço para obter capital se traduz, afinal, em absorção de mão-de-obra, porque é pela aplicação do fator trabalho que se cria o fator capital. (1957, p. 103).

Dessa forma, a partir da década de 1970, o Brasil, sob regime militar, recebe investimentos em infraestrutura básica, investindo na compra de “fatores nacionais” e tornando possível o grande crescimento industrial que marca esta década. Estrategicamente, o Governo

Militar investiu em 3 portos situados do centro-sul brasileiro, para que se efetivassem como corredores de exportação, são eles: Rio Grande, Paranaguá e Santos (conforme já anunciado).

Domingues (1995) relata as críticas que os governos vizinhos teceram contra os investimentos geopolíticos que o governo brasileiro anunciou em 1972. Este fato, segundo Domingues, foi agravado pelo relatório do Ge. Golbery do Couto e Silva, que apresentava o avanço da Argentina sobre o Paraguai, Uruguai e a Bolívia.

No entanto, apesar das críticas que surgiram, o autor considerou infundada a afirmação de que o Brasil tentava ampliar seu poder imperialista sobre os países vizinhos. Se fosse assim, afirma Domingues, portos como o da Holanda seriam o maior exemplo de atitude imperialista na Europa (DOMINGUES, 1995. p. 96-98).

No entanto, Andrade considerou que:

Na primeira metade do século XX, sobretudo com o desenvolvimento da expansão ferroviária na Argentina, houve um período de grande rivalidade entre os dois maiores países sul-americanos e uma disputa por áreas de influência no Uruguai, no Paraguai e na Bolívia. (ANDRADE, 2001, p. 14).

Dessa forma, o sistema de transporte, por meio da expansão e da modernização dos portos, fazia parte da geopolítica brasileira da década de 1970. Magnoli (1988) afirmou que a Estrada de ferro Brasil-Bolívia, o Porto de Paranaguá, a Rodovia BR 277, a Hidrelétrica de Itaipu e o Porto do Rio Grande foram peças fundamentais para garantir o domínio político da América do Sul.

A expansão estratégica que os portos de Buenos Aires e Montevideu exerciam na região foi contida principalmente porque a criação do Superporto modificou a estrutura logística regional e facilitou o escoamento da produção brasileira por Rio Grande.

Os terminais que entraram em operação nos anos 1970 têm suas atividades ligadas à expansão dos complexos agroindustriais e químicos. Nos anos 1980, os terminais estão mais ligados ao complexo químico, agroindustrial e de cargas containerizadas.

Na Tabela 23, percebe-se que, após a construção do Superporto, o aumento na movimentação de longo curso foi considerável. Os dados também mostram que a tonelage transportada por navegação de longo curso foi maior durante quase toda a série analisada. O acumulado da década com navegação de longo curso ultrapassa 39 milhões de toneladas, contra pouco mais de 23 milhões de toneladas transportadas com navegação de cabotagem e outras (PERIN, 2006).

Tabela 23: Porto de Rio Grande: movimentação geral e de mercadorias por tipo de navegação, 1970 a 1979.

Ano	Tipo de navegação (ton)			Total
	Longo curso	Cabotagem	Outras	
1970 ⁽¹⁾	1.343.283	1.293.464	-	2.636.747
1971 ⁽²⁾	1.562.796	1.572.859	-	3.135.655
1972 ⁽²⁾	2.731.950	1.218.726	-	3.950.676
1973 ⁽²⁾	3.126.788	1.587.385	-	4.714.173
1974 ⁽³⁾	4.066.156	2.169.212	-	6.235.368
1975 ⁽³⁾	5.068.446	2.750.213	-	7.818.659
1976 ⁽³⁾	5.451.147	3.016.984	-	8.468.131
1977 ⁽⁴⁾	5.858.000	1.241.000	1.953.000	9.052.000
1978 ⁽⁴⁾	5.541.000	559.000	2.217.000	8.317.000
1979 ⁽⁴⁾	5.169.000	1.477.000	2.433.000	9.079.000

Fonte: ⁽¹⁾Anuário Estatístico do Brasil, 1971. Rio de Janeiro, IBGE (p. 425); ⁽²⁾Anuário Estatístico do Brasil, 1º Rio de Janeiro, IBGE (p. 500); ⁽³⁾Anuário Estatístico do Brasil, 1977. Rio de Janeiro, IBGE (p. 587); ⁽⁴⁾Anuário Estatístico do Brasil, 1980. Rio de Janeiro, IBGE (p. 561). Org. Edénir Perin.

Além da expansão na movimentação, as condições de crescimento industrial eram tão favoráveis que, nas proximidades do Superporto, houve o planejamento da criação de um distrito industrial, mas, em função da crise da década de 1980, o projeto ficou estagnado. Mais tarde, foi criada, nesta mesma área, a Zona para o Processamento de Exportações (ZPE), com a instalação de uma infraestrutura básica, todavia ainda sem agregar as unidades industriais.

As ZPEs implantadas no Brasil seguiram o modelo antigo de Taiwan (1964) e, em sua maioria, foram instaladas próximas às áreas portuárias. No entanto, estas áreas não foram efetivadas no Brasil, principalmente porque a concepção do projeto já estava ultrapassada, além disso, a legislação brasileira não permitiu a internação de parte da produção em função dos problemas fiscais.

Em 2006, foi assinada a liberação da área da ZPE para a expansão do retroporto. Segundo dirigentes do Porto, é uma reivindicação antiga, dada a procura de novos terminais para se instalarem no local.

Tabela 24: Movimentação de grãos e seus derivados: Porto de Rio Grande, 1984 a 1998.

Ano	Soja brasileira	Soja Paraguaia	Farelo de soja	Trigo	Farelo de arroz	Óleo	Total
1984	587.907	33.806	2.583.891	-	-	-	3.205.604
1986	343.412	38.477	1.670.549	400.494	-	-	2.452.932
1988	616.448	74.826	1.934.081	912.563	68.506	-	3.634.100
1990	990.635	63.465	2.722.810	696.742	43.004	-	4.528.003
1992	1.190.951	138.881	2.336.883	31.097	27.306	-	3.725.118
1994	862.608	91.980	2.435.870	1.500	17.291	-	3.409.249
1996	137.610	135.679	2.361.346	5.433	20.800	451.214	3.112.082
1998	1.630.861	69.544	2.203.975	38.190	-	410.940	4.353.510
Total	13.800.000	1.339.331	36.020.540	4.150.540	311.860	2.272.310	57.933.670

Fonte: Superintendência do Porto de Rio Grande, Comissão de Coordenação e Programação. Org. Edénir Perin.

De acordo com a Tabela 24, verifica-se que, na série de 1984 a 1999, a soja foi a mercadoria com maior tonelage embarcada, juntamente com seus derivados, no caso, farelo de soja. A soma da soja brasileira, paraguaia e uruguaia, que ocasionalmente foi transportada pelo Porto, alcançou, nos 16 anos organizados, 15 milhões de toneladas, sendo que a tonelage de farelo de soja embarcada foi superior a 36 milhões. Outro produto que pode ser mencionado foi o trigo, com cerca de 4 milhões de toneladas embarcadas no Porto de Rio Grande, embora dirigido ao mercado interno, percorrendo, portanto, a navegação de cabotagem. Além dos grãos e seus derivados, outros produtos merecem destaque, são eles: calçados, fumo, celulose, petroquímicos e outros.

3.3 AS INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS

A Lei nº 8.630, conhecida como Lei de Modernização Portuária, assinada em 1993, pelo então presidente Itamar Franco, representou uma revolução no setor portuário. Oliveira (2000, p. 29) afirma que a Lei de Modernização Portuária poderia colocar os portos brasileiros nos níveis operacionais semelhantes aos países desenvolvidos.

A comparação com os portos mais modernos e produtivos do planeta sempre deixou

os portos brasileiros numa posição de portos ineficientes. Dessa forma, o setor produtivo fica com um custo muito elevado, diminuindo a competitividade dos produtos brasileiros no exterior. Portanto, ao se falar de equipamentos portuários, faz-se necessário fazer a distinção entre o período anterior à aplicação da Lei e o período posterior.

Os portos, antes da Lei nº 8.630, eram responsáveis por todos os investimentos, tanto em equipamentos como em manutenção e armazenamento de que necessitava a operação portuária. Este fato onerava a operação e fazia com que muitos portos retardassem investimentos cruciais para a agilidade na movimentação de cargas.

Segundo Oliveira, a Lei de Modernização “estabeleceu ampla e definitivamente o espírito de competição no sistema portuário, com imediata influência no aprimoramento dos serviços”. Alguns portos encontraram maior facilidade em implementar as mudanças, principalmente pela sua forma de organização administrativa. Assim, o Porto de Rio de Grande e o de Paranaguá, ambos com administração Estadual, tiveram alguns problemas para iniciar as mudanças que a Lei previa (OLIVEIRA, 2000, p. 51).

3.3.1 O perfil técnico do Porto de Paranaguá

O Porto de Paranaguá, situado à margem sul da baía de mesmo nome no litoral paranaense, possui acesso numa das baías mais tranquilas do litoral brasileiro. Diferentemente do Porto de Rio Grande, Paranaguá não realizou obras como molhes ou canais de contenção para evitar assoreamento constante e viabilizar o fluxo de navios de grande porte.

O terminal marítimo de Paranaguá serve a uma extensa área com, aproximadamente, 500 mil Km², compreendendo todo o território paranaense, parte de São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul. Além disso, um convênio assinado em 1956 entre o Brasil e Paraguai coloca o Porto de Paranaguá como entreposto franco para as mercadorias importadas ou exportadas por via marítima daquele país (Perfil Técnico da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA).

O acesso marítimo, antes das obras de melhoramento, era feito por meio do canal sudeste, dragado para 10 m de profundidade, com largura de 150 m. Para realizar obras que permitissem a dragagem do canal e o acesso de navios de maior porte, realizaram-se estudos de viabilidade, mas a área possuía um fundo rochoso, inviabilizando a continuação da dragagem. Dessa forma, optou-se pela abertura do canal da Galheta (leito de areia), que passou a ser o

principal acesso marítimo ao Porto de Paranaguá. A profundidade de 12m e 150m, a 200m de largura, permite a navegação de graneleiros de até 78.000 t de carga.

O principal acesso rodoviário ao Porto de Paranaguá é a Rodovia Federal BR 277, que interliga Paranaguá a Foz do Iguaçu. Além desta, ainda merecem destaque as rodovias: do Café, BR 476; Curitiba-Joinville, BR 376; São Paulo-Joinville-Florianópolis-Porto Alegre, BR 116; e BR 101. Há ainda as rodovias estaduais com uma extensão de quase 10 mil quilômetros.

Apesar da significativa importância do escoamento de grãos do Mato Grosso do Sul, Brasil e do Paraguai, as estradas de interligação diretas a estas áreas eram, e ainda são, impróprias para o escoamento da produção, seja pelas condições de conservação inadequada ou pela ausência de anéis viários diretamente interligados ao Porto de Paranaguá.

Na época da safra da soja, os noticiários relatavam as longas filas de caminhões nas rodovias federais próximas a Paranaguá, o que aumentava o custo do transporte, além de retardar o embarque. Para minimizar o problema, o Porto organizou, no início século XXI, uma área distante das moegas do complexo graneleiro para fazer a triagem dos caminhões, permitindo que só os produtos com previsão de embarque chegassem até a área portuária. Neste pátio de triagem, há também infraestrutura para os motoristas e permite a movimentação de 1.500 caminhões por dia (APPA).

A atual malha ferroviária que liga o Porto de Paranaguá é administrada e operada pela Concessionária América Latina Logística (ALL), formando o segmento ferroviário do “Corredor do Paraná/Santa Catarina”, numa extensão de cerca de 2,2 mil Km, e transportando, principalmente, granéis agrícolas, fertilizantes e combustíveis (APPA, 2006).

Há ainda o acesso pela linha de oleoduto com 90 km de extensão, para derivados de petróleo, interligando o terminal de inflamáveis do Porto de Paranaguá, operado pela Petrobrás/Transpetro, com a refinaria Getúlio Vargas em Araucária (APPA, 2006).

O Porto possui área de cais comercial com uma extensão acostável de 2.456 m e com profundidades variando entre 8 m e 12 m, o que permite a atracação simultânea de 10 a 13 navios, desde os pequenos para cabotagem até os supergraneleiros de 270 m de comprimento. Por medidas de segurança, o cais de inflamáveis está separado do cais comercial. Existe ainda 1 terminal privado, constituído por 1 píer, com a finalidade de movimentação de granéis líquidos (óleos vegetais), interligado a uma rede armazenadora, com capacidade de 68.000 t em 2 berços de atracação.

No entanto, a maior fatia do mercado de movimentação no Porto de Paranaguá está

com as operações de graneis sólidos. As exportações de soja, milho e farelos e a importação de trigo, cevada, malte, sal, fertilizantes e minérios garantem a movimentação de mais 90% do volume movimentado pelo Porto.

Os produtos agrícolas e seus subprodutos ocupam a maior parte das operações portuárias. Para isso, o Porto recebeu, em 1972, investimentos do Governo Federal para se transformar em um dos maiores portos para exportação do Brasil. Os investimentos aconteceram sobretudo no Complexo do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá, composto por silos horizontais e verticais, dentro de área e retroárea do Porto, subdividido em 3 grupos, sendo o principal deles o complexo graneleiro da APPA, que é interligado a outros 9 terminais integrados (sendo 7 privados e 2 da APPA), responsáveis pela movimentação de 80% do volume total exportado pelo Porto (Relatório APPA: 1998).

Este corredor de exportação possui: a) 4 silos horizontais da APPA; b) 1 silo vertical, com capacidade de 100.000 t estáticas da APPA; c) 4 silos horizontais privados (terminal da CARGILL); d) 1 silo horizontal privado (terminal da COINBRA); e) 1 silo horizontal e o conjunto de 4 silos verticais privados (terminal da CBL); f) 3 silos horizontais privados (terminal da COAMO); g) 5 silos horizontais privados (terminal da CONTRIGUAÇU); h) 2 silos horizontais e um conjunto de 3 silos verticais (terminal da AGTL).

Há o uso comum destes terminais, que estão interligados ao complexo com uma capacidade de 1.500 t/hora, cada uma. São 6 linhas de transportadoras de correias como eixo principal de uso comum, as quais recebem os fluxos de carga dos transportadores móveis dos terminais integrados. Os operadores da APPA selecionam, após solicitação prévia, os terminais que utilizarão o sistema.

Os terminais da CARGILL, CENTROSUL, COINBRA, CBL, COAMO, COTRIGUAÇU e o silo vertical da APPA são providos com 2 linhas de expedição, equipados a 2 transportadores móveis em cada um dos terminais. Estes estão interligados a 6 linhas de transportadoras de correia, as quais recebem os fluxos de carga dos transportadores do eixo principal de uso comum e transferem os fluxos de cargas aos respectivos carregadores.

Os carregadores de navios ficam distribuídos nos 3 berços (cada um com 2 unidades), os quais recebem os fluxos dos transportadores de faixa e transferem as cargas aos navios. Este sistema está interligado a 3 berços, com calado de 12 m, funcionando como sistema de carregamento parcial (até 55.000 ton). Navios de maior tonelagem são carregados num cais alternativo (acima de 80.000 ton).

Este sistema realiza carregamento simultâneo em dois navios em cada terminal (cada navio com um carregador) ou pode disponibilizar dois carregadores para o mesmo navio, são os “*ship loader’s*”. Os terminais devem apresentar informações atualizadas de todo o sistema operacional, desde a recepção (rodoviária, ferroviária), armazenamento e expedição, até os transportadores móveis, incluindo sistema de pesagem e operações acessórias.

Os equipamentos, principalmente as esteiras, foram importados do Japão e são responsáveis pela agilidade nas exportações brasileiras. O Engenheiro Mecânico Koso Kawata afirmou que se considerava excelente desempenho, quando se carregava um navio em uma semana. A exportação de 1970 era algo em torno de 100 t/hora e passou para 1.500 t/hora após a implantação do sistema.

Em 1990, várias operadoras privadas estavam interessadas em exportar pelo Porto, dentre elas, a CARGIL, a COAMO e a CENTROSUL, no entanto o sistema, que era muito moderno na década de 1970, começou a ser limitador, não permitindo ampliação de suas operações. Assim, a criação das esteiras possibilitou que de 50 mil t/dia se passasse para mais de 100 mil ton/dia. Hoje, mais de 10 operadoras portuárias utilizam o maior Terminal de Grãos da América Latina, com apenas 3 berços, movimentando 14 milhões de ton/mês (ala leste), enquanto que, na ala oeste, das outras 3 operadoras instaladas, 1 em cada berço movimenta 3 milhões de ton.

Nota-se que, após os investimentos, houve significativo aumento na produtividade, mas nada comparado ao que acontece hoje, a partir de adaptações realizadas no próprio Porto com as esteiras integradas. Pode-se dizer que os investimentos foram relativamente baixos e atendeu ao maior número de terminais, além diminuir o tempo de permanência dos navios nos berços.

Para as importações de outros granéis sólidos (fertilizantes, sal, trigo, malte, entre outros), as operações são executadas através de guindastes elétricos de pórtico sobre trilhos, com caçambas automáticas de mandíbulas. Estes produtos são retirados por funis de pórticos, alimentadores de caminhões que transportam estes produtos até a rede armazenadora privada, na retaguarda do Porto.

O Porto dispõe de sistema de sugadores para descarga de grãos na importação, administrados e operados por terceiros. Por meio da iniciativa privada, existem ainda no Porto de Paranaguá alternativas especializadas com equipamentos e terminais próprios.

Já na categoria granéis líquidos, a segunda maior fatia de movimentação de cargas do

Porto de Paranaguá são os derivados de petróleo, que se destacam em primeiro lugar pela tonelagem, seguindo-se óleo vegetal, produtos químicos e água para o abastecimento dos navios. O Porto dispõe de 2 sugadores para 75 t/hora cada um, disponíveis ao longo do berço para importação (POPINI & STALCHMIDT, op. cit).

Os carregamentos de derivados de petróleo são atendidos no cais de infláveis, interligado pelas linhas de tubulações e operado pela Petrobrás. Todos os produtos desta Empresa são recebidos pelo oleoduto Araucária/Paranaguá, com exceção do óleo combustível, que vem por caminhões e vagões.

O cais ainda é conjugado pelo mesmo sistema de linhas de dutos ao terminal de óleo vegetal da empresa DIBAL e a indústria de fertilizante Becker, que importa produtos químicos para o processamento dos componentes básicos de fertilizantes, principalmente fosfatos.

Os embarques de óleos vegetais são operáveis também nos diversos pontos do cais comercial, diretamente dos caminhões-tanques ao navio, através de uma bateria de moto bombas móveis (POPINI & STALCHMIDT, op. cit).

As cargas gerais¹³ são movimentadas em diferentes pontos do cais comercial, organizados pela proximidade da armazenagem. Geralmente, estas operações envolvem serviços de guindastes, empilhadeiras e armazenagem coberta ou no pátio. Também podem acontecer operações diretamente no costado dos navios, dispensando os serviços de movimentação interna nas dependências do Porto.

Os congelados, que nos últimos anos se tornaram expressivos na movimentação do Porto de Paranaguá, levaram duas empresas, Sadia e Frigobrás, a construir um terminal para operações específicas de produtos congelados, florestais e granéis sólidos, instalado no Município de Antonina, a Ponta do Felix. Este terminal tem capacidade de 7.000 t e 2 berços para atracação, com 360 m, 4 armazéns com sistema de congelamento à disposição dos clientes e pátio para contêiner. Embora, o Porto de Paranaguá continue movimentando congelados, este tipo de carregamento não é sua maior vocação.

No Porto de Paranaguá, há também o sistema de transporte conteinizado e em *roll-on–roll-off*. Os contêineres possuem baixo custo operacional, pois facilitam o carregamento ou o descarregamento, já o *roll-on–roll-off*, garantem o carregamento nas próprias carretas e dispensam a movimentação de mercadoria propriamente dita.

¹³ Cargas Gerais são formadas por produtos, como: café ensacado, madeira, café solúvel, algodão, congelados, papel, produtos industrializados em geral, matérias-primas, implementos agrícolas, guindastes, tratores ou equipamentos pesados de qualquer natureza na importação ou exportação, entre outros.

No próprio Porto, existem 21 armazéns para carga geral, com uma área total de 65.560 m², além de 91.250 m² de área de pátio, utilizado de formas diversas para: estacionamento de caminhões, manobra de caminhões de contêiner e distribuição de veículos.

Em suma, percebe-se que o Porto de Paranaguá foi se organizando ao longo de sua história e tornou-se um dos maiores portos brasileiros. É administrado pelo Estado do Paraná, numa organização que abrange os portos de Paranaguá e Antonina. Este último, como Porto complementar a Paranaguá, teve suas operações reiniciadas após vários anos sem atividade.

No porto de Paranaguá, a APPA mantém silos públicos para o atendimento de usuários “sem-teto”, o que possibilita a utilização por outros exportadores que não possuem terminais. O complexo é um eficiente sistema de exportação de grãos, que coloca o Porto de Paranaguá na posição de maior terminal graneleiro da América Latina. Segundo dirigentes entrevistados, o Porto de Paranaguá não disputa carga com os demais portos brasileiros, por estar em situação de diferenciação e distanciamento em relação aos demais.

Além disso, há planos de ampliação do Porto que preveem a construção de mais cais e a manutenção dos antigos, além de potencialização dos guindastes, reforço dos estaqueamentos e da dragagem na bacia de evolução, entre outras ações para aumentar a eficiência e a manutenção do Porto.

3.3.2 O perfil técnico do Porto de Rio Grande

O Porto do Rio Grande possui características técnicas muito diferenciadas do Porto de Paranaguá, que estão relacionadas, principalmente, com as condições físicas de acostagem, o que obrigou os dirigentes do Porto do Rio Grande à realização de muitas obras para permitir o mínimo de viabilidade de movimentação. Outra característica importante é o fato de possuir 3 divisões geográficas e históricas: o Porto Velho, o Porto Novo e o SuperPorto.

O Porto Velho, utilizado para diversos fins, possui 7 berços num total de área de 640 m, com uma média de 15 pés (4,56 m) de calado. Cada berço é dividido de acordo com os usuários, que são: área 1, destinada à área de carga geral e à navegação do interior; área 2, próxima ao museu oceanográfico, destinada a ensino e pesquisa; área 3, utilizada para turismo e lazer; área 4, próxima ao centro da Cidade de Rio Grande, utilizado como terminal de passageiros; área 5, com a atividade pesqueira; área 6, para fins militares; e área 7, para área de serviço (Superintendência do Porto do Rio Grande do Sul - SUPRG).

Na movimentação do interior que acontece no berço 1, há predominância da movimentação de produtos hortifrutigranjeiros e materiais de construção. Este Porto está incorporado à cidade do Rio Grande, não como um monumento, mas como um patrimônio histórico dinâmico e integrado à vida econômica da cidade.

O Porto Novo, com 1.952 m de cais acostável, com média de 30 pés de calado (aproximadamente de 9 m), fica situado no canal do Rio Grande. Possui 9 áreas de atendimento portuário, sendo: área 1, área de turismo, lazer e preservação ambiental; área 2, área militar do V Distrito Naval; área 3, destinada a granéis sólidos, com 1 berço onde se localiza o terminal da CESA, com capacidade de armazenamento de soja, milho, trigo e cevada; área 4, área de “*roll-on-roll-off*”, destinada para operações de carga e descarga de veículos, maquinários agrícolas, ônibus e outras cargas rodantes, com 3 armazéns que totalizam uma área de 12.000 m² com capacidade de armazenar 18 t ou 200 veículos cada área, 3 armazéns que totalizam 9.000 m² com capacidade de armazenar 15.000 t ou 160 veículos cada um, 1 pátio com área de 136.000 m². Todas as instalações da área 4 atendem a General Motors do Brasil na importação e exportação de veículos.

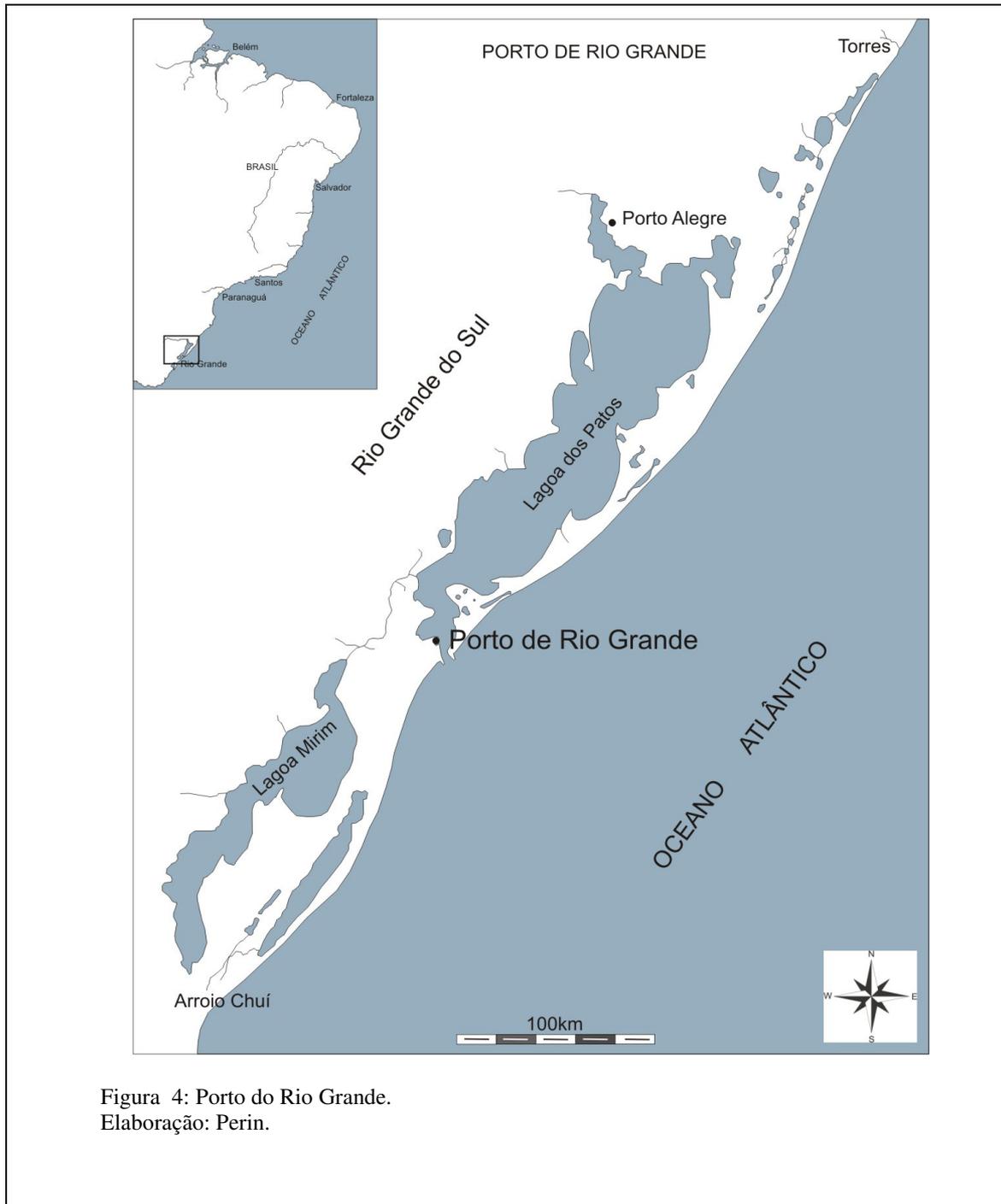
Atualmente, 8 dos 10 terminais do porto gaúcho do Rio Grande já obtiveram a Declaração de Cumprimento (DC) das normas estabelecidas pelo ISPS Code. Os outros 2 estão operando com Termos de Aptidão Temporário (TA), expedidos pela Conportos. Os 8 terminais que já se ajustaram plenamente ao ISPS são Bianchini, Termasa, Tergrasa e Bunge (de grãos), Copesul e Granel Química (produtos químicos), Tecon (contêineres) e Porto Novo (carga geral). Os terminais da Yara Brasil (fertilizantes) e Transpetro estão em busca da DC.

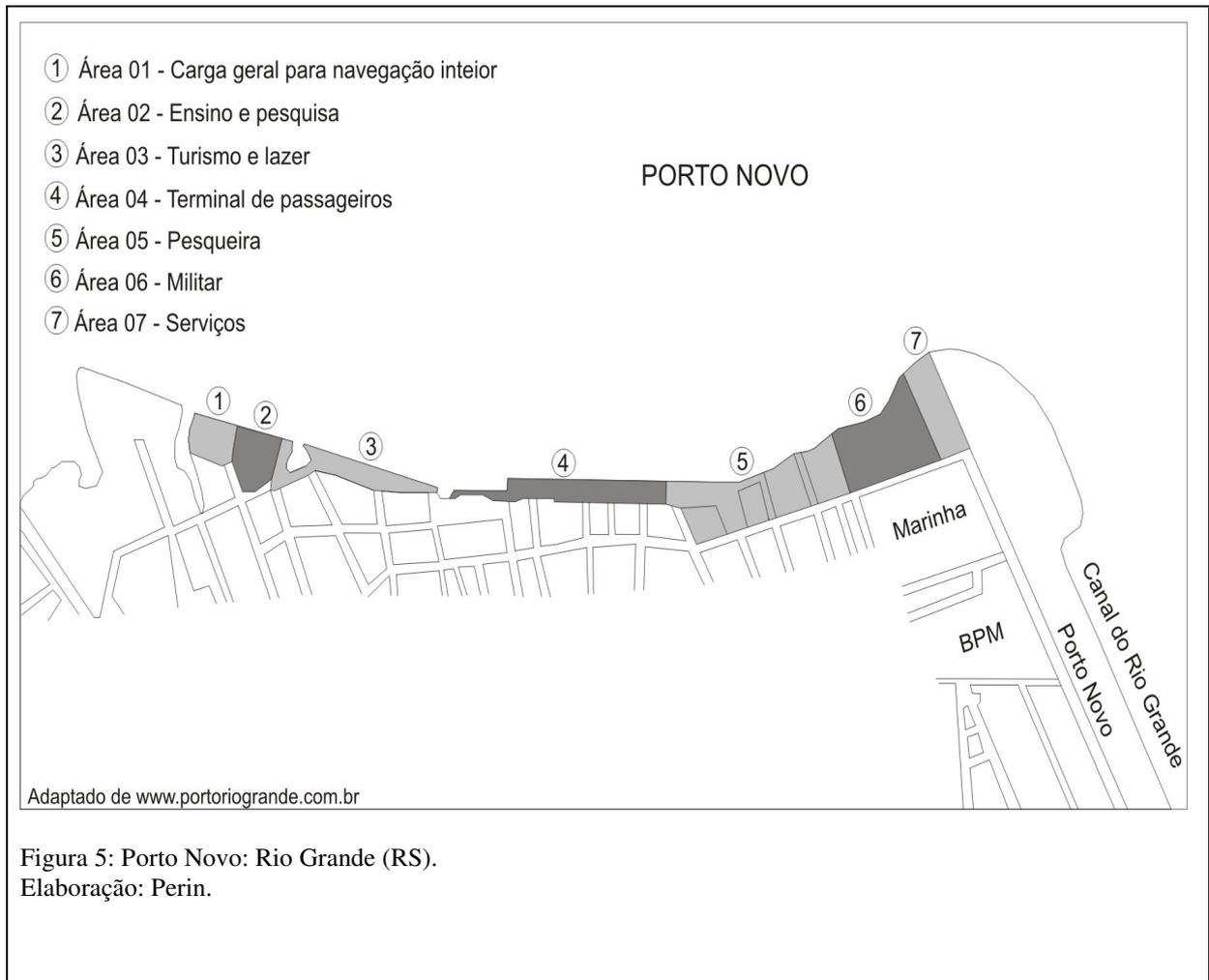
Segundo o Jornal Agora (Rio Grande, 2009),

[...] somente a área pública do Porto Novo, investiu mais de 6 milhões para se adaptar ao sistema de segurança portuária. Entre os investimentos destacam-se: a implantação de circuito interno de TV (53 câmaras de vigilância) e rádio; a construção de pórticos de controle de acesso de pessoal e cargas (Portão 2 e 4); a construção de um prédio de dois pavimentos para a instalação da Unidade de Segurança Portuária; a aquisição de sistemas de comunicação e equipamentos auxiliares de vigilância; construção de sala de detecção e instalação de torniquetes de acesso (Portão 4); aquisição de viaturas para Guarda Portuária; construção de quatro guaritas de vigilância, sendo duas nas extremidades do cais do Porto Novo e duas no pátio de contêineres; elevação do muro e gradil ao longo do Porto Novo (1.800 metros de muro); sinalização das áreas de acesso controlado e restrito; aquisição de coletores de dados para computação móvel, e demarcação das áreas de estacionamento permitido. (RIO GRANDE, RS: Jornal Agora, 2009).

O acesso ao Rio Grande com o Estado do Rio Grande do Sul se dá pelas malhas rodoviárias e ferroviárias, hidroviárias navegáveis e aeroportos, o que, segundo Silva (2001), permite ao Porto exercer a influência em todas as zonas produtoras do Estado (SILVA, 2001, p. 33).

Nesse sentido, a Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG), através da Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH) planeja, executa e fiscaliza todos os portos do Estado, aí incluindo os portos de Porto Alegre, Pelotas, Cachoeira do Sul, além de ter a competência de construir e balizar os portos e canais de acesso (marítimos e fluviais) (SILVA, 2001, p. 33).





A área 5, destinada à movimentação de carga geral, com 1 berço de atracação, possui instalações de armazenagem, sendo: 5 armazéns com área de 2.000 m² cada um, sendo 1 deles destinado a cargas perigosas e tóxicas; 2 armazéns com área de 4.000 m.² cada um, destinados à carga geral, com capacidade de armazenar 380.000 sacos; 1 armazém com área de 3.000 m², com capacidade de armazenar 250.000 sacos. A área 6 destinada à operação de granéis sólidos e líquidos possui 1 berço de atracação, onde estão situadas as instalações da SAMRIG. Já a área 7 é destinada à operação de carga geral e contêineres com 3 berços exclusivos e 1 berço para barcaças (Teflu), possui, ainda, pátio de armazenagem de contêineres e *pré-stacking* para exportação, totalizando 75.000 m². A área 8, destinada à operação de movimentação de fertilizantes, possui 3 berços, sendo 1 para barcaças, e a área 9 é utilizada para operações portuárias (Relatório do Ministério dos Transportes, 2005).

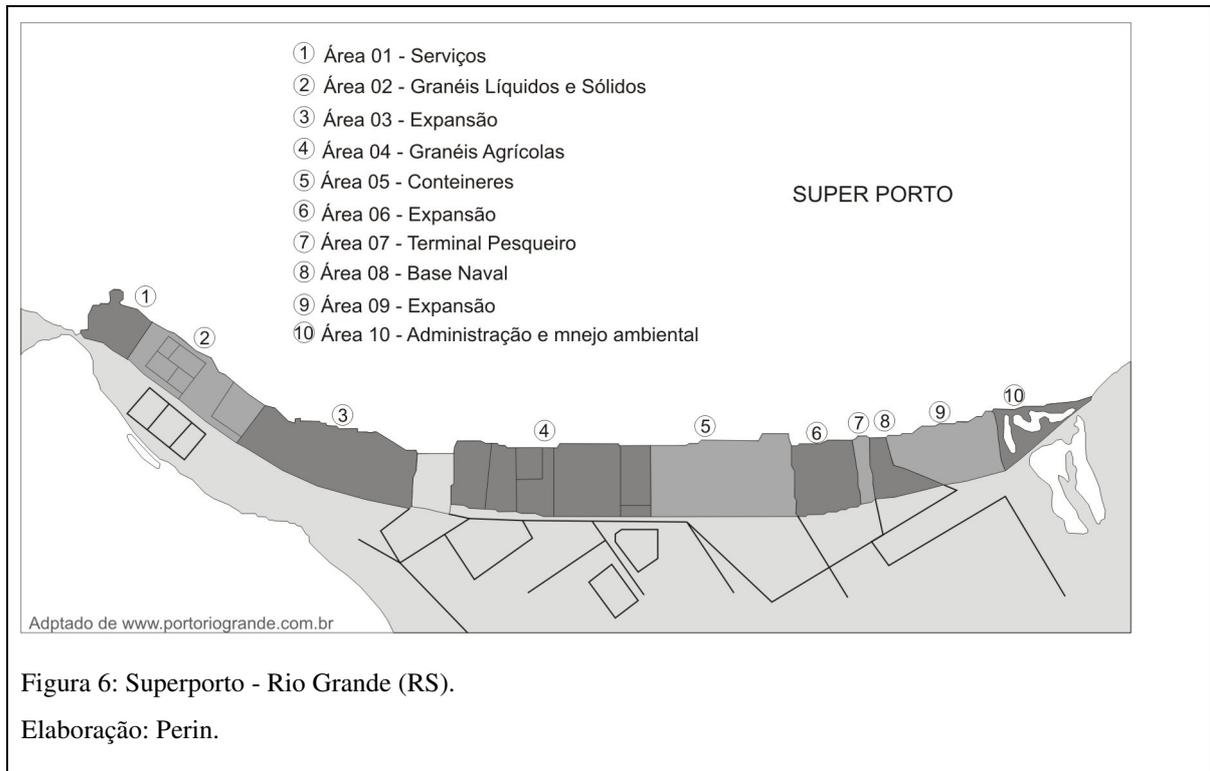
O Porto Novo foi utilizado entre 1920 e 1970 e representou a diversificação da indústria e a instalação da primeira refinaria de petróleo do País, conforme dito anteriormente.

Em meados de 1950, fez-se necessário a ampliação de terminais específicos para a movimentação das cargas. O primeiro a ser construído foi o terminal de CONTRIJUÍ, com capacidade de operar até 2.000 t/hora de cereais em grãos; depois, os terminais de carne, de contêineres, de trigo e de soja. Logo a seguir, foi construído o terminal de Luchsinger, que opera fertilizante e produtos químicos além do píer da COPESUL.

Há relatos no jornal “O tempo”, de 1938, sobre o estado precário de conservação dos armazéns e do material essencial para o trabalho portuário. A conclusão das obras iniciadas pela Cia. Francesa já citada anteriormente, demorou a ser concluída (entre 1922-1928), período semelhante à construção de 2 molhes pela referida Companhia. Os relatos mostram, assim, a insatisfação das lideranças políticas da cidade do Rio Grande e a cobrança ao Estado gaúcho pelos investimentos prometidos na época da encampação.

O Superporto, planejado no início da década de 1970 e localizado fora da cidade do Rio Grande, portanto, com grande capacidade de expansão, foi planejado para terminais especializados por tipologia de carga, não havendo, portanto, muita diversificação de produtos movimentados.

O comprimento dos cais acostável do Superporto se aproxima de 4.000 m, com profundidade média entre 5 a 14,5 m, depende da localização do terminal. Assim, esta área fica dividida em 10 trechos (SUPRG, 2006), são eles: área de serviços, que é designada à prestação de atividades marítimo-portuária; área de granéis líquidos e fertilizantes, que realiza carga e descarga de petróleo e fertilizantes, com o manejo de matérias-primas e derivados; área de construção e reparo naval, que constrói e repara navios; área de granéis agrícolas, que movimenta, principalmente, soja, trigo, arroz, entre outros produtos agrícolas; área de contêineres; área de produtos florestais e derivados; terminal pesqueiro; base naval; área de expansão; área de administração e manejo ambiental; e área de armazenagem de cargas especiais.



A área acostável é formada por 10 áreas, algumas delas divididas em mais de um terminal. Um deles, Copesul, apresenta capacidade de carregamento e descarregamento de petróleo e fertilizantes, numa capacidade de armazenamento estática total para petroquímicos de 40.000 m³ em 10 tanques. O terminal divide a área com a Petrobrás, capacidade de armazenamento estática de 22.500 m³, com a Adubos Trevo, especializado em movimentação de matérias-primas para fertilizantes e produtos químicos, oferecendo armazenagem de 42.000 m³ e com o Terminal Amonialsul, capacidade estática de 250.000 t, especializado em estocagem de amônia líquida com um tanque de capacidade estática de armazenamento de 15.000 t (25.000 m³). Na retroárea, existe ainda a Granel Química, Bunge Fertilizantes S.A. e a Roullier Brasil, que utilizam a estrutura do terminal da área 2 para o descarregamento e ou carregamento de produtos químicos.

A área para alimentação é utilizada pelos terminais Bunge Alimentos: especializado na armazenagem de grãos, farelo e óleos vegetais para exportação, contando com 2 armazéns graneleiros de área total de 42.000 m² e capacidade estática de 157.000 t; Bianchini S.A.: especializado em movimentar grãos de farelos, ultimamente tem realizado também exportações de cavaco de madeira. O terminal oferece, como infraestrutura, 3 armazéns graneleiros com

capacidade estática total de 600.000 t de grãos agrícolas, distribuídos em 77.000 m². Tanto a Bianchini quanto a Bunge Alimentos dividem a área destinada à movimentação agrícola (área 4).

Na área destinada para contêiner, está instalado a Tecon Rio Grande S.A., numa área de 670.000 m² dos quais 200.000 m² são destinados à estocagem de contêineres em pátio movimentado. Possui 1 armazém com 17.000 m², cujas cargas são movimentadas por meio de 10 portas de entrada e saída. O seu cais está equipado com 2 portêineres Post Panamax, 2 autoguindastes e 1 guindaste que possibilita a operação simultânea de 2 navios. No pátio, a movimentação de contêineres é feita por 8 empilhadeiras *reach stackers* de 41 t, 4 top loaders de 37 t, 3 top loaders de 15 t, 3 front loaders de 9 t e 60 outros equipamentos. O pátio tem capacidade para 15.000 TEU.

Há ainda, na área de pescados, o Terminal Leal Santos Pescado S.A., que possui área de 22.000 m², área construída de 10.800 m² e capacidade de armazenagem frigorificada de 2.000 t em 2 câmaras.

Além disso, há o terminal da Tergrasa, um terminal público arrendado, que recebe somente soja paraguaia, a Termasa, do mesmo grupo da Tergrasa e, também, movimenta soja juntamente com a Dolfins Transbordo.

É importante ressaltar que, até meados de 1970, o Porto de Porto Alegre superava, em infraestrutura, o de Rio Grande, no entanto, após os investimentos realizados no Superporto, para garantir a atracação de navios de maior porte, reduziu-se a importância e a movimentação do Porto da capital gaúcha.

Os anuários estatísticos de 1970 revelam que Porto Alegre possuía 8.014,00 m de cais acostável e profundidade média variando entre 2,5 a 6 m. A área de cais do Porto da capital era muito superior ao cais Rio Grande, que possuía 2.454 m. A diferença de calado não era tão significativa, a média oscilava entre 2,5 a 6 m em Porto Alegre e 4,2 em Rio Grande. A diferença era mais favorável para Porto Alegre, inclusive na quantidade de empilhadeiras e guindastes.

As condições dos dois Portos só começaram a mudar com os investimentos elevados para a criação do Superporto. Foi este projeto que elevou o Porto do Rio Grande à categoria dos grandes portos nacionais.

O transporte hidroviário, que liga Porto Alegre a Rio Grande, foi fomentado a partir de 1990, por sistemas de barcaças pelo Rio Guaíba até a Lagoa dos Patos. Este sistema

hidroviário é responsável por apenas 3 a 4 % das mercadorias, geralmente grãos, que chegam até o porto de Rio Grande. Cada barcaça utilizada é capaz de reduzir 120 caminhões das estradas gaúchas. Além disso, o sistema pode reduzir o custo do frete, que foi acentuado na década de 1990 pelo número de pedágio que, dependendo do trajeto, pode chegar a U\$ 100,00, embora as tarifas do Porto do Rio Grande não sejam reajustadas desde 1998.

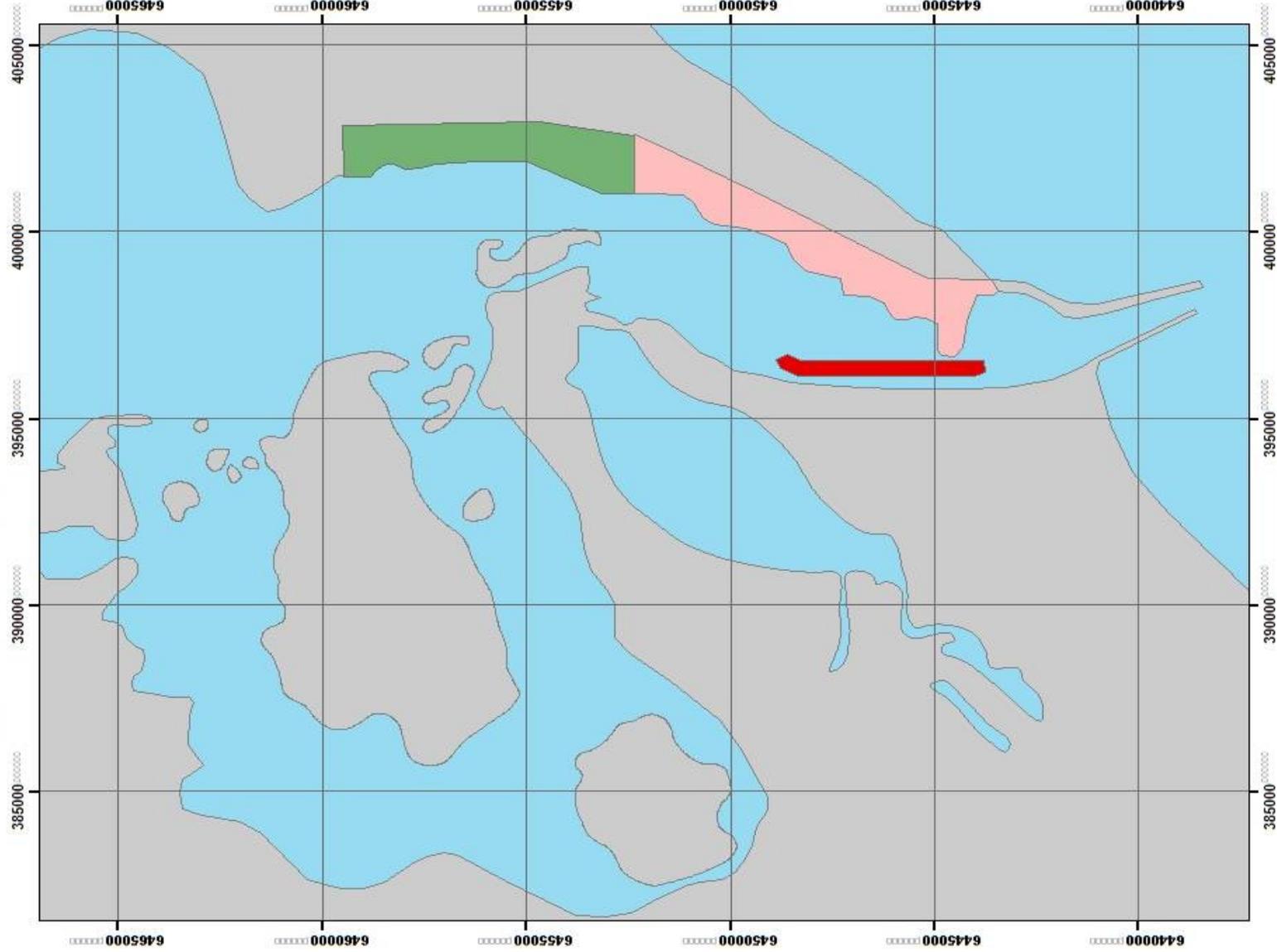
A zona portuária de São José do Norte (Figura 07), localizada na frente do canal do Rio Grande¹⁴, próxima ao Porto Novo, é uma área projetada para dar suporte às operações portuárias do Porto Novo e do Superporto, cujo objetivo é assegurar a expansão portuária no outro lado do canal. Por isso, suas 3 áreas são divididas em: área de transbordo, para atividade de carga e descarga de mercadorias em transbordo ao largo; outra área destinada para estudo de expansão do Porto após estudo ambiental; e uma última área destinada a atividades portuárias em geral.

Seguindo o modelo de intensificação dos investimentos privados nos portos, esta área destinada à expansão portuária, São José do Norte, com 1.200 h, começou o processo a que se destinava, ou seja, o processo de ampliação do Porto. Assim, a Aracruz Papel e Celulose adquiriu uma área de 65 h. para construir um terminal de apoio às barcaças que saem de sua fábrica, na grande Porto Alegre, via Rio-Guaíba. Além disso, outras empresas começam a perceber as vantagens em reduzir custos de logística para garantir a lucratividade e a competitividade. Este novo terminal fará o transbordo das cargas que vêm por pequenas embarcações ao encontro de navios para navegação de longo curso.

Nota-se que há grande preocupação do Porto com as possibilidades de expansão, principalmente porque a construção do Superporto se deu também em função da falta de espaço de crescimento do Porto Novo. Sabe-se que a atividade de setor de serviços atrai um número expressivo de trabalhadores, que percebem na cidade uma oportunidade de trabalho, o que acaba impulsionando a expansão dos espaços urbanos.

¹⁴ Identificada no mapa com o número 02 e 03 (área de estudo e de expansão).

Mapa de expansão do porto de Rio Grande



Legenda

- Estudo
- Expansão
- Transbordo
- Demais áreas do Estado do RS
- Hidrografia

Projeção Universal Transversa de Mercator
Origem da quilometragem UTM: Equador Meridiano central 51° W Gr
Datum horizontal WGS 84

Escala 1:130.000
Desenho: Raul Viana Novasco
Fonte: Administração do porto de Rio Grande

3.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Percebe-se que os investimentos realizados nos portos de Rio Grande e Paranaguá refletem o interesse econômico de cada momento histórico e das decisões políticas envolvidas.

São portos que se integraram à economia colonial com a circulação de mercadorias às áreas centrais do Brasil Colônia, como é o caso da extração do ouro na região das minas; com o transporte de alimentos, principalmente do charque, como é o caso do Rio Grande; ou no transporte de ouro como foi o caso de Paranaguá.

O Porto de Paraná viveu diferentes fases que intensificaram a movimentação de mercadorias pelo Porto. A primeira delas motivou pequenos investimentos em melhoria das condições de atracagem no Porto, a fase do ouro, que teve seu auge de 1620 a 1720, mas perdeu até início do século XX. Outro ciclo de forte impacto na movimentação de Paranaguá foi a extração da erva-mate, com início do século XX, concomitantemente ao ciclo da madeira. No entanto, o esgotamento da extração da madeira na década de 1950, ampliou a fronteira agrícola, abrindo espaço para o surgimento da movimentação do café e da soja.

Nesta mesma época, dá-se a construção da BR 277, ligando o litoral ao extremo oeste paranaense, o que facilitou o escoamento da produção agrícola e diversificou, intensamente, a movimentação no Porto.

O aumento nos dados de formação bruta de capital fixo (máquinas e equipamentos, estruturas e edificações, rebanhos e culturas permanentes) está, na maioria das vezes, associado à ampliação da movimentação de cargas no Porto, fato este percebido tanto em Paranaguá como em Rio Grande.

No decorrer da formação socioespacial do sul do Brasil, o aumento da produção agropecuária e a produção industrial tornaram estes como portos de grande relevância para a economia nacional, cuja importância foi sentida com os investimentos de II PND, que melhorou a infraestrutura do Porto Santos, Rio Grande e Paranaguá, com o objetivo de torná-los escoadores da produção brasileira de soja e de outros grãos para o mercado mundial.

O Porto do Rio Grande era formado até 1920 pelo Porto Velho, que nasceu com a cidade, consolidou-se com as charqueadas, com o cultivo de trigo e concentrou um forte

comércio atacadista, que fomentou um processo de urbanização raro para as cidades da época. A expansão para o Porto Novo, entre 1920 a 1970 impulsionou o escoamento da produção de carne e de peixes, principalmente a Europa e aos EUA.

O Porto do Rio Grande é o único porto marítimo gaúcho com condições adequadas de escoar a produção do extremo sul do Brasil. Embora a proximidade com a fronteira Uruguiaia e Argentina tenha gerado sempre controvérsias com relação à sua instalação, este Porto serve, atualmente, como corredor de exportação, tanto dos produtos do Estado do Rio Grande do Sul, como do Paraguai, no terminal da Termasa.

Os diversos momentos de ampliação do Porto se confundem com a história da cidade do Rio Grande. O Porto Velho, no centro histórico, com os primeiros comércios realizados com o Rio de Janeiro, escoava a produção de agrícola, pecuária e extrativista do jovem estado brasileiro. Passou por ciclos, como: ciclo da charqueada, século XVII e XVIII; ciclo do trigo, século XIX (embora ainda com exportação de charqueada); e o ciclo do comércio atacadista. Esta última é quase uma fase natural dos portos em áreas isoladas do País.

As dificuldades de acesso ao canal da Barra do Rio Grande exigiram das forças políticas estaduais a mobilização para o grande investimento em obras de barragens que diminuíssem a formação dos bancos de areia no interior do canal.

Seguiu-se, assim, a construção dos molhes de acesso ao mar e do Porto Novo, mais afastado do centro urbano da época. No entanto, como todo investimento desta dimensão, este serviu para direcionar o traçado urbano, aproximando novamente a cidade do Porto, o que inviabilizou obras de ampliação no início do século XX. Dessa forma, o Porto Novo também marcou um momento diferente para a cidade e representou a intensificação da indústria, entre 1920 a 1970.

No final de 1970, o Governo Militar investiu em infraestrutura portuária, criando corredores de exportação em 3 portos brasileiros: Santos, Paranaguá e Rio Grande. Surgiu, no período, o projeto do Superporto, longe da cidade, com maior profundidade e com agilidade no escoamento da produção. A capacidade de expansão deste Projeto era muito grande, o que possibilitaria o recebimento de novos investimentos.

Na sequência, pretende-se aprofundar a discussão sobre as cidades de Rio Grande e de Paranaguá, analisando-se a hinterlândia mais próxima do Porto, as cidades portuárias.

4. A RELAÇÃO PORTO E CIDADE: PARANAGUÁ E RIO GRANDE

As cidades de Rio Grande e Paranaguá exercem, segundo Pierre Monbeig (1940), função comercial, no entanto, dada a complexidade com que as relações das cidades se intercalam, defini-las somente como comerciais restringe, em muito, a compreensão de sua atuação. Elas são cidades comerciais, porque atuam na circulação comercial, mas, diante destas características, surgem outras oportunidades que atraem capitais industriais e ampliam a atuação das cidades. Acredita-se, então, que são, na sua origem histórica, cidades comerciais, mas com uma gama de variações que intensificaram sua atuação regional.

Por isso, a cidade, como afirmou Milton Santos (1982), faz parte de uma realidade muito dinâmica, em constante transformação. A cada momento histórico, há a combinação dos fatores: comportamento demográfico, grau de modernização, tipos de atividades e relações que mantêm os grupos sociais envolvidos. Além disso, há a criação e a retenção do valor adicionado, a capacidade local para guardar uma maior ou menor parcela da mais-valia gerada, o grau de redistribuição da renda entre os produtores, os efeitos diretos e indiretos da modernização sobre a política, a sociedade, a cultura e a ideologia (SANTOS, 1982, p. 38).

Nesse sentido, Santos afirma que [...] o nível de urbanização e a sua geografização, nos dá o padrão de distribuição das cidades, a forma da sua rede urbana, assim como o “perfil urbano” de um país, isto é, o tamanho respectivo das cidades dentro de um sistema. (SANTOS, 1982, p. 38).

Assim, as cidades portuárias de dois dos maiores portos brasileiros também são cidades com destaque na economia regional e nacional. No entanto, os papéis que exercem no contexto regional são diferenciados e com características específicas.

Conforme Thierry Baudouin (1999, p. 31), “as cidades portuárias na plena acepção do termo, cidades de comércio marítimo internacional – impõem-se como protagonistas centrais da globalização”. Essa função, segundo o autor, se dá, principalmente, pelo papel de local de passagem obrigatória de vários fluxos, tanto de mercadorias como de informação.

As cidades portuárias são pontos estratégicos para o escoamento da produção de um país ou região, no entanto, apesar da sua importância discutida por vários autores, o que se coloca hoje é o desigual crescimento das cidades brasileiras e, principalmente, valorização do

seu papel no nível regional e nacional.

As diferenças dos lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares, reproduzindo a ordem internacional, no espaço local (SANTOS, 1982, p. 14). Assim, a abordagem da formação socioespacial será precedida da histórica das cidades de Paranaguá e do Rio Grande.

4.1 CIDADE DE PARANAGUÁ

A cidade de Paranaguá está localizada no litoral sul da Baía de Paranaguá, no Estado do Paraná, com 827 Km² de extensão territorial, entre as latitudes 25°20' e 25°45' S e longitudes 48°20' e 48°40' W. Paranaguá faz divisa com os municípios de Morretes e Antonina a oeste; Guaraqueçaba ao norte; Matinhos e Guaratuba ao sul e Pontal do Paraná a Leste; e faz parte, ainda, da microrregião do litoral do Paraná. Distante 90 Km de Curitiba, possui vias rodoviárias e ferroviária para conexão com sua hinterlândia terrestre.

O Município de Paranaguá, localizado na baía de mesmo nome, uma das mais extensas no Brasil com mais de 5 km de largura, recebe água de quatro bacias hidrográficas pequenas, a maior delas é a bacia hidrográfica da Baía das Laranjeiras. É um Município litorâneo, recortado por rios e pelo mar, com extensas faixas pertencentes ao Patrimônio da União, as chamadas “áreas de marinha”.

Paranaguá possui altitudes médias de 5 a 13 m, com características geomorfológicas da Serra do Mar e da planície costeira. Segundo Bigarella (1978), esta região possui muitos manguezais e estuários, que se estendem por largas áreas nas baías de Paranaguá e Guaratuba, nos rios que aí deságuam e naqueles que se dirigem diretamente ao Oceano Atlântico.

O solo é fraco, arenoso e muito úmido, o que, para determinadas culturas agrícolas, torna-se impróprio. Uma das poucas áreas que tem solo mais adequado para o cultivo vegetal são as planícies aluviais (CERDEIRA, 1999, p. 114).

O acesso rodoviário principal, inaugurado em 1967, é pela BR 277, que interliga os municípios de Paranaguá, Curitiba, Foz do Iguaçu e Paraguai, chamada Rodovia Pan-Americana, por isso forma o complexo corredor de exportação. Além disso, os demais acessos rodoviários são os da BR 116, PR 408, PR 411 e PR 410. O acesso ferroviário é feito Ferrovias Sul-Atlântico S.A., com o norte do Paraná, região de grande produtividade agrícola do Estado.

As principais ligações são: Paranaguá-Curitiba; Ponta Grossa-Guarapuava; Apucarana-Maringá; Cia Norte-Pinhalzinho (GODOY, 1998).

Ressalta-se, ainda, que a importância das atividades portuárias excede os limites territoriais das cidades que sediam um porto. Nesse sentido, em alguns momentos, a descrição do crescimento populacional e do número de indústrias será comparativa com a microrregião do litoral do Paranaguá, dividida, segundo o IBGE, nos seguintes municípios: Antonina, Guaraqueçaba, Guaratuba, Matinhos, Morretes, Paranaguá e Pontal do Paraná.

4.1.1 Paranaguá: a formação socioespacial

A ocupação do Paraná é diferente dos demais estados do sul do Brasil, tanto em composição como em origem. Em primeiro lugar, como já foi dito, Waibel (1979) lembrou que o litoral é estreito e tem clima diferente dos demais estados. Já a serra cristalina do Paraná tem as encostas “tão íngremes que oferecem pouco espaço para a colonização”. Assim, concluiu o autor que as condições que atraíram alguns grupos de imigrantes ao Estado de Santa Catarina e Rio Grande do Sul não os atraíram para o Paraná. Além disso, é o mais jovem dos três Estados, só em 1853 desmembrou-se de São Paulo (Waibel, op. cit., p. 239).

Nesse sentido, Bernardes (1952) destacou que a ocupação do Paraná ocorreu de forma irregular, com colônias escassas e com vastas áreas impróprias para a ocupação produtiva, pelo menos no século XIX. Continuou o autor afirmando que: “a ambição de riqueza fácil deu ânimo à exploração dos vales insalubres e das baixadas úmidas do litoral, das encostas alcantiladas de Serra do Mar e de seus contrafortes cobertos por mata densa e intrincada” (BERNARDES, 1952, p. 56).

De 1620 a 1720, tem início o ciclo do ouro, conforme já mencionado, movimentando as terras do interior, com produção de alimentos, principalmente farinha de mandioca, com a exportação do excedente para São Paulo, Rio de Janeiro e para a colônia militar de Santíssimo Sacramento, no estuário platino. Paranaguá sediou uma casa de fundição dos quintos do ouro, a terceira do Brasil, como apontou Freitas (1974), criada em 1697 e com atividades encerradas em 1734, devido à redução da extração (FREITAS, 1974).

Por isso, o litoral do Paraná, até o século XIX, manteve-se povoado apenas numa faixa próxima de Paranaguá, Antonina e Morretes, “além de pequenos núcleos estagnados nos fundos dos estuários que se abrem para as baías de Paranaguá, Laranjeiras e Guaratuba”.

Assim, a localização privilegiada das cidades portuárias do Paraná permitiu que elas prosperassem, com nova leva colonizadora, a partir de 1876 (BERNARDES, 1952, p. 56) (Figura 08).

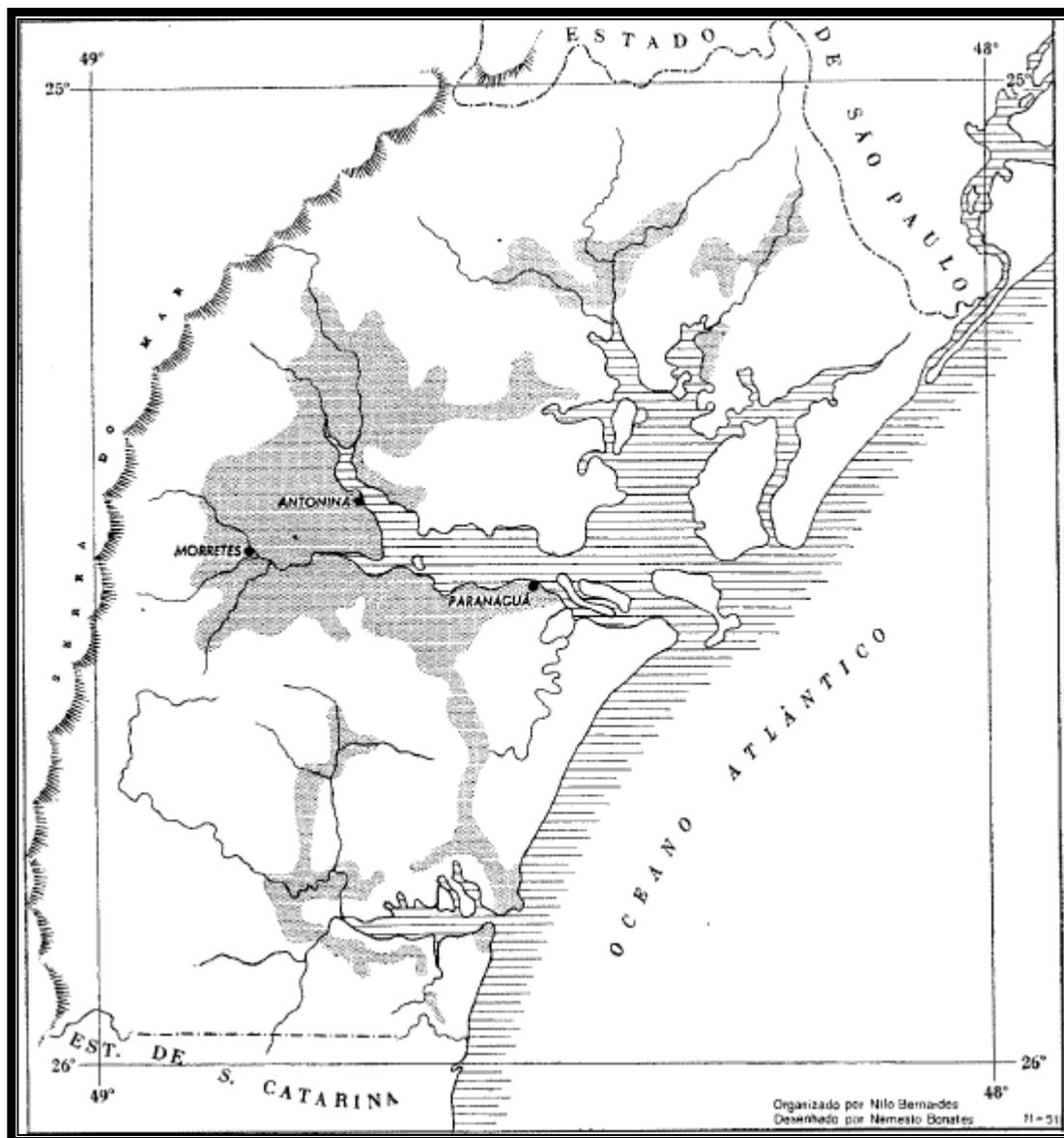


Figura 7: Paranaguá: ocupação período colonial.
Fonte: BERNARDES, Nilo. 1952.

Em Paranaguá, o primeiro núcleo urbano em 1617, conforme já mencionado, foi assentado na Ilha de Cotinga, e mais tarde, paulatinamente, fez-se a mudança do povoado para o continente, pois passou a ocupar um ponto mais elevado à margem esquerda do rio Taquaré, hoje Itiberê (FREITAS, 1974, p. 400). Assim, lembrou Cerdeira (1999) que a limitação geográfica da Ilha impulsionou a ocupação do continente.

Após a transferência, o novo agrupamento tornou-se Vila. A expansão foi rápida, no sentido leste-noroeste, fomentado pela mudança de localização do Porto de Paranaguá para

área de maior facilidade na atracação, a Baía de Paranaguá.

Cerdeira (Op. cit) destacou que, na década de 1960, a expansão se deu para a região situada entre os Rios Itiberê e Emboguaçu e na Ilha dos Valadares. Nos anos 80 e 90, a expansão foi promovida pela construção das rodovias, BR 277 e PR 407, com o aparecimento de novos loteamentos, balneários e a criação do Distrito Industrial do Imbocuí.

Assim, a expansão urbana fez de Paranaguá uma região valorizada em diversos bairros. Houve concentração de serviços urbanos, de infraestrutura e das atividades econômicas em alguns bairros, fazendo com que a cidade tivesse o que Cerdeira (op. cit.) chamou de desenvolvimento complexo, com privilégios para alguns locais em detrimento de outros.

Lefebvre (1983) considerou a centralidade como um fenômeno que precisa ser caracterizado, pois é um movimento dialético que constrói ou reconstrói a cidade, que a cria ou a extingue, diferenciando os grupos sociais do acesso à vida urbana. Em Paranaguá, esta centralidade tem relação direta com o desenvolvimento das atividades econômicas, em que cada ciclo econômico tecia as condições da ocupação urbana desigual, ou como Cerdeira (op. Cit) comentou, de um desenvolvimento que torna a cidade ainda mais complexa.

Ainda, segundo Cerdeira (op. cit., p. 121) o plano diretor de 1967 definiu o uso do solo urbano até o istmo estreitado pelo pátio de triagem da rede ferroviária e pelo campo de pouso do aeroporto. O que trouxe, segundo autor, diversos problemas urbanos e espaciais do uso irregular desta área, por moradias que passaram a se aglomerar no entorno dos empreendimentos. A partir de 1990, houve a intensificação de ocupações irregulares e desordenadas, atingindo principalmente as margens e afluentes dos rios, dos manguezais, ao longo das rodovias, das estradas, das praias (CERDEIRA, op. cit., p. 121).

Godoy (1998) destacou a consolidação de duas áreas comerciais distintas, uma situada no extremo norte da cidade, no complexo portuário, onde se incluem as dependências oficiais do Porto e os equipamentos dos terminais, tais como: armazéns, silos, escritórios e um pequeno comércio de lanchonetes e restaurantes, bem como a venda de drogas, prostituição, contrabando e trabalho infantil.

Outra área, observada pela autora, é a concentração de serviços públicos, administrativos e comerciais no centro histórico e bairros próximos. Como elo entre as duas áreas, há comércio em forma de eixo de acesso, ao longo das rodovias principais (Godoy, 1998, p. 86).

A expansão urbana, continuou a autora, se dá a partir de novos loteamentos e

ocupações irregulares no eixo constituído pela BR 277 e pela Avenida Bento Munhoz da Rocha, antiga estrada do matadouro, em direção às praias (PR 207). Estas invasões, segundo Godoy, têm gerado problemas de saúde, com degradação ambiental em praticamente toda a área urbana de Paranaguá (Godoy, 1998, p. 88).

As pesquisas de Gerhardt (2004), sobre a situação de vida, pobreza e saúde em Paranaguá, relatam que a realidade da cidade Portuária não difere do processo vivido pelas cidades brasileiras a partir de 1940. Entretanto, a imigração tanto rural-urbana como urbana-urbana foi acompanhada de intenso crescimento vegetativo, acelerando ainda mais a necessidade de ampliação de infraestruturas nas periferias da cidade.

Gerhardt afirmou que:

A situação observada em Paranaguá não é comparável à das grandes metrópoles brasileiras, nem mesmo a Curitiba, capital do Estado do Paraná, mas trata-se de uma cidade com uma densidade humana elevada, um rápido crescimento demográfico (4% ao ano desde 1940) e com problemas importantes de urbanismo e de emprego. (GERHARDT, 2004, p. 714).

Ainda nessa linha e utilizando-se da análise histórica para compreender a ocupação dos Manguezais de Paranaguá, Caneparo (1999) demarcou um primeiro período de atração para a cidade do Paraná, ligado ao ciclo do café, entre 1952 a 1962. No período, populações de cidades menores e de áreas rurais migraram à cidade de Paranaguá para trabalhar no beneficiamento do produto.

No período anterior, Paraná tinha ampliado a população total por meio da imigração para a ampliação da fronteira agrícola, iniciada na década de 1940 até meados de 1960. No entanto, entre 1970 e 80, ocorreu um processo de expulsão das áreas rurais. Caneparo (Op. cit, p. 64) afirmou que a reorganização da produção de soja foi um dos fatores responsáveis pela redução da mão-de-obra. Além disso, Rangel (2005) apontou esta fase como o fim da 3ª dualidade, na qual o feudalismo e o capitalismo mercantil dividem o poder no pólo interno, e o pólo externo se aproxima do capitalismo financeiro, mas ainda com parceria no capitalismo industrial.

Houve a desestruturação do “complexo rural” conforme destacou Rangel (op. cit.), com progresso no campo, “potencializando a introdução de relações de produção mais avançadas”, por um lado e, por outro lado, criou um exército de reserva que não foi absorvido na cidade. Em várias partes do Brasil, este processo teve início na década de 1950, enquanto no

Paraná ocorreu em 1960, principalmente porque havia terras agricultáveis até 1960, capazes de ampliar a fronteira agrícola, o que atraiu muitos imigrantes de Santa Catarina e, principalmente, do Rio Grande do Sul.

Na década de 1970, começou o processo de potencialização das relações de produção, com a mecanização das plantações (RANGEL, op. cit., p. 32). Na cidade de Paranaguá, este processo foi percebido quando passou a atrair boa parte dos imigrantes que viram uma oportunidade para trabalhar nos centros de beneficiamentos de café espalhados pelo Município. Com isso, deu-se a ocupação de espaços situados na periferia do centro histórico, em áreas dos manguezais, nas imediações do Porto, bem como nas áreas mais distantes, a sudoeste da cidade.

Terrenos com valor imobiliário menor, como a Ilha de Valadares, tiveram a ocupação intensificada nos períodos ligados à cafeicultura, principalmente por estarem próximos ao centro da cidade, mesmo que, na época da ocupação, não houvesse ponte. Atualmente, o local, segundo Gerhardt (op. cit.), é formado por uma rede de parentesco mais próxima, cujos laços sociais são intensos e conduzem à formulação de estratégias de sobrevivência diferentes dos pobres que moram em outras áreas da cidade.

Outro período de grande expansão da cidade de Paranaguá foi entre 1962 a 1980. Na ocasião, a crise do café, agravada pela transferência do beneficiamento para a região oeste do Paraná, centro produtor, gerou forte ociosidade nos setores produtivos. Assim, Caneparo (op. cit.) identificou que, apesar da redução das atividades de beneficiamento do café, “a cidade continuava atraindo populações, tanto de áreas rurais como de outros lugares. Nesse período, também se inicia a substituição do café pela soja e trigo, que favoreceu a instalação de empresas ligadas à exportação de grãos, na região próxima ao porto” (CANEPARO, 2001, p. 564).

Na observação do mapa do Plano Diretor (Paranaguá, 2006), percebe-se que a faixa de terras próximas à Baía de Paranaguá tem preferência à utilização portuária, prevendo área para expansão. No entanto, a área central, primeira ocupação urbana de Paranaguá, está envolvida pela Zona de Requalificação Urbana, com o centro histórico, local de maior crescimento urbano da cidade. Já a Zona de Desenvolvimento Econômico fica próxima ao Setor Especial de Pátio Ferro, onde a ferrovia utiliza o espaço para manobra e manutenção da ferrovia.

Na distribuição populacional de Paranaguá, a Ilha Valadares apresentou ocupação periférica de destaque no período do café, próximo ao centro urbano principal e centro

histórico. Este fato demonstra a atratividade da área, tão próxima do centro, que possibilitou invasões ou compras por preço mais baixo que outras áreas. Com isso, a Ilha passou a ser o principal destino de diversos migrantes que procuravam trabalho e moradia na cidade.

A modernização portuária ocorrida entre 1980 a 1996 dispensou trabalhadores desqualificados, resultando em reflexos imediatos no poder econômico da maior parte da população de Paranaguá, o que representou redução no índice de indústria na região, uma queda de 12,26% em 1991. Ainda Caneparo (op. cit.) relatou que “este fato refletiu-se na ocupação de espaços, mais distantes do centro urbano, ou seja, em áreas menos valorizadas, bem como no avanço da ocupação de áreas insalubres, como os manguezais” (CANEPARO, Op. cit, p. 564).

Segundo o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES) (2002, p. 20), no período entre 1985 a 1990, observou-se o forte crescimento da base industrial do Estado do Paraná, estagnação entre 1990 e 1995 e retomada entre 1995 e 2000. Além disso, destacou o IPARDES (op. cit., p. 28) que o setor de óleo vegetal refletiu o rearranjo regional do complexo de soja no País, com transferência do potencial de esmagamento para o centro-oeste, pelo declínio da exportação de óleo. Os motivos apontados pelo Instituto relacionam-se, principalmente, com a vigência da Lei Kandir¹⁵, com a ampliação do processamento do grão para mercados emergentes como a China e com a reconversão produtiva (gorduras vegetais e rações) no Estado (Figura 09).

¹⁵ Em 1996, a Lei Complementar 87 desonerou do pagamento do ICMS as exportações de produtos industrializados semielaborados e produtos primários, permitindo o aproveitamento de créditos do imposto referentes à compra de bens de capital, fornecimento de energia elétrica e serviços de comunicação. Porém, com esta decisão da União, os estados é que, de fato, fizeram uma renúncia fiscal, uma vez que o ICMS é um tributo de sua competência. O texto original da Lei previa a compensação financeira feita pela União, pela perda de arrecadação.

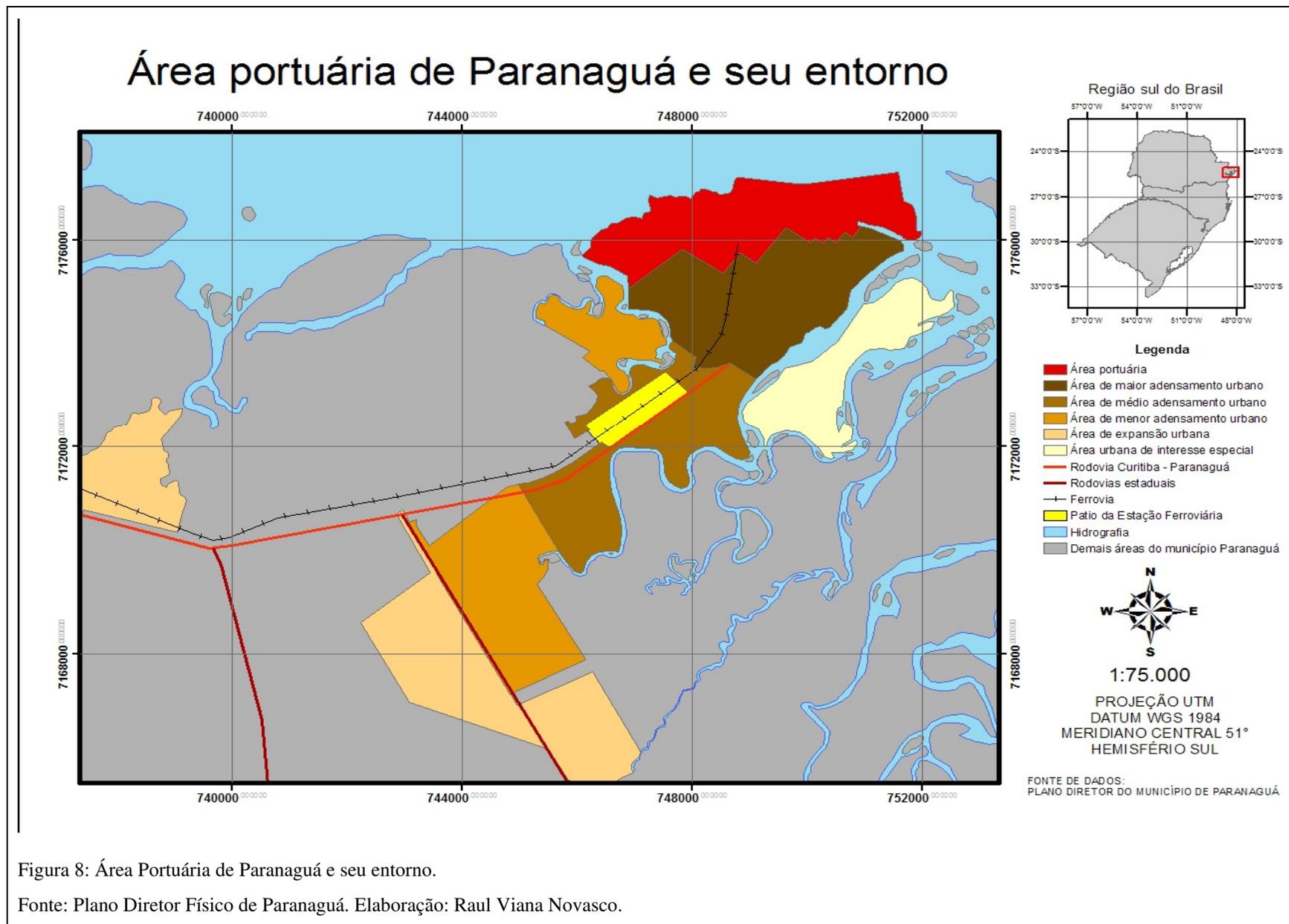


Figura 8: Área Portuária de Paranaguá e seu entorno.

Fonte: Plano Diretor Físico de Paranaguá. Elaboração: Raul Viana Novasco.

O centro-oeste do Brasil, na década de 1980, expandia sua produção agrícola, enquanto o Paraná já vivia o momento de restrição da soja. No entanto, o Paraná ainda deteve 29% do esmagamento do óleo do País em 2001. Isso aconteceu, segundo o IPARDES, principalmente pelo ganho na produtividade no plantio da soja e pelo aproveitamento do mercado internacional.

Paranaguá começou a se tornar pólo exportador e de beneficiamento de soja, pela capacidade produtiva instalada do beneficiamento do café, que havia ficado obsoleto no final da década de 1960. A ampliação da produtividade e o beneficiamento da soja em Paranaguá tiveram reflexo imediato da economia da cidade.

No entanto, o crescimento econômico de Paranaguá aconteceu em meio aos problemas socioambientais, pois, com a atração migratória, em busca de emprego e renda, os manguezais, em áreas próximas ao centro, passaram a ser ocupados. Nesse sentido, pretende-se discutir o contexto regional e os indicadores socioeconômicos, com dados que irão reforçar a compreensão da formação socioespacial de Paranaguá.

4.1.2 O contexto regional: indicadores socioeconômicos

A população de Paranaguá, segundo estimativa do IBGE, em 2007 estava em 151.047 hab., com crescimento médio anual de 2,2% ao ano, a partir de 2000, enquanto a média nacional é de 2,9% ao ano (IBGE, 2007).

Tabela 25: População de Paranaguá

Ano	População	Método
1998	122.722	Estimativa
1999	126.074	Estimativa
2000	127.339	Censo
2001	130.546	Estimativa
2002	133.200	Estimativa
2003	135.925	Estimativa
2004	138.635	Estimativa
2005	144.796	Estimativa
2006	147.933	Estimativa
2007	151.047	Estimativa

Fonte: IBGE, Censos e Estimativas.

Paranaguá é o município na microrregião com maior população absoluta, cujo crescimento populacional é menor do que os municípios do entorno. Já em Pontal do Paraná o

crescimento populacional é de 4,0%: em Matinhos é de 4,8% e em Guaratuba é de 3,3% ao ano, segundo dados do IBGE de 2000 (ver Tabela abaixo).

Tabela 26: População absoluta e crescimento populacional na microrregião de Paranaguá, 2000.

Antonina	20.963	1,1%
Guaraquecaba	8.740	0,7%
Guaratuba	35.133	3,3%
Matinhos	35.124	4,8%
Morretes	17.094	1,4%
Paranaguá	151.047	2,2%
Pontal do Paraná	19.532	4,0%

Fonte: IBGE Censo.

A distribuição da população em Paranaguá, por idade e sexo, mantém a estrutura populacional brasileira da década de 1980, em que a base mais larga e ápice estreito indicam maior número de crianças e menor número de idosos entre a população absoluta de Paranaguá. Quanto à distribuição por sexo, percebe-se equilíbrio, com ligeira superioridade masculina até a faixa de 20 a 39 anos, e, logo após, indica pequeno aumento do sexo feminino até os 69 anos de idade.

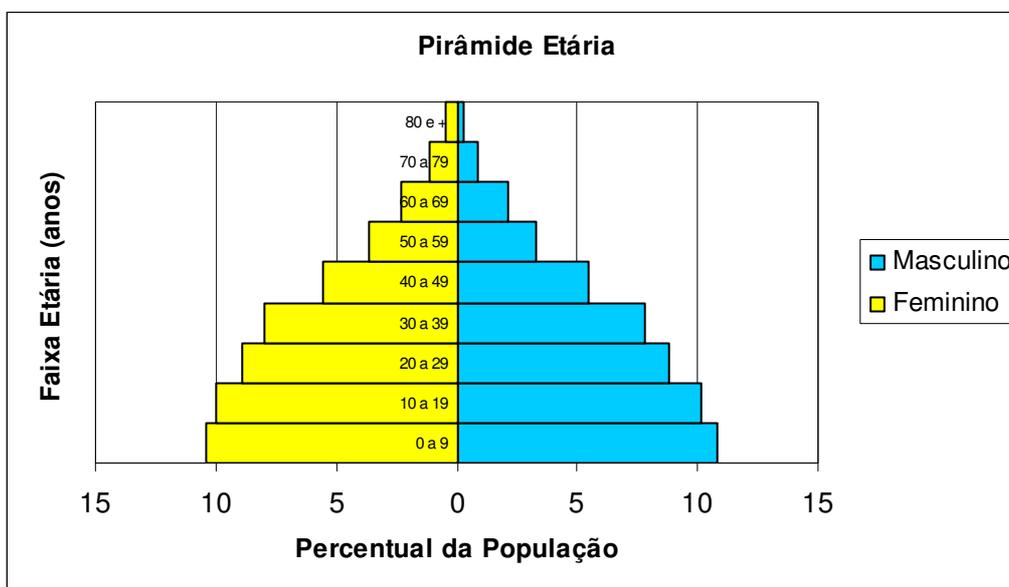


Gráfico 16: Pirâmide etária de Paranaguá.

Fonte: DATASUS, Ministério da Saúde, 2007.

O índice de analfabetismo na cidade de Paranaguá é mais expressivo na população acima de 50 anos. No entanto, nos últimos anos, a proporção da população residente alfabetizada melhorou significativamente em Paranaguá e no Brasil (Tabela 26). Estes dados não indicam formação profissional, mas demonstram mais tempo de escolaridade média em relação ao período anterior. Lojkine (1981) comentou sobre o papel da infraestrutura de formação para qualificação da mão-de-obra local e como fator fundamental para a evolução econômica.

Tabela 27: Proporção da população residente alfabetizada em Paranaguá.

Faixa etária	Alfabetizada por faixa etária	
	1991	2000
5 a 9	51,6	61,7
10 a 14	95,9	98,2
15 a 19	97,0	98,5
20 a 49	93,6	96,7
50 e +	74,1	82,7
Total	85,8	90,7

Fonte: IBGE/Censos.

Nesse sentido, a ampliação do número de indústrias na microrregião, a partir de 1986, apresentou crescimento elevado, em média 20% entre 1986 a 2005, com queda de 12,26% entre 1986 a 1991. Paranaguá possui maior índice industrial que as cidades próximas (Gráfico 28), embora o crescimento regional seja superior em percentual no período.

Os municípios de Pontal do Paraná, Matinhos e Guaratuba, com população inferior a 40 mil habitantes, possuem maior crescimento industrial. Em Pontal do Paraná, a média foi de 27,78% (entre 2000 a 2005), em Matinhos o crescimento foi de 75% (entre 1986 a 2005) e em Guaratuba em média 64,29% (entre 1986 a 1991), mantendo o índice de crescimento em 34,62%.

Tabela 28: Número de indústria nos municípios da Microrregião de Paranaguá, 1986 a 2005.

	1986	1991	1995	2000	2005
Antonina	16	20	25	25	20
Guaraquecaba	6	3	5	2	4
Guaratuba	14	23	26	35	45
Matinhos	8	14	12	21	17
Morretes	16	14	12	21	17
Paranaguá	106	93	122	119	143
Pontal do Paraná	0	0	0	18	23

Fonte: RAIS/MTE/IBGE.

Entretanto, Paranaguá é o município com maior índice de indústria, demonstrando combinações de fatores, associando a função comercial central da atividade portuária a outras funções. Wolkwitsch (1973) lembrou que, em algumas cidades portuárias, há um processo de industrialização progressivo, que irradia para áreas próximas, como é o caso das cidades na microrregião em análise.

No Gráfico 17, procurou-se destacar a representação das indústrias de Paranaguá em relação à microrregião. Percebe-se, dessa forma, que, houve ampliação da capacidade produtiva da microrregião de Paranaguá. Em 1986, Paranaguá detinha mais de 70% da produção entre os municípios do entorno, enquanto que, em menos de 20 anos, o potencial produtivo do município de Guaratuba se ampliou consideravelmente.

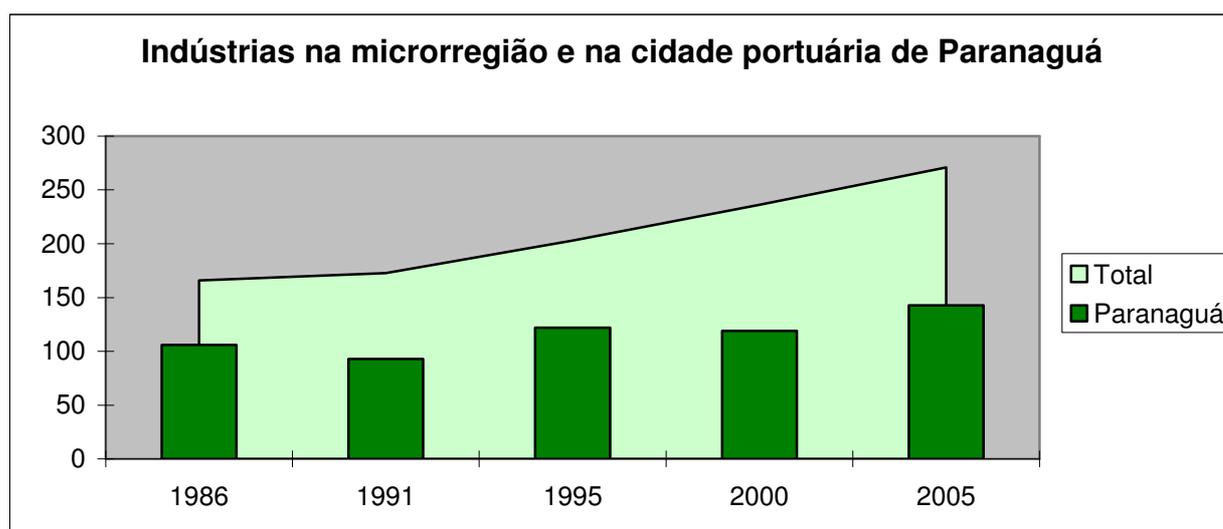


Gráfico 17: Indústrias na microrregião e na cidade portuária de Paranaguá.

Fonte: RAIS/MTE.

Quanto ao município de Paranaguá, a participação do PIB Municipal, nos setores agropecuário e extrativista, representa 0,29% da arrecadação do Estado, com ênfase para a produção de banana e para a pesca de camarão. A indústria, embora tenha representatividade microrregional, representa apenas 20,83% da arrecadação municipal, enquanto os serviços são responsáveis pela arrecadação de 78,89%. Na Tabela abaixo, observam-se os estabelecimentos sujeitos a recolhimento de Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICM) por setor de atuação, onde aparecem 191 indústrias, com um crescimento de 33,57% em relação a 2005, último período indicado na Tabela anterior.

Tabela 29: Distribuição das atividades econômicas: número de estabelecimentos sujeitos ao recolhimento de ICMS por setor, 2008.

Setor	Nº total de estabelecimentos no município	Participação % *
Indústria	191	0.52
Comércio varejista	1.166	0.48
Comércio atacadista	209	0.79
Serviços	565	0.48

Arrecadação do município para o Estado* Fonte: Paranaguá, Prefeitura Municipal, 2008.

O Produto Interno Bruto de Paranaguá é de US\$ 379.682.420,83. A população economicamente ativa é de 58,76%, com atuação predominantemente no setor de serviços. Destacam-se, em empregabilidade, o transporte e a armazenagem com 6.001 trabalhadores; a atividade imobiliária com 5.240; a indústria de transformação com 3.245 trabalhadores; e, depois, aparecem atividades com menor expressão, como o alojamento, empregando 1.661 pessoas, a construção civil, com 912, a indústria extrativa, com 318, a pesca, com 4, e a agricultura, pecuária e silvicultura com 34 trabalhadores (IBGE, 2006).

A pesca reduziu consideravelmente o número de empregados no setor, e, diferente do Porto do Rio Grande, o beneficiamento de pescados não é significativo na região. Quanto à produção da pesca artesanal, ela é comercializada no centro de Paranaguá pelo próprio

pescador, sem empregados. A atividade extrativa, que em 1985 representava 2% da população empregada, ao longo do período, já em 1990 e 1995, teve seu índice reduzido para 1% (GODOY, op. cit., p. 142).

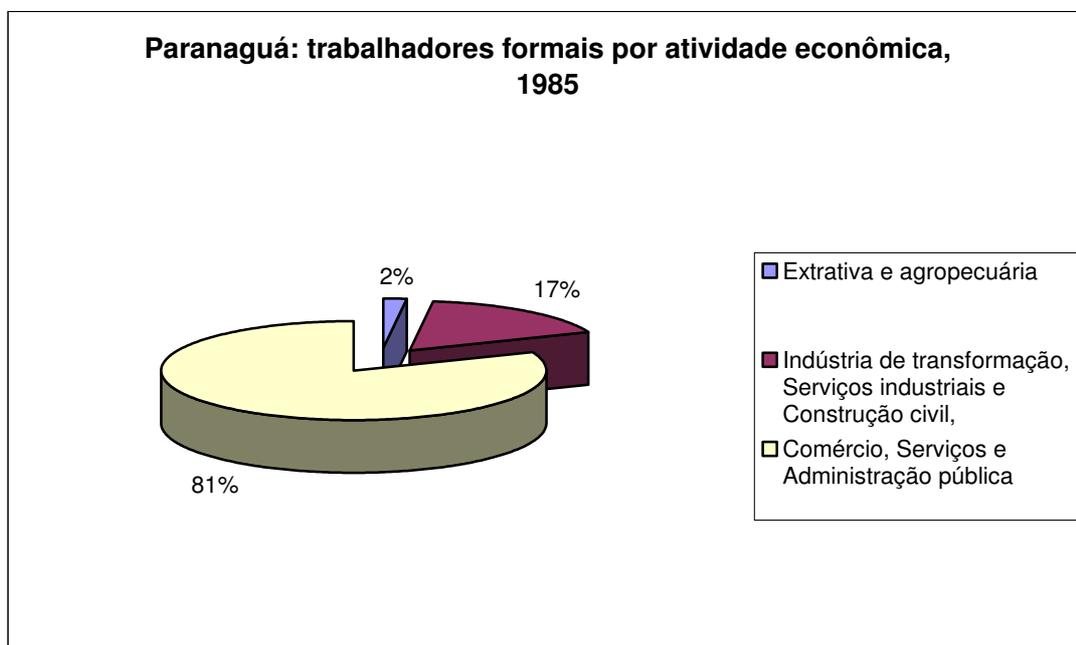


Gráfico 18: Paranaguá: trabalhadores formais por atividade econômica, 1985.

Fonte: MTE.

A indústria de transformação, de serviços industriais e a construção civil demonstraram redução no período, de 17% em 1998, para 15% em 1990 e até 11% em 1995 da mão-de-obra empregada. O setor de serviços foi o que mais cresceu nesta fase. Em 1985, incorporava 81% dos empregos formais na cidade, em 1990, 84% dos trabalhadores formais empregados e, em 1995, passou a ocupar 88% da mão-de-obra, um crescimento de mais de 5% de empregabilidade no setor. Godoy (op. cit.) percebeu dois movimentos nestes dados: o primeiro se refere ao aumento do setor de serviços e a segunda constatação percebida pela autora foi a redução do número de empregos no comércio, de 26% em 1998 para 23,7% em 1995. Este dado pode indicar predomínio de grandes empresas de comércio, com poucos trabalhadores, ou encolhimento do poder de compra da população (Gráfico 19).

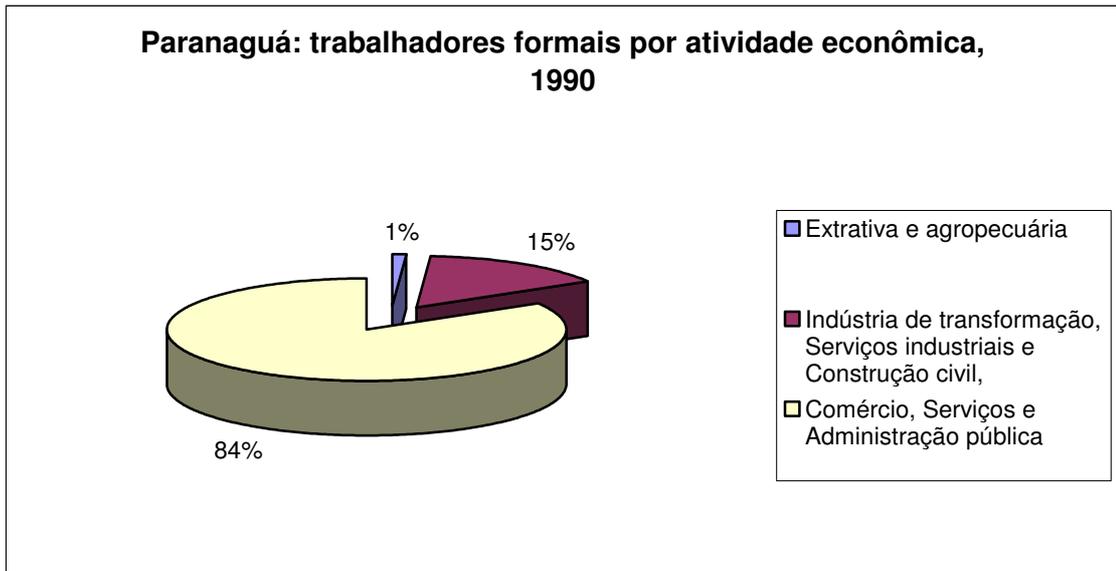


Gráfico 19: Paranaguá: trabalhadores formais por atividade econômicas, 1990.
Fonte: MTE.

As indústrias de transformação, de serviços industriais e de construção civil diminuíram sua participação nos empregos em 1990 e 1995. São indústrias de tipos diferentes, pois, segundo Godoy, algumas delas estão mais voltadas ao beneficiamento dos produtos primários e outras para produtos de exportação, como a produção de margarina, refino de sal e de fertilizantes, entre outros.

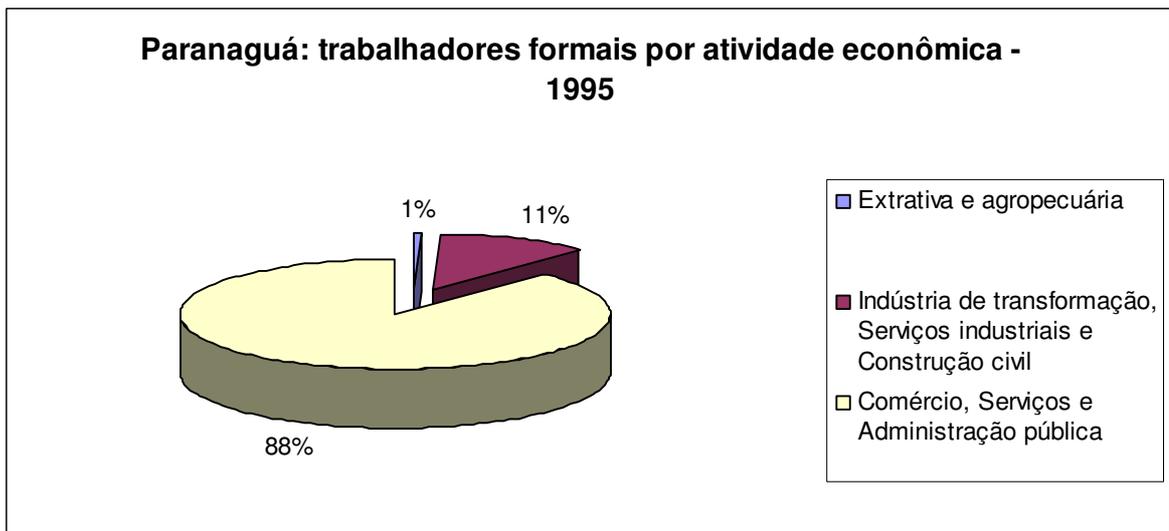


Gráfico 20: Paranaguá: trabalhadores formais por atividade econômica, 1995.

Fonte: MTE.

A movimentação portuária no mesmo período analisado indicou aumento na movimentação, basicamente formada por exportação de longo curso, indicando, neste caso, aumento na exportação de *commodities*, principalmente farelo e soja. O Estado do Paraná,

segundo Camargo (2000, p. 11), possui a maior produtividade por área plantada dos estados do sul: em 1992 a 94, superou o Rio Grande do Sul na produção de soja. A iniciativa privada tratou de modernizar o Porto, com novos e modernos terminais, ampliando a produtividade de embarque das cargas movimentadas por estes operadores.

Este processo pode ter se iniciado, segundo o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES, 2002), no ano de 1985, com modificações relevantes na estrutura produtiva do Estado. A economia estadual estava baseada anteriormente no extrativismo (madeira, mate), na agricultura rudimentar e especializada (café) e na pequena indústria urbana, passando para a agricultura mecanizada e indústria diversificada e complementar (IPARDES, 2002, p. 7).

Além disso, destacou o Instituto (op. cit. p. 11) “do ponto de vista estrutural, observou-se um aumento de 32,8% da participação das indústrias intensivas em recursos naturais e de 3,7% da participação das indústrias de maior intensidade tecnológica no valor adicionado industrial entre os biênios 1997/1998 e 1989/1990”. O que demonstrou um crescimento no valor adicionado da indústria do Paraná entre 1985 a 1990, embora com redução de trabalhadores formais no setor.

Ainda, segundo o IPARDES, entre 1990 a 1995, houve redução da participação industrial, refletindo os impactos da política econômica, voltada à administração dos efeitos das crises internacionais sobre o balanço de pagamento. Além de alguns condicionantes específicos, como o descenso conjuntural dos preços internacionais das *commodities* agrícolas, afetando a rentabilidade e produção da agroindústria paranaense (IPARDES, 2002, p. 13).

Estes dados indicam modificação na indústria do Paraná e, conseqüentemente, em Paranaguá, que, entre 1985 a 1995, reduziu o número de trabalhadores empregados em 6%. Godoy (op. cit.) destacou que:

Paranaguá não deixa de refletir o que acontece no Brasil, isto, é apresenta crescimento muito acentuado do setor de serviços. [...] voltado ao complexo portuário, à construção civil (arquitetos, engenheiros e trabalhadores da construção civil) ou, ainda, aos serviços semi e não-especializados. (GODOY, op. cit, p. 143).

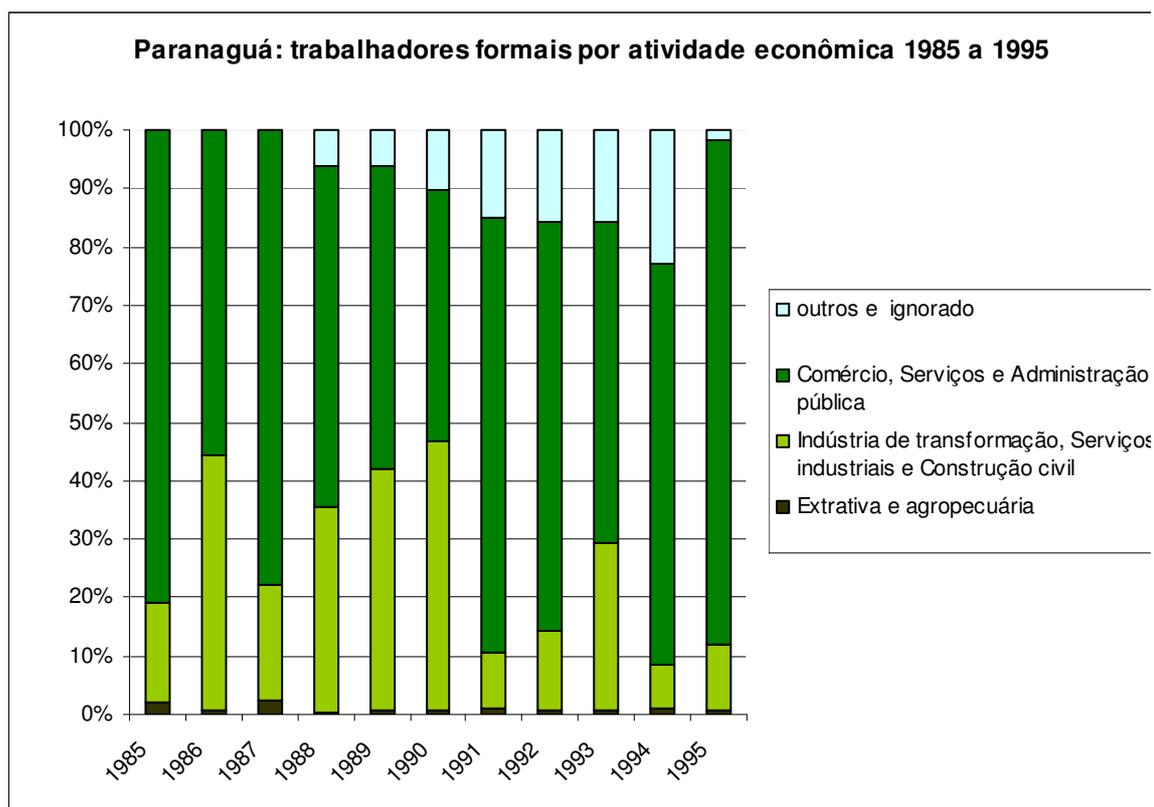


Gráfico 21: Paranaguá: trabalhadores formais por atividade econômica, 1985 a 1995.

Fonte: RAIS/MTE.1998.

Os dados da Tabela acima demonstram que, neste período, houve aumento de taxas de emprego que não se enquadravam na classificação em análise, indicando a informalidade de mais de 20% dos trabalhadores entrevistados, em 1994.

Tabela 30: Paranaguá: evolução do emprego por níveis setoriais, 2000.

Atividade econômica	Total admissão	Total desligamento	Saldo	Variação emprego %
Extrativa mineral	8	15	-7	-8,43
Indústria de transformação	572	544	28	1,81
Serviços industriais e de utilidade pública	67	235	-168	-50,45
Construção civil	241	153	88	38,94
Comércio	1.907	2.134	-227	-5,61
Serviços	2.684	2.381	303	4,00
Administração pública	179	147	32	1,21
Agropecuária	8	29	-21	-29,17
Outros	3	2	1	5,26
Total	5.669	5.640	29	0,18

Fonte: MTE - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados.

Em 2000, os dados do Ministério do Trabalho sobre a evolução do emprego demonstram queda nos serviços industriais e de utilidade pública, seguidos por queda na agropecuária, na extração mineral e no comércio. O setor de serviços manteve o índice de empregabilidade, com 4% de crescimento na oferta de empregos. O comércio, embora tenha empregado tanto quanto os serviços tiveram alto índice de demissões, com variação -5,61%. A construção civil, com 38,91% de variação positiva no emprego, foi o setor que mais empregou neste ano.

Tabela 31: Paranaguá: evolução do emprego por níveis setoriais, 2005.

Atividade econômica	Total Admissão	Total Desligamento	Saldo	Variação Emprego %
Extrativa mineral	140	129	11	3,81
Indústria de transformação	972	1.435	-463	-12,89
Serviços industriais e de utilidade públi	137	174	-37	-17,21
Construção civil	672	945	-273	-58,84
Comércio	3.060	2.849	211	4,14
Serviços	4.141	4.292	-151	-1,07
Administração pública	187	132	55	1,27
Agropecuária	20	29	-9	-10,98
Outros	0	0	0	----
Total	9.329	9.985	-656	-2,33

Fonte: MTE - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados.

A evolução de emprego em 2005 mostra desaceleração na construção civil, com queda de 58,84% na variação de emprego, seguindo pelo setor de serviços industriais e de utilidade pública, com queda de 17,21% e 12,89% da indústria de transformação e 10,98% da agropecuária. Apesar das reduções de emprego em vários setores, o comércio não apresentou queda em 2005.

Entretanto, no Estado do Paraná, com exceção da agricultura e da extração mineral, os setores de atividade demonstraram elevação na oferta de emprego formal, com destaque para o setor de serviços, que cresceu 4,96%, de comércio com 6,16%, e a indústria de transformação com um crescimento de 2,86% (Ministério do Trabalho, 2005).

Paraná iniciou um programa de incentivos fiscais a partir do governo Collor, atraindo, dessa forma, diversas empresas, dentre elas algumas montadoras, que auxiliaram na geração de emprego do Estado. A movimentação portuária de Paranaguá não apresentou reduções, pelo contrário, foi superior, 1,5%, em 2006 (31.985.631), do que 2004 (31.481.510) (BOTEGA et al., 2006).

Os empregos formais, em dezembro de 2007, indicaram que o setor de serviços emprega 14.030 trabalhadores, índice maior que os 11.241 de 2006, com maior ocupação masculina, já o comércio é responsável pelo emprego de 6.665 pessoas, com mais equilíbrio entre as mulheres e os homens. Na administração pública, com 4.123 funcionários, predomina o emprego feminino e, na indústria de transformação, o destaque de empregabilidade é para o sexo masculino, com um total de 3.686 trabalhadores.

A maior variação aparece nos índices do setor de construção civil, de 912 em 2006 para 694 em 2007. Nos dados do IBGE, constam trabalhadores formais e informais, já nos dados do Ministério do Trabalho, diz respeito aos trabalhadores com carteira assinada.

Tabela 32: Número de empregos formais em 31 de dezembro de 2007.

Indicador	Masculino	Feminino	Total
Extrativa mineral	297	37	334
Indústria de transformação	3.234	452	3.686
Serviços industriais de utilidade pública	176	51	227
Construção civil	624	70	694
Comércio	3.769	2.896	6.665
Serviços	10.616	3.414	14.030
Administração pública	1.687	2.436	4.123
Agropecuária	63	17	80

Fonte: Ministério do Trabalho.

Desse modo, percebe-se, ainda, o padrão de ocupação de mão-de-obra semelhante à observada na ocupação brasileira, em que 72% da mão-de-obra formal trabalharam em 2007 no comércio, serviços e administração pública. Já em Paranaguá este índice ficou em 78%. Quanto à indústria de transformação, construção civil e serviços industriais, o Brasil apresentou um índice de 24%, enquanto Paranaguá apresentou o índice de 20%. A atividade ligada à agropecuária e à extração mineral representa, no Brasil, 4% e, no Paranaguá, apenas 2% (Gráficos 22 e 23).

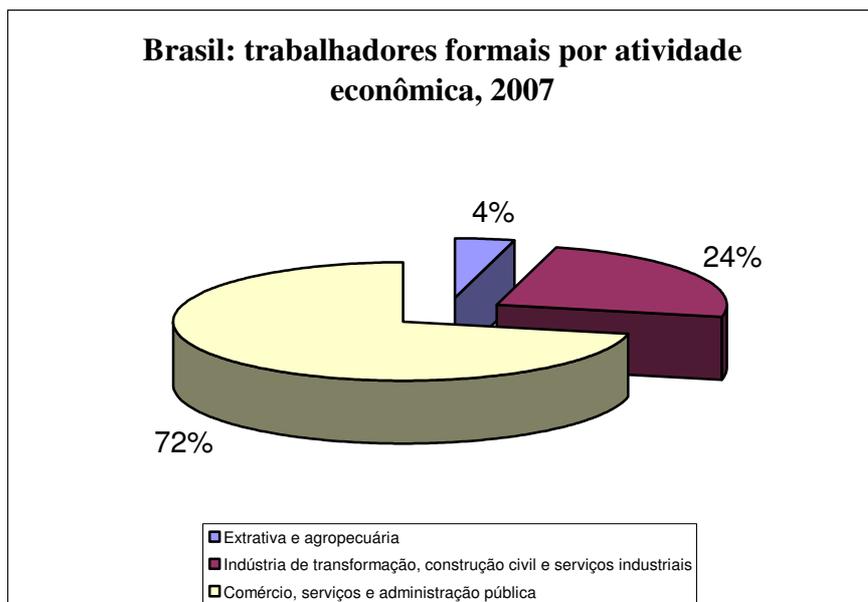


Gráfico 22: Brasil: trabalhadores formais por atividades econômicas.
Fonte: RAIS/MTE.

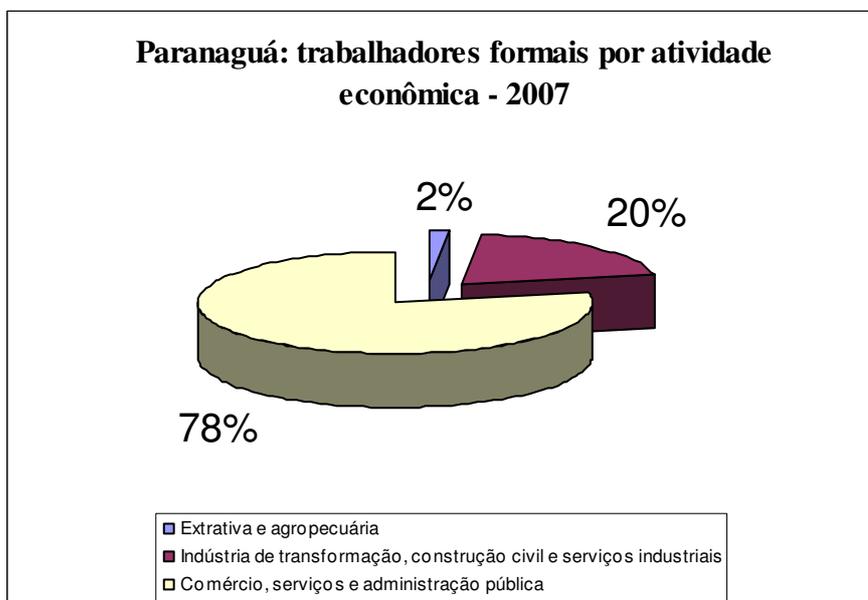


Gráfico 23: Paranaguá: trabalhadores formais por atividade econômica, 2007.
Fonte: RAIS/MTE.

Numa cidade portuária, como afirmou Baudouin (op. cit.) “a logística e suas trocas multimodais transformam os portos em centros essenciais de regulamentação do transporte e da fabricação. Isso é verdadeiro desde a época industrial, mas vem se acelerando consideravelmente” (BAUDOUIN, 1999, p. 30).

Godoy (1998), entretanto, discutiu a separação entre o Porto e a cidade, que, segundo a autora, se diferenciam pelas fases: da união, do divórcio e da reconversão. Na fase da união,

o aumento da movimentação do Porto leva a um aumento das atividades econômicas da cidade, e o declínio do Porto significa, conforme Godoy (op. cit., p. 36), crise na cidade portuária.

Na fase do divórcio, afirmou a autora, o Porto e a cidade passaram a caminhar de forma diferente, pois o crescimento na movimentação não necessariamente representa melhoria na economia da cidade. Além disso, continuou Godoy (op. cit.), há neste período afastamento, abandono e degradação no centro da cidade, bem como redução do emprego direto no Porto. Além disso, o divórcio se caracteriza por impactos sociais e ambientais, como o afastamento do centro da cidade das instalações do porto. Godoy lembra que o grau destes impactos não são os mesmos em todas as cidades portuárias, expressa no nível de marginalidade social, desemprego e subemprego diferente.

Quanto à última fase apresentada, a fase da reconversão é a fase da recuperação da área degradada, com a criação de emprego no setor de serviços e com a atração de indústrias ligadas ao setor portuário e ao turismo. Godoy deixou claro que, embora os fatores externos ou os fatores estruturais sejam os mesmos para todas as cidades portuárias, a forma como a cidade está preparada, nas questões mais básicas de infraestrutura e educação, com a qualificação da mão-de-obra, por exemplo, afetará, por meio dos fatores conjunturais, a crise ou não na cidade e a sua ligação com o Porto (GODOY, op. cit., p. 36).

Embora o que tenha sido pesquisado por Godoy apresente relação com um referencial teórico dos portos europeus, em muitos portos brasileiros não se percebe a fase do divórcio apresentado pela autora.

Paranaguá mudou de fato para outra área portuária, onde o calado é mais profundo, mas isso ocorreu bem no início do processo de ocupação do litoral. A procura dos motivos da transferência estava na facilidade de atracação, no entanto isso não afastou a cidade do centro, tendo sido anterior ao que Godoy (op. cit.) chamou de fase da união.

Outro aspecto abordado por Godoy (op. cit.) diz respeito ao setor de serviço, que, no Brasil, é o que mais cresce. Ressalta-se, portanto, que este crescimento não é prerrogativa da cidade portuária, muito menos de qualquer tipo de subemprego ou degradação social. Castells (1999) percebeu nos últimos 20 anos nos EUA o aumento considerável do emprego formal no setor de serviços (CASTELLS, 1999).

Godoy (op. cit.) abordou a fase da união, em Paranaguá, que, para a autora, foi a época do café, com grande número de empregos. Assim, comentou Godoy que o “café significou maior evidência desta união, [...] a cidade vinha crescendo em um ritmo lento e cíclico. O aumento das exportações e café pelo porto, incentivado pelas políticas

governamentais, resultou em impactos positivos para o comércio e população da cidade” Godoy (op. cit., p. 135).

No entanto, afirma a autora, o primeiro divórcio ocorreu por decisões políticas em que o Governo continuou incentivando a exportação do café pelo Porto, mas, ao mesmo tempo, iniciou a transferência do beneficiamento do café para Curitiba. Este fato provocou o que Godoy (op. cit., p. 136) considera como queda na movimentação turística e redução no nível de emprego da cidade.

Entretanto, considera-se mais uma prova da dependência entre a cidade e o Porto, pois a retirada de uma das etapas da exportação do café gerou queda acentuada na taxa de emprego. Godoy ainda afirmou que a “separação cidade e porto é, também, constatada pelas diferentes lógicas que passam a direcionar a cidade e o porto” (Godoy, op. cit., p. 134). O Porto, segundo a autora, tem por objetivo integrar-se à rede internacional de transportes, já os objetivos da cidade estão restritos aos problemas locais, no máximo regionais.

A análise da autora está correta, se não se considerar o espaço geográfico numa escala mais ampla, pois se percebe que a cidade cresceu a partir do Porto e, como qualquer atividade econômica com a capacidade de geração de outras atividades afins, o Porto é imprescindível para a cidade e vice-versa. Santos (1982, p. 40) afirmou que, a cada momento da divisão do trabalho, a sociedade total se redistribui por meio de novas funções, no conjunto de formas preexistentes e novas. Este processo, Santos (op. cit.) chamou de “geografização da sociedade”.

Além disso, a cidade faz parte da divisão internacional do trabalho, que, em momentos históricos diferentes, apresenta funções diferentes. A demanda do centro do sistema, no período colonial, trazia resposta à periferia, direta e imediata, assim, como a introdução de modernização na periferia alterava a organização da sociedade.

Logo após a Segunda Guerra Mundial, Santos (op. cit., p. 41) destacou que se tornou cada vez mais difícil separar a influência da divisão internacional do trabalho daquela social do trabalho interno a cada país. Assim, a lógica do porto é a de se espelhar no comércio internacional de transporte, com maior atenção das coisas do mundo, conectando o lugar ao total, ao mundo.

Os investimentos em infraestruturas básicas e de acesso à cidade contribuíram para a expansão urbana. A construção da BR 277, rodovia que liga Curitiba a Paranaguá, a instalação de indústrias e a construção de pontes sobre os rios: Emboguaçu, a noroeste da cidade, e o Rio Itiberê, nordeste da cidade, são exemplos de obras que permitiram maior conexão com a hinterlândia terrestre. Nesse sentido, Lojkine (1981) lembrou o papel do Estado no

planejamento das cidades, em que infraestruturas socioculturais, como habitação, equipamentos sanitários, e infraestruturas econômicas, como as zonas industriais, vias de comunicação e transporte, redes de energia e de telecomunicação, ampliaram as áreas de expansão urbana. Ainda destaca o autor que a cidade desempenha papel econômico fundamental no desenvolvimento do capitalismo, mas inversamente é moldada e modelada, de acordo com as necessidades da acumulação primitiva (LOJKINE, 1981, p. 163).

Em vista disso, o crescimento demográfico de Paranaguá foi maior do que a média das cidades paranaenses até meados da década de 1990. Este crescimento exigia investimentos para se manter o mesmo nível de serviços urbanos, no entanto, como isso não ocorria, os problemas de falta de infraestrutura se intensificaram cada vez mais, principalmente nas áreas mais afastadas do centro.

Gerhardt (op. cit.) relatou que a cidade portuária, até 1990, cresceu em média 4% ao ano. Já em 2001, apareceram 2,2% ao ano, índices menores que a média brasileira, 2,9%. Ainda assim, calcula-se que cerca de 30% deste crescimento é o resultado do saldo migratório, confirmando a atração que a cidade ainda exerce sobre outras áreas do Estado e do País.

Oliveira (2003) lembrou que houve a intensificação de “ocupações irregulares e desordenadas”, a partir de 1990, que atingiram principalmente as margens e os afluentes dos rios e manguezais, ao longo do PR 407, da estrada das praias e PR 417, da estrada do Pontal do Paraná. Na maior parte desta ocupação, Oliveira chama a atenção para a existência das chamadas “Franjas Insalubres”, que começaram a ser detectadas a partir de 1985. Nestas áreas, a ocupação se dá, quase exclusivamente, por população de baixa renda, que ocupa manguezais, em condições precárias de moradia, intensificando, dessa forma, os problemas socioambientais (OLIVEIRA, 2003, p. 11).

A ocupação de forma indiscriminada ampliou o cinturão de pobreza ao redor da cidade. A degradação ambiental aconteceu em áreas pertencentes à União, porque, segundo Cerdeira (op. cit., p. 128), os serviços de infraestrutura e o controle urbano não eram executados de forma adequada, aumentando a marginalidade, principalmente pela falta de integração à malha urbana. O sítio urbano de Paranaguá, de certa forma, limitaria a horizontalização da cidade, pois a expansão próxima da Baía do Paranaguá só poderia acontecer em ilhas ou em mangues.

Nesse sentido, Caneparo (1999) também observou alguns problemas socioambientais graves, vividos pela ocupação irregular na cidade. Um deles são os desmatamentos e os aterros nas margens dos rios Emboguaçu e Itiberê e na Ilha Valadares. Geralmente, destacou a autora, abrem-se pequenos caminhos manguezal adentro e, na sequência, a área é aterrada com

entulhos e areias, para “posterior construção de casas”, sem ordenamento de lotes. São terrenos baixos e inundáveis, que propiciam o aparecimento de vetores nocivos à saúde. As casas são de madeira, às vezes retiradas do próprio mangue. (CANEPARO, 1999).

Destaca-se que este tipo de procedimento não é privilégio de uma cidade portuária, mas é intensificado em qualquer cidade onde haja perspectiva de emprego e renda de parte da população desempregada e com baixa qualificação profissional.

Além disso, lembrou a autora, há os desmatamentos para a expansão industrial da área portuária, principalmente nos períodos de 1952-1962 e 1980-1996 para a expansão da retroárea portuária. A localização das indústrias fica em áreas próximas aos rios e à baía, e principalmente em manguezais, locais de drenagem próxima à superfície, o que acaba contribuindo para a contaminação da água e, conseqüente, destruição da cobertura vegetal.

Outra situação que merece atenção é a disputa política pela Prefeitura Municipal. O Porto, como já foi dito, é administrado pelo Governo Estadual do Paraná, que, na maioria das vezes, procura exercer o poder também nas eleições da cidade, no entanto, quando não obtêm êxito, os representantes do executivo passam a ser oponentes, atrapalhando, sem dúvida, a administração no Município. Este fato pode ser exemplificado com pagamento de impostos, como o ISS (Imposto sobre Serviços) por parte do Porto (Estado). Em relação à Prefeitura, geralmente a retaliação se dá por meio de obras de responsabilidade do poder municipal que deixam de ser realizadas. Segundo jornal local, em entrevista com o prefeito reeleito, o ISS está atrasado desde 2005, com uma dívida acumulada de 20 milhões (Jornal Bem Paraná, 2009).

4.2 A CIDADE DO RIO GRANDE

O município de Rio Grande está localizado na planície costeira do Rio Grande do Sul e possui quatro distritos (Ilhas dos Marinheiros, Povo Novo, Taim e Vila da Quinta), com uma extensão territorial de 3.338 Km² e com uma formação morfológica acentuadamente plana. Tem, segundo Almeida et al. (1993), uma rede hidrográfica interna, formada por lagoas e arroios, com muitos banhados permanentes e temporários, causados pela dificuldade de escoamento de água e pela baixa permeabilidade do solo, formado por fino sedimento (ALMEIDA et al., 1993, p. 10).

A cidade do Rio Grande está nas margens da região estuarina da Lagoa dos Patos, numa restinga. Limita-se ao norte com o Município de Pelotas e Laguna dos Patos; ao sul, com

o Município de Santa Vitória do Palmar; a leste, com o Oceano Atlântico; e a oeste, com Pelotas e Arroio Grande, através da Lagoa do Mirim e Canal de São Gonçalo (CONCEIÇÃO, 2005). Rio Grande faz parte da microrregião do litoral lagunar, juntamente com os municípios de Chuí, Santa Vitória do Palmar e São José do Norte. Nesta perspectiva, a escala de análise será variável.

4.2.1 Rio Grande: a formação socioespacial

Colonizado por interesse expansionista, a formação do primeiro forte Jesus-Maria-José, em fevereiro de 1737, representava o primeiro assento mais próximo à Bacia Platina. Estrategicamente situado entre Laguna e Buenos Aires, o Porto do Rio Grande permitiria abastecimentos dos navios portugueses nas tentativas de expansão meridional (SALVATORI et al., 1989, p. 28-29).

Junto ao forte, teve início um pequeno aglomerado e, mais tarde, a construção de outro forte. Entre 1763 a 1776, a Vila do Rio Grande foi ocupada por espanhóis, levando à dispersão da população açoriana, que formou novos agrupamentos populacionais. Até 1780, a agricultura era de subsistência, e estes habitantes criavam mulas e cavalos, necessários para o comércio na regional (SALVATORI et al., 1989, p. 30).

A movimentação no Porto se intensificou com o comércio de charque, e o crescimento da cidade se ampliou acentuadamente. No início do século XIX, a Vila de Rio Grande havia se tornado um centro comercial importante (SALVATORI et al., 1989).

A cidade do Rio Grande e seu entorno engendraram, na II dualidade (1873 a 1922)¹⁶ descrita por Rangel (2005), a urbanização das suas atividades econômicas. A produção industrial da cidade destinava-se ao mercado consumidor no eixo Rio de Janeiro -São Paulo, enquanto estes direcionavam sua produção para o mercado consumidor externo. Por isso, a consolidação da indústria alimentícia, do final do século XIX, cumpre o papel de economia periférica, produzindo bens de consumo não-duráveis (PEREIRA e ARENDT, 2008).

Nesse sentido, todas as indústrias instaladas na cidade tendiam a localizar-se próximas ao Porto para escoar a produção, demonstrando, espacialmente, que o mercado

Na II dualidade, o pólo interno é representado pelo feudalismo e pelo capitalismo industrial, enquanto o pólo externo, pelo capitalismo mercantil e pelo capitalismo industrial.

interno não era estimulado. Por sua vez, a elite consumia produtos importados e os operários, pelos baixos salários pagos, engrossavam as áreas suburbanas da cidade.

Martins (2007) acrescentou à discussão o grande número de indústrias que existia na cidade, todas ligadas à indústria de bens de consumo, com destaque para as têxteis, cordoarias, de calçados, de alimentos em conserva, de biscoitos, de charutos e moinhos de farinha. Estas indústrias, segundo o autor, abrigavam mais de uma centena de empregados, outras até com milhares: “Isso tudo em meio a um Brasil rural” (Martins, 2007, p. 2). Pesavento (2002) afirmou, ainda, que, até meados de 1950, a maioria das empresas estava centrada na transformação de produtos agropecuários, algumas centradas na simples elaboração, como arroz descascado, moagem de trigo, vinho, banha, conserva de frutas e doces. Além disso, continuou a autora, havia o destaque do ramo têxtil, de calçados, de fumo e de produtos químicos simples, além de uma “expressiva produção metalúrgica Eberle” (PESAVENTO, 2002, p. 125).

O número crescente de imigrantes estrangeiros com grande experiência industrial que se dirigiam à cidade do Rio Grande contribuiu para a construção de um dos primeiros parques industriais do Brasil. Segundo Paulitsch (2003), os imigrantes estabeleceram pequenos comércios ou manufaturas, responsáveis por contribuir com a formação de um mercado consumidor interno no Rio Grande do Sul. No caso da cidade do Rio Grande, este processo de desenvolvimento não atingiu a zona rural, que permaneceu, por longo período, com a supremacia das estâncias e das charqueadas (PAULITSCH, 2003, p. 30). A justificativa, para isso, está na análise de Rangel (2005), para quem os proprietários de terra não sentiram necessidade de redução dos custos unitários do fator trabalho, principalmente pelo acentuado número de trabalhadores e pelos baixos salários.

Entretanto, contrário ao que Pereira e Arendt (2008) perceberam sobre o crescimento da indústria paulista, mais centrada no mercado externo, a indústria gaúcha estava mais voltada para o mercado interno (Rio-São Paulo). Já Araújo (2006) afirmou que a região Pelotas-Rio Grande abrigava atividades mais voltadas para o mercado nacional e internacional, como nos casos da indústria de pescado, conserva de frutas e legumes, arroz beneficiado, óleos vegetais e carne bovina. Nessa discussão, pode-se inferir que houve movimentação de longo curso, potencializada no período entre guerras, no entanto a movimentação mais intensa era a de cabotagem, até a década de 1970, logo após o investimento no Superporto, como corredor de exportação brasileiro.

Nesse sentido, Silva (2001) destaca a melhoria de acesso ao Porto em 1970 como um marco na movimentação portuária. “Durante os anos de 1971 a 1974 o grande crescimento explica-se devido ao aumento de calado do canal de acesso para 40 pés, juntamente com as obras de construção dos terminais do Superporto e corredores de exportação” (SILVA, 2001, p. 56).

Este aumento na movimentação reforçou o papel da cidade como pólo logístico no Estado, movimentando *commodities* no longo curso. A atividade industrial na região não era o principal produto movimentado pelo Porto, portanto a industrialização da cidade entrou em crise na década de 1970, dada a concorrência com o mercado nacional e a falta de um mercado consumidor regional, conduzindo as indústrias têxteis a perderem sua lucratividade.

Quanto às atividades do meio rural, Salvatori et al. (1989) já tinha observado que o Rio Grande é um Município urbano, com uma formação de solo que não favorece as atividades agrícolas. A pecuária do Rio Grande, pouco expressiva no Estado e formada por 147 mil cabeças de gado, fica em segundo lugar na microrregião; Santa Vitória do Palmar tem 191.227 cabeças; São José do Norte, em terceiro lugar, tem 52.197; e Chuí, com menor representatividade, possui 5.987. Os dados revelam, ainda, uma atividade com pequeno potencial, se comparado a outros municípios gaúchos. Após análise do número de unidades agrícolas e pecuárias, assinala-se que o Rio Grande, o 54º no Estado, possui 20 unidades locais, enquanto Porto Alegre possui 651, Caxias do Sul 117 e Pelotas 104 (IBGE, 2008).

A produção agropecuária do Município é pequena. Outro fator que pode ser acrescentado nas observações das autoras sobre a história do Município, desde a sua fundação, trata-se da intenção declarada dos esforços portugueses em ampliar seu território, “construindo o porto marítimo mais próximo do sul do país” (SALVATORI et al., 1989, p. 27).

Além disso, destacam as autoras:

[...] as adversidades do sítio urbano, localizado numa região de restingas ativas na planície costeira, e a conseqüente presença de dunas e lençóis de areia, seqüências lagunares e de banhados, vegetação campestre pobre e ventos constantes não foram suficientes para suplantar o valor estratégico dos sítios como possibilidade técnica de implantação portuária e defesa do portal de entrada do Estado do Rio Grande do Sul [...]. (SALVATORI et al., 1989, p. 27).

Diante da descrição de Salvatori et al. (1989, op. cit.), a pesca, a indústria e o comércio pareciam ser as atividades econômicas mais viáveis para a cidade. A pesca formou o que Martins (2006) denominou de “maior e mais complexo parque industrial pesqueiro

brasileiro”, com gênese no início do século XX, fortalecido por regulamentação governamental, por meio da Superintendência do Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE), em 1962 (MARTINS, 2006, p. 45).

Os incentivos governamentais de 1967, segundo *Jornal do Mercado* (Porto Alegre, 2008), em entrevista com o presidente do Centro de Indústrias no Rio Grande do Sul, Sr. Paulo Mello, aconteceram por meio de programa de incentivo fiscal, sendo que 25% do imposto de renda poderiam ser utilizados na pesca. Estes investimentos impulsionaram a indústria pesqueira, com a aquisição de novos barcos e a ampliação das empresas. Na década de 1970, o setor chegou a ter 17 mil trabalhadores, entre eventuais, avulsos e tarefeiros.

Martins (op. cit.) destacou, ainda, a importância que a cadeia produtiva da pesca gerava no Município, com uma integração capaz de movimentar pequenos produtores, fornecedores de vegetais para os molhos e até os distribuidores dos pescados. Pois, segundo Martins:

[...] as suas atividades de gestão e processamento estavam em Rio Grande ou em pequenas filiais em municípios da Lagoa dos Patos como São José do Norte, Pelotas e São Lourenço do Sul. Utilizavam como matéria-prima basicamente o pescado do Estuário da Laguna dos Patos e vegetais produzidos por camponeses instalados em municípios do Sul do Rio Grande do Sul [...]. (MARTINS, 2006, p. 125).

A quantidade de pescados desembarcados no Porto do Rio Grande era superior a cada ano, no entanto, este fato não impediu o fechamento de diversas fábricas no final da década de 1990. Martins (2006) apontou problemas na administração destas empresas, já que produziam muitas variedades de produtos, com baixa produtividade e, portanto, baixa lucratividade e grande ociosidade nas linhas de produção. Além disso, o autor chamou a atenção para a forte dependência dos incentivos governamentais, o que, na sua ausência, provocou problemas financeiros e algumas delas foram obrigadas a parar de operar. (MARTINS, 2006).

Até o final de 2001, segundo Martins (op. cit., p. 137), nenhuma das empresas em operação enlatava o pescado, o que contribuiu para reduzir o número de trabalhadores (Tabela 33). No entanto, Rio Grande não deixou de ser referência na recepção, estocagem e distribuição de pescados no Brasil, pois 25% das firmas instaladas em todo o país com autorização para comercializar são sediadas na cidade.

Tabela 33: Rio Grande: empresas, trabalhadores e seus gêneros na classe de preparação e preservação de pescados e fabricação de peixes, crustáceos e moluscos, 1995-2003.

Ano	Número de firmas	Trabalhadores (total)	Total de homens	Total de mulheres
1995	17	3829	1545	2284
1996	17	2255	939	1316
1997	15	2593	909	1684
1998	16	1726	648	1078
1999	15	1915	711	1204
2000	13	1741	692	1049
2001	16	2352	934	1418
2002	17	1759	809	950
2003	16	1865	852	1013

Fonte: Martins, 2006. p. 127. RAIS/MTE.

Souza (2001) discute a queda de 8,11% ao ano, de 1980 a 1987, e de 3,11% ao ano de 1987 a 1998, apontando alguns motivos para a crise no setor. O primeiro motivo, segundo o autor, se deve ao aumento nas importações e na baixa demanda interna. O segundo motivo surgiu como consequência do primeiro: a redução no valor da produção pesqueira.

Apesar das reduções dos últimos anos, a cidade do Rio Grande ainda concentra atividades da indústria pesqueira no Estado e no Brasil. Os dados sobre o Embarque e o Desembarque de Pescados do IBAMA demonstraram, em 2004, concentração das atividades de pesca artesanal e industrial realizadas na região, provenientes dos ambientes estuarino, lacunar, costeiro e alto-mar. Por possuir localização e infraestrutura adequada, receberam também as produções dos países vizinhos, como Argentina, Uruguai e Chile. Em 2007, apenas 14 empresas existiam na região, indicando retração no mercado (IBAMA/CEPERG)¹⁷.

Souza e Pit (2008) destacam que a pesca industrial, a partir de meados de 1990, já possuía números indicando recuo na produção, agravado por um acidente ambiental em 1998, responsável pela redução da produção de pescados na Laguna dos Patos.

Ainda, segundo o Jornal do Mercado (Porto Alegre, 2008), o “Rio Grande conta com 13 indústrias cadastradas no setor, duas de outras localidades e uma de São Lourenço do Sul”. Além disso, há muita informalidade, com “pequenos núcleos de fábricas não registradas”, que empregam vários trabalhadores e, como não estão oficializadas, têm mais “liberdade” para praticar a pesca clandestina (PORTO ALEGRE, 2008).

¹⁷ CEPERG: Centro de Pesquisa e Gestão dos recursos pesqueiros lagunares e estuarinos.

Em outro aspecto da economia do Município do Rio Grande, aparece a produção agrícola, na qual merece destaque a produção de arroz, de milho e de lã, destinada ao mercado interno. A rizicultura se destaca também na produção da microrregião, com Santa Vitória do Palmar ocupando o 4º lugar na produção do Estado, com média de 323.183 t de arroz, já o Rio Grande é o 13º produtor do Estado, com 129.425 t, Chuí e São José do Norte têm menor representatividade na atividade.

Ribeiro (1996) percebeu, por meio de entrevistas, intenso processo migratório, temporário, na década de 1950, quando diversos agricultores de pequenas propriedades familiares buscavam emprego em outras áreas de lavoura, a fim de contribuir com a renda da família. As alternativas, segundo o autor, estavam nas lavouras de arroz de Jaguarão, Arroio Grande, Santa Vitória do Palmar, Rio Grande e Pelotas. No entanto, destacou Ribeiro (op. cit.), a mecanização na rizicultura reduziu este tipo de trabalho temporário, diminuindo as alternativas de renda dos pequenos produtores (RIBEIRO, 1996, p. 64).

Nesse sentido, as 20 unidades empresariais descritas pelo IBGE como atividades agrícolas estão concentradas, na sua maioria, na produção de arroz. O Rio Grande ocupa o 13º lugar na produção do Estado.

Entretanto, a industrialização, associada ao comércio pelo Porto de Rio Grande, contribuiu mais intensamente para a formação da cidade. Para Salvatori et al. (op. cit., p. 33), as primeiras unidades fabris são originárias do final do século XIX, principalmente as de fiação e tecelagem, como a Cia. União Fabril, com mais de 1200 operários em 1910. Havia também, segundo as autoras, o Frigorífico SWIFT do Brasil, empresa com capital estadunidense, com mais de 1500 operários, instalada na área do Porto Novo. Alguns anos mais tarde, em 1937, a primeira refinaria de petróleo, a Cia. de Petróleo Ipiranga, instalou-se no Rio Grande.

A ponta da península, lentamente ocupada, especializou-se como centro comercial e de serviços, junto à margem norte, onde houve a instalação de indústrias alimentícias do setor de pescados. Ao sul, próximo ao canal de navegação e aos trilhos da Viação Férrea, houve a concentração das indústrias têxteis e de refinaria de petróleo. A maior demanda de empregos e serviços gerados exigiu o aumento da estrutura urbana da cidade e a criação de novos loteamentos. Neste momento, segundo Salvatori et al., iniciou a especialização do espaço urbano, já que estas indústrias citadas acima se concentravam no sul do centro histórico, próximas ao Porto Novo, enquanto que as de pescado ficaram mais próximas ao Porto Velho. (Salvatori et al., op. cit., p. 33).

Em meados da década de 1940, registrou-se a expansão da cidade em direção à chamada “cidade nova”, que Salvatori et al. (op. cit.) destacou como sendo a estrada em que as

tropas traziam o gado para os matadouros. A expansão para este local foi projetada em 1904 pelo poder público e, ao que tudo indica, era a área mais provável para o crescimento urbano, já que a cidade histórica estava limitada pelo Canal do Rio Grande e pela Laguna dos Patos. A outra opção poderia ter sido a expansão em direção à praia do Cassino (antiga Villa Siqueira), mas, como a balneabilidade não tinha valor comercial, esta opção não foi considerada naquele momento.

Salvatori et al. (op. cit.) percebeu que havia subabitações na década de 1940, decorrentes do processo migratório, provocado pela industrialização, e dos baixos salários pagos pelo Frigorífico SWIFT. As moradias de baixa renda aconteceram em terrenos públicos para a expansão do Porto Novo.

Segundo as autoras,

O período de industrialização, compreendido entre 1920 e 1950, propiciou um importante fluxo migratório, com operariado industrial clássico, de baixa renda e pouca instrução, o que favoreceu o processo de marginalização social. Em 1945, foram fixadas, pelo Decreto 324/45, zonas de permissão para construção de habitações econômicas e de madeira, sempre periféricas ao centro urbano. (SALVATORI et al., op. cit., p. 33).

O êxodo rural, um dos maiores problemas do Rio Grande do Sul, se manifestava desde os anos 30. As indústrias não absorviam toda esta mão-de-obra, por isso as vilas marginais das cidades passaram a abrigar, segundo Pesavento (2002, p. 116), todo o “contingente populacional egresso do campo que sobrevivia em um nível de subemprego”.

Nesse sentido, o processo de urbanização do Rio Grande se expande e, segundo SALVATORI et al. (op. cit.), manteve-se até 1950, quando algumas fábricas começaram a fechar. A redução das unidades fabris desacelerou o crescimento da cidade, e foi neste período que houve a regularização da ocupação das terras destinadas à expansão do Porto Novo.

O Frigorífico SWIFT reduziu a sua produção, que, apesar de ter abatido mil cabeças de gado por dia, a partir de 1919 para comercialização na Europa e EUA, recebeu do governo estadual, assim como os demais frigoríficos, a limitação para o abate de 80 cabeças por dia. Esta decisão, segundo entrevista¹⁸, pode ter ocorrido por perigo de desabastecimento do mercado interno, de qualquer forma, não se encontrou em nenhuma das pesquisas consultadas referência a este fato.

Os anos 70, segundo Salvatori et al. (op. cit.), caracterizaram-se pela construção do Superporto e Distrito Industrial, construção esta que gerou infraestrutura de suporte, como vias

¹⁸ Entrevista realizada no dia 18 de junho de 2006, com o Procurador Geral do Município, Sr. Edes Cunha.

pavimentadas de acesso rápido ao Porto, entre outras benfeitorias. Como já foi dito, o Superporto representou uma das saídas para o escoamento da produção agrícola, no entanto a decisão de investimento no extremo sul, foi percebida por diversos estudiosos como uma estratégia geopolítica no Cone Sul. Domingues (1995) discutiu este enfoque considerando-o infundado, por defender que a decisão de criar um pólo exportador ao sul se deu pelas condições físicas do Porto, e não por questões estratégias geopolíticas.

Já Martins (2006) consolida as duas teorias quando destaca que “[...] a cidade do Rio Grande fazia parte do projeto geopolítico pós-64, na construção e consolidação de um pólo de pesquisa e de apoio logístico para a hegemonia brasileira no Cone Sul e para a Antártica” (MARTINS, 2006, p. 127).

Também na década de 1970, deu-se a construção de um centro de referências em pesquisas, com a criação do primeiro curso de oceanografia do Brasil, provavelmente também como tentativa de viabilizar a indústria pesqueira, que já começava a dar sinais de redução no embarque e desembarque de pescados (MARTINS, 2006).

Assim, a indústria de alimentos, segundo Araújo (2006), representava, na cidade do Rio Grande, elevada taxa de empregabilidade. A pesquisa sobre a evolução espacial na taxa de emprego, desenvolvida pelo autor, entre 1970-1987, reforça a tese da importância da indústria de alimentos, localizada principalmente entre Porto Alegre e Pelotas-Rio Grande, concentrando 40% dos empregos do setor (ARAÚJO, 2006, p. 12).

Assim, Salvatori et al. (op. cit., p. 47) dividiu os períodos de migração da cidade do Rio Grande em sete fases distintas, que se articulam a diferentes fases da economia do Município. Nesse sentido, no primeiro período, a fase da conquista (1650-1750), a posse da terra não era regularizada, e a população era dispersa. “O rebanho das primeiras estâncias atraiu tropeiros de Laguna e São Paulo, iniciando um ativo comércio de carnes e couro, com a fixação de alguns tropeiros nos primeiros estabelecimentos pecuários”. Além disso, o cultivo do trigo tornou-se importante para a exportação do produto para Rio de Janeiro e São Paulo (SALVATORI et al., op. cit., p. 47).

O segundo período de ocupação, Salvatori et al. (op. cit.) chamou de “posse consolidada”, entre 1750 a 1822, quando a economia do charque se tornou uma das atividades mais importantes na região. No período, houve intensa imigração açoriana, num solo pobre e arenoso, consolidando, dessa forma, o fortalecimento do intercâmbio comercial. O final deste período, Rangel (2005) classificou como o início da Iª dualidade intermediada pelo escravismo e feudalismo, do pólo interno e do pólo externo pelo capitalismo mercantil e industrial. Nota-se

que, no Rio Grande, tem início o predomínio da atividade comercial diante do Brasil colônia escravista e feudalista.

O terceiro e o quarto período, Salvatori et al. (op. cit.) chama de “comércio atacadista de importação e exportação, entre 1850 a 1920”. Nesta fase, dá-se a construção do cais no Porto Velho, com aumento significativo da movimentação de mercadorias direcionadas para o mercado interno e, mais tarde, a ampliação em direção ao Porto Novo. A burguesia comercial ascende socialmente, e as construções mais suntuosas remodelam a cidade, espremida, ainda, num sítio urbano concentrado.

Pereira et al. (2008) afirmou que:

O comércio articulado pela zona colonial foi de vital importância para o processo de industrialização gaúcho, porque os capitais acumulados provindos das trocas realizadas dentro do próprio estado e também relacionadas ao mercado do centro do país eram investidos em indústrias dentro do território gaúcho. A partir da **acumulação de capital comercial**, resultado das exportações dos minifúndios coloniais para o mercado do sudeste brasileiro, é que se geraram as precondições para investimentos em **indústrias**. A acumulação de capital encontrou na dinâmica do complexo colonial-imigrante suas precondições necessárias, muito mais que no complexo da pecuária. (PEREIRA et al., 2008, p. 4-5).

Os fluxos migratórios se intensificam. São italianos, alemães e portugueses, com a experiência em atividade comercial e industrial, que, ao chegarem à cidade, iniciam uma atividade semelhante da que realizavam em sua terra natal. Um caso foi o da indústria Pooch & Cia. de Charutos, que produzia charutos na Alemanha, cujo proprietário era um imigrante alemão. A fábrica, instalada no Rio Grande em 1891, contou, inicialmente, com técnicos de Cuba e da própria Alemanha. Toda a produção era vendida para o mercado interno brasileiro, e a matéria-prima vinha também de Cuba, até que houve a necessidade de fomentar cadeia produtiva do fumo.

Além disso, a contratação da empresa francesa, Cia. Francesa, que empregou 4 mil pessoas para a construção do Porto Novo, abriu espaço para o capital estrangeiro. Após a Primeira Guerra Mundial, instalou-se na cidade o frigorífico SWIFT, de capital estadunidense, a Cia. de Fiação e Tecelagem Rio Grande, de capital italiano, dentre outras empresas.

Também no período há o estabelecimento de diversas indústrias de capital nacional, que coincidem com a II dualidade descrita por Rangel, ocupando, no pólo interno, o feudalismo e o capitalismo mercantil e, no pólo externo, o capitalismo mercantil e industrial. Os estancieiros perdem o poder político para a burguesia mercantil, sócio maior desta

dualidade, e o capitalismo comercial, fortalecido, investe o excedente na indústria de bens de consumo, criando já neste período um pólo industrial.

Neste período, Dalmazo e Ronchetti (2004) destacou ainda a encampação do Porto de Rio Grande, que, em 1919, possibilitou a redução das tarifas, introduzindo melhorias administrativas e técnicas que alteraram a condição clandestina do fluxo de mercadorias inclusive. “Desse modo, o porto de Rio Grande pôde ampliar a sua participação no embarque de produtos exportados da economia sul-rio-grandense. Nesta época, no ano de 1920, a viação férrea, que foi encampada no início do século XX, passou para o controle do Governo do RS” (DALMAZO e RONCHETTI, 2004, p. 48).

No quinto período, entre 1920 e 1950, segundo Salvatori et al. (op. cit.), merece destaque o Frigorífico SWIFT, que, em 1919, já exportava carne congelada para os EUA. Com a movimentação econômica da cidade, nesta época, pessoas de diversos municípios próximos migravam à procura de emprego, o que levou à invasão de uma vila planejada pelos franceses da Cie. Française.

No sexto período, entre 1950 a 1970, houve a estagnação da economia, com redução no processo migratório. Os frigoríficos mais importantes fecharam no final dos anos 50. “A crise da indústria têxtil, envolvendo a Cia. União Fabril e a Fábrica Nova (depois Hering), os problemas sociais se agravaram, resultando em grande número de desempregados” (SALVATORI et al., op. cit., p. 48).

Ao que tudo indica, não há relação entre os dois setores fabris. A crise dos frigoríficos se deu pela retração do mercado internacional, na fase descendente do 3º ciclo longo de Kondratieff. Quanto à indústria têxtil no Rio Grande, Paulitsch (2003) e Pereira et al. (2008) destacaram a forte concorrência da indústria gaúcha com os produtos paulistas. Este fato obrigou as empresas à forte qualificação e investimento em equipamentos. Além disso, diversas empresas de pequeno porte fecharam ou foram adquiridas por outras, como a aquisição da Cia. de Fiação Tecidos Progresso da Fronteira de Uruguaiana, adquirida pela Cia. União Fabril do Rio Grande. No entanto, o custo médio de produção foi diminuindo a lucratividade da empresa da Cia. União Fabril, que é vendida em 1968, já em estado de falência, encerrando suas atividades em 1970.

As marcas na paisagem urbana deixadas com o fechamento da fábrica foram muito fortes, principalmente porque a empresa representava um marco para a economia local e para o Estado. Paulitsch (2003) destacou que:

A empresa era pioneira na produção de tecidos e panos de lã. Os empregados cumpriam um horário regular de 10h e 30min por dia, e, conforme necessário, aumentavam jornada de trabalho. A nota que saiu no jornal Echo do Sul, de 7 de

maio de 1885, explicita a importância deste pioneirismo na produção industrial, como também do atendimento aos funcionários, com assistência social, casas para trabalhadores, escolas, bibliotecas, assistência médica, cooperativas de consumo, bandas de música e esportes [...]. (PAULITSCH, 2003, p. 63)

Neste momento da história, Rangel (2005) classificou como a III dualidade (1922 a 1973), em que se destacam o feudalismo e o capitalismo mercantil no pólo interno, e, no pólo externo, o capitalismo industrial e o capitalismo financeiro. Dessa forma, o crescimento do Rio Grande mostrava-se próximo do capitalismo mercantil, articulando com o capitalismo industrial externo para a aquisição de máquinas e de pessoal especializado da Alemanha e da França.

A partir de 1970, iniciou o sétimo e último ciclo cadastrado por Salvatori et al. (op. cit.) com o projeto de construção do Superporto e a formação do corredor de exportação para o sul do Brasil. Além disso, estabeleceu-se a base para o Distrito Industrial na retroárea do Porto, atraindo diversas empresas, tais como: graneleiras de carne, de fertilizantes, de óleo vegetal e de centro de gaseificação. Houve novo impulso migratório, mas agora a exigência do mercado era para mão-de-obra qualificada.

Nesta fase, o capitalismo mundial passava pelo 4ª ciclo de Kondratieff, e, como em todas as fases descendentes, o Brasil crescia para dentro. Na análise das dualidades, Rangel (op. cit.) descreveu a fase como a IV dualidade, em que, no pólo interno, aparece a nova burguesia rural e o capitalismo industrial e, no pólo externo, o capitalismo industrial e o financeiro. Nota-se que as obras no Superporto tiveram financiamento do capitalismo financeiro externo, e o capitalismo industrial amplia seus investimentos no distrito industrial.

A expansão da indústria alimentícia da produção de óleos vegetais, bruto e refinados, margarina e farelo de soja, segundo Araújo (2006), está relacionada à introdução e à expansão da cultura da soja no Estado, a partir da década de 60. No final da década de 1960, Araújo (op. cit., p. 12) constatou a existência de 27 empresas operando no Estado, concentradas geograficamente em Porto Alegre, Rio Grande, Pelotas e algumas áreas de cultivo de soja, próximas dos mercados consumidores, ou de locais com facilidade de escoar a produção, ou ainda, de proximidade de matéria-prima.

O abate, conservas e banha, na indústria de alimentos, tiveram crescimento desacelerado, pois, segundo Araújo (2006), o crescimento da produção de óleo vegetal levou ao declínio do consumo de banha, assim, como as carnes frigorificadas reduziram o consumo do charque. Na década de 50, existiam mais de 18 frigoríficos, dentre cooperativas e não-cooperativas, e apenas 2 charqueadas entre as 20 unidades de carne bovina do Rio Grande do

Sul, a maioria localizada em Pelotas e Rio Grande. Pelotas possuía mais de 30 indústrias de óleo vegetal na década de 70 (ARAÚJO, 2006).

A partir de 2000, na microrregião do litoral lagunar, a cidade do Rio Grande é a mais industrializada, com pequena queda entre 1995 a 2000. No período, diversas indústrias de pescado deixaram de operar, conforme já exposto anteriormente. A partir de 2000, outras atividades surgiram, dentre elas uma refinaria de petróleo, empresas exportadoras de soja, entre outras. A cidade de Chuí emancipou-se de Santa Vitória do Palmar em 1995.

Tabela 34: Total de indústrias na microrregião do litoral lagunar, 1986 a 2005.

	1986	1991	1995	2000	2005
Chuí	0	0	0	3	4
Rio Grande	142	157	176	160	187
Santa Vitória do Palmar	22	26	28	28	24
São José do Norte	10	9	7	16	11

Fonte: RAIS/MTE. IBGE.

No Gráfico 24, percebe-se o total de indústrias e a comparação com as indústrias do Rio Grande. As atividades portuárias, no caso do Rio Grande, não geraram reinversões na economia microrregional, já que estes municípios permanecem fortemente ligados ao setor primário.

No entanto, se a comparação for ampliada, incluindo a cidade de Pelotas e a sua microrregião, percebe-se que houve processo industrial mais intenso. Em 2005, Pelotas contava com 863 indústrias, enquanto o Rio Grande com 187. Percebe-se a diversidade industrial da economia de Pelotas, que, apesar de possuir um porto com baixas condições de atracagem, tem, historicamente, maior poder econômico.

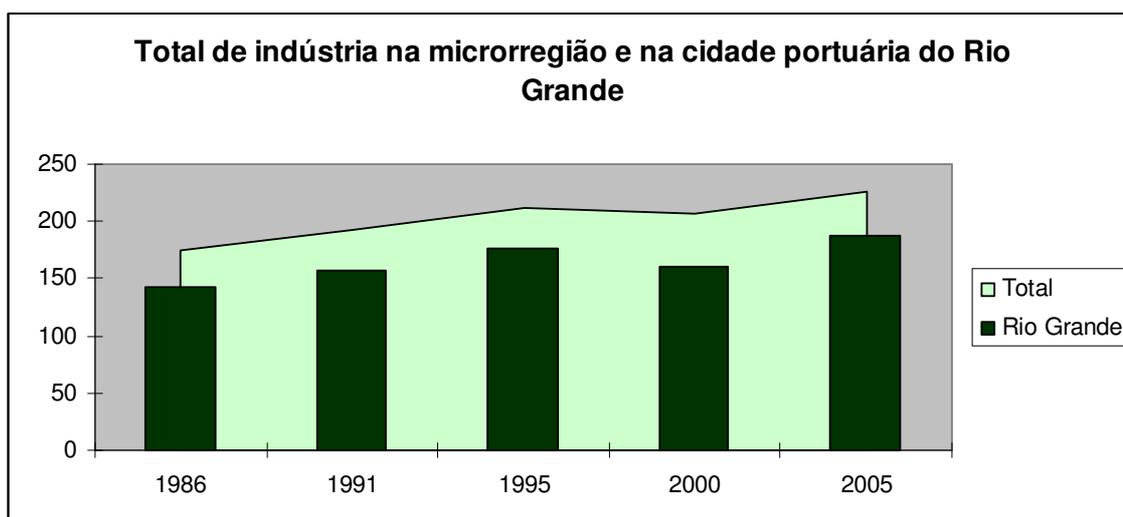


Gráfico 24: Total de indústria da microrregião e na cidade portuária do Rio Grande.

Fonte: RAIS/MTE, IBGE.

Um dos setores responsáveis pelo maior número de pessoal ocupado na cidade de Rio Grande é o setor de transporte, armazenagem e comunicação, que, segundo IBGE, é responsável por 530 unidades locais, com 4.884 pessoas ocupadas. Entretanto, o setor é formado por vários modais de transporte, desde transportadoras com diversos caminhões, estradas de ferro e a área de comunicação em geral. Na comparação com Pelotas e Porto Alegre, percebe-se novamente as diferenças nos dados, indicando maior potencial econômico em Porto Alegre e em Pelotas.

Tabela 35: Transporte, armazenagem e comunicações: número de unidades locais e pessoal ocupado no Rio Grande do Sul, 2007.

Município	Pessoal ocupado	Unidades locais
Porto Alegre	42.423	5.531
Pelotas	4.219	733
Rio Grande	4.884	530

Fonte: IBGE. Censo 2007.

A comparação dos índices de crescimento econômico entre as regiões do Rio Grande do Sul evidenciou que a economia do sul do Estado foi mais intensa no início do século XIX e, com o passar dos anos, foi perdendo dinamicidade. Um dos fatores apontados, segundo Leonardi et al. (2006), foi o fato de que o norte do Rio Grande do Sul foi capaz de reinverter os lucros da agricultura e, aos poucos, tornou-se industrial. O mesmo caso não aconteceu no sul do Estado, com exceção da cidade de Pelotas e de Rio Grande, que, devido ao grande número de imigrantes, concentrou indústrias na área urbana. As estâncias e as charqueadas

viviam em conflitos com o governo, que permitia a entrada de charque uruguaio com preço menor e maior qualidade. Portanto, nestas unidades produtivas, houve intensa concentração de renda, e as estâncias não fomentaram novas atividades econômicas, já que trabalhavam com mão-de-obra escrava ou com baixos salários.

Nesse sentido, Dalmazo e Ronchetti (2004) salientou que:

O parque industrial de Rio Grande e Pelotas, principalmente as charqueadas, dependia do capital mercantil para a colocação do charque e derivados nos mercados nacional e internacional. Além disso, as condições diferenciadas do mercado local dessas cidades possibilitaram a instalação de empresas de maior porte e uma certa produção diversificada (charutos, tecelagem, conservas alimentícias, moinhos, curtumes, etc.). Porém a expansão em direção a outros produtos pelas indústrias locais estava limitada, devido à existência de grande concentração de renda ali e na região de entorno. Por isso, essas indústrias sofreram mais a concorrência de produtos similares importados devido à sua vinculação, como cidades portuárias, com os demais mercados. Nesse sentido, à medida que as comunicações entre o centro e o sul melhoravam, a concorrência aumentava e agravava a condição da indústria de bens de consumo. (DALMAZO e RONCHETTI, 2004, p. 39).

Situações como estas ampliaram a diferença entre as regiões do Estado gaúcho e reduziram a participação da cidade do Rio Grande. Pode-se perceber, na Tabela abaixo, que as perdas são significativas no sul do Rio Grande do Sul, com a redução no percentual do PIB do Estado, entre 1939 a 2003, revelando o empobrecimento da metade sul. Constatase, ainda, que as reduções permaneceram em queda, reagindo levemente em 2003.

Tabela 36: Participação percentual da metade norte e sul do Rio Grande do Sul no produto interno do Estado, 1939 a 2003.

Regiões/ano	1939	1949	1959	1970	1980	1990	1999	2003
Metade norte	61,7	69,9	70,5	76,0	78,6	82,3	79,4	78,6
Metade sul	38,3	30,1	23,97	23,9	21,40	17,7	17,2	21,4
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Fundação de Economia e Estatística (FEE) In.; LEONARDI, CORONEL, ALVES, RATHAMNN (2006).

No entendimento de Ilha e Silva (2000, p. 123), “[...] a colonização baseada na pequena propriedade foi uma experiência com muito êxito, vindo a ser reproduzida iniciativa semelhante noutros pontos da província”. A região nordeste, constituída pelo eixo Porto Alegre-Caxias do Sul, teve sua base econômica balizada na agricultura voltada para a subsistência, no comércio artesanal ativo e, posteriormente, no deslocamento das atividades primárias para o setor industrial. As regiões norte e nordeste compreendem a metade norte do Estado do Rio Grande do Sul. O norte do Estado povoou-se pela imigração de descendentes da imigração italiana e alemã, que, em busca de novas terras, colonizaram o norte do Estado desde o planalto até as margens do Rio Uruguai, processo que se manteve até as últimas décadas do século XX (LEORNARDI et al., 2006).

A economia da cidade do Rio Grande perdeu a “vitalidade” quando as charqueadas começaram a entrar em crise. A renda estava mais concentrada do que na metade norte do Estado, bloqueando a diversificação de renda da região (HERRLEIN, 2000).

A indústria pesqueira ainda permanecia forte na região neste período. No entanto, como já foi dito, mais recentemente, o governo federal reduziu os investimentos e algumas das maiores indústrias da região fecharam suas fábricas.

Esta crise só pode ser entendida a partir de uma análise macroeconômica que leve em conta a grande concorrência entre as indústrias pesqueiras mundiais e uma análise microeconômica, que trabalhe com as condições de crescimento do Estado do Rio Grande do Sul.

Segundo entrevista¹⁹, o perfil econômico da cidade do Rio Grande pode começar a mudar com a instalação de um pólo naval da Petrobrás e a construção da primeira plataforma, P-53, entregue em setembro de 2008 no Superporto. Espera-se que esta atividade, aliada ao treinamento da mão-de-obra, que começou em meados de 2006, potencialize economicamente a região, ampliando a empregabilidade e o dinamismo econômico da metade sul do Rio Grande do Sul.

Outro destaque é para instalação do terminal portuário da Aracruz Celulose no município de São José do Norte, para escoar a produção de eucaliptos e de celulose. Acredita-se que, para a construção deste terminal, serão necessários 850 trabalhadores diretos e mais de 4 mil indiretos, numa cidade em que a maioria da população vive da agricultura, da pesca e da pecuária. Por isso, a empresa lançou um programa de alfabetização e posterior treinamento de mão-de-obra para garantir o início das obras. A área a ser construída é de 64 hectares, com píer de atracação de navios e barcaças, armazéns para celulose, oficinas, além de prédios administrativos.

Este terminal terá o nome de Terminal Giuseppe Garibaldi, com calado para atracação de 12 m e sem necessidade de desassoreamento constante. Os investimentos devem ser de 130 milhões de reais, e a conclusão prevista será para 2010. A organização da logística da Aracruz Celulose é de transportar a celulose produzida na fábrica em Guaíba, via barcaças pela Laguna dos Patos, dali, o transbordo para os navios (Zero Hora, 16 de maio de 2008).

4.2.2 O contexto regional: indicadores socioeconômicos

A população estimada do Rio Grande é de 198.560 habitantes para 2007. O recenseamento de 2000 demonstrou uma população de 186.544. A microrregião do litoral lagunar tem população variada, o Rio Grande possui a maior população absoluta do grupo. Santa Vitória do Palmar possui 35.062 residentes; São José do Norte, 25.262; e Chuí, 6.824 habitantes, como estimativa em 2007. Destaca-se que o crescimento populacional em São José do Norte e Santa Vitória do Palmar é inferior a 1% ao ano, já em Chuí fica na faixa de 3,6% ao ano, enquanto no Rio Grande é de 1,07% ao ano (Tabela 37).

¹⁹ Diversas entrevistas com técnicos da Prefeitura do Rio Grande, novembro de 2006.

Tabela 37: População da microrregião do litoral lagunar: estimativa 2007

Municípios	População absoluta	Média de crescimento anual
Rio Grande	198.560	1,07%
Santa Vitória do Palmar	35.062	0,6%
São José do Norte	25.262	0,7%
Chuí	6.824	3,6%

Fonte IBGE, 2007.

A distribuição da população por faixa etária e por sexo do Município do Rio Grande demonstra equilíbrio entre o sexo da população, com leve vantagem masculina até a faixa dos 29 anos, logo após, a população feminina intensifica a vantagem a cada faixa etária. Já nos municípios com baixo crescimento populacional, como São José do Norte e Santa Vitória do Palmar, na faixa etária entre 20 a 29 anos, há uma ligeira redução populacional, caracterizando intenso processo migratório da população adulta. O mesmo acontece na distribuição por sexo, na qual é maior o número de homens nestes municípios, indicando que a emigração é maior entre as mulheres. Pode-se creditar o fato às atividades econômicas que prevalecem em cada município, pois, em São José do Norte, a economia é baseada na atividade primária, com o predomínio da pesca e da agricultura e, em Santa Vitória do Palmar, agricultura e a pecuária predominam. Em Chuí, percebe-se leve vantagem masculina na faixa etária de 30 a 39 anos, com destaque para a atividade econômica do comércio de fronteira.

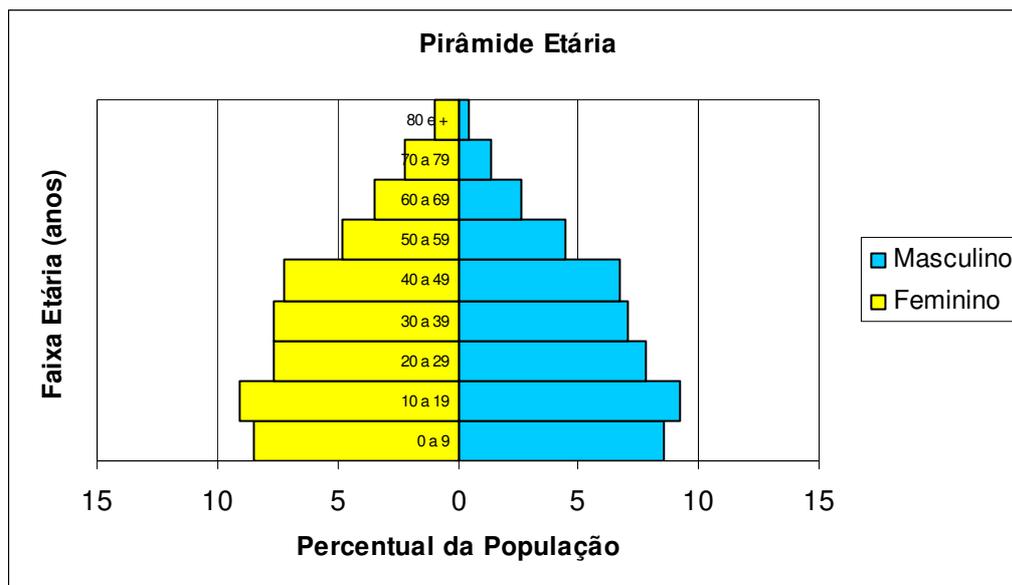


Gráfico 25: Pirâmide etária do Rio Grande.

Fonte: IBGE, Censo, Estimativas. Cadernos de informação de saúde: DATASUS, Ministério da Saúde.

Entre a população alfabetizada, o Município de Rio Grande demonstra índices significativamente maiores de 1991 para 2000, alterando-se de 86,0% para 90,2%, conforme a Tabela abaixo. O índice de alfabetização é maior em Chuí, com 93,6% de alfabetizados, enquanto, São José do Norte apresenta o índice mais baixo, com 76,7%, seguido por Santa Vitória do Palmar, com índice de 88,8%. Em todos os municípios, o indicador mais baixo de alfabetização se dá entre a população acima de 50 anos.

Tabela 38: Proporção da população residente alfabetizada por faixa etária: Rio Grande (RS).

Faixa etária	1991	2000
5 a 9	51,8	57,9
10 a 14	95,4	97,8
15 a 19	95,8	97,9
20 a 49	93,0	95,4
50 e +	78,8	85,5
Total	86,0	90,2

Fonte: IBGE. Censos.

O número de trabalhadores formais por setores de atividade demonstra que, semelhante ao que ocorre no restante do Brasil, o comércio, serviços e administração pública cresceram

nos últimos anos. O emprego formal no setor de indústria, construção civil e serviços industriais apresentou a maior queda.

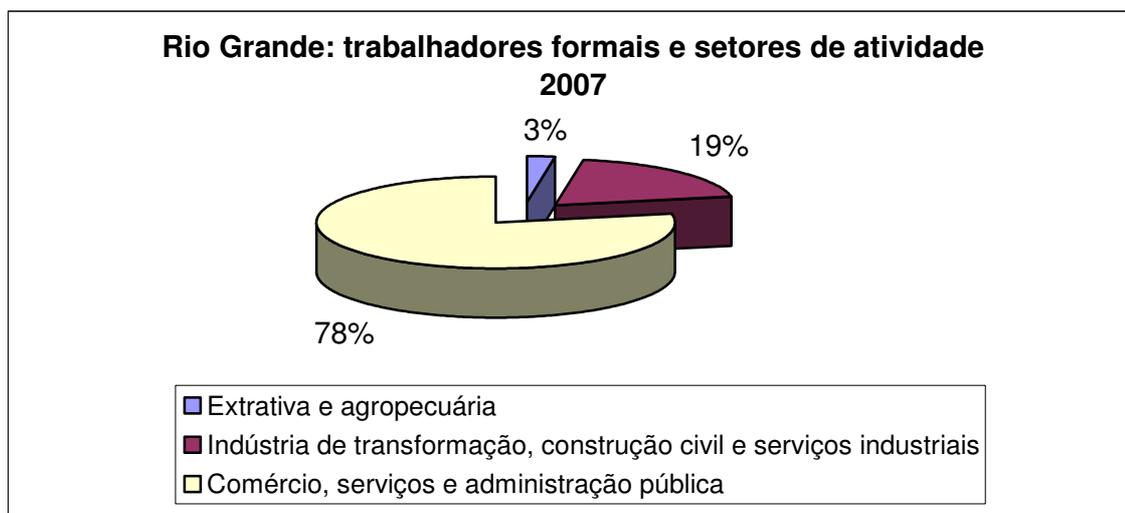


Gráfico 26: Rio Grande: trabalhadores formais e setores de atividade, 2007.

Fonte: Perfil do Município CAGED, 2008.

Os dados, comparando-se o Porto de Rio Grande e o de Paranaguá, mostram-se semelhantes. Ambos possuem 78% de trabalhadores formais no setor de serviços, enquanto mantêm a média de 19 a 20% no setor de indústria (Gráfico 18, Paranaguá; Gráfico 26, Rio Grande).

Em relatório técnico sobre as condições de contaminação das águas que margeiam a cidade do Rio Grande, Almeida et al. (1993) destacou que a rede geral de esgotos domésticos data do final da década de 1920 e atendia, de forma deficitária, a área do centro e parte do bairro da Cidade Nova, favorecendo, assim, o lançamento de efluentes domésticos e industriais nas águas do Estuário da Laguna dos Patos. A cidade está integrada com as águas do Estuário desde sua fundação, seja pelo transporte ou pela pesca, entretanto os riscos de redução de peixes pela poluição são significativos.

Além disso, Almeida et al. (1993) ainda destacou:

Em 1978, através de um convênio com a Companhia Estadual de Desenvolvimento Industrial e Comercial (CEDIC), foi realizado um levantamento das características biológicas e físico-químicas da enseada Saco da Mangueira, Canal do Rio Grande (canal de acesso) [...]. Esses estudos evidenciaram alterações na qualidade dessas águas, principalmente quanto a contaminação orgânica, comprometendo, dessa forma, a qualidade de vida da população periférica, que as utiliza para as atividades de recreação e para fins domésticos. (ALMEIDA et al., 1993, p. 9).

Nesse sentido, o constante monitoramento das águas do Estuário permite perceber os diferentes níveis de contaminação ao longo do tempo e planejar medidas de redução das consequências da ação antrópica no ambiente.

Um dos locais analisados pelo monitoramento do Estuário foi o canal do Rio Grande, também chamado de canal de acesso ao Porto, que, segundo Almeida et al. (op. cit.), compreende uma área hídrica de aproximadamente 900 m entre as margens leste-oeste, na desembocadura da Lagoa dos Patos, no Oceano Atlântico, onde o canal de navegação forma uma longa faixa de 200 a 300 m de largura, com profundidade média de 14 m.

O canal possui diversos pontos de lançamento de efluentes domésticos, mistos, entendidos por lançamento domésticos ligados à rede pluvial e industrial, o que torna bastante comprometidas as águas do canal de acesso, quanto à contaminação orgânica e química. As indústrias na área, como as de fertilizantes, por exemplo, devem lançar material no canal de acesso, já que, em estudos recentes, observaram-se resíduos de minerais utilizados na produção de fertilizantes. Além disso, há grande quantidade de óleos fenóis, consequência da grande quantidade de movimentação de navios na área (ALMEIDA et al., op. cit., p. 22).

Os efluentes domésticos e das indústrias de pescadao, de fertilizantes, dentre outras, contribuem, segundo Almeida et al. (op. cit.) para o aumento excessivo de alguns compostos químicos, amônio e fosfato, comprometendo a qualidade destas águas, inclusive para as centenas de pescadores que utilizam o ambiente para sua sobrevivência (ALMEIDA et al., op. cit., p. 26).

4.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

As cidades de Paranaguá e de Rio Grande adaptaram seus portos para locais de maior facilidade de atracação dentro do sítio urbano. Os portos do sul, que não puderam realizar tal adaptação, estagnaram sua movimentação, caso de Antonina, Pelotas e Laguna (portos históricos).

A elevada movimentação de um porto nem sempre tem reflexo positivo no desenvolvimento da cidade. Principalmente, porque são pólos de atração de população desempregada, do campo ou de outras cidades, que veem nas cidades portuárias uma oportunidade de trabalho.

No entanto, a modernização dos portos exigiu mão-de-obra mais qualificada e em menor número. A atração migratória que estas cidades exerciam na região se reduziu, mas os problemas de ocupações irregulares ainda não foram resolvidos. Em Paranaguá, os manguezais foram intensamente ocupados. Já na cidade do Rio Grande, diversas vilas cresceram no entorno das indústrias ou do porto, principalmente com o Porto Novo e Superporto, impulsionando a expansão da cidade.

O crescimento acelerado da cidade de Paranaguá, de 1940 até 1990, provocou intensos processos migratórios, motivados pela possibilidade de trabalho e renda, que geralmente atraíram mão-de-obra desqualificada de outros centros urbanos e até de áreas rurais. Este período de reestruturação foi denominando como “complexo rural” por Rangel (op. cit.), ao se referir à modernização do campo.

Tanto em Paranaguá como em Rio Grande, a exigência de forte competição entre os portos e a aplicação da Lei de Modernização Portuária de 1993, reduziu-se consideravelmente o total de mão-de-obra empregada nos serviços portuários. Além disso, há uma tendência de aumento das cargas containerizadas, implicando a necessidade de trabalhadores mais especializados, o que contribuiu, de certa forma, para o crescente número de desempregados da cidade e, como decorrência, para o empobrecimento da população.

Durante o final do século XX, diversas indústrias de beneficiamento de soja se instalaram nas cidades portuárias, facilitando as exportações. Estas indústrias movimentaram a economia local, no entanto, os índices de empregabilidade no setor industrial permanecem semelhantes ao que se verifica no Brasil hoje, com fortalecimento do setor de serviços.

A partir do final da década de 1990, o crescimento demográfico de Paranaguá reduziu-se de 4% ao ano, para 2,2%, cuja redução coincide com a Lei de Modernização Portuária, a partir da qual os portos começaram um processo de redução de mão-de-obra desqualificada. O fato pode ter desestimulado a intensidade migratória para este local. Entretanto, em algumas cidades da microrregião de Paranaguá, o crescimento tem se mantido elevado, como é o caso de Pontal do Paraná, Matinhos e Guaratuba.

5. A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DOS PORTOS CATARINENSES E SUAS CIDADES

Santa Catarina, por suas características geográficas, possui o segundo maior litoral dos três Estados do Sul do Brasil, com muitas enseadas e baías, que permitem em 561,4 Km de litoral, diversos portos em funcionamento, sendo 3 de carga geral, São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba, e 1 pesqueiro, Laguna e mais alguns terminais, dentre eles: Itapoá e Navegantes. Além disso, há mais 5 municípios que possuem pontos para desembarque pesqueiro, são eles: Barra do Sul, Porto Belo, Governador Celso Ramos, Florianópolis e Passo de Torres. Itajaí, Navegantes, Laguna e Passo de Torres são os que possuem o maior volume de pescados desembarcados (Mapa 07).

Na análise temporal do litoral de Santa Catarina, verificou-se que, no século XIX, embarcações de todas as nacionalidades utilizavam a costa catarinense para abastecer os navios no longo trajeto até a Bacia Platina. Este fator, impulsionado pelas disputas de expansão territorial portuguesa e espanhola, imobilizou um grande investimento da coroa portuguesa para povoar o Brasil Meridional.

Neu (2003) destaca que “o mar sem dúvida foi a ligação mais forte de Santa Catarina com a metrópole portuguesa”, por isso os primeiros povoados tiveram seu assentamento justamente em baías e enseadas pela facilidade de acesso das embarcações. O problema de Portugal estava no fato de que o território facilitava o acesso a todos os tipos de bandeira, não só os navios da metrópole portuguesa (NEU, 2003, p. 23).



Figura 9: Portos catarinenses.

Elaboração: Perin.

Além do caráter militar e do trabalho de abastecimento dos navios, preferencialmente os navios portugueses, o litoral destacou-se pela atividade pesqueira e, em especial, pela pesca da baleia. Assim, numerosas armações baleeiras foram oficializadas na Província no século XVIII, para garantir a cobrança de impostos, são elas: Armação da Ilha da Graça (próxima ao Porto de São Francisco do Sul), Armação de Itapocoróia (próxima a Itajaí), Armação Grande ou de Nossa Senhora da Piedade, Armação da Lagoinha (ambas próximas de Florianópolis), Armação de Garopaba e Armação de Imbituba (Porto de Imbituba).

Estas armações, segundo Ellis (1969 apud Neu, 2003), seriam a definição dos núcleos baleeiros meridionais como atividades secundárias, mas que demonstram a existência de uma rede de locais marítimos articulados por meio da distribuição do óleo de baleia. Ressalta-se que, embora em posição secundária, pois o período remontava para a extração de ouro nas minas, o que realizava um papel fundamental para a navegação de cabotagem, interligando áreas isoladas aos centros econômicos brasileiros (NEU, 2003, p. 29).

Nesse sentido, Mamigonian (1966) destacou que:

O litoral foi transformado no século XVIII com o estabelecimento de casais açoreanos e madeirenses: as explorações policultoras familiares forneceram, nos fins do século XVIII e início do século XIX, importantes excedentes alimentares (farinha de mandioca, arroz, feijão, melado, etc.), que se destinavam ao abastecimento do Rio, Salvador, Recife e até mesmo de Montevideú. (MAMIGONIAN, 1966, p. 35).

Desta forma, como lembrou o autor, os centros comerciais como Laguna, São Francisco e Desterro (atual Florianópolis) se formaram e se fortaleceram. Toda a produção era escoada pelos portos, montados com trapiches rudimentares, iniciando-se, assim, os primeiros sinais de organização portuária.

Anos mais tarde, já no século XIX, a intensificação da imigração alemã e italiana nas regiões norte e central de Santa Catarina trouxe novo vigor ao desenvolvimento portuário. Estes imigrantes, com experiência da atividade industrial, iniciaram várias atividades produtivas tanto industriais como agrícolas. Algumas delas encontraram um mercado consumidor ávido por produtos industrializados, principalmente os produtos têxteis.

Algumas casas comerciais de Florianópolis, como a Hoepcke, fretavam navios em Hamburgo, na Alemanha, e transportavam mercadorias que adquiriam na Europa. Além disso,

adquiriam, algumas vezes, bens de produção, como máquinas de teares, ampliando a capacidade produtiva da região colonial e intensificando o comércio com a capital, Rio de Janeiro (MAMIGONIAN, 1966, p. 36).

Outro caso que demonstra o excepcional crescimento industrial ligado à área têxtil é a história da família Hering. A família chegou a Blumenau, com os demais imigrantes, em 1850, e, com apenas dois teares, poucos anos depois, tinha importado, com facilidade, mais de 100²⁰ teares, escoando a produção para os grandes centros pelo Porto de Itajaí.

Lins (2000) destacou que:

[...] a história da industrialização catarinense confunde-se com a das atividades do complexo têxtil-vestuarista no estado. As iniciativas de mestres artesãos de origem alemã, como Hering e Schlösser nas últimas décadas do século XIX, figuram entre os eventos que deram partida tanto para a produção têxtil em larga escala como, [...] ao efetivo movimento de industrialização de Santa Catarina. (LINS, 2000, p. 84).

Também o sul de Santa Catarina, que escoava a produção agrícola via bacia do Rio Tubarão até a Lagoa de Santo Antônio, Porto de Laguna, interligava o Porto com o interior do Estado. Os imigrantes açorianos, e mais tarde os italianos, produziam desde arroz até farinha de mandioca. O excedente era vendido aos centros urbanos no sudeste do Brasil, por meio da navegação de cabotagem.

No final do século XIX, diante da conjuntura de investimentos ingleses na infraestrutura brasileira, o sul de Santa Catarina foi contemplado com a construção da Ferrovia Dona Tereza Christina, ligando a mina, em Criciúma, ao Porto de Imbituba. Somente com a ameaça da Primeira Guerra Mundial e com a necessidade de combustível para movimentar a frota de Henrique Lage²¹, a região teve sua economia impulsionada. Como Imbituba apresentava as melhores condições de atracagem, passou a receber investimentos de toda ordem. Era uma cidade a ser construída: casas para os operários, casas dos engenheiros, escola básica, hotel, granja (para abastecer os navios), estradas, usina elétrica, distribuição de água, entre demais infraestruturas.

Atualmente, a hinterlândia portuária dos portos catarinenses se expandiu consideravelmente. O Relatório de Infraestrutura de Santa Catarina, realizado pela Fundação Universitária José Bonifácio em 2005, revela que “parte da carga destinada aos portos

²⁰ O destaque para a importação com facilidade de bens de produção se deu porque um dos problemas que mais atrapalhava o crescimento industrial no Brasil era a falta de bens de produção e a dependência de importação destes da Inglaterra. Em muitos casos, há relatos de morosidade na importação. O mesmo não era relatado quando os alemães enviavam as máquinas aos seus patrícios no Brasil.

²¹ Empresário do Rio de Janeiro que explorava a navegação costeira no Brasil, no início do século XX.

catarinenses, no entanto, é originária do norte do Paraná, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, percorrendo distâncias maiores”. Ainda revela o Relatório que o transporte utilizado nestes casos é o modal rodoviário, embora o ferroviário fosse a alternativa mais viável.

Os portos catarinenses, com exceção de Imbituba, encontram-se em fase de saturação. Segundo o referido Relatório (2005, p. 8), um aspecto crítico que afeta o sistema portuário do Estado é a falta de uma visão estratégica integrada do sistema.

Ainda, segundo o Relatório,

Em termos mundiais, a tendência em serviços portuários indica maior demanda por serviços logísticos integrados, maior concorrência entre seus fornecedores e maiores exigências de eficiência por parte dos consumidores para poder competir num mundo globalizado. (RELATÓRIO DE INFRAESTRUTURA DE SANTA CATARINA, 2005, p. 8).

Considera-se como público consumidor não só os que utilizam o serviço portuário, mas também a população das áreas próximas aos portos, que exigem mais cuidado na preservação do meio-ambiente. Sabe-se que áreas portuárias são insalubres e apresentam também as portas abertas para a bioinvasão²². Além disso, diversas situações comprometem o meio-ambiente litorâneo, por isso alguns portos catarinenses estão entre os que têm maior índice de HIV (síndrome da imunodeficiência adquirida) e tuberculose.

5.1 PORTO DE IMBITUBA

O Porto de Imbituba está localizado no litoral sul de Santa Catarina, na enseada da Praia do Porto. Nos relatos dos viajantes, o Porto era um bom abrigo natural para navios que realizavam a navegação costeira²³.

No final do século XVIII, o Porto passou a ter oficialmente nesta enseada uma armação baleeira, com o monopólio do capital comercial português. A existência da armação permitiu que um pequeno vilarejo tivesse contato com os centros urbanos da colônia, intensificando, assim, o comércio de diversos produtos inexistentes na região, como tecidos e algumas manufaturas.

²² Bioinvasão refere-se ao impacto das invasões biológicas sobre a estrutura e funcionamento dos ecossistemas.

²³ DUPERREY, Louis Isidore. Ilha de Santa Catarina. Relato de Viajantes estrangeiros: séc. XVIII e XIX. Florianópolis: 4 ° ed. Lunardelli. 1996 apud NEU, Marcia F.R.. Porto de Imbituba: de armação baleeira a porto carbonífero. Unisul: Tubarão, SC. 2003.

No final do século XIX, a descoberta de carvão em Criciúma motivou o investimento na construção da estrada de ferro para escoar o carvão pela enseada de Imbituba. O governo republicano concedeu o direito aos ingleses de construir a estrada de ferro, com as obras por Imbituba (NEU, op. cit.).

Após o primeiro carregamento de carvão, no início do século XX, as extrações foram interrompidas, originando muitas especulações. Os diversos relatórios produzidos eram divergentes. Em alguns, constava que o carvão não era de boa qualidade, enquanto outros afirmavam que as minas eram distantes do litoral e que a concorrência com o carvão inglês era muito forte²⁴.

Somente com a ameaça da Primeira Guerra Mundial, em 1917, empresários do Rio de Janeiro, temendo ficar sem combustível para seus navios, passaram a investir na extração e no transporte do carvão até a capital republicana. O Porto de Laguna também era utilizado para o transporte de carvão, mas foi o Porto de Imbituba que recebeu investimentos para se transformar no primeiro porto privado do Brasil, especializado no escoamento do carvão.

No entanto, apesar de ser privado, o governo era seu principal cliente. Tanto realizava o carregamento pela estrada de ferro, quanto transportava por navios o carvão até a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Além disso, havia cotas²⁵ que obrigavam as empresas a utilizarem uma parte do carvão nacional para movimentar os fornos. As cotas garantiram a produção mínima às mineradoras durante décadas. Este fato motivou os empresários a reinvestirem em outras atividades, diversificando o parque industrial de Criciúma (SC) e região.

O Porto especializado em carvão teve carga garantida até o final do século XX. Poucos produtos dividiam os cais do único porto privado do País. No entanto, a quebra dos subsídios trouxe dificuldades que o Porto não estava preparando para enfrentar. Em pouco tempo, teve de mudar radicalmente a sua história, procurando diversificação de cargas e remodelando os terminais exclusivos para carga de carvão (NEU, 2003).

Depois de mais de 50 anos de investimentos, alguns privados, outros subsidiados, o Porto de Imbituba contava com 4 cais, sendo: 2 especializados em carvão, 1 em carga geral e 1 no modo *roll-on-roll-off* (navios que embarcam os caminhões carregados).

No entanto, conforme Neu:

²⁴ A comprovação deste fato mereceria uma outra investigação.

²⁵ O sistema de cota garantiu aos empresários tanto do Porto como das mineradoras a venda de carvão por mais de 50 anos. Na primeira Lei de proteção à extração do carvão nacional, Getúlio Vargas impôs a compra de 10% de carvão nacional, mais tarde esta Lei foi ampliada para 200%.

[...] em 1990, a movimentação do carvão no cais nº 1 e 2 correspondem ao total de 63% das cargas movimentadas no Porto. Neste momento, o carvão já encontrava uma sensível diminuição na movimentação em função da extinção dos subsídios do carvão. (NEU, 2003, p. 61).

As alterações na movimentação de carvão produziram modificações substanciais no gerenciamento e no reordenamento da atividade portuária. A crise teve de gerar, obrigatoriamente, diversificação das cargas, além de investimentos em infraestrutura, pois a realidade não permitia aguardar investimentos governamentais, como era comum em outra época.

Seguindo a orientação da Lei nº 8.630/93, os portos deveriam especializar suas atividades com expansão por meio da privatização da operação portuária. Um dos primeiros cais a serem arrendados foi justamente o que era exclusivo para o escoamento do carvão, arrendado para um frigorífico que exportava frangos (Frangosul), que mais tarde foi incorporado a uma empresa francesa, a Doll.

O Porto passou também a ser o local ideal para receber carvão e coque importados do Texas (EUA), pois as condições de armazenagem já estavam instaladas. Em relação ao coque, pelo alto risco ambiental, houve a necessidade de realizar a contenção da dispersão pelo vento, principalmente porque se tratava de um produto que continha partículas finas e poluentes liberadas no transporte do material. A Empresa Votorantin é responsável, hoje, pelo gerenciamento da importação do material, que serve de matéria-prima para a indústria de cimento.

No início de 2000, os investimentos em pátios de contêineres aparecem como possibilidades para aumentar a movimentação de cargas no Porto. A existência de espaços ociosos na retroárea portuária permitiu a construção de imensos pátios de armazenagem dos contêineres. Segundo dados do Relatório de Projetos Estruturantes da Infra-Estrutura Logística de Santa Catarina, realizado pela Fundação Universitária José Bonifácio para o Governo catarinense, em 2005 a área de pátios para armazenagem de Imbituba é de 1.500.000 m², sendo que apenas 21,27 % é ocupada, ou seja, 318.991 m².

O Porto de Imbituba possui capacidade de expansão para os pátios de contêineres, o que tem atraído investidores que realizam movimentação deste tipo de carga. A atração de cargas pode se estender aos pólos industriais do norte do Rio Grande do Sul, facilitado pela melhoria de rodovias do sul de Santa Catarina. Além disso, há um porto seco instalado em

Porto Alegre (RS) e outro em Criciúma (SC), que preparam as cargas em contêineres para a exportação.

Ainda, segundo o Relatório (2005, p. 36), o Porto de Imbituba “[...] tem características físicas e geográficas capazes de transformá-lo em um dos principais portos brasileiros”. Pode-se atingir, com investimentos relativamente baixos, um calado de 16m junto aos berços e ao longo do canal de acesso, o que o habilitaria a receber os navios do tipo *full* contêineres de até 6000 TEU e ainda os graneleiros *cape-size*.

Além disso, a infraestrutura portuária dispõe, na zona primária, de uma retroárea de cerca de 1.500.000 m², da qual apenas 318.991 m² são atualmente ocupados, e, na área secundária, de uma área de 1.045.788 m², a cerca de 2,5 km do Porto (Figura 11).

Área portuária de Imbituba e seu entorno

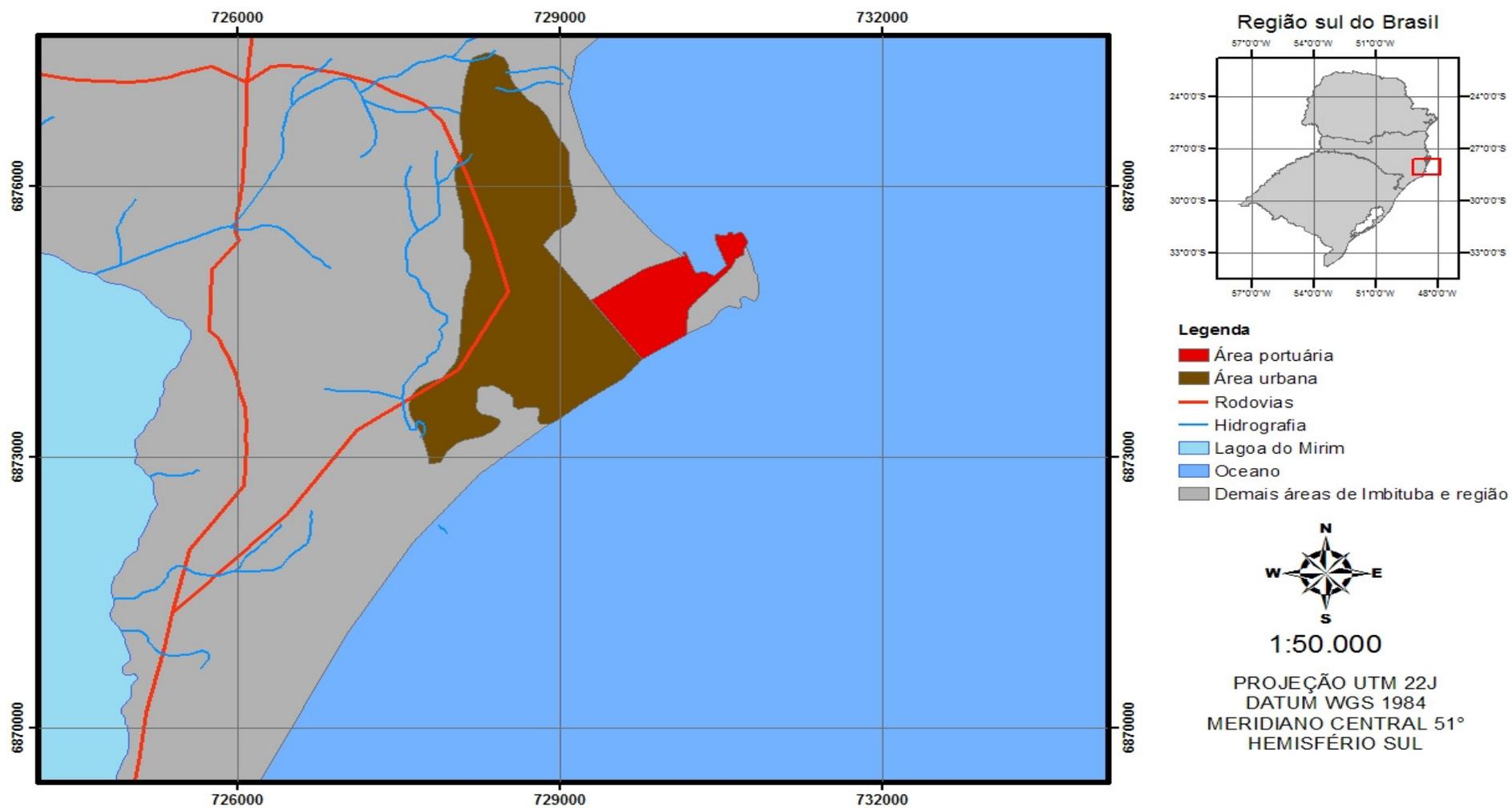


Figura 10: Área portuária de Imbituba e seu entorno. Fonte: Ministério do Transporte – Elaboração: Raul Viana Novasco.

A administração do Porto é da iniciativa privada, com direito à sua concessão até 2012. Vale ressaltar que o Porto possui um passivo trabalhista expressivo, com dívidas que se acumulam ao longo dos anos, ocasionadas, principalmente, por erros gerenciais.

5.1.1 Estrutura física do Porto

O Porto de Imbituba possui as instalações de acostagem distribuídas em quatro trechos distintos de cais, totalizando 582m de extensão. O cais que movimentava carvão, chamado de cais velho, possui 160m de comprimento e 9,5m de profundidade. Nele, existem três berços, sendo 1 de atracação, servido por 1 pátio descoberto para coque, de 1.600m² e capacidade de 5.000t, e 2 berços para carga geral.

O cais novo, com 250 m de comprimento, tem 3 berços e 10 m de profundidade, é atendido por um pátio descoberto para contêineres e carvão, com área de 25.000m², permitindo a estocagem de 90.000 ton. Conta ainda com 1 cais *roll-on-roll-off* (navios que transportam carretas) de 24 m, com profundidade de 7,5 m, servido por 1 pátio descoberto de retaguarda de 5.000 m².



Ilustração 7: Vista aérea do Porto de Imbituba.
Fonte: Administração do Porto de Imbituba.

O Porto possui, ainda, 2 tanques para soda cáustica, com capacidade de 8.760 ton. Os armazéns junto às instalações da antiga Indústria Carboquímica Catarinense S.A. (ICC),

com 19 módulos, estão arrendados à Biogran Produtos Agrícolas e Naturais Ltda. e são utilizados para salitre.

No entanto, o tipo de carga mais promissora para o desenvolvimento do Porto é a movimentação de contêineres, haja vista que a operadora Libra Standard inaugurou um Terminal de carga geral, onde já foram investidos R\$ 7 milhões na construção do pátio de 40 mil m² e R\$ 10 milhões em equipamentos²⁶.

O Porto de Imbituba será o terceiro porto onde a empresa Libra, operadora de contêineres, terá um terminal de contêiner, ao lado de Santos, que movimenta, em média, 40 mil contêineres/mês, e do Porto do Rio de Janeiro, com 15 mil contêineres/mês. Além disso, é um dos portos com instalação mais antiga, que tem possibilidade de estar entre os portos mais modernos, principalmente pelas condições de atracagem, considerando o calado (pode chegar a 16 m) e a atual ociosidade.

Na sequência, fez-se a análise da cidade de Imbituba por meio de dados de formação econômica e social para identificar e compreender o papel do Porto na economia da cidade.

5.2 A CIDADE DE IMBITUBA: CONTEXTO SOCIOECONÔMICO

A cidade de Imbituba está localizada no litoral sul de Santa Catarina, no bioma da Mata Atlântica, entre os paralelos de 28°06' e 28°20' de latitude sul e entre os meridianos 48°39' e 48°45' de longitude oeste. Distante 90 km de Florianópolis e, em média, 391 km de Curitiba e 387 km de Porto Alegre, é a cidade mais equidistante das capitais regionais do sul do Brasil.

Imbituba limita-se a norte com os municípios de Garopaba e de Paulo Lopes, a sul, com o Município de Laguna, a leste com o Oceano Atlântico e a oeste com o Município de Imaruí. O clima é subtropical úmido, com temperatura média de 18°C, variando de 14°C no inverno a 26°C no verão. O relevo predominante é de planície, de formação arenosa, arenosa-argilosa e morros de granitos e faixas de paleodunas por ação eólica.

O Município foi criado em 1958, depois da revogação da primeira emancipação do Município de Laguna, em 1930. A oportunidade de se tornar um Município se deu pelo projeto econômico de Henrique Lage, empresário do Rio de Janeiro, que transformou a Vila

²⁶ <http://www.portalnaval.com.br/noticias> - consulta 15 de novembro de 2007.

açoriana em porto a fim de escoar a produção de carvão da região de Criciúma para os navios da sua esquadra.

Este contexto permitiu rápido crescimento urbano, que passou a contar (no início do século XX) com infraestrutura que outras cidades do Estado não possuíam, tais como: usina elétrica, granja para comércio direto de produtos hortifrutigranjeiros, água encanada, hotéis e casas para operários e engenheiros, aeroporto terrestre e lacustre.

Assim, o crescimento da cidade esteve, durante muito tempo, interligado ao crescimento do Porto. Tanto que, com a crise do carvão, final de 1990, reduziu-se, sensivelmente, a movimentação do Porto, com reflexos imediatos para a cidade de Imbituba.

Este momento permitiu a redução da dependência econômica da cidade e das atividades portuárias. Não que esta dependência tenha deixado de existir, mas ela foi minimizada, com a diversificação das atividades econômicas.

Imbituba faz parte, segundo IBGE, da região de Tubarão, formada pelos Municípios Armazém, Braço do Norte, Capivari de Baixo, Garopaba, Grão Pará, Gravatal, Imaruí, Jaguaruna, Laguna, Orleans, Pedras Grandes, Rio Fortuna, Sangão, Santa Rosa de Lima, São Ludgero, São Martinho, Treze de Maio e Tubarão. Este último Município é considerado o pólo microrregional por apresentar maior número de indústrias, o que não implica, vale dizer, a maior média de crescimento econômico.

Assim, para que o acompanhamento das condições socioeconômicas de Imbituba e para perceber o grau de interação porto/cidade, procurou-se analisar o crescimento demográfico, os índices de empregos formais e dos indicadores de saúde de população.

5.2.1. Formação socioespacial

A população de Imbituba, na década de 1970, estava mais concentrado no meio rural, com 54% dos residentes (10.948 habitantes), enquanto a zona urbana conta com 46% dos residentes (9.550 habitantes). Seguindo a tendência do Brasil, a década de 1980 intensificou o processo de urbanização: 65% dos moradores passaram a residir na zona urbana, continuando o processo em 1991, quando 83% da população eram moradores da cidade. Já em 1997, este dado passou para 96,71%, enquanto pouco mais de 3% dos moradores de Imbituba residiam na zona rural.

Diferente do que aconteceu em Rio Grande e Paranaguá, onde nunca houve população rural expressiva, em Imbituba havia zona rural que se reduziu sensivelmente. Este fato pode ser atribuído à falência da agricultura familiar e à concentração de terra para a produção em larga escala de arroz irrigado.

Tabela 39: População urbana e rural de Imbituba.

Indicador	Unidade	1970	1980	1991	2000
População urbana	hab.	12.217	16.574	25.790	34.527
População rural	hab.	8.281	8.581	5.152	1.173

Fonte: IBGE, Censo Demográfico MuniNet - Rede Brasileira para o Desenvolvimento Municipal.

A distribuição da população por faixa etária e por sexo do Município de Imbituba demonstra equilíbrio neste quesito, com leve vantagem masculina até a faixa dos 50 anos, quando a população feminina passa a ter maior representatividade.

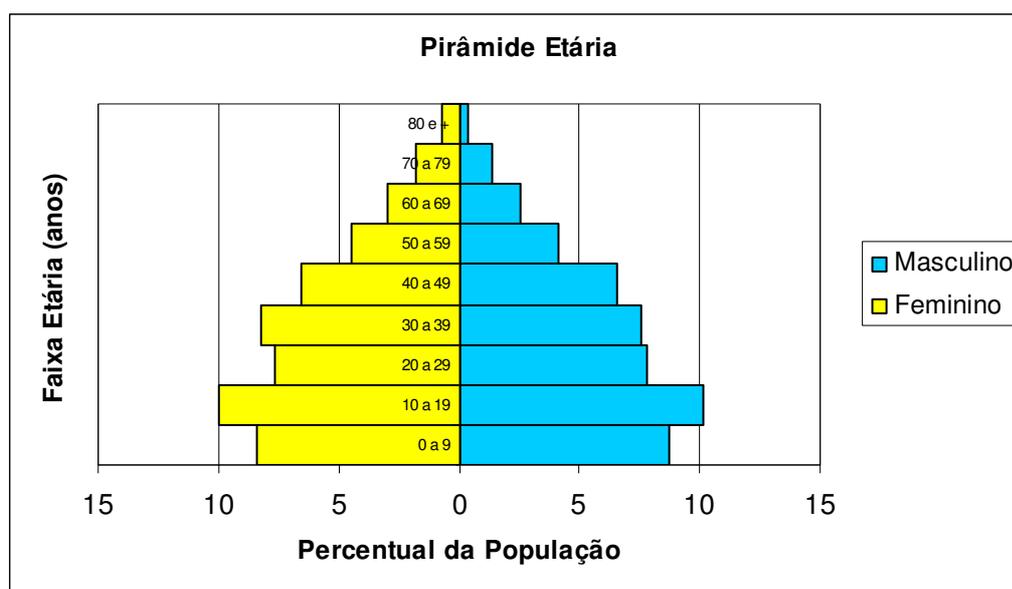


Gráfico 27: Pirâmide etária de Imbituba.

Fonte: DATASUS – Ministério da Saúde, 2007.

No aspecto econômico, Imbituba demonstrou crescimento no número de indústria abaixo da média regional. Percebe-se que, em 1986, a média era de 31 indústrias, com pequeno aumento em 1991 e decréscimo em 1995. No período, houve redução no crescimento industrial, quando muitas empresas encerraram as atividades. Um dos motivos

que justificam esta realidade foi a queda na movimentação do carvão pelo Porto, por meio da abolição das cotas de compra de carvão pelo governo federal.

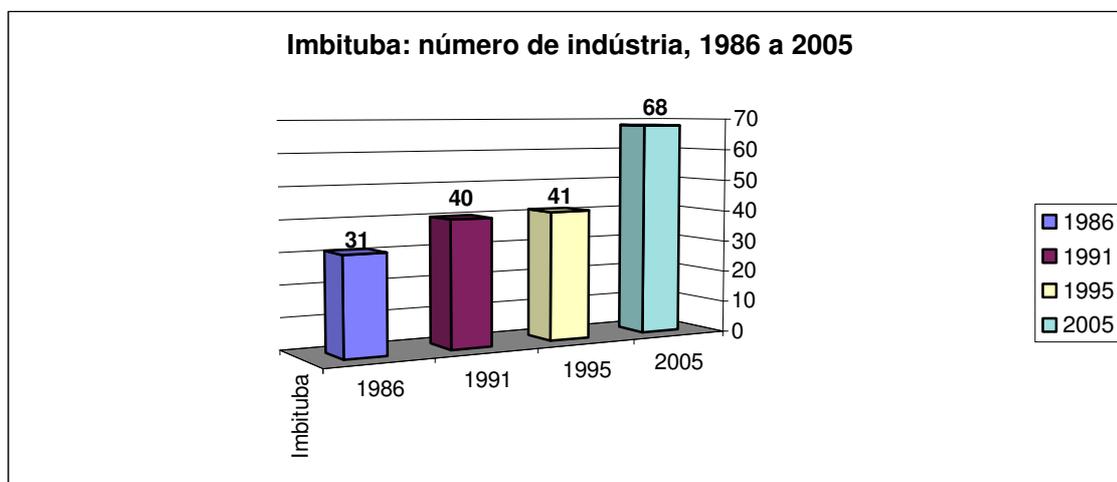


Gráfico 28: Imbituba: número de indústrias, 1986 a 2005.

Fonte: RAIS/MTE. Organização: MFRN.

O crescimento industrial de Imbituba foi de 29,3% no primeiro período apresentado, entre 1986 a 1991, e de 0,25% no segundo período, entre 1991 a 1995. Já no terceiro período, ou seja, de 1995 a 2005, fase mais longa que as anteriores, o crescimento foi de 65%.

Já os dados da região não são os mesmos, apresentando variações de crescimento superior a estes dados, como é o caso de Braço do Norte, que apresentou, no primeiro período (1986 a 1991), um crescimento de 52%, Grão Pará cresceu 14%, Orleans 22%, enquanto Tubarão 28%.

No segundo período, as variações foram mais intensas. Grão Pará cresceu, em média, 42%, Braço do Norte 20%, Orleans 1% e Tubarão 45%. O crescimento significativo de alguns municípios da região se deve, principalmente, ao que o IBGE chamou de interiorização da produção industrial, fato que levou empresas a se estabelecerem fora da região metropolitana. Além disso, no caso dos municípios de Orleans, Grão Pará e Braço do Norte, há forte domínio da cadeia produtiva do leite, o que fomentou o crescimento e a expansão de empresas agropecuárias.

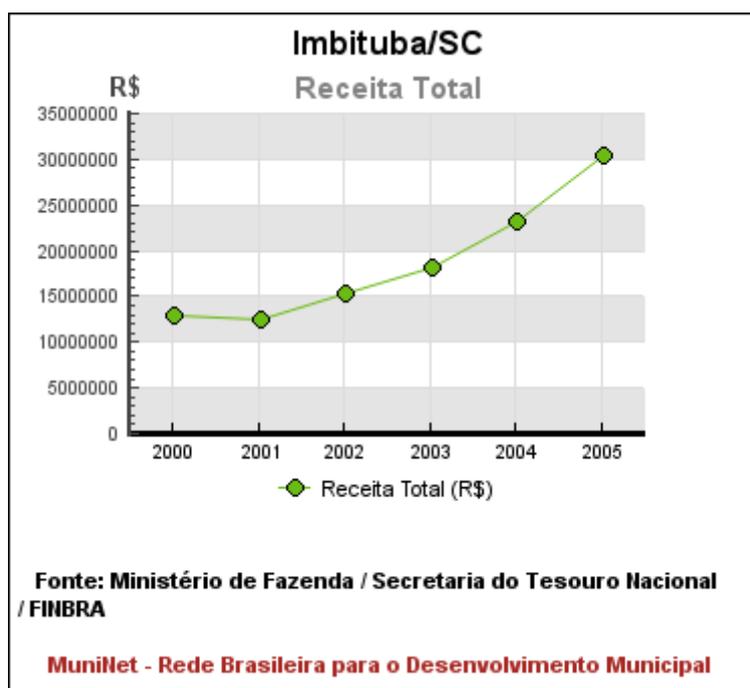


Gráfico 29: Receita total de Imbituba (SC).

Fonte: Ministério de Fazenda/Secretaria do Tesouro Nacional.

No período compreendido entre 1995 e 2005, portanto mais longo que os outros períodos analisados, Imbituba apresentou crescimento de 65,8%, enquanto Braço do Norte 154%, Grão Pará 45%, Orleans 90% e Tubarão 46%. No caso de Imbituba, iniciou-se a diversificação industrial, com a instalação de empresas de pequeno porte, como 1 cerâmica, 1 indústria beneficiadora de sal, entre outras.

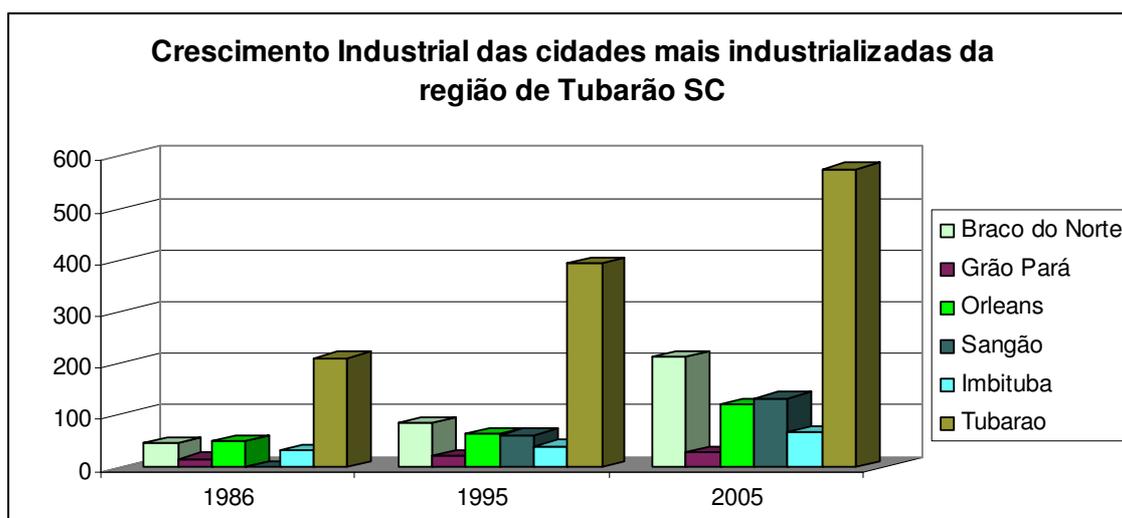


Gráfico 30: Crescimento industrial das cidades mais industrializadas da região de Tubarão (SC).

Fonte: RAIS/MTE. Organização: MFRN.

No Gráfico 31, percebe-se a representatividade industrial de Imbituba na Microrregião de Tubarão. Nesta abordagem, nota-se que a atividade industrial é pouco significativa na cidade, embora, desde 1975, tenha havido diversas tentativas para tornar a área portuária em pólo industrial.

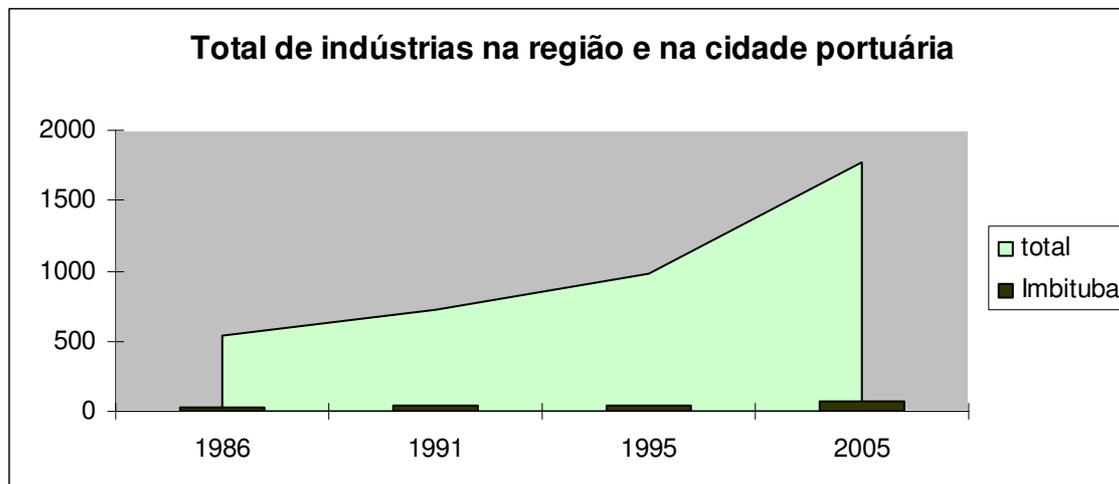


Gráfico 31: Total de indústrias na região e na cidade portuária.

Fonte: RAIS/MTE. Organização: MFRN.

Nesse sentido, Neu (2003) relatou que a Siderúrgica de Santa Catarina S.A. (SIDERSUL) apresentou projeto de implantação, em 1975, de 2 unidades fabris, uma complementar à outra. Na expectativa da viabilização deste projeto, foi construída uma estrutura física às margens da BR 101. A parte inicial da empresa passou a funcionar com 23 funcionários, com previsão para a implantação da segunda etapa, com a contratação de mais 300 funcionários até 1982 (NEU, 2003, p. 96). Vale dizer que a previsão de criação do complexo siderúrgico foi frustrada, em parte pelo fim do “milagre econômico”, que dificultou a aplicação dos investimentos previstos.

Na segunda tentativa, criou-se a Indústria Carboquímica Catarinense (ICC), que foi a primeira indústria projeto do complexo a ser instalada em Imbituba. O objetivo principal era aproveitar o rejeito do carvão para a produção de fertilizantes. No entanto, esta primeira indústria gerou rejeitos que seriam aproveitados por outros tipos de indústrias, como a indústria de cimento, por exemplo. O complexo industrial não saiu da primeira etapa, o que gerou um passivo ambiental que até hoje faz parte da paisagem urbana, como o gesso e o óxido de ferro, depositado na cidade, aguardando aproveitamento adequado²⁷.

²⁷ Gesso foi vendido para a Votorantim, que, segundo estimativa, deverá levar mais de 30 anos para retirada total do produto.

Outra tentativa de industrialização deu-se com a criação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE). Este complexo industrial, destinado para a exportação, deveria se instalar em áreas próximas onde foi projetado inicialmente a SIDERSUL, no final da década de 1960. A ZPE continua aguardando a aprovação do governo para a sua implantação.

A cada planejamento não executado, havia reorganização urbana, com bairros novos que eram projetados e ou redefinidos. No período da SIDERSUL, às margens da BR 101, o Bairro de Nova Brasília tornou-se a área com maior crescimento de comércio e de serviço do Município. Já no período da ICC, um bairro de pescadores foi realocado para área mais distante da praia, formando o bairro da Vila Alvorada ou Divinéia, como é conhecida pelos moradores.

Nesse sentido, Faissol et al. (1975) destaca que o aparecimento de uma ou de várias indústrias altera uma época, criando um clima favorável ao crescimento e ao progresso. No caso de Imbituba, criou-se um clima favorável, que gerou modificações nas formas urbanas, mas que a maior parte delas não se efetivou. Nesse sentido, as marcas deixadas modificaram a cidade, criando outros espaços produtivos que ancoraram suas atividades nos serviços e no comércio (FAISSOL et al., 1975, p. 104).

Na análise do emprego formal em Imbituba (Gráfico 32), procurou-se verificar se o setor de serviços tem maior representatividade que outros setores da economia. Percebe-se que o setor industrial tem pouca expressão nos empregos formais da cidade, haja vista que, na região, o crescimento industrial é pouco representativo. A maior parte das mercadorias que circulam no Porto não é produzida nele, com exceção do beneficiamento do sal, que é importado e beneficiado na cidade.

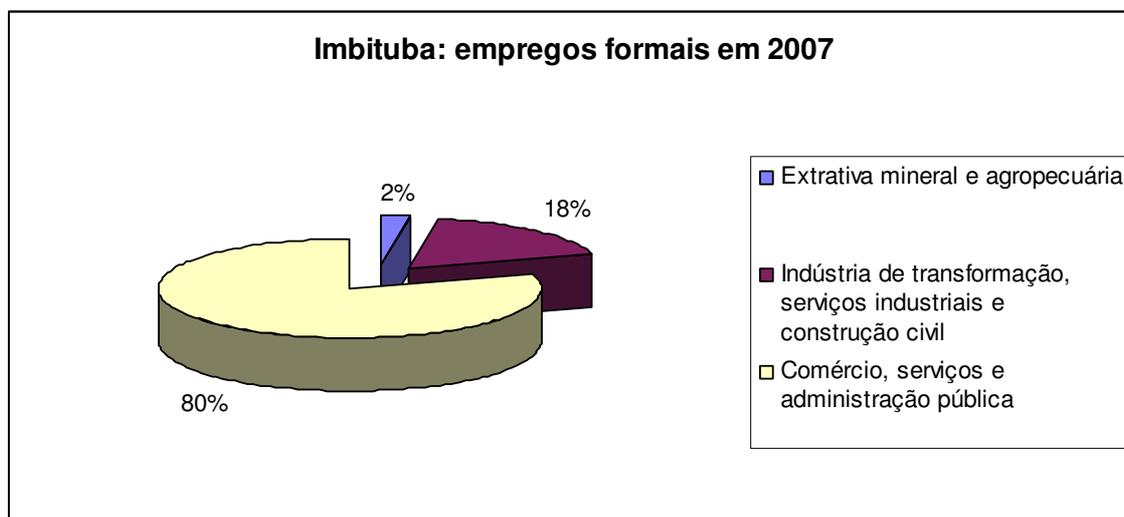


Gráfico 32: Imbituba: empregos formais em 2007.

Fonte: RAIS/MTE. Organização: MFRN.

Estes dados já apresentam modificações, pois, em final de 2008, encerrou suas atividades a Indústria Cerâmica de Imbituba (ICISA), que foi a primeira cerâmica do Estado, fundada em 1919, também pelo mesmo empresário que organizou as atividades do Porto. A empresa contava no período com mais de 400 empregados e, após a venda para empresários de São Paulo, encerrou as atividades.

Este fato gerou um passivo trabalhista e uma crise social que abafou a euforia gerada pela privatização do terminal de contêineres para a Santos Brasil, criando o Tecon do Porto de Imbituba com capacidade de movimentar 300 mil TEUs por ano, em 15 anos. Com este arrendamento, a Companhia Docas de Imbituba quitou o passivo trabalhista que se estendia há mais de 20 anos.

Contudo, a perspectiva de crescimento na movimentação portuária esbarra em problemas sociais, comuns em cidades brasileiras, mas geralmente restrita à cidade de maior porte. Para realizar esta análise, procurou-se trabalhar com dados de saúde, escolaridade e indicadores de pobreza, numa tentativa de procurar compreender os reflexos da economia sobre a população.

O índice de pobreza de Imbituba mostra um índice de 34,66% de pobres, o que representa um dos maiores índices da microrregião analisada. Braço do Norte tem 21,75%, Grão Pará 17,72%, Orleans 21,2% e Tubarão 20,31%, entre outros.

Assim, percebe-se que, apesar do sítio urbano favorável ao desenvolvimento de atividades portuárias, a facilidade no transporte poderia atrair significativo número de empresas. No entanto, o que se percebe é uma ociosidade tanto das atividades portuárias, como das áreas destinadas a parque industrial.

A privatização de um terminal de contêineres, para uma das maiores empresas da América Latina, criou expectativas de crescimento econômico. No entanto, como cidade, encontra-se distante de outros centros industriais, pois o custo de instalação de uma empresa é maior. Um dos casos analisados foi de empresas que se deslocaram para outra cidade, centro regional, por ausência de rede de distribuição de gás natural para os fornos.

Nesse sentido, Hadad (1975) destacou que

[...] o nível tecnológico de uma região, é de maneira geral, função de seu estágio de desenvolvimento. Se a região já estiver experimentando algum desenvolvimento, existirá uma série de economia, tais como mercados de mão-de-obra e de serviços

bem organizados e alguma economia de escala, que permitirão custos de processamento mais baixo. (HADAD, 1975, p. 54).

Assim, continuou o autor que uma cidade ou região com pouca experiência anterior de industrialização dispõe de menos capital e, neste caso, de menor processo indireto de produção. Além disso, os recursos humanos de baixa qualidade e as escassas economias externas trarão, provavelmente, custos unitários de produção mais altos (HADAD, 1975, p. 54).

A dinâmica da cidade encontra alternativas que aparecem no espírito empreendedor dos ambulantes, dos pequenos comerciantes e de pequenos empresários, que apostam no setor de serviços como possibilidade de emprego e de renda da região.

O sonho de se trabalhar na Companhia Docas de Imbituba ou na Cerâmica de Imbituba (ICISA), que encerrou suas atividades no final de 2008, deixou de ser uma possibilidade. Para parte da população economicamente ativa, resta a emigração para a capital estadual, em Florianópolis, ou para o pólo regional, em Tubarão, ou, até 2008, para EUA.

Por outro lado, o turismo que, na década de 1980 e 1990, parecia como algo improvável, em função da indústria química (ICC), passou a ser a vitalidade no mercado imobiliário e fomentar os pequenos e microempresários do setor de serviços, embora com muita sazonalidade.

5.3 PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

O Porto de São Francisco, situado na Baía de Babitonga, nordeste do Estado de Santa Catarina, é um dos principais pontos de entrada e saída de mercadorias do sul do Brasil. Possui um canal de acesso com 11 m de profundidade, 9,3 Km de distância e largura mínima de 150 m. Localiza-se no estuário do Rio Itapocu/Parati, com profundidade média de 30 m e águas abrigadas para fundear navios de qualquer porte, com pouco custo de manutenção no calado.

O Porto de São Francisco do Sul está assentado na cidade mais antiga de Santa Catarina. A Ilha de São Francisco foi descoberta inicialmente por franceses que chegaram em 1503 e conviveram com índios carijós aproximadamente durante 4 meses.

A ocupação efetiva somente aconteceu no século XVII, com a chegada dos vicentistas interessados em descobrir as riquezas da região e caçar os índios. Como a Ilha permitia a atracagem dos navios, servia também para guarda e escambo das navegações que se aventuraram na região. A criação de uma povoação sólida foi obra de uma família da Capitania de São Vicente, com poderes para povoar a região e planos para plantar e criar gado.

Num período anterior, no século XVI, grupos de colonizadores açorianos instalaram-se na região, formando uma Vila subordinada à de Paranaguá. Como o progresso foi expressivo, a freguesia foi elevada à categoria de Vila em 1662. No período, os engenhos de aguardente e de farinha de mandioca predominavam na economia do lugar. O Porto era um ancoradouro natural que escoava a água ardente e a farinha de mandioca produzida para os centros comerciais do Brasil colônia.

No século XIX, o norte de Santa Catarina recebeu grande quantidade de imigrantes alemães, que vieram na primeira leva de uma colônia particular para as terras “Dona Francisca” (terras doadas à irmã de D. Pedro II como dote a seu casamento). A colônia, instalada próxima a São Francisco do Sul, desenvolve a atividade industrial a partir de experiências da sua terra de origem.

Este desenvolvimento econômico no entorno do Porto provocou a organização das atividades portuárias, para, inicialmente, abastecer as novas colônias e, mais tarde, garantir o escoamento de novos produtos industriais.

Na trajetória deste Porto detectam-se, pelo menos, duas fases distintas: a primeira, período se expandiu até 1964, quando as áreas extrativas entram em extinção, diz respeito à exportação da madeira, cuja navegação se restringia à pequena e à grande cabotagem, sendo São Paulo, Rio de Janeiro e Argentina os principais mercados. A exportação de madeira caracterizou o momento de expansão populacional pelo oeste catarinense, tanto com a ampliação das áreas agrícolas como com a ampliação de áreas urbanas. A extração era realizada em matas nativas, sendo o primeiro obstáculo a ser removido.

A segunda fase do Porto de São Francisco do Sul diz respeito à consequência das retiradas de madeira, ou seja, a monocultura exportadora, principalmente de soja. A intensificação da exportação motivou, em 1976, investimentos da concessionária²⁸, o Estado

²⁸ Concessionária neste caso se refere ao detentor do direito de explorar o porto e, no caso de São Francisco do Sul, é o Estado de Santa Catarina.

de Santa Catarina, na construção de um complexo graneleiro, como já havia feito o Governo Federal em 1970, nos portos de Paranaguá e de Rio Grande.

Segundo Camargo,

A implantação do terminal graneleiro [...], junto ao Porto de São Francisco do Sul e administrado pela Cia. Catarinense de Armazenamento – COCAR, consagrou-se num projeto de verdadeira relevância econômica, não somente para as regiões produtoras de Santa Catarina, como também para a circulação dos excedentes exportáveis dos estados do Rio Grande do Sul e Paraná. (CAMARGO, 1988, p. 23).

A expansão dos terminais de carga passou a contar, a partir de 1976, com dois armazéns para depósito de cereais (capacidade de 115.000 t) e cinco tanques metálicos para óleos vegetais (9.000 m³). Também, neste período, houve expansão do cais acostável em mais de 75 m e o reforço em mais 150 m, além da construção de pórticos.

Segundo Camargo (1988), os investimentos entraram em operação em 1978, com ampliação de mais de 100% na movimentação de granéis sólidos (de 242 mil t para 506 mil t). Como relata a historiadora, houve mudança significativa na história de São Francisco do Sul, quando este passou a ampliar também as cargas gerais. Assim, o excedente de Paranaguá se dirige ao porto catarinense mais próximo.

Após quase 20 anos, com diversos decretos do Governo Federal, que ora concediam ao Estado a Administração do Porto, ora a retiravam, foi assinado em 1941 o decreto nº 6.912, que garantiu o uso e a exploração, por 70 anos, do Porto de São Francisco do Sul. Assim, pela Lei Estadual nº 1.404 de 24/11/1955, foi organizado o Porto como entidade de natureza autárquica e personalidade jurídica.

O Porto possui 4 berços de atracação com profundidade entre 8 a 12 m. Um dos berços com calado de 12 m e comprimento de 200 m é prioritário para granéis; outros 2, com calado de 10,30 m e comprimento variando entre 200 e 220 m, são prioritários para navios *full* contêiner e *roll on roll off*. Há também outro berço, com calado de 8 m e comprimento de 150 m, para carga geral. Ao longo de todos os berços, estão instaladas infraestruturas básicas para a atracagem dos navios (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2006).

A área de armazenagem é composta de 3 armazéns para carga geral e 1 frigorífico, totalizando 20mil m² e armazéns graneleiros, somando 13mil m², utilizados pela Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola (CIDASC). O Porto possui ainda 2 galpões de madeira, num total de 10mil m², vários pátios descobertos para carga geral e 1 pátio para

contêineres pavimentado, iluminação com mais de 500 tomadas para contêineres frigorificados (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2006).

Atualmente, segundo usuários, o Porto de São Francisco do Sul apresenta limitação na sua capacidade. Após mais de 30 anos em que o último grande investimento foi realizado, há falta de investimento em novos berços de atracação, derrocagens e dragagens de aprofundamento, o que vem dificultando as operações no São Francisco do Sul, hoje no limite de sua capacidade de movimentação de cargas. (Figura 12).

Para solucionar o problema, empresários catarinenses querem criar a SC Portos – empresa de economia mista, com participação da iniciativa privada e de outras organizações – para cuidar do gerenciamento do Porto. Segundo o projeto, o governo ficaria com 51% das ações e as empresas sócias com 49%. A autoridade portuária permaneceria pública, agindo como gestora do patrimônio, promotora do desenvolvimento e controladora dos interesses privados no Porto.



Figura 11: Área portuária de São Francisco do Sul e seu entorno. Fonte: Ministério dos Transportes – Elaboração: Raul Viana Novasco.

Além disso, outros terminais privados são projetados, como o terminal de Mar Azul, de iniciativa da Vega Indústrias S.A., multinacional brasileira de compressores, para garantir o recebimento de bobinas de aço do Porto de Vitória (ES). Este terminal localiza-se, aproximadamente, a 4 Km do Porto de São Francisco do Sul e a 2 Km da Vega Indústrias S.A., com isso, além de reduzir o tempo/espaço, também reduz o custo de logística.

Na Baía da Babitonga, outro terminal começa a ser construído. É o terminal da Tecon, numa parceria do grupo Batistella (setor de madeiras) com a Hamburg Sud (operadora de contêineres). O terminal terá 16m de calado e receberá navios de contêineres que não acostam no Porto de São Francisco.

5.3.1 Estrutura física do Porto

O Porto de São Francisco possui 5 berços, com especializações diferenciadas: o berço 101 é destinado às operações com granéis sólidos (grãos e farelos) e granéis líquidos (óleos vegetais); o berço 102 é quase exclusivo para as operações com navios de contêiner; o berço 103 atende aos navios de granéis sólidos de importação, bem como aos navios de contêiner e de bobinas, de forma complementar aos berços 102 e 301, respectivamente; o berço 201 movimenta carga geral; e o berço 301 é de múltiplo uso, atendendo de forma complementar aos navios de contêiner (principalmente), além da movimentação de bobinas de aço e de carga geral (Plano de Zoneamento de São Francisco do Sul, 2006) (Tabela 18).

As taxas de ocupação dos berços variam, em média, 60%, sendo que os grãos sólidos apresentam a menor ocupação, com uma média de 50% de utilização, fato que pode ser justificado pelo período da entressafra.

Os equipamentos principais são 2 *shiploaders* de 1.500t/h para embarque de granéis, 5 MHC para movimentação de contêineres, 1 descarregador de 1.200 t/h e 2 empilhadeiras. Todos estes equipamentos estão localizados em diversos berços, sendo que 2 berços de uso múltiplo não têm equipamentos fixos.

A situação do Porto de São Francisco do Sul é de quase saturação, o que intensifica a disputa entre os terminais graneleiros e de contêineres. Segundo o parecer do Relatório de Infraestrutura e Logística de Santa Catarina (2005), para o Estado é mais estratégico intensificar a movimentação de contêiner, pois as exportações com valor agregado aumentam a circulação financeira e possibilitam reinversões. Já os grãos provêm, quase que exclusivamente, de outros

estados para serem exportados. A exceção ocorre com a empresa Bunge, que mantém uma unidade de beneficiamento de soja junto ao Porto.

Tabela 40: Porto de São Francisco do Sul: indicadores operacionais - navios por berço, janeiro e fevereiro de 2005.

Tipo de Navio	Berço 101	Berço 102	Berço 103	Berço 201	Berço 301	TOTAL
Granéis sólidos	7	-	2	-	-	9
Granéis líquidos	2	-	-	-	-	2
Contêineres	-	50	3	-	17	70
Bobinas	-	2	-	-	9	11
Madeira	-	2	-	1	1	4
Algodão	-	-	-	1	-	1
Soda cáustica	-	-	-	-	1	1
Carga geral	-	1	-	1	-	2
Total	9	53	7	3	28	100

Fonte: Plano de Zoneamento do Porto de São Francisco do Sul, 2005.

Além disso, quando se faz uma análise de um porto, é necessário estabelecer a interligação rodoviária e ferroviária. Assim, um grave problema do Porto de São Francisco do Sul é o congestionamento rodoviário ocasionado pelo excesso de veículos na BR 280, em especial no trecho Jaraguá do Sul-Porto. Outro problema é o acesso ferroviário, pelo fato de que a velocidade comercial das composições é muito reduzida no trecho entre Araquari e o Porto, devido aos diversos obstáculos, entre os quais o principal é a travessia da cidade de São Francisco do Sul.

O congestionamento em São Francisco do Sul é intenso, principalmente pela localização do pátio ferroviário na área primária ao Porto, dificultando a logística das cargas em seus pátios. Entretanto, a localização próxima a Paranaguá (PR) passa a ser uma vantagem, quando cargas que não podem ser movimentadas neste Porto optam por São Francisco do Sul, dada sua proximidade. Além disso, o calado oscila em até 13 m, mas possui dificuldades

geológicas para ampliar para 16 m, o que seria ideal para o recebimento de navios *full* contêineres de 4.500 TEU, ou graneleiros *cape size*, com grande vantagem logística.

A movimentação dos portos catarinenses em 2006 demonstrou que São Francisco do Sul teve a maior movimentação, com soja em grãos, móveis, farelo de soja, motores elétricos e motocompressores. Nota-se que, com exceção da soja, toda a movimentação industrial é da hinterlândia próxima da cidade, com forte industrialização.

Tabela 41: Movimentação portuária: Santa Catarina, 2006.

	São Francisco do Sul	Itajaí	Imbituba
Movimentação (milhões de t/ano 2006)	7.9	4.58	.4
Principais produtos	Soja em grãos, móveis, farelo de soja, motores elétricos e motocompressores.	Aves e carnes congeladas, madeira e derivados, pisos e revestimentos cerâmicos, motores e acessórios, papel, tabaco, maçã, têxteis e cargas rolantes.	Calçados, fumo, trigo, cerâmica, algodão, soda cáustica, coque de carvão, açúcar, sal, fertilizantes e carne de frango.

Fonte: <http://www.santacatarinabrasil.com.br/pt/portos/>

5.4 A CIDADE DE SÃO FRANCISCO DO SUL: CONTEXTO SOCIOECONÔMICO

A cidade de São Francisco do Sul se localiza na latitude 26°14'36" sul e a uma longitude 48°38'17" oeste, a 9 m de altitude. A população estimada em 2008 era de 39.341 habitantes, em uma área de 493km². A cidade de São Francisco do Sul é formada pela vegetação litorânea com muitas áreas de manguezais, com arbusto e gramíneas adaptadas ao ambiente lodoso e salino.

Segundo o IBGE (2008), o município está situado em uma região caracterizada pela predominância do clima temperado subquente (média entre 15° e 18°C) e super-úmido (sem períodos de seca). Com umidade relativa do ar de 87,18% e índice de precipitação chuvosa anual de 1.904.00 mm, a vegetação caracteriza-se por Floresta Ombrófila Densa Aluvial, cuja vegetação se distribui de forma diferenciada nos terraços aluviais e tabuleiros, com presença de grandes árvores. Já nas encostas marítimas aparecem árvores de porte médio.

A sede do Município está localizada no extremo norte da Ilha de São Francisco do Sul, na entrada da Baía de Babitonga (Ilustração 1). O Município faz divisa com Itapoá, Garuva, Joinville, Araquari, Barra do Sul e possui também uma extensão de aproximadamente 30 km, banhada pelo Oceano Atlântico (Praia Grande). Na organização microrregional do IBGE, São Francisco do Sul constitui, juntamente com Araquari, Balneário Barra do Sul, Corupá, Guaruva, Guaramirim, Itapoá, Jaraguá do Sul, Joinville, Massaranduba, Schroeder, a microrregião de Joinville.



Ilustração 8: Vista aérea do Porto de São Francisco do Sul.
Fonte: Administração do Porto de São Francisco do Sul.

Na região norte do Estado de Santa Catarina, o Rio Cachoeira e seus afluentes, que atravessam a cidade de Joinville e desembocam na Baía da Babitonga, localização do Porto de São Francisco do Sul é a segunda área com maior problema de contaminação do Estado. A atividade industrial de Joinville é intensa e muitas empresas depositam metais pesados, como chumbo e mercúrio neste Rio. Os problemas ambientais desta área também comprometem os manguezais e conseqüentemente toda a fauna e flora marinha da Baía da Babitonga.

5.4.1 Formação socioespacial

A população rural e urbana de São Francisco do Sul, no decorrer entre um recenseamento e outro, teve uma alteração substancial. Em 1980, São Francisco do Sul tinha 83,9% da população na zona urbana, enquanto 16,07% estavam na zona rural. Até 1991, houve um intenso processo migratório, no qual a zona urbana de São Francisco passou a contar com 92,39%, enquanto a zona rural com 7,60%. Em 2000, 93% residiam na zona urbana e 7% na zona rural.

Tabela 42: População total e situação de domicílio.

São Francisco do Sul	População total			Situação de domicílio					
	1980	1991	2000	1980		1991		2000	
				Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural
	20.589	29.593	32.301	17.268	3.321	27.341	2.251	29.930	2.371

Fonte: Censo Demográfico.

Atualmente, a estimativa de população absoluta de São Francisco do Sul é de 39.667 habitantes, com crescimento de 2,6% ao ano, um índice acima da média das cidades portuárias analisadas, que geralmente ficam em torno de 1,4%. Este fato demonstra que a cidade ainda é atraente para emprego, o que pode ser reflexo do potencial produtivo da região.

Tabela 43: População residente por ano.

Ano	População	Método
2007	39.667	Estimativa
2006	38.701	Estimativa
2005	37.726	Estimativa
2004	35.811	Estimativa
2003	34.968	Estimativa
2002	34.120	Estimativa
2001	33.317	Estimativa
2000	32.301	Censo
1999	30.622	Estimativa
1998	29.738	Estimativa

Taxa de crescimento anual estimada (%) (2000-2007), 2,6%.

Fonte: IBGE, Censos e Estimativas.

Quanto à distribuição da população por sexo, percebe-se o mesmo dado que Imbituba, maior população masculina do que a feminina até a faixa etária acima dos 50 anos.

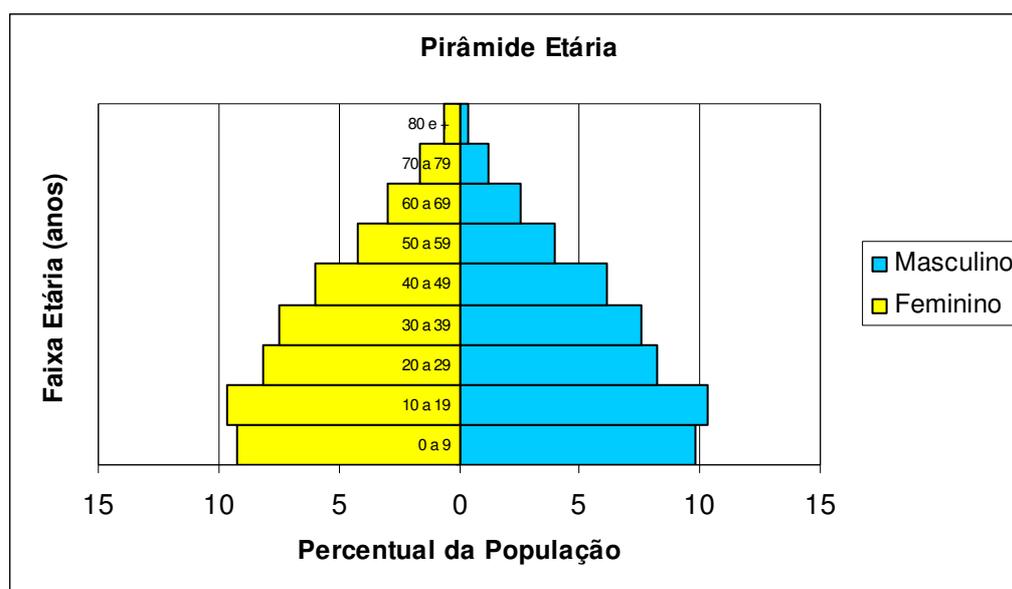


Gráfico 33: Pirâmide etária de São Francisco do Sul.

Fonte: IBGE.

A movimentação do Porto neste período aumentou intensamente, conforme o Gráfico abaixo, o que amplia a capacidade instalada de outros setores da economia, principalmente no setor de serviços.

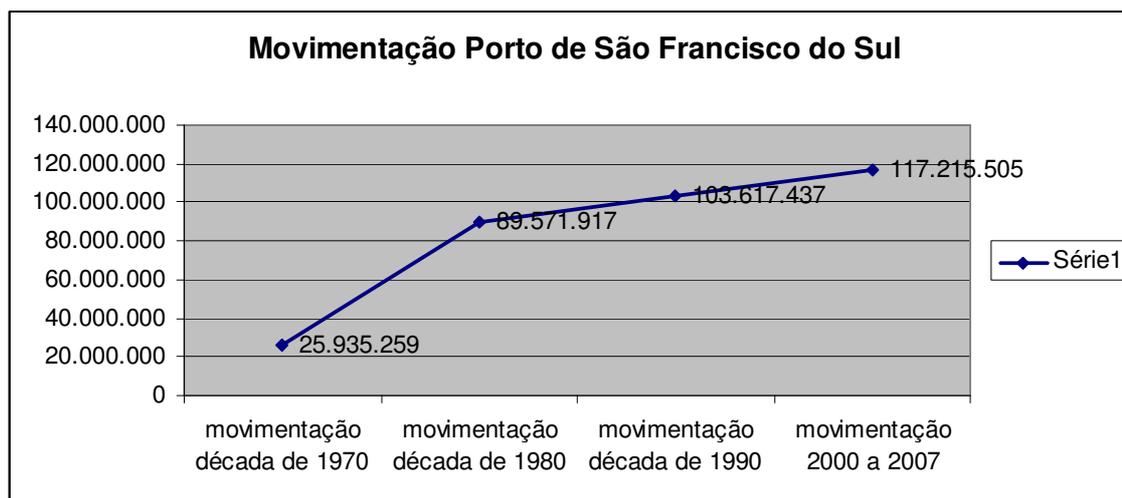


Gráfico 34: Movimentação Porto de São Francisco do Sul.
Fonte: IBGE.

A década de 1970, fase do II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), o Porto de São Francisco do Sul não fazia parte dos corredores de exportação. No entanto, em 1974, foi elaborado o Plano Diretor Portuário do Brasil, que apresentava, segundo Goulart Filho (2008), o Programa Decenal de Reaparelhamento e Expansão dos Portos, com investimentos em mais de 26 portos brasileiros.

Os investimentos previstos geraram arrendamento de alguns terminais, que, associados ao bom desempenho da economia catarinense, ampliaram a movimentação de cargas. Entretanto, houve saturação da movimentação, e, em 1990, um grupo de empresas se associou para a realização de obras, em troca de utilizar os serviços portuários e dos terminais graneleiros da Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina (CIDASC). Esta organização permitiu ao Porto aumentar a movimentação, e a cidade de São Francisco do Sul passou a contar com maior índice de população urbana.

Em 2007, o Boletim Econômico da Federação de Comércio do Estado de Santa Catarina (Tabela abaixo) revelou a maior arrecadação de ICMS de São Francisco do Sul, superando em arrecadação a cidade de Joinville. Um dos fatores apontados para isso é o maior controle na sonegação de imposto, mas este resultado demonstra o dinamismo da circulação de mercadorias, já que a arrecadação do Porto em 2007 chegou a 17.099.224, representando também o maior índice de crescimento no período.

Tabela 44: Maiores arrecadações do Estado.

Posição	Cidade	Arrecadação/2007 (R\$)
1	São Francisco do Sul	713.977.407,26
2	Joinville	387.162.636,69
3	Blumenau	369.154.223,01
4	Itajaí	338.008.356,03
5	Florianópolis	232.965.262,97
6	Lages	184.777.239,06
7	Jaraguá do Sul	166.973.551,18
8	São José	135.157.449,18
9	Criciúma	126.199.635,62
10	Brusque	106.326.540,78

Fonte: Boletim Econômico FECOMERCIO/SC, outubro, 02, Edição 49.

A cidade de São Francisco do Sul tem na lista de indústrias a empresa Vega do Sul do Grupo Arcelor Mittal, uma multinacional que processa bobinas de aço transportadas pelo sistema de barcaças oceânicas, com unidades de produção e beneficiamento de aço no Brasil, Argentina e Costa Rica. Esta empresa, depois dos serviços portuários, é uma das responsáveis pela geração de emprego na região, em São Francisco do Sul, este índice representa cerca de 900 empregos diretos no condomínio industrial, instalado próximo ao Porto.

Os dados de emprego formal em 2007 indicam concentração no comércio e nos serviços em taxas mais elevadas que a média brasileira, 72%, enquanto a atividade industrial está abaixo da média brasileira, que é de 24% (Gráfico 35).

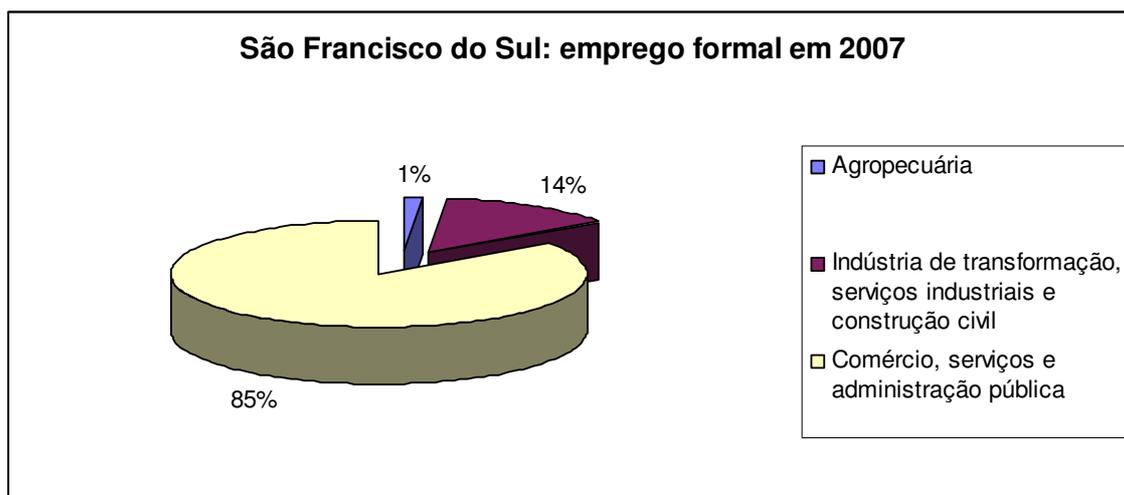


Gráfico 35: São Francisco do Sul: emprego formal em 2007.
Fonte: RAIS/TEM.

O crescimento industrial de São Francisco do Sul, quando analisado no contexto regional, no período de 1986 a 2005, indica crescimento inferior à média regional. Joinville, Jaraguá do Sul e Guaramirim tem média de crescimento entre 2000 e 2005 de 22%, 20% e 31% respectivamente. No entanto, os pequenos municípios tiveram um crescimento mais elevado no mesmo período. Schroeders cresceu 58%, Massaramduba, 34%, Guaramirim, 31% e Guaruva 28%. Nesse período, São Francisco manteve a média regional de 26% (ver Gráfico abaixo).

Nesse sentido, Costa (1979) destacou que as unidades produtivas se agregam, principalmente pelos insumos externos, ou seja, pelas condições favoráveis para a instalação de suas empresas. Assim, as cidades próximas a Joinville, inclusive São Francisco do Sul, começam a melhorar seu desempenho produtivo/industrial.

O Gráfico 36 demonstra o crescimento da microrregião, na qual Joinville e Jaraguá do Sul são as cidades com maior percentual de empresas, no entanto as demais cidades que praticamente não possuíam número significativo de indústria até 1995 começam a crescer significativamente até 2005.

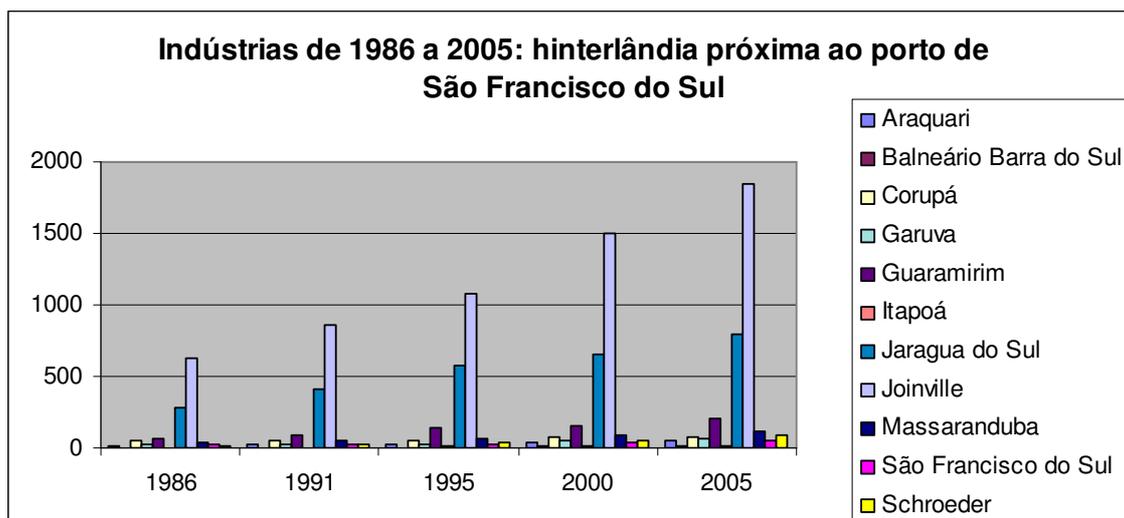


Gráfico 36: Indústrias de 1986 a 2005: hinterlândia próxima ao Porto de São Francisco do Sul.
Fonte: RAIS/MTE.

A análise comparativa da representação industrial de São Francisco do Sul, na microrregião, aponta pequena expressão em relação ao número de empresas.

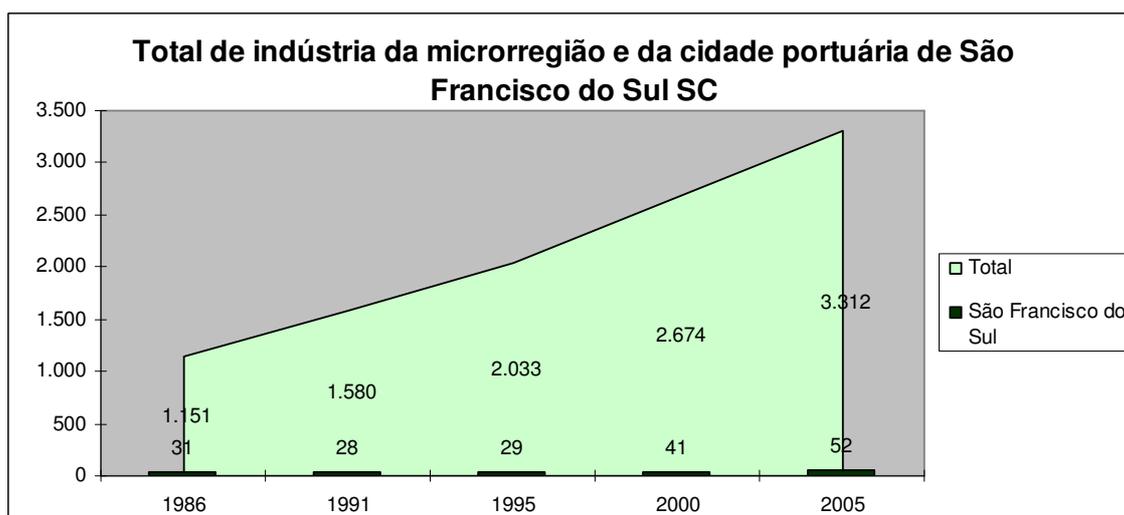


Gráfico 37: Total de indústria da microrregião e da cidade portuária de São Francisco do Sul/SC.
Fonte: RAIS/MTE.

A Baía da Babitonga tem mais de 160 Km² de águas e 83 ilhas, responsáveis pela alimentação de muitas famílias de pescadores e pelo berçário da vida marinha da região. Segundo a Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental (ABES), seção de Santa Catarina, o complexo hídrico da Baía da Babitonga é uma das regiões em Santa Catarina mais comprometidas, pois o Rio Cachoeira, que passa por Joinville e recebe todo o tido de poluição, até ser lançada na Baía. Além disso, a ocupação de manguezais, tanto em Joinville como em São Francisco do Sul, compromete a qualidade de vida da população²⁹.

²⁹Consulta no site: www.babitonga.abes-sc.org.br.

O índice de pobreza de São Francisco do Sul é de 34,75%, um dos mais altos do Estado e da microrregião de Joinville. No Gráfico abaixo, percebe-se que Jaraguá do Sul, Corupá e Joinville têm os menores índices de pobres na microrregião.

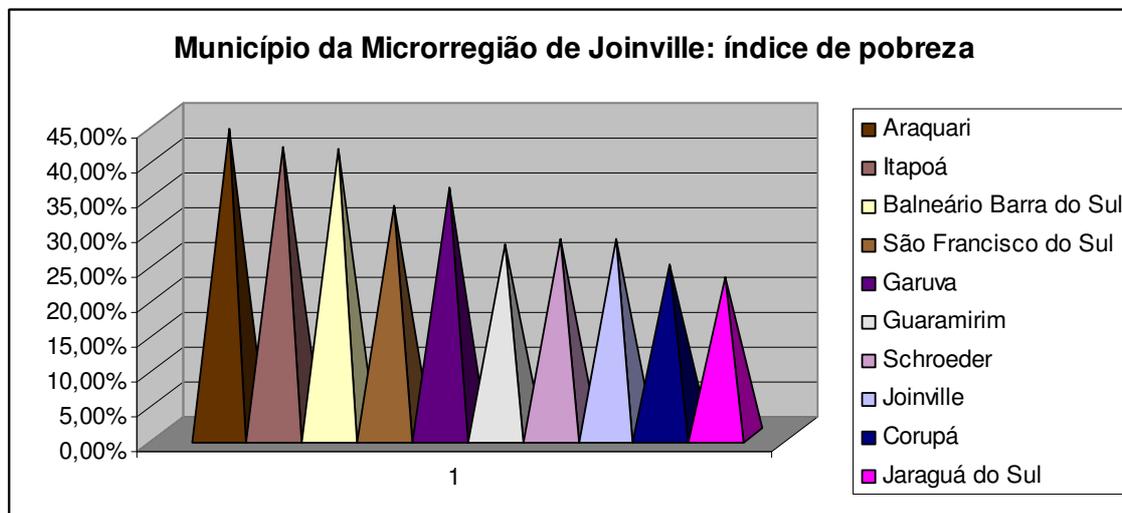


Gráfico 38: Município da microrregião de Joinville: índice de pobreza.
Fonte: IBGE.

O desenvolvimento urbano, como afirma Costa (1979), é diretamente dependente do sistema produtivo e da articulação dos vários agentes e forças sociais. A cidade cresce para onde a orientada economia direciona. Nesse sentido, São Francisco do Sul tem função portuária, comercial e turística.

Há de se ressaltar que a construção de rodovias para locais com forte atração turística ou com interesse portuário reordena o crescimento da cidade. A ligação com as cidades próximas, por meio do transporte coletivo, tem forte restrição nos horários de ônibus, por exemplo, entre São Francisco do Sul e Joinville, ou qualquer outro município próximo, indicando pequena conexão rodoviária entre estes municípios, pelo menos na movimentação de pessoas.

São Francisco do Sul, apesar da crescente arrecadação de impostos, não é a cidade mais industrializada da microrregião. As diversas fases de exportação do Porto influenciaram a contratação de mão-de-obra. Assim, na fase da madeira, até 1964, a movimentação exigiu grande contratação de trabalhadores e, na fase de granéis e cereais, continuou a ampliar o emprego de trabalhadores braçais. No entanto, em 1976, iniciam-se os investimentos em infraestrutura para escoar a produção de grãos de Santa Catarina e os excedentes dos Estados do Paraná e Rio Grande do Sul. Assim, em 1978, com a conclusão das obras, há aumento considerável na movimentação de granéis e aumento de mais de 100% na movimentação de carga geral.

No entanto, todo o crescimento na movimentação do Porto refletiu pouco no aumento da renda da população. Os dados de desigualdade são graves e demonstram que a pobreza está associada às doenças e à degradação ambiental.

5.5 PORTO DE ITAJAÍ

O Porto de Itajaí, localizado entre os portos de São Francisco do Sul e Imbituba, a uma distância de 110 km de Florianópolis, bem na foz do Rio Itajaí-açu, tem profundidade de 9.5 m, em média, com 4 berços e 9.9 m no canal de acesso de 3.2 km. A BR 101 corta o Município em 3 acessos.

A concessão do Porto de Itajaí é da Administradora Hidroviária Docas Catarinense (ADHOC), vinculada à Administração Municipal de Itajaí. As principais cargas movimentadas são: carga geral em contêineres, que ocupam um dos primeiros lugares entre os portos brasileiros neste tipo de movimentação, e carga refrigerada em contêineres, que ocupa o 1º lugar neste tipo de movimentação. Este Porto possui o maior conjunto de armazéns refrigerados dos portos do Brasil.

Historicamente, segundo Moreira (1995), “o ancoradouro natural de Itajaí juntamente com núcleo manufatureiro de Itapocoróia” impulsionaram a navegação de cabotagem com as áreas centrais do Brasil. No entanto, a foz do Rio Itajaí-açu não apresentou uma ocupação colonial expressiva no início do século XVIII. Há relatos de pequeno número de famílias com seus escravos que cultivavam as terras devolutas.

Somente com as primeiras levas de imigrantes, surge a formação de freguesias ao longo do Rio. No entanto, as dificuldades na entrada na barra, devido ao processo de assoreamento, são explicitadas desde os primeiros relatos dos viajantes estrangeiros.

Ao final do século XVIII, grupos de imigrantes procuram esta área para se instalarem, facilitada pela possibilidade de acesso à terra e pela facilidade de locomoção, já que o Rio Itajaí-açu era de fácil navegabilidade. A possibilidade de transporte rápido e eficiente consolidou a colônia de Blumenau e impulsionou Itajaí, localizada na foz do Rio.

Assim, em 1850, novos grupos de imigrantes, principalmente alemães, instalam-se ao longo da bacia do Rio Itajaí-açu e demandou, segundo Moreira (1995, p. 49), frequente importação de mercadorias, o que impulsionou o comércio e a vila portuária.

Mamigonian (1965) relatou que as zonas de colonização alemã, em particular as colônias de Blumenau, Joinville e Brusque, povoadas a partir de 1850, constituem as zonas mais industrializadas e as mais ricas de Santa Catarina. Sabe-se que estes grupos de imigrantes viveram a primeira crise da Revolução Industrial em seus países, portanto eles conheciam os mecanismos industriais e trouxeram alguns equipamentos consigo. Este é o caso da família Hering, dentre outros que promoveram a industrialização da região.

Assim, para garantir a melhoria do comércio, em 1905, o governo da província organizou estudos sobre o Porto de Itajaí. Somente em 1914 os primeiros molhes foram construídos, com 700 m de comprimento. Iniciou-se a organização do Porto, mas, somente em 1938, foi construído 1 cais e 1 armazém. Alguns anos mais tarde, ele foi ampliado com a construção de 1 armazém frigorífico, para a atividade pesqueira.

Segundo Luca (2005), o Porto de Itajaí passou a ser considerado um porto organizado em 28 de junho de 1966, pela Junta Administrativa do Porto de Itajaí. Era subordinada, na época, ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN) e mais tarde à Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRÁS), empresa criada em 1976 para substituir a anterior.

Em 1990, com a extinção da Portobrás, o Governo Federal repassou a responsabilidade administrativa deste Porto à Companhia Docas de São Paulo (CODESP), logo depois houve a movimentação das lideranças locais em favor da municipalização do Porto. Dados estatísticos revelam crescimento significativo na movimentação do Porto, com a melhoria na organização administrativa e no aumento dos investimentos realizados à época.

Sobre as etapas de movimentação no Porto de Itajaí, Moreira (1995, p. 74) revela que, entre 1930 a 1970, a economia catarinense viveu o chamado ciclo da madeira, devido à importância que a economia da madeira alcançou no Estado, em especial a economia do pinho. Esta economia, segundo Mamigonian (1966, p. 35), vivificou o planalto a partir da Segunda Guerra Mundial, transformando Itajaí no maior pólo madeireiro do Brasil, uma obra de italianos e alemães provenientes do Rio Grande do Sul; é o caso das famílias: Battistella e Gamborgi.

No final da década de 1970, a economia madeireira entrou em crise. O movimento portuário passa, então, a orientar-se para carga geral, afirma Moreira (1995, p. 13). A movimentação de carga geral exigiu a integração de vários modais. No caso de Itajaí, destacaram-se, nessa época, os nós de estrangulamento logístico do Porto.

A movimentação do Porto de Itajaí, na década de 1960, era semelhante ao Porto de Imbituba e superava, em muito, a movimentação de São Francisco do Sul. Este período constituiu-se no auge do período madeireiro.

Tabela 45: Movimentação portuária: portos catarinenses, década de 1970.

Portos	Total movimentado na década
Porto de Itajaí	8.204.723
Porto de Imbituba	13.154.802
Porto de Francisco do Sul	25.935.259

Fonte: Anuário estatístico do Brasil, 1980, Rio de Janeiro, IBGE.

A década de 1970 (Tabela 45) traz diferenças significativas para a movimentação de Itajaí. Com a crise no setor madeireiro, o Porto perdeu cargas, pois a concorrência internacional reduziu os compradores do *pinus* catarinense. Além disso, no mercado nacional, segundo Moreira (1995, p. 132), houve queda nas vendas da madeira de pinho. Nesse período, iniciou-se o estudo de regulamento para reflorestamento, e muitas madeireiras reduziram suas atividades e outras até as encerraram.

No final de 1970, o Porto de Itajaí, que já havia sido o maior exportador de madeira da América do Sul, tinha na carga geral a condição para ampliar a movimentação. Procurou-se também uma reaproximação com o setor têxtil, que exportava pelo Porto de Paranaguá desde a década de 1960, principalmente pela regularidade das linhas marítimas no porto paranaense.

O crescimento industrial da região de Blumenau auxiliou a diversificação das cargas no Porto. Além disso, Moreira aponta que a construção de um terminal pesqueiro foi o atendimento de uma antiga reivindicação do setor, só atendida na crise madeireira.

A expansão da hinterlândia portuária havia se concretizado. As rodovias estaduais SC 470 e a BR 470, que ligam Itajaí ao oeste catarinense, passando por Blumenau, encontram a BR 101, a 10 km do Porto, e a SC 486, passando por Brusque e realizando a ligação com a malha rodoviária do Estado. O transporte ferroviário não existe, o que difere da característica de muitos portos brasileiros, em que há um anel ferroviário ligando o porto aos setores produtivos.

Também da década de 1980 o Porto de Itajaí é o porto do Estado de menor movimentação. A captação de novas cargas, diversificando a movimentação, é um processo lento, que exige investimentos, na maioria dos casos (Tabela abaixo).

Tabela 46: Movimentação portuária: portos catarinenses, década de 1980 e 1990.

Portos	Década de 1980	Década de 1990
Porto de Itajaí	11.396.027	18.648.169
Porto de Imbituba	34.834.445	9.660.608
Porto de Francisco do Sul	89.571.917	103.617.437

Fonte: Anuário estatístico do Brasil, 1992, Rio de Janeiro, IBGE e ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviários; disponível em: www.antaq.gov.br/PortalPortos, acesso em 29/07/2006.

O fim do século XX identificou a movimentação de congelados e cargas em contêineres, com crescimento acentuado. No setor de terminais, o Porto de Itajaí é o responsável pela distribuição de petróleo e derivados, além de diversos produtos químicos, em quase todo o Estado. O Porto é o segundo em movimentação de Santa Catarina (Tabela 45).

Há sérias restrições na retroárea do Porto de Itajaí (Ilustração 02). Na década de 90, uma rua da cidade foi incorporada ao Porto. A cidade cresceu no entorno das atividades portuárias, e hoje eles se confundem. O crescimento do Porto só pode ocorrer do outro lado da foz do Rio Itajaí-açu, como já ocorreu com a construção de um terminal privado, formado por um grupo de empresas gerenciadas pela Portonave S.A.

A solução encontrada, segundo Hoffmann (2001), foi uma parceria pública privada, acordada pela Receita Federal, na qual “implantou-se em junho de 1996 a retroárea denominada Estação Aduaneira de Interior – EADI, melhorando ainda mais as condições de armazenagem do Porto e incrementando suas atividades” (HOFFMANN, 2001, p. 79).

Ainda segundo o autor, a “administração da Portobello Armazéns Gerais, e a EADI é a primeira em Santa Catarina”, com localização muito próxima ao Porto, impulsionou o crescimento na movimentação de Itajaí. Esta área funciona como um porto seco, que oferece serviços como: contratação de navios, operação portuária, assessoria aduaneira, transporte, armazenamento em área alfandegária, gerenciamento de estoques e a distribuição ao cliente final.

Estes serviços, concentrados em uma única área, reduzem os custos de exportação e facilita o processo.



Ilustração 9: Vista aérea do Porto de Itajaí e Porto de Navegantes na Foz do Rio Itajaí-açu.

Fonte: Porto de Itajaí.

Hoffmann (2001) afirmou que outro fator que contribuiu para o incremento na movimentação do Terminal de Itajaí foi o acordo firmado entre a Portobello Armazéns Gerais, a Intersindical dos Avulsos do Porto de Itajaí e a Trans Roll Navegação, que, segundo o autor, garantiu aos usuários do Porto o desconto de 50% nas tarifas. Depois do acordo, a linha do MERCOSUL, que movimentava em São Francisco do Sul, passou a realizar as operações em Itajaí, ampliando-se a movimentação de cabotagem, pois estes navios desembarcam mercadorias da Argentina e Uruguai e embarcam produtos para o nordeste do Brasil.

A maior movimentação do Porto é para a exportação de produtos agroindustriais catarinenses, na sua maioria, no entanto, em torno de 30% dos produtos movimentados são de importação. Em 2000 a 2004 o porto de Itajaí apresentou a segundo maior movimentação total do Estado, sendo superada por São Francisco do Sul (Tabela 47).

Tabela 47: Movimentação portuária: portos catarinenses, 2000 a 2004.

Portos	Total movimentado na década
Porto de Itajaí	18.794.588
Porto de Imbituba	5.700.427
Porto de Francisco do Sul	75.029.770

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários; disponível em: www.antaq.gov.br/PortalPortos/EstatisticaAnuários.htm; 29/07/2006.

5.5.1 Estrutura física do Porto

As instalações do Porto de Itajaí contam com um cais acostável de 740 m e 4 berços, sendo: o berço 1, de atracação prioritária de navios porta-contêineres, arrendado à TECONVI S.A.; o berço 2, público, destinado para carga geral; o berço 3, para navios com cargas frigoríficas; e o berço 4, para atracação pela ordem de chegada, sendo preparado como píer turístico (PORTO ITAJAÍ, 2005). O Porto possui 3 armazéns para carga geral, totalizando 15.800 m², 1 armazém frigorificado, com 1.180 m², pátios asfaltados e alfandegados, totalizando 38.000 m², além de retroporto asfaltado de 25.000 m² (PORTO ITAJAÍ, 2005).

O Terminal de Contêineres do Porto de Itajaí (TECONVI) fica localizado atrás dos berços 1 e 2, sendo que um destes berços possui 250 m de comprimento e 12 m de profundidade. O pátio de contêineres fica na retaguarda do Porto, com 22.000 m² na linha do cais, onde os contêineres são movimentados por 2 guindastes, do tipo *mobile crane*, cuja capacidade de movimentação é de 25 contêineres por hora, além de 7 empilhadeiras (*reach stackers*) no pátio que atendem ao terminal (PORTO ITAJAÍ, 2005) (Figura 13).

Nas proximidades do Porto de Itajaí, há o Porto Seco Multilog/Itajaí – pátio para contêineres com 52.500 m², pátio para automóveis com 45.000 m², além de 1 armazém com 31.500 m². E ainda o Porto Seco Brasfrigo, com armazém frigorificado e capacidade para 66.500 m².

No entanto, apesar das estruturas físicas serem de um porto organizado, as condições de expansão são limitadoras (Figura 13). Segundo Relatório de Infra-estrutura de Santa Catarina,

o Porto está próximo da saturação, necessitando de investimentos urgentes para atender ao aumento da demanda, pois apresenta sérias limitações quanto a calado e retroárea, sendo a área do Porto estrangulada pela área urbana da cidade de Itajaí (RELATÓRIO DE INFRAESTRUTURA DE SANTA CATARINA, 2005, p. 31).

Nesse sentido, serão analisadas as condições da cidade de Itajaí, bem como sua relação com o Porto.

Área portuária de Itajaí e seu entorno

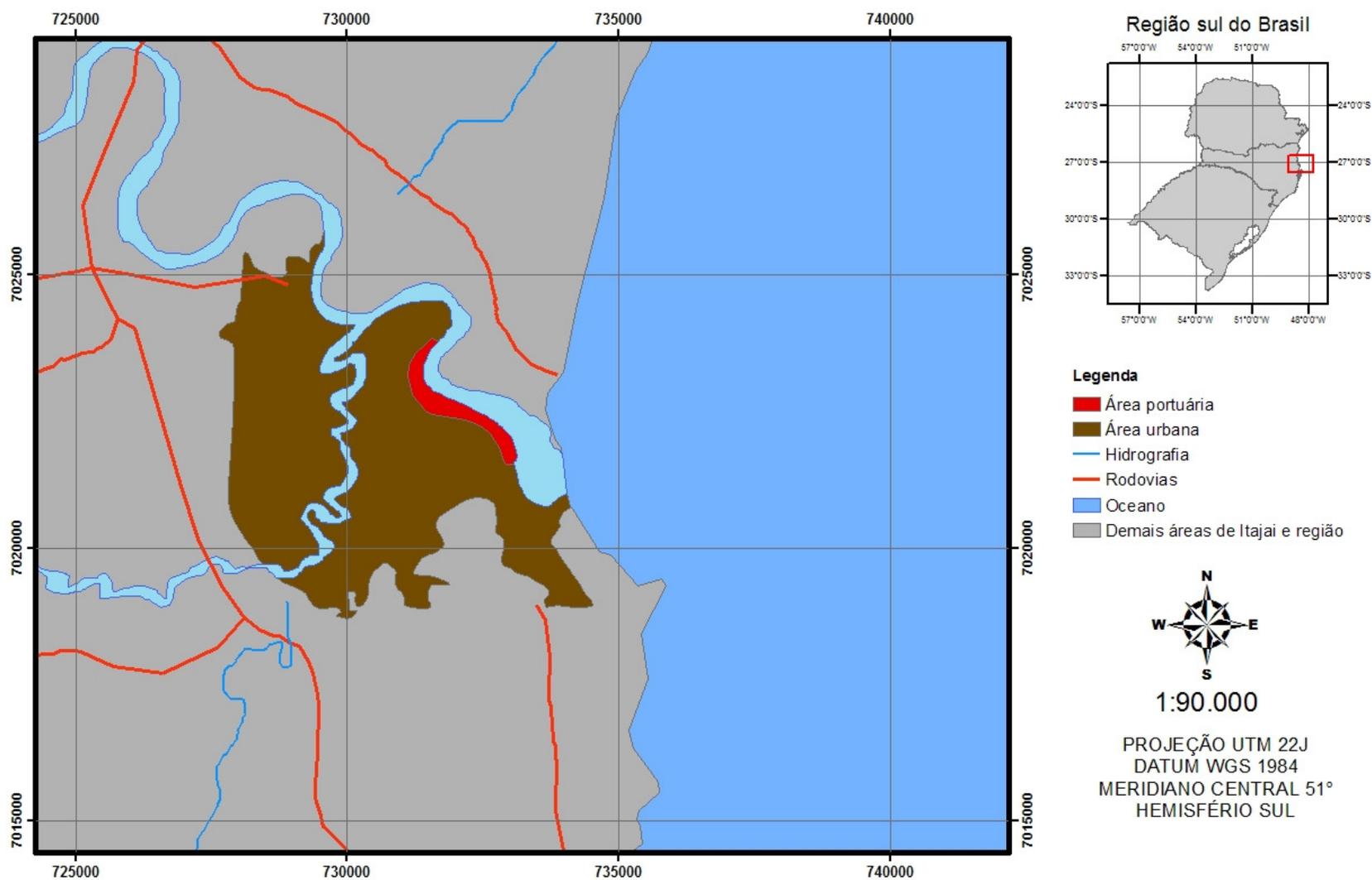


Figura 12: Área portuária de Itajaí e seu entorno.
 Fonte: Ministério dos Transportes – Elaboração: Raul Viana Novasco.

5.6 A CIDADE DE ITAJAÍ: CONTEXTO SOCIOECONÔMICO

5.6.1 Formação socioespacial

O Município de Itajaí localiza-se no centro-norte de Santa Catarina, junto à foz do Rio Itajaí-açu, na latitude 27°35'48'', ao sul, e longitude de 48°32' 57'', a oeste. Itajaí limita-se a norte com o Município de Navegantes, a oeste com os municípios de Ilhota, Gaspar e Brusque, a sul com Balneário de Camboriú e Camboriú e a leste com o Oceano Atlântico (Ilustração 3).



Ilustração 10: Médio e Baixo Vale da Bacia hidrográfica do Rio Itajaí-açu.
Fonte: Rebosco 2003. Elaboração: Soraia L. Porath.

Juntamente com os municípios de Balneário Camboriú, Barra Velha, Bombinhas, Camboriú, Ilhota, Itapema, Navegantes, Penha, Piçarras, Porto Belo e São João do Itaperiu o Município forma a microrregião de Itajaí, cuja população estimada é de 486.247 habitantes, distribuídos em 12 municípios, numa área total de 1.452,289 km².

A cidade de Itajaí tinha população de 147.494 habitantes e, em 2007, segundo estimativas, passou a 171.199 habitantes. A taxa de crescimento anual entre 2000 a 2007 foi de 1,9% ao ano.

Tabela 48: Itajaí: população residente, 1998 a 2007.

Ano	População	Método
2007	171.199	Estimativa
2006	168.088	Estimativa
2005	164.950	Estimativa
2004	158.790	Estimativa
2003	156.075	Estimativa
2002	153.357	Estimativa
2001	150.805	Estimativa
2000	147.494	Censo
1999	145.199	Estimativa
1998	141.978	Estimativa

Fonte: IBGE, Censos e Estimativas.

A população rural de Itajaí deixou de ser expressiva, pois a atividade comercial, com maior lucratividade, motivou a ocupação da região, principalmente após a chegada das colônias alemãs no interior da Bacia do Rio Itajaí-açu. Nesse sentido, em 1970, a população de Itajaí era representada por 16% da população total, já, em 1980, 9% dos moradores habitavam a zona rural; em 1991, passou para 4%; e, em 2000, passou para 3,9%.

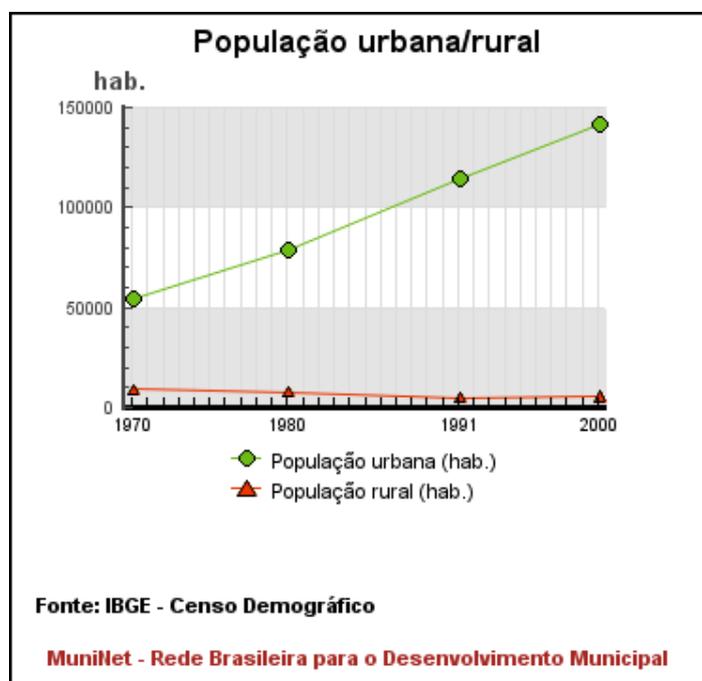


Gráfico 39: População rural e urbana de Itajaí.
Fonte: IBGE.

Tabela 49: População rural e urbana de Itajaí, 1970 a 2000.

Indicador	Unidade	1970	1980	1991	2000
População urbana	hab.	54.054	78.753	114.555	141.950
População rural	hab.	9.085	7.703	5.076	5.544

Fonte: IBGE – censo demográfico <http://muninet.org.br>.

Quanto à distribuição da população por faixa etária e sexo (Gráfico 40), percebe-se que há redução na taxa de natalidade, fato semelhante às várias cidades brasileiras. Os dados de sexo da população demonstram maior número de homens até a faixa dos 20 a 29 anos, na sequência há predominância do sexo feminino, com maiores diferenças nas faixas etárias mais adiantadas.

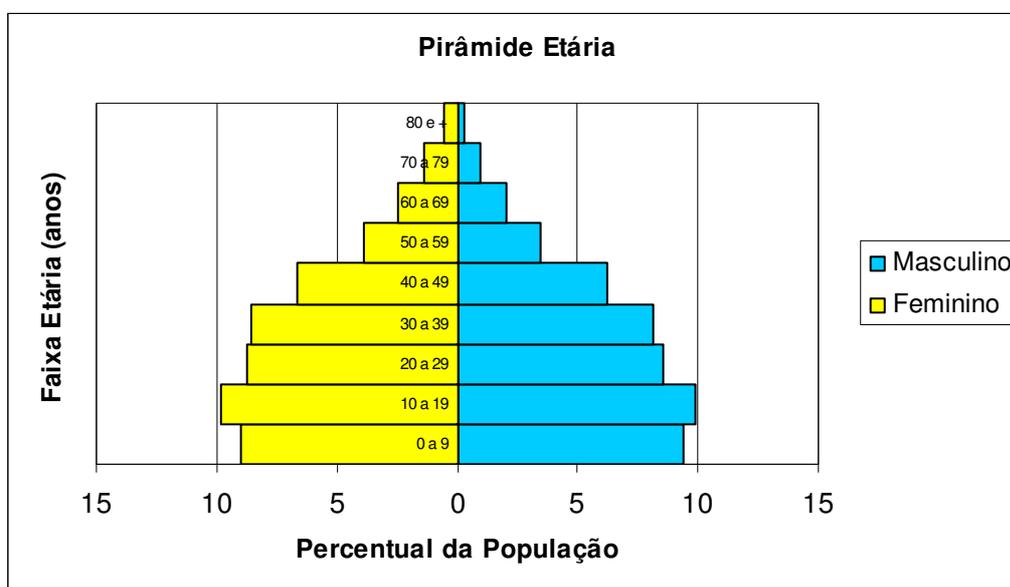


Gráfico 40: Pirâmide etária de Itajaí.

Fonte: DATASUS, Ministério da Saúde..

O Município de Itajaí, criado em 1859, com uma área de 289,3 km², é a cidade portuária com maior número de habitantes do Estado. A economia da cidade é diversificada, com destaque para a pesca, abrigando um dos maiores portos pesqueiros do sul de Santa Catarina, além de destaque para o comércio e a indústria.

Na formação histórica da cidade, percebe-se, assim como nas demais formações litorâneas de Santa Catarina do século XVII e XVIII, a localização estratégica na disputa entre Portugal e Espanha pela ocupação da Bacia Platina. Nesse sentido, a ocupação de área com formação natural de porto impediria a passagem de navios espanhóis que se dirigiam à área de conflito.

Além disso, com a formação das colônias alemãs de Blumenau e Brusque, principalmente, potencializaram-se as atividades portuárias, pois estas áreas se desenvolveram industrialmente, conforme relato de Mamigonian (1965).

Moreira (1995) destacou que, após 1850, o Vale do Itajaí passou a receber um fluxo crescente de imigrantes, o que demandava frequente importação de mercadorias. No período, a movimentação no Porto impulsionou a movimentação comercial na vila portuária de Itajaí, onde pequenos comerciantes se instalaram e “passaram a estruturar o incipiente comércio do porto ao vale colonial” (MOREIRA, 1995, p. 49).

Ainda em meados do século XIX, segundo a autora (1995), a ocupação na desembocadura do Rio Itajaí era dispersa, “algumas casas de comércio representavam o centro da primitiva organização urbana” (MOREIRA, 1995, p. 53). A produção na região de colonização alemã começou a movimentar a vila, com madeira e grãos, que abasteciam os armazéns. A prosperidade da colônia de Blumenau e Brusque refletiu diretamente nas fases de movimentação do Porto de Itajaí.

No período, também impulsionado pela prosperidade econômica da região, houve a expansão de manufaturas em Itajaí, com a instalação de diversas olarias, estaleiros, serrarias, entre outros, margeando o Rio Itajaí-açu. O Rio foi o eixo de interligação da produção, o que permitiu a constante comunicação entre as áreas produtoras e as áreas consumidoras.

O crescimento comercial foi tão intenso que os comerciantes de Itajaí passaram a realizar reinversões do lucro do comércio nas atividades manufaturadas e industriais, produzindo o que Moreira (1995) chamou de “momento industrialista” da cidade. A autora destacou ainda que “o entrosamento da classe de comerciantes locais com a hinterlândia próxima” permitiu a acumulação individual obtida, inicialmente, com o comércio portuário.

Nesse sentido, Mamigonian (1965) destacou que a iniciativa de industrialização implantou fábricas com diversos números de empregados, desde pequenas manufaturas, com até 15 operários, a empresas de grande porte, com mais de 1.000 trabalhadores. O autor também demonstrou que a microrregião de Blumenau, apesar de ter apenas 20% de moradores, na década de 1960, abrigava mais de 50% da produção industrial do Estado (MAMIGONIAN, 1965, p. 391).

Ainda sobre a fase industrialista de Itajaí, Moreira (1995) assinalou que as fábricas de beneficiamento de açúcar, arroz e trigo, indústria de papel, artigos de madeira, têxteis e a produção de diversas máquinas se instalaram ao longo do século XIX e XX. Esta proximidade do Porto com áreas produtoras ampliou o processo de industrialização, o que não se percebeu em São Francisco do Sul ou em Imbituba.

O cenário do início do século XX, estradas de acesso ao Porto, sem condições de deslocamento de carga, em oposição o Rio Itajaí-açu, navegável em todo seu curso, motivou diversas indústrias a se instalarem nas suas margens e até em Itajaí. No entanto, em diversas épocas do ano, a navegação se tornava imprópria, principalmente pela retirada da vegetação da mata ciliar e da intensa exploração econômica ao longo do rio, causando açoreamentos e dificultando a navegação. Nesse sentido, muitas indústrias que desejavam exportar a produção se instalaram em Itajaí (MOREIRA, 1995).

O processo de industrialização foi tão intenso que transformou a economia de Itajaí. O Porto impulsionou toda a industrialização, mas a diversificação liberou a economia da cidade da forte dependência, como ocorre com muitas cidades do Estado e do País. Nesse sentido, percebe-se que a industrialização de Itajaí, Balneário Camboriú e Navegantes, municípios mais industrializados da microrregião, apresenta crescimento semelhante à cidade pólo (Gráfico 41).

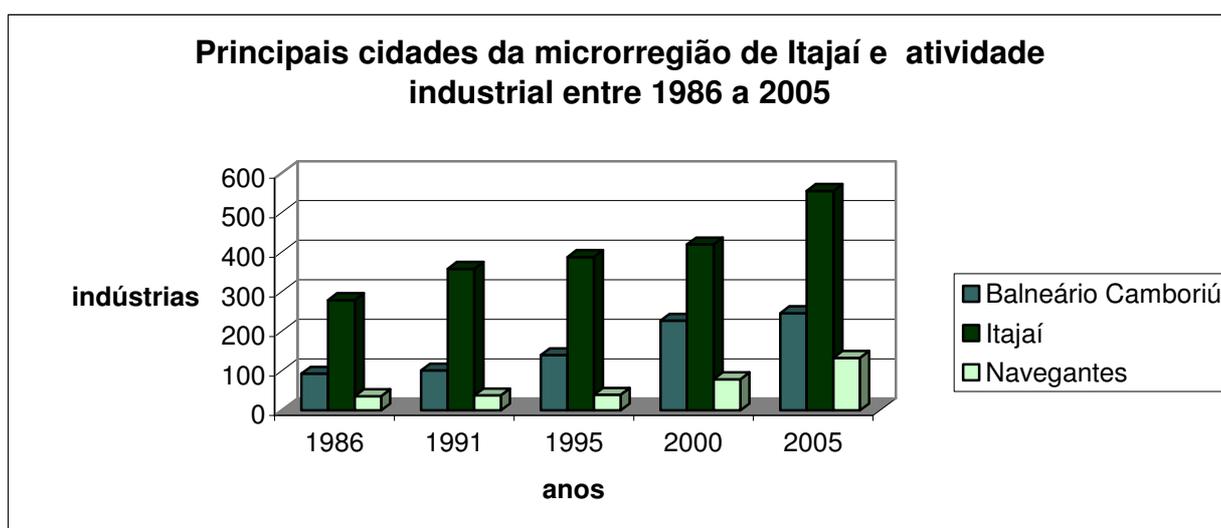


Gráfico 41: Principais cidades da microrregião de Itajaí e a atividade industrial, 1986 a 2005.
Fonte: RAIS/MTE.

Já os demais municípios da microrregião, em 2005, apresentaram um processo, ainda que incipiente, de industrialização. No entanto, ainda Itajaí e Balneário Camboriú detêm a maior concentração industrial (Gráfico 42).

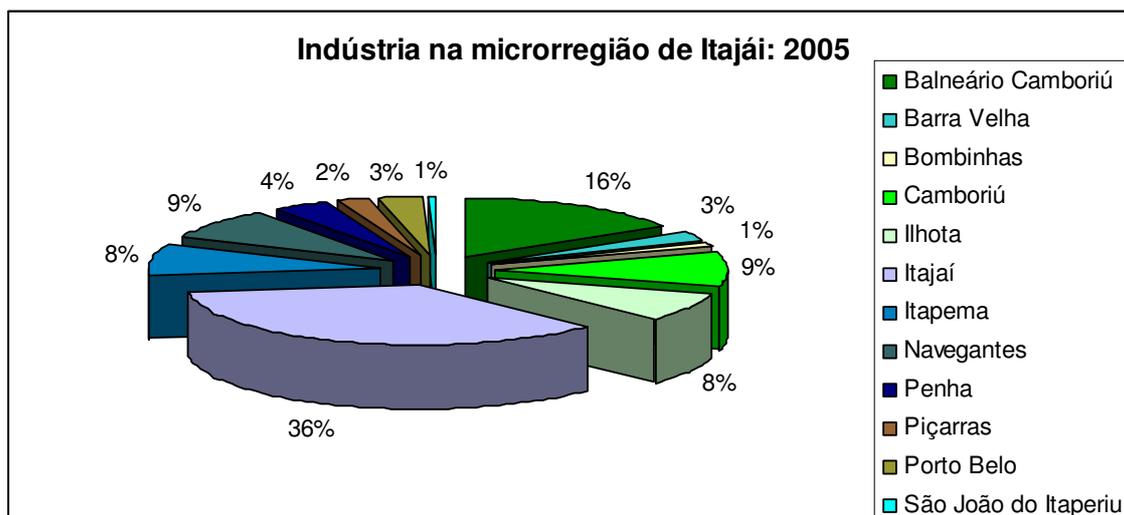


Gráfico 42: Indústria na microrregião de Itajaí, 2005.
Fonte: RAIS/MTE.

Na comparação entre a industrialização na microrregião de Itajaí, percebeu-se que o crescimento da microrregião foi maior que a do Município. Os períodos de maiores crescimentos foram entre 1986 a 1991, com 28% no número de indústrias, e 2000 a 2005, com crescimento de 32%, quando de 420 indústrias a região passou a contar com 555. Nos períodos de 1995 a 2000, o crescimento médio ficou em 8%, indicando redução no crescimento médio, que até então ocorria na região.

No entanto, na microrregião, o crescimento médio nunca foi menor que 20%, pois, em 1986, havia 545 indústrias e, em 1991, o crescimento foi de 24%, passando para 677 empreendimentos. Entre 1991 a 1995, quando Itajaí apresentou 8% de crescimento, a microrregião aumentou em 20% as indústrias. Em 2000, as indústrias na região ficaram em torno de 1.115, com 36% de aumento, e, em 2005, cresceu em 37%, ou seja, 1.532 no total (Gráfico 43).

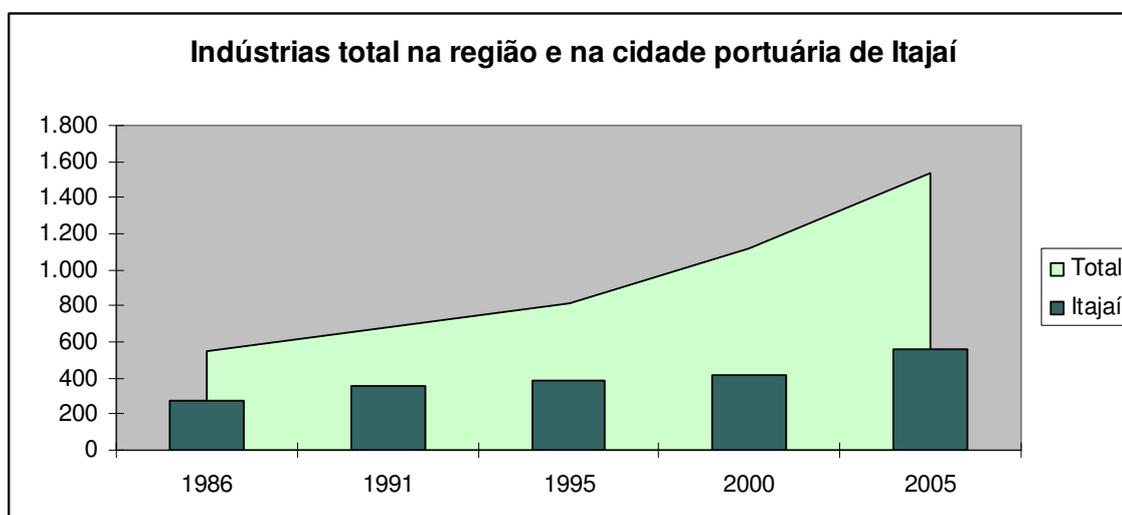


Gráfico 43: Indústria total na região e na cidade portuária de Itajaí. Fonte: RAIS/MTE. IBGE.

Destaca-se que isso não significou retração na economia de Itajaí, pois se percebe aumento na arrecadação e na movimentação portuária no período, com grande intensidade. Pode-se aferir que há espacialização da cadeia produtiva motivada por rodovias que facilitam o acesso ao Porto, sem necessariamente estar em território municipal, pois o preço da terra é mais alto que as áreas vizinhas.

Os indicadores do Ministério da Fazenda e a Secretaria do Tesouro Nacional do Município de Itajaí reforçam esta tese na medida em que houve ampliação da receita (Gráfico 44).

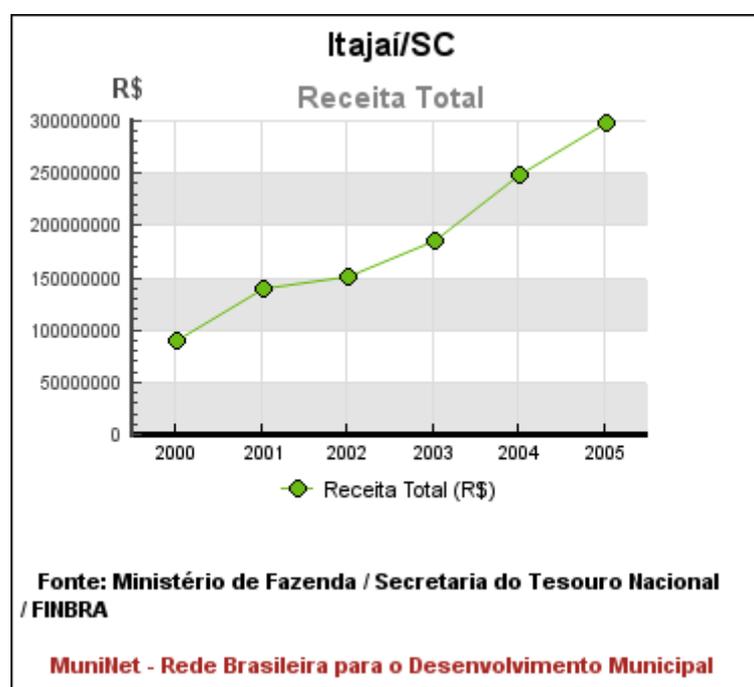


Gráfico 44: Receita total de Itajaí.

Fonte: Ministério de Fazenda, Secretaria do Tesouro Nacional e FINBRA.

Quanto ao número de trabalhadores nos setores da economia em 2007, percebeu-se no município de Itajaí que a taxa de ocupação dos empregos formais no setor industrial é maior que a média dos portos catarinenses, o mesmo se aplica ao setor de extração mineral e agropecuária.

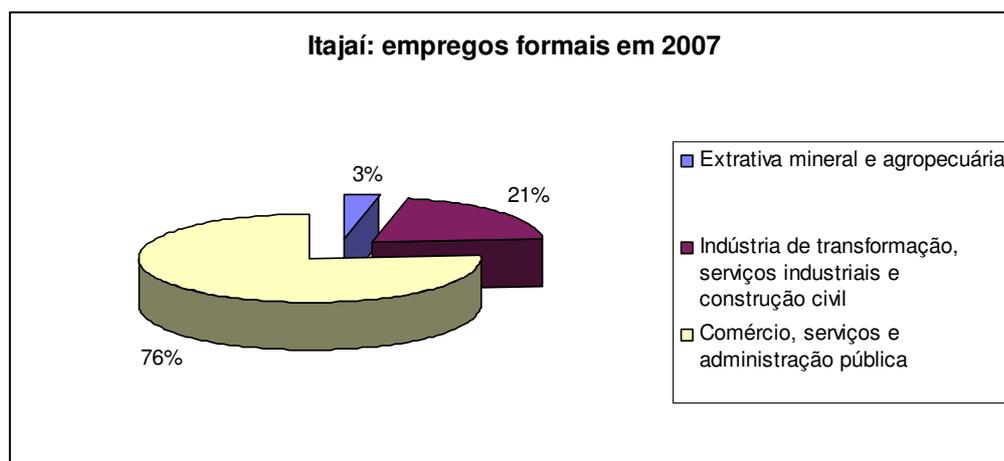


Gráfico 45: Itajaí: empregos formais, 2007.
Fonte: IBGE.

Na comparação da movimentação total do Porto com o número de indústrias, no mesmo período, percebeu-se que este crescimento tem permanecido próximo, à exceção da década de 1990, em que houve maior crescimento industrial do que movimentação no Porto (Gráfico 46).

A década de 1990 foi marcada pela abertura da economia, na qual muitas indústrias passaram a concorrer com produtos de diversas partes do mundo – foi o período chamado de abertura da economia. Hoffmann e Silva (2001) destacaram que o Estado de Santa Catarina não alcançou o crescimento nas exportações que o Brasil alcançou, pois:

O ritmo da expansão da economia foi acompanhado por dois anos de acentuada queda da produção industrial. As relações defensivas das empresas com automação dos equipamentos e maquinários e adoção de novas tecnologias e métodos de gestão, responderam por grande parte do desemprego ocorrido no Estado. (HOFFMANN E SILVA, 2001, p. 51).

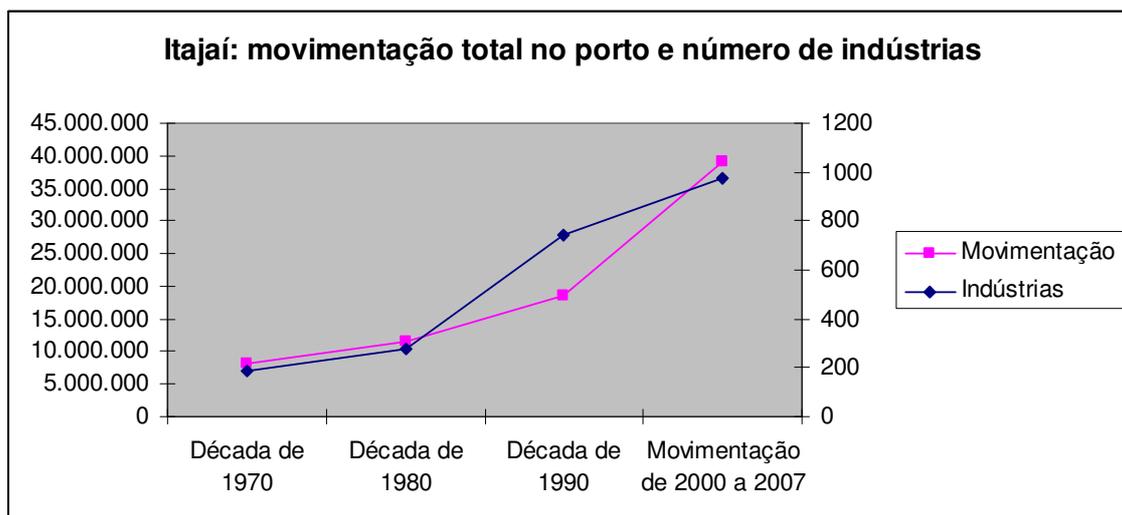


Gráfico 46: Itajaí: crescimento na movimentação total no porto e no número de indústria em Itajaí.
Fonte: IBGE.

Nesse período, como relataram os autores, as empresas catarinenses importaram máquinas e tecnologias para a modernização do seu parque industrial e, dessa forma, continuar exportando, principalmente para o Mercosul.

Na sequência, os dados de grande crescimento econômico comparados com os dados de saúde, escolaridade, entre outros, fornecem uma visão mais precisa das condições ambientais da cidade de Itajaí.

A taxa de tuberculose, que está relacionada ao aumento da HIV/AIDS e da pobreza, demonstra índice três vezes superior a Santa Catarina. Conforme já mencionado, este índice revela incidência de HIV/AIDS.

A taxa média de pobreza em Itajaí é de 29,47%, enquanto que, em Balneário Camboriú, é de 25,37%, Ilhota é de 22,99% e São João do Itaperiú de 22,12%. Os demais municípios da região estão acima de 30% do índice de pobreza, sendo que Navegantes e Bombinhas apresentam os maiores índices, com 38,20% e 36,87%, respectivamente. Percebe-se que o crescimento médio de indústrias, superior ao crescimento de Itajaí, não se refletiu positivamente na redução do índice de pobreza na microrregião.

Em relação aos indicadores de AIDS do Ministério da Saúde, Itajaí e Balneário Camboriú apresentam um dos maiores índices de AIDS do Brasil, com 98,3‰ e 91,4‰ respectivamente. As explicações que podem ser dadas estão nos hábitos sexuais e de consumo de droga, comuns nas cidades portuárias (FAPESP, 2007). Ainda, segundo o relatório, “o porto é o centro de um grande corredor de transporte, que facilita a circulação de doenças. Pesquisadores de Saúde pública afirmaram, no relatório da FAPESP, que ainda é

necessária a realização de campanhas para evitar a disseminação de doenças sexualmente transmissíveis, exigindo a implantação de serviços de saúde nas estradas e nos portos.

Segundo Szwarcwald et al. (2000), ao analisar o aumento do número de casos de AIDS nas cidades do Sul, afirmou que o caso da “Região Sul merece consideração específica, já que mostra aumentos relevantes para ambos os sexos, em todas as categorias populacionais no último período de tempo sob estudo.

Em Itajaí, o índice de HIV/AIDS cresceu mais que a média das cidades brasileiras, que apresentaram índice de 3,88%, de AIDS em 1987 a 1989, 12,21% entre 1990 a 1992, e 20,42% entre 1993 a 1996 (SZWARCWALD, 2000).

Tabela 50: Os dez municípios que proporcionalmente detêm o maior número casos de AIDS (taxa de mil/hab.).

1. Itajaí (SC)	98,3
2. Balneário Camboriú (SC)	91,4
3. Catanduva (SP)	80,4
4. São Vicente (SP)	55,9
5. Caçapava (SC)	48,7
6. Santos (SP)	46,7
7. São José do Rio Preto (SP)	44,2
8. Florianópolis (SC)	44,0
9. Ribeirão Preto (SP)	37,0
10. Bebedouro (SP)	13,7

Fonte: Ministério da Saúde.

O Município de Itajaí representa um centro de acumulação e concentração de meios humanos e de capitais fixos definidos, que, segundo Perroux (1975), chama à existência de outros centros de acumulação e concentração de meios humanos e de comunicação. A região do Vale do Itajaí, polarizada por Blumenau, produziu uma hinterlândia portuária industrialmente produtiva, o que facilitou tanto o crescimento industrial como a ampliação na movimentação portuária. Em Balneário Camboriú, desde meados de 1980, ampliou-se o potencial turístico, e, lentamente, a atividade sazonal foi incorporada à atividade industrial de

Itajaí, facilitada pela ligação rodoviária no interior dos dois núcleos urbanos. Mais recentemente, Navegantes, na foz do Rio Itajaí-açu, teve sua estrutura econômica alterada com a construção de um porto privado, que produziu modificações socioespaciais na cidade de pescadores, que, até então, tinha pouco destaque regional.

5.7 OS NOVOS PORTOS E AS NOVAS CIDADES PORTUÁRIAS: ITAPOÁ E NAVEGANTES

A ampliação da capacidade logística de Santa Catarina tem sido possível com investimentos privados na construção de diversos portos e terminais em baías e canais. A Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) tem autorizado a instalação de portos e terminais no Estado, o que é impulsionado pela necessidade de mais portos, a fim de evitar, assim, os gargalos no escoamento da produção.

Deste modo, 5 projetos em curso preveem investimentos superiores a R\$ 5 bilhões na construção de terminais privados para movimentação de carga própria e de terceiros. Se, no setor privado, os novos projetos vão permitir melhor atender à demanda, sobretudo em contêineres, nas áreas públicas dos portos, os investimentos em expansão são uma promessa (Portos e Navios, 2007).

5.7.1 Itapoá: a cidade e o Porto

Itapoá, Município localizado na Baía da Babitonga, em frente ao Porto de São Francisco do Sul, possui um porto, cuja construção iniciou em 2007. Trata-se de um terminal privado de contêineres que dispensa dragagem, formado por uma sociedade liderada pelos grupos Hamburg Süd e Battistella, que investiram R\$ 350 milhões no terminal para movimentação de contêineres. Será, segundo seus diretores, um dos primeiros terminais de contêineres (Tecon) privados do País, com investimento de US\$ 100 milhões: 44% dos grupos empresariais sócios do empreendimento (Conglomerado Battistella e Hamburg Süd) e 56% do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Além disso, diversas obras de infraestrutura foram implantadas para a interligação da hinterlândia portuária. O Governo do Estado iniciou a licitação da construção da SC 415, que liga o terminal à BR 101, como o fornecimento de água e energia, capacitação da mão-de-obra e apoio ao aperfeiçoamento do Plano Diretor de Itapoá, neste caso, em parceria com o Município.

A previsão é que o terminal tenha capacidade instalada, num primeiro momento, para movimentar 300 mil contêineres/ano, ampliando em cerca de 50% os atuais 700 mil

movimentos em São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba (os três portos do Estado). Com um calado de 16 m de profundidade, a obra representará um dos terminais brasileiros de maior profundidade

A construção do Porto movimentou, em 2008 e 2009, em torno de 550 trabalhadores no canteiro de obras da Andrade Gutierrez, segundo declaração da empresa ao Informativo da TECON Santa Catarina, que afirmou ainda que, em 2009, a empresa concentrou as suas ações nas atividades na execução de serviços de mar, de ponte, de píer e de fabricação de pré-moldados. No primeiro módulo da ponte, com 22 m de extensão concluídos em 2008, cerca de 800 estacas sustentarão a ponte e o píer do terminal.

A previsão de encerramento das obras é em 2010. Será um terminal portuário privativo de uso misto (carga própria e de terceiros), exclusivo para a movimentação de contêineres. Terá capacidade instalada em sua primeira fase para movimentar mais de 300 mil contêineres/ano. As duas pontes que estão projetadas no pátio de contêineres avançam 230 m no mar até o píer, onde ficarão os 3 berços de atracação (Ilustração 10).



Ilustração 11: Construção de Itapoá.
Fonte: Jornal Bem Paraná.

A movimentação da construtora na cidade de Itapoá, com 11.489 habitantes, segundo Censo do IBGE, com crescimento demográfico em média de 2,5%, alterou significativamente a realidade da população, em sua maioria formada por pequenos comerciantes, funcionários públicos e pescadores. A população não só aceitou a instalação do Porto, como percebeu uma oportunidade de emprego para a população local e até de retorno dos familiares que migraram para outros centros em busca de emprego.

As condições ambientais da cidade são precárias, pois 63,4% das moradias têm acesso à rede geral de distribuição de água, e 32,4% utilizam água de poço ou nascente.

Quanto à forma como descartam os efluentes domésticos, 88,2% das moradias utilizam fossa séptica, 11,3% utilizam fossa rudimentar, vala ou despejam os efluentes na Baía da Babitonga.

Os dados de mortalidade infantil demonstram alterações muito distintas, pois em 2001 estava na faixa de 28‰, com grande oscilação: em 2002, foi de 6,5‰; em 2003, de 23,4‰; em 2004, de 6‰; em 2005, de 14,1‰; e, em 2006, não aparecem dados, demonstrando problemas nos registros deste indicador. No entanto, até as oscilações nos dados refletem a precariedade no atendimento preventivo e nas condições de vida da população.

A população, em sua maioria, se concentra na zona urbana, com mais de 90% de moradores que vivem da pesca e das atividades ligadas à prestação de serviços, voltadas ao período de verão.

Segundo dados da RAIS/MTE, em 1986, a empresa não registrou nenhuma empresa, somente em 1991 aparecem 4 empresas nas estatísticas da cidade e, em 2000, somam 15 empresas. A divulgação da instalação do Porto ocorreu em 2005, quando a cidade passou a contar com 19 empresas. O incremento na economia, provocado pela notícia da instalação do Porto, motivou inicialmente o aumento no preço dos terrenos e das casas próximas à área portuária. Além disso, diversas atividades comerciais que anteriormente fechavam no período do inverno passaram a ficar abertas o ano todo, motivadas pela movimentação que a construção do Porto produziu na cidade.

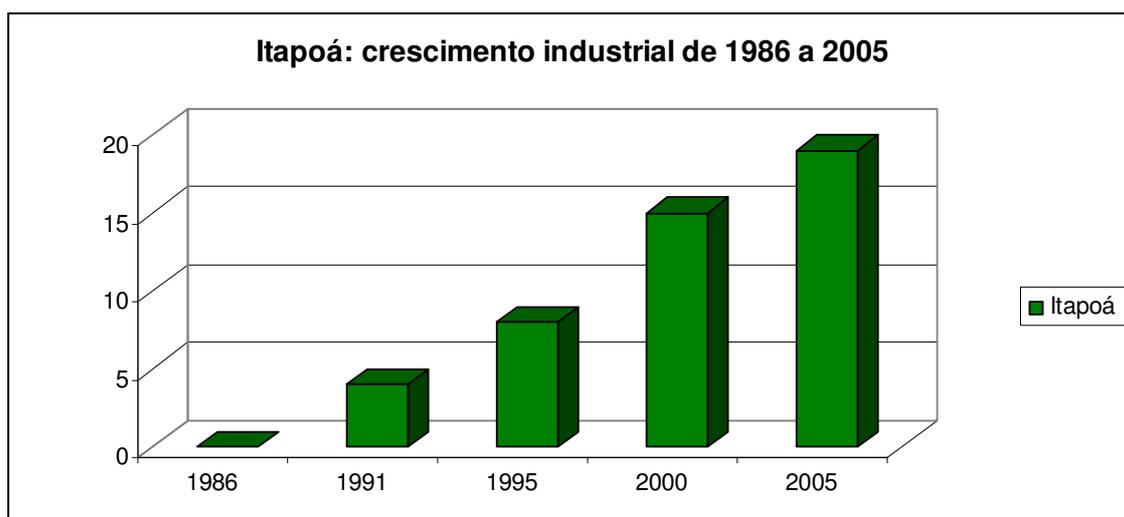


Gráfico 47: Itapoá: crescimento industrial, 1986 a 2005.

Fonte: RAIS/MTE. IBGE.

Em suma, a escolha de Itapoá para sediar o empreendimento foi motivada pela localização estratégica, na divisa de Santa Catarina com o Paraná e junto à Baía da Babitonga, que já tem outras operações portuárias. O calado natural de 16 m existente na região caracterizará o Tecon/SC como um porto concentrador de cargas de importação e exportação, recebendo grandes navios do exterior para redistribuir a carga por cabotagem para outros portos do Brasil e da América do Sul, especialmente Argentina e Uruguai. O acesso terrestre ao Porto será pela Rodovia SC 415 em fase de construção, ligando o Porto à BR 101, sem precisar passar por dentro da cidade, como era o traçado inicial da rodovia atual. O Tecon Santa Catarina tem como acionistas a Portinvest Participações (Grupo Battistella e Logística Brasil - Fundo de Investimento e Participações gerido pela BRZ Investimentos) e a Aliança Navegação e Logística (Hamburg Süd) (TECON SANTA CATARINA, 2008).

5.7.2 Navegantes: a cidade e o Porto

A cidade de Navegantes, com 111 Km², possui 52.638, segundo o IBGE (2007). Tem sua história ligada aos antigos navegantes que aportavam no local e passaram a morar nas proximidades da foz do rio e do mar.

O crescimento populacional estimado desde 2001 foi de 35%, em parte impulsionado pela construção do Porto numa cidade de economia baseada na pesca e em poucas atividades industriais.

O terminal portuário de Navegantes está localizado na margem esquerda da foz do Rio Itajaí-açu, na Ponta da Divinéia, Município de Navegantes (SC), a 111 km da capital catarinense Florianópolis, a 203 km de Curitiba (PR) e a 571 km de Porto Alegre (RS). Os principais acessos rodoviários são pela BR 101 e pela BR 470. O Aeroporto Internacional de Navegantes, segundo maior de Santa Catarina, fica a, apenas, 2 km do Porto. A cidade de Navegantes se destaca na economia nacional, como pólo pesqueiro e pela presença de estaleiros de médio e grande porte (RELATÓRIO DE INFRAESTRUTURA DE SANTA CATARINA, 2005, p. 31).

Este terminal, seguindo os moldes do Tecon de Itapoá, chamará a atenção da iniciativa privada pela agilidade na movimentação das cargas, pois reduzirá os custos com a logística. Assim, a expectativa da Associação Empresarial de Blumenau (ACIB) é de redução de custos e agilidade para as empresas exportadoras.

A extensão do cais será de 900m, com uma profundidade média de 12 m, contando com 4 berços de atracação. A área total para o trabalho de movimentação será de 600 mil m², com capacidade para estacionamento de 150 de caminhões.

Com base no que foi relatado a respeito dos portos catarinenses, percebe-se que eles evoluíram sem um planejamento de longo prazo. Alguns dos investimentos eliminavam os gargalos e incrementos pontuais da infraestrutura, em função da capacidade de mobilizar recursos públicos. “Em um mundo globalizado e altamente competitivo, tal abordagem é insustentável no longo prazo, condenando inexoravelmente os portos que assim se desenvolverem, a perder competitividade ao longo do tempo” (RELATÓRIO DE INFRAESTRUTURA DE SANTA CATARINA, 2005, p. 33).

As repercussões para a cidade de Navegantes não aconteceram somente com a implantação da nova infraestrutura logística, mas também com o crescimento industrial que proporcionou crescimento de mais de 90% de 1995 para 2000 e de 68% em 2005. Percebe-se o crescimento considerável na movimentação e na instalação industrial, motivada, em parte, pela expansão das atividades industriais de Itajaí e também pela instalação da infraestrutura de logística na cidade predominantemente ligada ao setor extrativista (pesca).



Gráfico 48: Navegantes: crescimento industrial, 1986 a 2005.

Fonte: RAIS/MTE, 2005.

Segundo o Portonave, o Porto de Navegantes foi idealizado para solucionar problemas de gargalos na movimentação de mercadorias na região Sul. Houve, para isso,

investimentos em compra de equipamentos que agilizaram a movimentação de carga, guindastes do tipo *Portêiner post Panamax*, guindastes móveis e outros que reduzem o tempo de atracação dos navios, e, portanto, o custo da operação (Ilustração 10).

Além disso, a Portonave, contrariando a regulamentação da Lei de Modernização Portuária, não utiliza mão-de-obra avulsa, contratada via OGMO (Operador da Gestão da Mão de Obra), mas realizou contratação de profissionais diretamente no mercado de trabalho. A justificativa para isso foi que a empresa precisa dar treinamento constante aos funcionários e fica mais fácil exigir qualidade se estes pertencerem à sua folha de pagamento. No entanto, o Sindicato dos Avulsos e o Ministério Público Federal do Trabalho se posicionaram dizendo que é uma forma de reduzir custos com a operação portuária, e que, como o trabalho se realiza, as operações em área de marinha precisa prestar contas à União sobre a forma como os trabalhadores são contratados.

Na comparação salarial, a diferença entre os estivadores de Itajaí e de Navegantes chega há mais de 50%, já que os primeiros recebem em regime de produção e os segundos, salários fixos sem variação de produtividade.



Ilustração 12: Porto de Navegantes – Portonave.
Fonte: Portonave.

Nesse sentido, os novos terminais catarinenses, Itapoá e Navegantes, utilizam como cargas principais a movimentação de contêineres e o transporte multimodal, com alta tecnologia, para garantir agilidade e redução nos custos. Nesse sentido, Hayut (2006) afirma que a conterinerização tem um efeito profundo na mudança da estrutura e da operação portuária. Os terminais modificam a função de portos tradicionais e introduzem nova dimensão de competição entre eles. Dessa forma, pode-se afirmar que portos modernos,

instalados próximos a portos tradicionais, poderão se reinventar, causando uma reação positiva à logística nacional (HAYUT, 2006, p. 160).

5.8 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Santa Catarina tem sistema de modal de transporte, localizado em posição estratégica para o comércio sul-americano. Os principais portos do Estado conseguiram passar do papel inicial, portos locais para portos mundiais, estabelecendo conexões com o mundo, sem muitas dificuldades com a infraestrutura básica. Entretanto, para alguns deles, a proximidade com a cidade tem gerado um gargalo para a retroárea, é o caso de Itajaí, que precisa pensar em desapropriação para não ficar espremido entre os berços e a cidade. Em outro caso, como São Francisco do Sul, há necessidade de ampliar os cais para atracação, sob pena de perder para a concorrência, com portos de outros Estados, como Paranaguá e até de Santa Catarina, como Itajaí.

Já para Imbituba, gerenciado pela iniciativa privada, a situação é um pouco diferente. Há falta de investimento e a grande dependência histórica do carvão gerou a necessidade de diversificação. A região não é mais a produtora das cargas para o Porto, como foi anteriormente, pois a queda dos subsídios obrigou a busca de novas cargas.

A privatização de terminais no próprio Porto é a forma mais indicada para a sobrevivência das atividades portuárias. A vantagem deste Porto sobre os demais do Estado está justamente no que pode fazê-lo encerrar as atividades, a ociosidade. Os portos de Itajaí e São Francisco do Sul têm capacidade de ampliação reduzida, o sítio portuário, se restrito, é o “nó de estrangulamento” das atividades, como Rangel (2005) detalhou, o que leva à necessidade de mais investimentos para continuar a movimentação crescente de cargas.

Outra consideração que merece destaque é a construção de diversos terminais logísticos em Santa Catarina, como Itapoá e Navegantes, em que as três maiores operadoras de contêineres da América Latina instalaram-se nestes terminais, incluindo um terminal em Imbituba.

Este fato reforça o papel de Santa Catarina como pólo logístico brasileiro, no qual as cidades portuárias catarinenses desempenhavam papel mais voltado para a economia local e microrregional, passando, ao longo da história, a ser portos de economia nacional e mundial. As alterações no comércio mundial impulsionaram a modernização nas atividades portuárias, no entanto o emprego na cidade portuária se expandiu sob outra ótica, passou de diretamente ligada ao Porto para uma conexão indireta. O aumento no setor de serviços

permitiu à cidade continuar voltada para o Porto, com dependência indireta da movimentação do Porto.

Assim, a diversidade de atividades, como atração de indústria para o local, especialmente em Itajaí e São Francisco do Sul, gera maior diversidade, embora com médias salariais menores.

Entretanto, ao lado de dados de diversificação, surgem as atividades ilícitas que movimentam a cidade portuária, integrando a economia. Tais atividades estão ligadas ao contrabando, ao tráfico de drogas, à prostituição. Além disso, doenças como AIDS reforçam a necessidade de planejamento mais específico para as cidades que comportam, em seu sítio urbano, atividades tão complexas quanto o comércio internacional. Afinal, o local e o global têm a sua maior expressão nas cidades portuárias.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mudança do novo regime de acumulação vem acompanhada de mudanças tanto no modo de produção como no modo de consumo, nas transações e nas instituições de regulação social. Criam-se novos espaços de divisão social do trabalho, onde as empresas locais concorrem com empresas de qualquer lugar do mundo, vivenciando-se um intenso processo de conexão e articulação.

Nesse sentido, os portos cumprem o papel de garantir que a produção atinja o consumidor final por meio de custo mais reduzido. Historicamente, as cidades portuárias tiveram mais vantagens sobre as demais cidades, principalmente porque o transporte marítimo era o meio mais rápido de redução de escalas, talvez por isso Hobsbawn (1994) tenha afirmado que estar próximo de um porto era estar perto do mundo.

O papel dos portos continua a ser destacado na atual fase da economia, principalmente por serem elos importantes para a sociedade, garantindo que a produção, por meio da circulação, se transforme em lucro pelo consumo.

Os sítios portuários deixaram de ser apenas locais beneficiados naturalmente e passam a exigir cada vez mais investimentos para atender à evolução da indústria naval. No atual contexto, estes sítios precisam se tornar competitivos para atrair investimentos de operadores portuários que atuam em várias partes do mundo.

Em sentido contrário, atualmente, portos que não se enquadram nas exigências da logística internacional têm maior dificuldade de adaptação, ficando, portanto, marginalizados na integração produtiva nacional e internacional. As consequências deste processo de evolução para as cidades portuárias é a perda da dinamicidade econômica, pois toda a infraestrutura criada durante anos de atividade fica obsoleta. Além disso, muitas das atividades industriais que geralmente se instalavam na cidade para facilitar o descolamento da sua produção para outros centros deixavam-na tão rapidamente quanto os navios do porto.

Em algumas das cidades portuárias analisadas nesta pesquisa, percebeu-se que os períodos de maior movimentação portuária não geraram reinversões, capazes de ampliar a capacidade produtiva da hinterlândia terrestre. O encerramento da atividade portuária leva a

cidade a um processo de estagnação econômica, que Leandro (2002), ao entrevistar moradores de Antonina (SC), percebeu com a resposta intrigante sobre a situação da cidade: “a solução para Antonina está no passado”.

Nesse aspecto, alguns dos portos aqui classificados como portos históricos, perderam a importância econômica regional que tiveram até o início do século XX e passaram a exercer papéis secundários na circulação de mercadorias, à exceção feita ao Porto de Porto Alegre, que mantém considerável movimentação na importação de mercadorias, já que está situado numa das hinterlândias mais industrializadas do Estado, a metade norte do Rio Grande do Sul.

O Porto de Laguna já se encontrava organizado em meados do século XVIII, com linhas regulares com o Rio de Janeiro. Toda o comércio no Porto servia ao propósito de apoiar a extração de ouro na região das minas, produzindo charque como articulação produtiva às estâncias de Rio Grande e de Pelotas e exportando farinha de mandioca, excedente da produção açoriana do sul de Santa Catarina. No entanto, a mudança no ciclo produtivo brasileiro iniciou um processo de desmantelamento da cadeia produtiva instalada na cidade, já que a atividade industrial na microrregião de Laguna era insuficiente para estimular a movimentação no seu Porto.

Dessa forma, a centralidade regional que a cidade de Laguna detinha até meados do século XIX foi reduzida ao comércio local e a algumas linhas com periodicidade mensal de navegação para o Rio de Janeiro. Em meados do século XX, a extração de carvão chamou a atenção de empresários do Rio de Janeiro, diante da necessidade de abastecimento dos navios da frota Lage & Filhos. Nessa época, houve intensas disputas políticas para influenciar pela opção do Porto de Laguna, no entanto a decisão por Imbituba permitiria o acesso à vasta área de terras para a construção de diversas infraestruturas que abasteceriam os navios.

Já o Porto histórico de Antonina, responsável por intensa movimentação e exportação de ouro, no século XVIII e XIX, tornou-se, no início do século XX, um porto auxiliar ao Porto de Paranaguá. No entanto, a decisão de integrar a administração dos dois portos com a criação da APPA (Administração Portuária de Paranaguá e Antonina) gerou aumento na movimentação portuária de Antonina, que novamente passou a fazer parte da economia regional, interligando-se à navegação nacional. Por sua vez, nota-se pequena expansão econômica na cidade de Antonina, que tenta dinamizar a economia local, gerando maior possibilidade de emprego e renda.

Portanto, os portos de Antonina, Pelotas, Laguna têm grande significado para as economias locais, embora não atuem mais como vetores de crescimento regional, devido à maior abrangência de sua localização em área de grande produção industrial, além do fato de receber, constantemente, matérias-primas para as indústrias da região metropolitana – um papel privilegiado apesar das condições do sítio portuário restringirem o aumento da movimentação.

Em outra situação, encontram-se os Portos de Rio Grande e de Paranaguá, que possuem sítio portuário com grande possibilidade de expansão. Além disso, os investimentos realizados refletem o interesse econômico de cada momento histórico e as decisões políticas envolvidas.

Historicamente, estes portos também se integraram à economia colonial com a circulação mercadorias às áreas centrais do Brasil Colônia – como é o caso da extração do ouro, como já mencionado – e com o transporte de alimentos, principalmente do charque, no Rio Grande, ou do transporte de ouro, no caso de Paranaguá.

No entanto, o Porto do Paraná viveu diferentes fases que intensificaram a movimentação de mercadorias pelo Porto. A primeira delas, que motivou pequenos investimentos em melhoria das condições de atracagem no Porto, foi a fase do ouro, que teve seu auge de 1620 a 1720 e perdurou até início do século XX. Outro ciclo de forte impacto na movimentação de Paranaguá foi a extração da erva-mate, com início do século XX, concomitantemente ao ciclo da madeira. No entanto, o esgotamento da extração da madeira, na década de 1950, ampliou a fronteira agrícola, abrindo espaço para o surgimento da movimentação do café e da soja. Nessa fase, a construção da rodovia que ligou o litoral ao oeste paranaense facilitou o escoamento da produção agrícola e diversificou intensamente a movimentação no Porto.

Notou-se, ainda, que o aumento nos investimentos de capital fixo (máquinas e equipamentos, estruturas e edificações, rebanhos e culturas permanentes) gerou elevação nas taxas de movimentação portuária em curto período de tempo. Este exercício foi realizado tanto em Paranaguá como em Rio Grande, demonstrando elevação na movimentação do Porto em quase todos os períodos após os investimentos em capital fixo.

Percebeu-se também que o aumento da produção agropecuária e industrial no sul do Brasil tornou estes portos em segmentos de grande relevância para a economia nacional. Aspecto este que pode ser percebido com os investimentos do II PND, que melhoraram a infraestrutura do Porto Santos, Rio Grande e Paranaguá, tornando-os escoadores da produção

brasileira de soja e de outros grãos para o mercado mundial.

No Porto do Rio Grande, os investimentos ocorreram com o projeto do Superporto, longe da cidade, com maior profundidade e com agilidade no escoamento da produção. A capacidade de expansão do Projeto era muito grande, o que possibilitaria o recebimento de novos investimentos. Já em Paranaguá, os investimentos foram mais direcionados para equipamentos, a fim de facilitar o carregamento dos navios graneleiros.

Os investimentos elevaram a movimentação nos portos, mas também transformaram estas cidades portuárias em pólos de atração populacional, fazendo delas uma oportunidade de trabalho.

No entanto, a atração migratória que estas cidades exerciam na região aumentou os problemas relacionados a moradias e ocupações irregulares. Em Paranaguá, os manguezais foram intensamente ocupados e, na cidade do Rio Grande, diversas vilas cresceram no entorno das indústrias ou do Porto, principalmente com o Porto Novo e Superporto, impulsionando a expansão da cidade. Um dos motivos para esse acelerado crescimento urbano pode ser identificado na discussão de Ignácio Rangel ao se referir à reestruturação do “complexo rural” e a modernização do campo entre 1940 até 1990.

Nas cidades, diversas atividades econômicas que se modernizavam não incorporavam o excedente de trabalhadores. Tanto em Paranaguá como em Rio Grande, a exigência de forte competição entre os portos e a aplicação da Lei de Modernização Portuária de 1993 reduziram o total de mão-de-obra empregada nos serviços portuários. Além disso, o aumento das cargas containerizadas implicou a especialização dos trabalhadores, ampliando o número de desempregados da cidade.

Durante o final do século XX, diversas indústrias de beneficiamento de soja se instalaram nas cidades portuárias, facilitando as exportações. Estas indústrias movimentaram a economia local, no entanto os índices de empregabilidade no setor industrial permanecem semelhantes ao que se verifica no Brasil, com fortalecimento do setor de serviços.

Os portos de Santa Catarina estão localizados em posição estratégica para o comércio sul-americano. Os principais portos do Estado conseguiram passar do papel inicial de portos locais para portos mundiais, estabelecendo conexões com o mundo, sem muitas dificuldades com a infraestrutura básica. Entretanto, para alguns deles, a proximidade com a cidade tem gerado um gargalo para a retroárea, é o caso de Itajaí, que precisa pensar em desapropriação para não ficar espremido entre os berços e a cidade. Em outro caso, como São Francisco do Sul, há necessidade de ampliar os cais para atracação, sob pena de perder para a

concorrência com portos de outros Estados, como Paranaguá e até Santa Catarina, como Itajaí.

Já para Imbituba, gerenciado pela iniciativa privada, a situação é um pouco diferente. A falta de investimento e grande dependência histórica do carvão geraram a necessidade de diversificação das atividades. A região não é mais a produtora das cargas para o Porto, como foi anteriormente, pois a queda dos subsídios obrigou a busca de novas cargas de outros lugares.

A privatização de terminais no próprio Porto é uma das formas encontradas para a realização de investimentos nas atividades portuárias, apesar de ser uma prática comum em alguns portos antes de 1993, foi organizada pela Lei da Modernização Portuária. A vantagem deste Porto sobre os demais do Estado está justamente no que pode fazê-lo encerrar as atividades, a ociosidade. Os portos de Itajaí e São Francisco do Sul têm capacidade de ampliação reduzida, o sítio portuário, restrito, é o “nó de estrangulamento” das atividades, como Rangel (1985) detalhou, o que leva à necessidade de mais investimentos para continuar a movimentação crescente de cargas.

Neste contexto, faz-se necessário destacar a Lei de Modernização Portuária (Lei nº 8.630/93), que estabeleceu uma nova etapa no planejamento dos portos, permitindo a ampliação da movimentação, privatizando diversos terminais, eximindo, em muitas vezes, os investimentos governamentais e, de certa forma, garantindo a flexibilidade que o momento de produção capitalista exigia. Xavier (2005) apontou que a modernização dos portos ainda não foi implementada, pois as instalações portuárias não são compatíveis com o nível de crescimento da economia, nem com as necessidades do comércio exterior. Os portos estão mal equipados, sem dragagem e, até pouco tempo, regidos por leis antiquadas, que não atendiam às necessidades atuais (XAVIER, 2005). No entanto, percebe-se que os portos brasileiros passam por uma verdadeira revolução, a qual inclui operação privada, modernização de equipamentos e de procedimentos, aumento da produtividade e, conseqüentemente, a redução de custos e desmantelamento da força sindical.

Vale dizer que esta legislação regula algumas ações ligadas à operação portuária que já aconteciam nos maiores portos brasileiros e permite que investimentos em infraestrutura possam ser realizadas pela iniciativa privada, diante da carência de investimentos do Estado.

Destaca-se, ainda, que a logística portuária do Sul e do Sudeste concentram mais de 70% da movimentação de cargas do Brasil (Antaq, 2007). A movimentação de Paranaguá representa 4,98% da movimentação total dos portos brasileiros; Rio Grande, 3,54% da

movimentação de carga geral; e Itajaí e São Francisco do Sul, com 0,97% e 2,27%, respectivamente, da movimentação total dos portos organizados no Brasil. Além disso, o Porto de Imbituba apresenta capacidade ociosa e, logicamente, maior potencial para crescimento, representando 0,19 da movimentação brasileira. Os terminais de Ponta do Félix (PR), Itapoá (SC) e Navegantes (SC) aparecem em fase de construção ou em início da operação, o que transformará ainda mais o sul do Brasil como centros logísticos do MERCOSUL.

Outra consideração que merece destaque é a construção de diversos terminais logísticos em Santa Catarina; Navegantes já está em funcionamento, com a Portonave; Itapoá em fase de construção; e Imbituba, com a aquisição de um terminal para contêineres, com previsão de movimentação de 2 mil contêineres por dia, em 2015. As maiores operadoras de contêineres da América Latina instalaram-se em Santa Catarina, impulsionadas pela capacidade geográfica destes terminais e pela proximidade com os países do MERCOSUL.

Este fato reforça o papel de Santa Catarina como pólo logístico brasileiro, no qual as cidades portuárias catarinenses desempenhavam papel mais voltado para a economia local e microrregional, passando, ao longo da história, a ser portos de economia nacional e mundial. As alterações no comércio mundial impulsionaram a modernização nas atividades portuárias, no entanto o emprego na cidade portuária se expandiu sob outra ótica, passou de diretamente ligado ao porto para assumir uma conexão indireta. O aumento no setor de serviços permitiu à cidade continuar voltada para o porto, com dependência indireta da movimentação deste.

Assim, a diversidade de atividades, como atração de indústria para o local, especialmente em Itajaí e São Francisco do Sul, gera maior diversidade, embora com médias salariais menores.

Vale dizer que, com esta diversificação, surgem atividades ilícitas que, de certa forma, acompanham a atividade portuária, principalmente pelo fluxo rodoviário que faz parte da área portuária e se integra à economia. Tais atividades estão ligadas ao contrabando, ao tráfico de drogas, à prostituição, que reforçam a disseminação da AIDS e geram necessidade de planejamento mais específico para as cidades que comportam, em seu sítio urbano, atividades tão complexas quanto o comércio internacional. Afinal, o local e o global têm a sua maior expressão nas cidades portuárias.

Assim, os portos do Brasil meridional integram complexas redes produtivas essenciais para a economia sul-americana e representam, para a economia local, postos de empregos diretos e indiretos, que alimentam economicamente diversas cidades portuárias.

Nesse sentido, estas cidades pertencem aos portos e vice-versa, estabelecendo uma relação de interdependência dinâmica nem sempre harmônica, mas complexamente integradas economicamente.

7- REFERÊNCIAS

1. ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA. **Perfil Técnico**, 1997.
2. AJACE, Rodrigo. **Contribuição dos portos para o desenvolvimento**. s/ed. São Paulo: 1972.
3. ALMEIDA, Maria Teresa de Albermaz. BAUMGARTEN, Maria da Graça Zepka. RODRIGUES, Mara da Silva. **Identificação das possíveis fontes de contaminação das águas que margeiam a cidade do Rio Grande - RS**. Documentos técnicos oceanografia, 06. Rio Grande: Editora da FURG, 1993.
4. ALONSO, José Antônio Filho. BANDEIRA, Pedro Silveira. **Crescimento inter-regional no Rio Grande do Sul nos anos 80**. In: ALMEIDA, Pedro Fernandes Cunha de (Orgs.) *A economia Gaúcha e os anos 80: uma trajetória regional no contexto da crise brasileira*. Porto Alegre: FEE: 1990.
5. ALVARO, Bounous Rodrigues. **A atuação da movimentação de Contêineres do operador portuário privado em Paranaguá**. Mestrado em UFSC. 1995.
6. AMARAL, Stella Maris Ricardo do. **O porto do Rio Grande no Contexto do Mercosul**. Universidade Federal do Rio Grande. Monografia: 1997.
7. ANDRADE, Manuel Correia de. **Geografia econômica**. 10 ed. São Paulo: Atlas, 1989.
8. ANDRADE, Manuel Correia de. **Geopolítica do Brasil**. Campinas, SP: Papirus, 2001.
9. ANTAQ-Agência Nacional de Transportes Aquaviários; disponível em: www.antaq.gov.br/PortalPortos acesso 29/07/2006.
10. ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho? Ensaio sobre a metamorfose e a centralidade do mundo do trabalho**. 8ª Ed. São Paulo: Cortez. 2002.
11. ARAUJO FILHO, José Ribeiro de. **O Porto de Vitória**. São Paulo: editora da USP. 1974.

12. ARAUJO, Nilton Clóvis Machado de. **Origens e evolução espacial da indústria de alimentos do Rio Grande do Sul.** Disponível em: www.fee.rs.gov.br/sitefee/download/eeg/1/2006.
13. ARNOLD, Edward. **Geography. Publishers Ltda**, vol. 4, Number 3, 1980.
14. BAIRD, Alfred J. **A privatização dos portos na Grã-Bretanha.** In: COCCO, Giuseppe; SILVA, Gerardo (orgs.). **Cidades e portos: os espaços da globalização.** Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
15. BANCO MUNDIAL. Relatório nº 36624-BR. **Como Revitalizar os Investimentos em Infra-Estrutura no Brasil: Políticas Públicas para uma Melhor Participação do Setor Privado.** Volume I: Relatório Principal Departamento de Finanças, Setor Privado e Infraestrutura. Região da América Latina e do Caribe. November 5, 2007.
16. BAUDOUIN, Thierry. **A cidade portuária na mundialização.** In.: COCCO, Giuseppe. SILVA, Gerardo (Orgs). **Cidades e portos.** Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
17. BEGNIS, Heron. ZERBIELLI, Jerusa **Aspectos Institucionais e Organizacionais da Agroindústria de Doces de Pêssego de Pelotas.** http://www.economia-aplicada.ufv.br/revista/pdf/2004/Artigo6_V2N1.pdf.
18. BENKO, Georges. **Economia, espaço e globalização: na aurora do século XXI.** Trad. Antônio de Pádua Danesi. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1999.
19. BERNARDES, Nilo. **Expansão do Povoamento do Estado do Paraná.** Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, nº 14. out./dez. de 1952.
20. BIGARELLA. Joao José et. all. **A Serra do Mar e a porção oriental do Estado do Paraná.** Curitiba: Associação de Defesa e Educação Ambiental e Governo do Paraná. Secretaria de Estado do Planejamento do Paraná. 1978.
21. BNDES. Arrendamentos portuários. **Cadernos de Infra-estrutura**, nº 16. Rio de Janeiro: BNDES, 2001.
22. BOFFO, Maria Marta Santos; MATTOS, Ivo Gomes de; RIBEIRO, Marta Osório and OLIVEIRA NETO, Isabel Cristina de. **Tuberculose associada à AIDS: características demográficas, clínicas e laboratoriais de pacientes atendidos em um serviço de referência do sul do Brasil.** Jornal brasileiro de pneumologia. [online]. 2004, v. 30, nº 2.
23. BOTEAGA, Erica Karla. CROVADO, Karina Aparecida. SILVA, Kelley Cristina da, BOXER, Baruch. **Ocean Shipping in the evolution of Hong Kong.** Department of geography research paper nº 72. Chicago: Illinois. 1961.
24. BRASIL **Anuário Estatístico do Brasil**, 1983. Rio de Janeiro, IBGE.

25. BRASIL **Anuário Estatístico do Brasil**, 1992. Rio de Janeiro, IBGE, v. 52.
26. BRASIL. **Anuário Estatístico do Brasil**, 1985. Rio de Janeiro, IBGE, v. 46.
27. BRASIL. **Anuário Estatístico do Brasil**, 1989. Rio de Janeiro, IBGE, v. 49.
28. BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção Básica à Saúde. **Relatório sobre o Sistema de Vigilância Alimentar e Nutricional – Módulo: Gestão Programa Bolsa Família**. Paraná. 2007.
29. BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção Básica à Saúde. **Relatório sobre o Sistema de Vigilância Alimentar e Nutricional – Módulo: Gestão Programa Bolsa Família**. Santa Catarina. 2007.
30. BRASIL. Ministério da Saúde. **Secretaria de Atenção Básica à Saúde. Relatório sobre o Sistema de Vigilância Alimentar e Nutricional – Módulo: Gestão Programa Bolsa Família**. Rio Grande do Sul. 2007.
31. CAMARGO, Luci Carme S. **Os portos concessionários: sistema portuário nacional Imbituba e São Francisco do Sul**. Programa de pós-graduação. Especialização em História do Brasil. UNIVALI: Itajaí, 1988.
32. CAMARGO, Odair. **Identificação dos principais atributos considerados no transporte de cargas: estudo de caso no oeste paranaense**. 2000. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.
33. CANEPARO, Sony Cortese. **Análise da dinâmica espacial e dos impactos ambientais causados pela ocupação antrópica em áreas de manguezais de Paranaguá – Paraná, através de técnicas de geoprocessamento**. Anais X SBSR, Foz da Iguaçu, 21-26 de abril 2001.
34. CANEPARO, Sony Cortese. **Manguezais de Paranaguá - Uma Análise da Dinâmica Espacial da Ocupação Antrópica - 1952-1996**. Tese Doutorado (Pós-graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento). UFPR. Curitiba. 1999.
35. CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. Trad. Roneide Venâncio Majer. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
36. CASTRO, Antonio Barros de. **Ensaio sobre a economia brasileira**. Volume I. 3ª ed. Rio de Janeiro. Forense-Universitária, 1977.
37. CERDEIRA, Paulo Cezar Rizzo. **A percepção do lixo na perspectiva de diferentes atores sociais no ambiente urbano de Paranaguá**. Tese de doutorado. Curitiba, PR: Universidade Federal do Paraná. 1999.
38. CHAVES, Rita Miréle. **Arquitetura Moderna em Pelotas**. Porto Alegre, 2001. Dissertação de (Mestrado em Arquitetura) Universidade Federal do Rio Grande do

- Sul. Disponível em: www.uepg.br/bicen/tesesdissert.asp, consulta em 3 de abril de 2009.
39. CHOLLEY, A. **Observações sobre alguns pontos de vista geográfico.** n° 179. Boletim Geográfico: IBGE, Rio de Janeiro:1964.
 40. COCCO, Giuseppe. SILVA, Gerardo. **Cidades e Portos: espaços da globalização.** Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
 41. COLLIN, Michéle. **A evolução do estatuto dos portos na Europa.** In: COCCO, G.; SILVA, G. (orgs.). **Cidades e portos: os espaços da globalização.** Rio de Janeiro: DP&A, 1999
 42. CONCEIÇÃO, Cristian Oliveira. **Contaminação dos aterros urbanos por metais pesados no município do Rio Grande-RS.** Programa de pós-graduação da Universidade Federal do Rio Grande. RS: 2005.
 43. CORIAT, Benjamin. **Pensar pelo Averso: o modelo japonês de trabalho e organização.** Rio de Janeiro: Revan: UFRJ, 1994.
 44. CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Geográfico e algumas considerações.** In: **Novos Rumos da Geografia Brasileira.** Hucitec, São Paulo: 1988. 2ª ed.
 45. COSTA, Luiz Carlos. Aspectos político-administrativos do planejamento urbano. p. 79-102. In.: TOLEDO, Ana Helena. CAVALCANTI, Marly. (Orgs.). **Planejamento urbano em debate.** São Paulo, Cortez & Moraes, 1979.
 46. COSTA, Luiz Carlos. **Aspectos políticos - administrativos do planejamento urbano.** In.: TOLEDO, Ana Helena. CAVALCANTI, Marly. (Orgs.). **Planejamento urbano em debate.** São Paulo, Cortez & Moraes, 1979.
 47. CUNHA. Maria Beatriz Assunção Mendes da. **Mapas da Pobreza: Avaliação da metodologia e de sua aplicação para retratar a pobreza no Rio Grande do Norte.** Dissertação de Mestrado. Escola Nacional de Ciências Estatísticas.
 48. DAEMON, Dalton. E outros. **Comércio Internacional.** Globo. Porto Alegre: 1979.
 49. DALMAZO, Renato Antonio Roberto. RONCHETTI, Caravantes. **As relações de comércio do Rio Grande do Sul - do século XIX a 1930.** Porto Alegre: FEE, 2004.
 50. DATASUS. Banco de dados do Sistema Único de Saúde. www.datasus.gov.br. Consulta em 20 de janeiro de 2009.
 51. DIEGUEZ, Carla Regina Mota Alonso. **De OGMO (Operador de Gestão de Mão-de-Obra) para OGMO (Órgão de Gestão de Mão-de-Obra): modernização e cultura do trabalho no porto de Santos.** Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. Mestrado em Sociologia. 2007.

52. DOMINGUES, Marcelo Vinicius de La Rocha. **Logística e transporte marítimo internacional: impactos sobre o sistema portuário brasileiro**. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Doutorado em Geografia. 2001.
53. DOMINGUES, Marcelo Vinicius de La Rocha. **Superporto do Rio Grande: plano e realidade. Elementos para uma discussão**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1995.
54. FAISSOL, Speridião (orgs.). **Urbanização e regionalização. Secretaria de Planejamento da Presidência da Republica**. IBGE, 1975. In.: PERROUX, François. O conceito de pólo de crescimento.
55. FISCHER, André. Organizadores: Olga Lúcia Castreghini de Freitas Firkowski e Eliseu Savério Spósito. Indústria, **Ordenamento do Território e transporte**. Ed. Expressão Popular. 2008.
56. FLIGENPAN, Flávio Benevitti (orgs.). A economia gaúcha e reestruturação nos anos 90. Fundação Econômica e Estatística. FEE. Ed. UFRGS, Porto Alegre, 2000.
57. FREITAS, Silvia Corrêa. **Tecendo laços: as práticas comunitárias dos escravos em Antonina – PR**. Dissertação de mestrado. Florianópolis: UFSC, 2003.
58. FREITAS, Waldomiro Ferreira de. **Aspectos históricos de Paranaguá. 2. ed. Paranaguá: Centro Municipal de Cultura, 1974.**
59. FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 31 ed. Companhia editora nacional, 2002.
60. GALHERMA, Ravindra. **Desarrollo.y gesttión de lãs terminales de contenedores: lãs experiencia de Sri lanka (1980-2002)** Monografias de la Unctad sobre la lestion de puertos. nº 18. Naciones Unidas: Nueva York y Ginebra, 2003.
61. GAZETA MERCANTIL, Janeiro de 2009.
62. GERHARDT, Tatiana Engel. **Situações de vida, pobreza e saúde: estratégias alimentares e práticas sociais no meio urbano**. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Programa de pós-graduação em enfermagem. Porto Alegre: 2004.
63. GIL, Antonio Carlos. **Metodologia do Ensino Superior**. São Paulo: Atlas, 1994.
64. GODOY, A. M. G. Um olhar sobre a cidade de Paranaguá: os impactos sócio-ambientais das mudanças portuárias. Curitiba, 1998. Tese (Doutorado) - Meio Ambiente e Desenvolvimento da UFPR.
65. GOULART FILHO, Alcides. **Nova Economia: Belo Horizonte**, 18 (1), 118 janeiro-abril de 2008.

66. GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Atlas Socioeconômico do Rio Grande do Sul**. Pró-Guaíba. (Ed.). Porto Alegre: SCP, 2ª edição, 2002.
67. GRANDRA, Rogério Madruga. **Dinâmica e economia do Porto do Rio Grande (1930-1945)**. Monografia: UFRG, 2000.
68. HADAD, Paulo R. **Desigualdades Regionais**. Rio de Janeiro: IPEA, 1975.
69. HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2005.
70. HAYUT, Y. **Containerization and load center concept**. Economic Geography, vol.57, nº 2, 1981.
71. HAYUT, Yehuda. **Containerization and the Load Center Concept**. Economic Geography, vol. 57, nº 2 (apr.,1981) link.jstor.org/sici.
72. HERRLEIN, Ronaldo Jr. **Desenvolvimento Industrial e mercado de trabalho do Rio Grande do Sul: 1920 -1950**. Revista Sociologia e Política. Curitiba, jun. 2000.
73. HERZMANN, Gabriel. **As transformações no Porto de Imbituba e seus reflexos urbano-regionais**. Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Florianópolis, junho de 2005.
74. HOBSBAWN, Eric. **A Era das Revoluções-1789-1848**. Paz e Terra, Rio de Janeiro:1991. 8ª Ed.
75. HOFFMANN, Valmir Emil. SILVA, Silmara Nascimento. **Porto de Itajaí: impacto da abertura da economia e consequência da municipalização**. Itajaí: Univali, 2001.
76. HOFFMANN, Valmir Emil. SILVA, Silmara Nascimento. **Porto de Itajaí: impacto da abertura de mercado e consequente municipalização**. Itajaí: Ed. Univali, 2001.
77. HOLLANDA FILHO. Sérgio Buarque de. **A organização mundial do comércio e os países em desenvolvimento**. Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Departamento de Geociências. Cadernos Geográficos, nº 08. CFH/UFSC: 2005.
78. <http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05106.pdf> vile portuárias - César Ducruet 30 de janeiro 2009.
79. <http://www.antaq.gov.br/Portal>, consulta 2008 e 2009.
80. <http://www.babitonga.abes-sc.org.br/>, consulta em 28 de fevereiro de 2009.
81. <http://www.portalnaval.com.br/noticias>, consulta 15 de novembro de 2007.
82. IBAMA/CEPERG. Estatística da pesca do ano de 2004. Desembarque de pescado. Disponível no site: www.ibama.gov.br/ceperg. consulta em 12/01/2007.

83. IBANEZ, Nelson et al. **Avaliação do desempenho da atenção básica no Estado de São Paulo**. *Ciênc. saúde coletiva* [online]. 2006, v. 11, nº 3.
84. ILHA E SILVA **Desigualdades Regionais no Rio Grande do Sul: uma análise das Metades Sul e Norte**. Fundação de Economia e Estatística (FEE) RS: 2000.
85. INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, **Rios e Canaës**, 1926, p. 56., op. cit., Amaral, S. 1997.
86. J. BIRD. **Seaports as a subset of gateways for regions: a research survey**. Progress in Human.
87. JANSSON, J.O. & SHNEERSON, D. **Ports economics**. The MIT Press, 1982.
88. JORNAL BEM PARANÁ, 2009 - Curitiba, PR/Ivan Santos.
89. JORNAL DO MERCADO. Entrevista com o Presidente Paulo Edison Mello Pinho, presidente do Centro de Indústrias do Rio Grande. Consulta: <http://www.jornaldomercadopoa.com.br>, em 17 de janeiro de 2009.
90. KLEINKE, Maria de Lourdes. MOURA, Rosa. XXIV Encontro Anual da Anpocs Espacialidades e Institucionalidades: **Uma Leitura do Arranjo Sócio-Espacial e do Modelo de Gestão das Regiões Metropolitanas do Sul do Brasil**. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES). Rio de Janeiro: Petrópolis, Outubro, 2000.
91. KOCHER, Bernardo (org.). **Dicionário de Globalização**. Rio de Janeiro: UFF, 2008.
92. KONDRATIEFF, Nicolai D. **Las Ondas Largas de La Economia**. Madrid: Revista de Occidente. 1926.
93. LEANDRO, Anabela. **Imagens fotográficas e memórias: uma incursão pelo passado da cidade de Antonina – PR**, apresentada ao Departamento de Multimeios do Instituto de Artes (IA) da Unicamp. 2002.
94. LEFEBVRE, Henri. **La revolución urbana**. Madrid: Alianza Editorial, 1983.
95. LEITMAN, Spencer. **Raízes sócio-econômicas da Guerra dos Farrapos: um capítulo da história do Brasil no século XIX**. Rio de Janeiro: Graal, 1979.
96. LEORNARDI, Alex. CORONEL, Daniel Arruda. ALVES, Fabiano Dutra. RATHAMNN, Régis. **Estudos Teóricos em economia regional. Desigualdades regionais do Rio Grande do Sul: uma análise das metades sul e norte**. UFSM, 2004.
97. LIMA, Mônica M.. **HIV/tuberculosis co-infection: a request for a better surveillance**. *Rev. Saúde Pública* [online]. 1997, v. 31, nº 3.

98. LINS, Hoyêdo Nunes. **Reestruturação industrial de Santa Catarina**. Florianópolis: ed. Da UFSC, 2000.
99. LISBOA, Alfredo. **Portos do Brasil**. s/ed. Rio de Janeiro: 1930.
100. LOJIKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1982.
101. LUCA, Helena Carla de. **Requisitos ambientais para exportação de produtos: um estudo de caso do Porto de Itajaí (SC)**. 2005. Dissertação de mestrado- Universidade do Vale do Itajaí.
102. LUCENA, Liliane M. Fernandes de. **Laguna: de ontem a hoje espaços públicos e vida urbana**. Florianópolis, 1998. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade Federal de Santa Catarina.
103. MAGALHÃES, J. Cezar. **Estudo Geográfico dos Portos e de suas Hinterlândias. Revista Brasileira de Geografia**. Ano 31, nº 2 Fundação IBGE: 1986.
104. MAMIGONIAN, A. **Estudo Geográfico das Indústrias de Blumenau**. Revista Brasileira de Geografia, 1965.
105. MAMIGONIAN, Armen. **Atualidades geográficas: vida regional em Santa Catarina**. Revista de Orientação, nº 2, São Paulo: USP, 1966.
106. MAMIGONIAN, Armen. **Desenvolvimento Econômico e Questão ambiental**. Departamento de geografia USP sem data.
107. MAMIGONIAN, Armen. **Estudo geográfico das indústrias de Blumenau**. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de Santa Catarina. 1965.
108. MARCONDES, Renato Leite. **Desigualdades regionais brasileiras: comércio marítimo e posse de cativos na década de 1870**. Departamento de Economia da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade de Ribeirão Preto. USP: 2005.
109. MARTINS, César Augusto Avila. **Indústria da Pesca no Brasil: o uso do território por empresas de enlatamento de pescado**. Tese de doutorado. Universidade Federal de Santa Catarina Florianópolis/SC, 2006.
110. MARTINS, Solismar Fraga. **O papel da cidade do Rio Grande (RS) na economia rio-grandense durante a industrialização dispersa (1873/1930)**.
111. MARX, Karl. **O Capital**. Livro II. O processo de circulação de capital. 8ª ed. Civilização Brasileira. São Paulo: 2000.
112. MELLO, José Carlos de. Site: www.mre.gov.br data de consulta: 14/01/2005.

113. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES: **Secretaria de Transportes Aquaviários. Departamento dos portos.** Estatística portuária. Estimativa de movimentação de cargas nos portos brasileiros, 1998, 2006.
114. MONBEIG, Pierre. **Ensaio de geografia humana brasileira.** São Paulo: Livraria Martins, 1940.
115. MONIÉ, Frédéric; SILVA, Gerardo (Orgs.). **A mobilização produtiva dos territórios. Instituições e logística do desenvolvimento local.** Rio de Janeiro, DP&A, 2003.
116. MONIÉ, Frédéric; Vidal, Soraia Maria do S. C. **Cities, ports, and port cities in the integrated production era.** Revista de Administração Pública, 2006, vol. 40, nº 6.
117. MORAES, Antonio Carlos Robert. COSTA, Wanderley Messias da. **A Valorização do espaço.** 3ª ed., São Paulo: Hucitec: 1993.
118. MOREIRA, Sonia Miriam Teixeira. **Porto de Itajaí: da gênese ao período madeireiro.** Dissertação de mestrado. Programa de pós-graduação em geografia: UFSC, 1995.
119. MORGAN, W. **Ports and Harbours.** London; Hutchinson University Library, 1958. Boxer 1961 F.
120. MORGENSTERN, Algacyr. **Porto de Paranaguá – Contribuição à história (1648 a 1935) Paranaguá (PR):** Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, 1985.
121. MUNINET - Rede Brasileira para o Desenvolvimento Municipal. Consulta: <http://muninet.org.br/>.
122. MURAUSKAS, Luiz Carlos /Folha Imagem Fonte: Revista Fapesp – Janeiro de 2007 (edição 131) Entrevista a Evely Pereira Koller, em 14/01/2007.
123. NEU, Márcia Fernandes Rosa. **A organização dos portos do sul do Brasil e sua influência na economia nacional – da gênese ao século XXI.** Relatos parciais de pesquisa. Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo. Programa de pós-graduação em Geografia Humana. Pós-graduação USP, 2006
124. NEU, Márcia Fernandes Rosa. **As cidades catarinenses e seus portos.** Anais do XIIº Encontro Latino Americano de Geografia, 2009.
125. NEU, Márcia Fernandes Rosa. **Porto de Imbituba: de armação baleeira a porto carbonífero.** Tubarão, Editora da Universidade do Sul de Santa Catarina: 2003.

126. NEU, Márcia Fernandes Rosa. **Portos Brasileiros: Longo curso ou só cabotagem?** Anais do Anpege: 2007.
127. NOVAES, Antonio G. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégias, operação e avaliação.** Rio de Janeiro, Campus. 2001.
128. OLIVEIRA, Carlos Tavares. **Modernização dos portos.** 3ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.
129. OLIVEIRA, Clician Couto. **O processo de modernização dos Portos brasileiros na década de 1990.** Campinas (SP) 2000. Dissertação (Mestrado em Economia) Universidade Estadual de Campinas.
130. OLIVEIRA, Eliézer Rizzo de. **De Geisel a Collor. Forças armadas, transição e democracia.** Campinas, SP: Papyrus, 1994.
131. OTTA, Lu Aiko. **Brasil atrai pouco investimento em infra-estrutura, diz Banco Mundial** O Estado. Domingo, 29 abril de 2007. Disponível: <http://www.estado.com.br/editorias/2007>
132. PARKER, Richard and CAMARGO JR., Kenneth Rochel de. **Pobreza e HIV/AIDS: aspectos antropológicos e sociológicos.** Cad. Saúde Pública [online]. 2000, v. 16.
133. PAULITSCH, Vivian da Silva. **RHEINGANTZ: uma vila operária em Rio Grande: RS.** Dissertação de mestrado. Campinas (SP): UNICAMP, 2003.
134. PELIZZER, Hilário A. **Uma Introdução à Técnica do Turismo Transportes.** São Paulo, Biblioteca Pioneira de Administração e Negócios. 1978.
135. PEREIRA, José Maria Dias. ARENDT, Marcelo. **O desenvolvimento da indústria gaucha no século XX.** Anais do 4º Encontro de Economia Gaúcha. 29 e 30 de maio de 2008. Pontífice Universidade Católica, PUC: Porto Alegre. Meio eletrônico www.pucrs.br/eventos/eeg - consulta em 17 de janeiro de 2009.
136. PERFIL DE ITAJAÍ. **Prefeitura Municipal de Itajaí.** Santa Catarina: Brasil. 1996.
137. PERIN, Edénir Bagio. **A evolução da movimentação de cargas nos portos do sul do Brasil (século XX).** Prêmio Mérito Universitário: relatório de pesquisa. FAPESC/UNISUL: 2006.
138. PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História do Rio Grande do Sul.** 9ª ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 2002.
139. PIMENTEL, Celso Martins. Unctad monografías sobre gestión de puertos nº 16 Evolución de la legislación portuaria brasileña Naciones Unidas.1999.

140. PIMENTEL, Fortunato. **História do Brasil**. Livraria Erico Veríssimo. Aspectos Gerais do Município de Rio Grande. 1949.
141. PLANO DE ZONEAMENTO DAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO DE RIO GRANDE: 2005.
142. PLANO DE ZONEAMENTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL: 2006.
143. PND - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil. Consulta: www.pnud.org.br/atlas/instalacao/index.
144. POCHMANN, Marcio. **Atlas da Exclusão Social**. V. 4. Cortez Editora. 4ª Ed. São Paulo. 2004.
145. PRADO, Caio. História econômica do Brasil. 41ed. São Paulo: brasiliense: 1972.
146. PUDELKO, Vanessa. OLIVEIRA, Gilson Batista de. **Industrialização e desenvolvimento regional: notas para reflexão**. Rev. FAE, Curitiba, v. 9, nº 2, p. 79 - 86, jul./dez., 2006.
147. RANGEL, Ignácio. **Economia: Milagre e Antimilagre**. Zahar.2ªed.Rio de Janeiro: 1985.
148. RANGEL, Ignácio. **Introdução ao desenvolvimento econômico brasileiro**. 2ª ed. Bial: Salvador, 1957.
149. RANGEL, Ignácio. **Os desenvolvimentistas**. Obras reunidas. Rio de Janeiro: contraponto, 2005.
150. RANGEL, Ignácio.**Recursos Ociosos e Política Econômica**.Hucitec.São Paulo: 1980.
151. RATHAMNN, Régis. **Desigualdades Regionais no Rio Grande do Sul: uma análise das Metades Sul e Norte**. Fundação de Economia e Estatística (FEE). Evento Pontífice Universitária Católica RS – site: hyperlink "http://www.pucrs.br/eventos/3eeg/Artigos" consulta em 11/08/2006.
152. REIS, Vivian Samara Martins. **Revitalização das atividades Portuárias em Laguna: implicações e potencialidades**.Florianopolis, 2002. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade Federal de Santa Catarina.
153. RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL – RIMA. **Operação e ampliação do porto de Itajaí. Superintendência do porto de Itajaí**, UNIVALI:Centro de Ciências Tecnológicas da Terra e do Mar: 2003.

154. RELATÓRIO DE INFRAESTRUTURA DE SANTA CATARINA. Fundação José Bonifácio. UFRJ: Rio de Janeiro, 2005.
155. REVISTA PORTOS E NAVIOS. Ano 1996, 1998, . Edição 451, ano 40.
156. RIBAS, Rafael Perez. MACHADO, Ana Flávia. **A imputação a renda não trabalho na pesquisa mensal de emprego (PME/IBGE) e seu proveito em análises dinâmicas de pobreza e desigualdade.** Instituto Pesquisa Econômica Aplicada. Texto para Discussão n° 1363. Rio de Janeiro: 2008. URL: <http://www.ipea.gov.br>.
157. RIBEIRO, Claudio Marques. **Estudo de quatro municípios da serra do sudeste do rio grande do sul e possíveis alternativas para o seu desenvolvimento.** Dissertação apresentada à Universidade Federal de Lavras. Minas Gerais – Brasil. 1996.
158. SALVATORI, Elena. HABIAGA, Ligia Angélica Gomez de Perez. THORMANN, Maria do Carmo. **Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande.** Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, vol. 51, nº 1, 1989, p. 47.
159. SANTA CATARINA. BOLETIM ECONÔMICO FECOMERCIO SC, outubro, 02, Edição 49.
160. SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade: ensaios.** Petrópoles: Vozes, 1982.
161. SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único á consciência universal.** Ed. Record: São Paulo. 2001.
162. SANTOS, Raul Antonio Cristovão dos. **Eficiência portuária do Brasil.** São Paulo, 2007. Dissertação (Mestrado em Economia). Universidade Estadual de São Paulo.
163. SCHOELER, Sadi Luís. **A movimentação de cargas pesadas em portos brasileiros: dificuldades e perspectivas.** Florianópolis, 2000.
164. SEHN, Pedro Selomar. **O Atraso da metade sul do Rio Grande do Sul em relação à metade norte. Economia e Desenvolvimento.** DCE. Universidade Federal de Santa Maria: Santa Maria: 1999.
165. SILVA FILHO, João Ignácio da. **A globalização da economia e a política de recursos humanos do porto de Itajaí no contexto do Mercosul (1975 a 1995)** Programa de pós-graduação em Relações Econômicas e Sociais Internacionais. Universidade de UMINHO, Portugal. 1998.
166. SILVA, Clodomiro Pereira. **A evolução dos transportes mundiais.** Imprensa Oficial do Estado. São Paulo: 1940.

167. SILVA, Correia. Freitas. **Tecendo laços: as práticas comunitárias dos escravos em Antonina. PR.** Programa de Pós-graduação em História. UFSC.
168. SILVA, Mauren Porciúncula Moreira da. **Porto do Rio Grande – Um estudo sobre o impacto das melhorias das condições de acesso marítimo nas instalações existentes e definições sobre modernização de estruturas de atracação.** Dissertação de mestrado. Universidade do Rio Grande: 2001.
169. SILVA, Mauren Porciúncula Moreira. **Porto do Rio Grande- estudo sobre o impacto das melhorias das condições de acesso marítimo nas instalações existentes e definições sobre a modernização de estruturas de atracação.** UFRG: Dissertação de mestrado, 2001.
170. SILVEIRA, Marcio Rogério. **A importância geoeconômica da estrada de ferro no Brasil.** Tese de doutorado. Presidente Prudente, SP: Universidade Estadual Paulista. 2003.
171. SLACK, B., STARR, J.T. (1999) «Ports as gateways: a traditional concept revisited» in 5^{ème} *Conférence Internationale Villes et Ports*, AIVP, Dakar, novembre
172. SOUZA, Marco Aurélio Alves de. PIT, Cássio. **Produção, Emprego e Valor da Produção da Atividade Pesqueira Industrial no Rio Grande do Sul.** Anais do 4º Encontro de Economia Gaúcha. 29 e 30 de maio de 2008. Pontífice Universidade Católica, PUC: Porto Alegre. Meio eletrônico www.pucrs.br/eventos/eeg - consulta em 17 de janeiro de 2009.
173. SOUZA, Marco Aurélio. **Política e evolução da atividade pesqueira no Rio Grande do Sul: 1960 a 1997.** Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2001.
174. STALCHMIDT, Andréa. POPINI, Márcia Fonseca. **Transporte marítimo.** Vol. 1. Monografia UFPR. Curitiba: 1992.
175. SZWARCOWALD, Celia Landmann. BASTOS, Francisco Inácio. ESTEVES, Maria Angela Pires. ANDRADE, Carla L. Tavares de. **A disseminação da epidemia da AIDS no Brasil, no período de 1987-1996: uma análise espacial.** Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, 16 (Sup. 1): 7-19, 2000.
176. TOLEDO, Ana Helena. CAVALCANTI, Marly. (Orgs). **Planejamento urbano em debate.** São Paulo, Cortez & Moraes, 1979.
177. TRAMUJAS, Alceo. **História de Paranaguá: dos pioneiros da Cotinga à porta do Mercosul no Brasil Meridional.** Org. Raul Guilherme Urban, 1996.

178. TRANSPORTE. ANUÁRIO ESTATÍSTICO PORTUÁRIO. Disponível em: www.transportes.gov.br/Modal/Portuario/Estatistica consulta em junho de 2006.
179. VIEIRA, Euripedes Falcão. Marcelo Milano Falcão Vieira. **Espaços Econômicos: geoestratégia, poder e gestão do território**. Porto Alegre: Editora Sagra-Luzzatto. 2003.
180. VIVEKANANDA, Swami. **Visite o litoral paranaense**. Paranaguá (PR): 1967.
181. WAIBEL, Leo. **Capítulos de geografia tropical e do Brasil**. 2ª ed. Superintendência de recursos naturais e meio ambiente (SUPREN). Rio de Janeiro: 1979.
182. WESTPHALEN, Cecília Maria. **Porto de Paranaguá, um sedutor**. Curitiba (PR): Secretaria do Estado de Cultura: 1998.
183. WOLKWITSCH, Maurice. **Les systemes de transport, factures de localisation et de développement des industries**. In: Géographie des transports. Armand Colin. Paris: 1973.
184. www.apsfs.sc.gov.br, consulta 2008 e 2009.
185. www.cdiport.com.br, consulta 2008 e 2009.
186. www.portoitajai.com.br, consulta 2008 e 2009.
187. www.portonave.com.br, consulta 2008 e 2009.
188. www.portopelotas.rs.gov.br/, consulta 2008 e 2009.
189. www.portoriogrande.com.br, consulta 2008 e 2009.
190. www.portosdoparana.pr.gov.br - consulta 2008 e 2009.
191. XAVIER, Marcelo Elias. **A modernização dos portos**. Programa de pós-graduação UFRJ, 2005.
192. ZERBIELLI, Jerusa. **Mudanças no Ambiente institucional do agronegócio de pêssego na região de Pelotas, a partir da formação do MERCOSUL**. Porto Alegre, 2005. Dissertação (Mestrado em Agronegócios). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Disponível em: www.uepg.br/bicen/tesesdissert.asp, consulta 3 de abril de 2009.