

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ SETOR LITORAL

MAURICÉIA DOS SANTOS

**SUPOSTA INSTALAÇÃO DO PORTO PONTAL DO PARANÁ- PROGRESSO OU
DEGRADAÇÃO?**

**MATINHOS
2015**

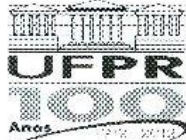
MAURICÉIA DOS SANTOS

SUPOSTA INSTALAÇÃO DO PORTO PONTAL DO PARANÁ- PROGRESSO OU
DEGRADAÇÃO?

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Curso de Especialização em educação ambiental com
ênfase em espaços educadores sustentáveis na
Perspectiva Interdisciplinar, Setor Litoral,
Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof.º Msc Marcos de Vasconcellos
Gernet

MATINHOS
2015



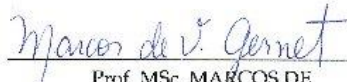
Ministério da Educação
Universidade Federal do Paraná
UFPR Litoral
Curso de Especialização Educação Ambiental com
Ênfase em Espaços Educadores Sustentáveis



PARECER DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Orientador, Professor Mestre **MARCOS DE VASCONCELLOS GERNET**, realizaram em 26/09/2015 a avaliação do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) da estudante **MAURICÉIA DOS SANTOS**, sob o título "**SUPOSTA INSTALAÇÃO DO PORTO PONTAL DO PARANÁ- PROGRESSO OU DEGRADAÇÃO**", para obtenção do Título de *Especialista em Educação Ambiental com ênfase em espaços Educadores Sustentáveis* pela Universidade Federal do Paraná – Setor Litoral, tendo a estudante recebido conceito "**A5**".

Matinhos, 26 de setembro de 2015.


Prof. MSc. MARCOS DE
VASCONCELLOS GERNET


Prof.ª Dra. LENIR-MARISTELA SILVA


MAURICÉIA DOS SANTOS
Estudante

Conceitos de aprovação
APL – Aprovação plena
AS – Aprovação suficiente

Conceitos de reprovação
RPS – Aprovação Parcialmente Suficiente
RI – Aprovação insuficiente

Dedico este trabalho ao meu Pai, pescador apaixonado pelo mar e pela simplicidade. Meu orgulho, meu exemplo que levarei para toda vida. Homem guerreiro que dedico com todo meu amor e gratidão.

AGRADECIMENTOS

A Deus que me revestiu de força e tornou perfeito o meu caminho.

Ao Ricardo meu companheiro de longas datas, por ser essencial em minha vida e que se fez presente em cada passo da minha caminhada.

Aos meus pais, que além da vida me deram estudos para eu obter minha formação e esperança para o meu futuro.

Ao orientador Marcos pela paciência e dedicação. Deixo registrado meu respeito e admiração por todos. Grata.

“Como pode existir um crescimento com equidade, um crescimento sustentável, numa economia regida pelo lucro, pela acumulação ilimitada e pela exploração do trabalho?

(Moacir Gadotti- Pedagogia da Terra)

RESUMO

Pontal do Paraná foi criado pela lei nº11.252 de dezembro de 1995 sendo emancipado da cidade de Paranaguá em 1997. Possui atrativos naturais, é composto por 22 km de praias e unidades de conservação, como o Parque Natural Municipal do Manguezal do Rio Perequê, o Parque Natural da Restinga, a Estrada Ecológica do Rio Guaraguaçu, a Ilha da Galheta e o Parque Nacional Marinho das Ilhas dos Currais. A presente pesquisa consiste num trabalho com vistas a intervenção na área da educação ambiental em busca do modo como a população e os responsáveis se manifestam sobre empreendimentos deste porte que tem potencial para a alteração na vida da comunidade local a longo prazo. A partir de um levantamento bibliográfico foi realizado um breve histórico dos portos no Brasil e no estado do Paraná. Também foi aplicado questionário por meio de entrevistas com moradores e com responsáveis pela ocupação e o desenvolvimento ambiental da região nos órgãos da prefeitura de Pontal do Paraná. Os resultados trazem informações de que a construção de um porto nessa localidade pode gerar crescimento econômico, mas também prejuízos nos aspectos ambientais, sociais, culturais e políticos, com impacto negativo à sociedade, vindo a comprometer a qualidade de vida dos munícipes, turistas e veranistas.

Palavras-chave: Impacto Ambiental, Desenvolvimento, Portos

ABSTRACT

Pontal do Paraná was created by Law No. 11252 of December 1995 being emancipated from the city of Paranaguá in 1997. It has natural attractions, it consists of 22 km of beaches and protected areas, such as mangrove Municipal Natural Park of Rio Pereque, the Restinga Natural Park, the Ecological Road Rio Guaraguaçu, the Island Shag and the National Marine Park of the Islands of Currais. This research is a work with a view to intervention in the field of environmental education in search of how people and those responsible are manifested on projects of this size has the potential to change the lives of the local community in the long run. From a literature review was carried out a brief history of the ports in Brazil and in the state of Parana. It was also the questionnaire through interviews with residents and responsible for the occupation and the environmental development of the region in the organs of Pontal do Paraná Prefecture. The results provide information that the construction of a port in this location can generate economic growth, but also damages in environmental, social, cultural and political, with a negative impact on society, come to compromise the quality of life for residents, tourists and vacationers .

Key words: Environmental Impact, Development, Ports

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FOTO 1 - LOCALIZAÇÃO DA SUPOSTA INSTALAÇÃO.....	19
FOTO 2 - ÁREA ONDE O TERMINAL SERÁ CONSTRUÍDO.....	20
FOTO 3 - INFRAESTRURURA DA TECHINT MULTINACIONAL ITALIANA.....	23

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – REPRESENTAÇÃO DO QUESTIONÁRIO.....	21
---	----

LISTA DE ABREVIATURA E/OU SIGLAS

ANTAQ - Agência Nacional de transportes aquáticos

CAP - Conselho de Autoridade Portuária

IAP - Instituto Ambiental do Paraná

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

TCP - Terminal de contêineres de Pontal do Paraná

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. JUSTIFICATIVA	17
3. OBJETIVOS	18
3.1. OBJETIVO GERAL	18
3.2. OBJETIVO ESPECÍFICO	18
4. METODOLOGIA	19
5. RESULTADO E DISCUSSÃO	22
6. SUPOSTA INSTALAÇÃO DO PORTO PONTAL DO PARANÁ	26
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	28
REFEFRÊNCIAS	29
ANEXOS	31

1 INTRODUÇÃO

Ao longo da história da humanidade a ocupação das costas esteve restrita aos portos; ou seja, locais abrigados para as embarcações. O restante das costas era o território do vazio, povoado por monstros e lugar de piratas e contrabandistas (CORBIN, 1989). Parece-nos apropriado definir o que seja um Porto, termo cuja origem remota as latim *portus* (porta ou entrada), denominação das instalações portuárias dos romanos. Porto é “um lugar abrigado, no litoral (Porto lacustre), dotado de instalações adequadas para apoiar a navegação e realizar operações de carga, descarga e guarda de mercadorias, embarque e desembarque de passageiros, constituindo um elo entre transportes aquaviários e terrestres”. (Dicionário Marítimo Brasileiro, 1996).

Com a descoberta do Brasil no ano de 1500, houve o início de diversos ciclos econômicos baseados na exploração colonial, ciclos esses que determinaram a sistemática portuária do país e seu desenvolvimento, criando a necessidade da construção das infraestruturas portuárias (FROTA, 2013).

Durante o período colonial, os portos brasileiros eram de responsabilidade das Câmaras Municipais. Ainda nesse período, foi editado o Decreto de 13 de julho de 1820, que declarou de competência da Repartição da Marinha todos os portos espalhados pela costa brasileira (Brasil, 1889).

Em 1845, foi criada a Capitania dos Portos, que se tornou responsável pelo policiamento e melhoramento dos portos. Após muita insistência do Ministério da Marinha, a responsabilidade sobre os portos passou, em 1873, para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que dividiu o litoral em seis distritos e, em 1890, criou as Inspetorias de Distritos dos Portos Marítimos. Com a divisão do Ministério da Agricultura, os portos ficaram com o Ministério da Viação e Obras Públicas (GOULARTI, 2006).

Durante todo o período colonial os portos eram pequenos trapiches e ancoradouros naturais que serviam como plataforma de embarque e desembarque. Recife, Salvador e Rio de Janeiro, por serem as vilas mais importantes, eram também os portos que tinham maior fluxo de mercadorias e pessoas (GOULART,2006) Hodiernamente, com o surgimento da movimentação de contêineres no âmbito do transporte mundial de cargas, houve um grande aumento da eficiência no transporte de mercadorias via embarcações, haja vista a facilidade e

a capacidade de armazenagem, bem como a agilidade que gerou no processo de transporte de mercadorias, sinalizando como um mercado competitivo e lucrativo para o empresariado (PORTO, 2007).

O transporte marítimo sofreu uma verdadeira revolução, que se traduziu concretamente pelo aumento da capacidade dos navios, por ganhos em velocidade e por uma diminuição significativa do custo do frete, contribuindo para o encurtamento relativo das distâncias para os homens, as mercadorias e as informações (HARVEY, 1989). No Brasil, a construção de portos modernos em Santos e no Rio de Janeiro ilustra claramente esse fenômeno. A inserção de Santos e de outros portos nos circuitos da produção industrial transformou a cidade- porto em simples anexo ou prolongamento das linhas de montagem de tipo fordista (COCCO e SILVA, 1999). A partir do início da década de 1990, assistiu-se uma intensificação do processo de globalização caracterizado pela crescente integração das esferas da produção do consumo e da circulação em todas as escalas geográficas (MONIÉ, 2003; VELTZ, 2002).

No entanto, a globalização não se limitou a uma intensificação e a uma mudança de escala das trocas comerciais, uma vez que, paralelamente, a reestruturação produtiva transformou o espaço econômico mundial, contribuindo também para conferir uma centralidade maior ao sistema marítimo portuário internacional no seio do espaço global dos fluxos (CASTELLS, 1999). Entre os portos brasileiros, destaca-se o porto de Santos, o maior porto do Brasil, responsável pela movimentação de pouco mais de 27% da carga transportada em nosso país, com hegemonia reafirmada ao longo do tempo. Ele dispõe de uma rede de acessibilidade favorável, cuja cadeia produtiva inclui elementos dentro e fora das fronteiras brasileira (MONIÉ e VIDAL, 2006).

O fortalecimento e dinamização do sistema portuário no Paraná se relaciona principalmente com os diferentes ciclos econômicos; inicialmente a erva-mate; no final do século XIX e início do XX, a madeira; a partir da década de 1930; os ciclos ligados à agricultura e, mais recentemente, a diversificação da economia e o aumento substancial do transporte marítimo de produtos industrializados (Paraná espaço e memória). Atualmente existem dois portos públicos, D. Pedro II – em Paranaguá – e Barão do Teffé, em Antonina; além do terminal portuário da Ponta

Félix, que foi privatizado sob o sistema de arrendamento, e o Porto Matarazzo, que é particular (APPA, 2004).

Até onde há registros, a ocupação do que hoje constituiu o litoral paranaense se iniciou há aproximadamente 6.000 anos pelo homem do sambaqui, como atestam quase três centenas de sambaquis da região (MARTIN,1988; GOTTARDI NETO,1994). Quando os europeus chegaram às costas paranaenses, a cultura do homem do sambaqui estava extinta e a região estava ocupada pelos índios carijós, pertencentes à grande família Tupi-Guarani (BIGARELLA,1999). Os relatos históricos informam que os carijós tinham intensa relação com a costa principalmente por meio da pesca (IPARDES,2001). Os tupi-guaranis que viviam no litoral eram denominados de carijós e somavam entre 6.000 e 8.000 pessoas. O contato do europeu com o índio foi desastroso, visto que a principal intenção do colonizador em relação ao carijó ocorreu para fins de escravidão (WACHOWICZ,1995).

A área é o berço da colonização portuária no Paraná e, além disso devido à atividade portuária a região sempre esteve ligada aos ciclos econômicos do Estado, demonstrando a sua importância no cenário paranaense (JESUS, 2005). Em relação aos aspectos atuais, a discussão é pertinente porque os portos, apesar das mudanças ocorridas no setor continuam desempenhando importante papel na economia gestual (JESUS, 2005).

No século XVIII, constatou-se a devorada desse ciclo. Inicia-se então um período de decadência econômica, persistindo as atividades de subsistência, a produção de farinha de mandioca e a então incipiente atividade portuária, que se intensifica no século XIX como reflexo do ciclo da erva mate.

Até a década de 1960, quando outras atividades especialmente o turismo começaram a ter expressão no contexto regional, a principal atividade econômica do litoral se relaciona ao sistema portuário, visto que outras vocações, tais como a pesca e a agricultura, estavam voltadas principalmente a subsistência.

Pontal do Paraná, foi criado no século XX (Ferreira, 1999) e a intensificação da ocupação nessa parte da região se relaciona a abertura da estrada Paranaguá-Praia de leste, na década de 1920 (posteriormente reformada e ampliada ao sul até o ferriboat em Caiobá e ao norte até Pontal do Sul) e às atividades turísticas dos seus balneários, que influenciaram no surgimento de uma série de loteamentos

acompanhando a orla marítima. O município de Pontal do Paraná foi desmembrado de Paranaguá em 1995 e instalado em 1997. Na Ponta do Poço, em Pontal do Sul, em 1980, foi formado um consórcio pelas firmas técnica nacional de engenharia S.A (Tenenge) e a fábrica de estruturas Metálicas S.A (FEM). O consórcio adquiriu 260.000m² de terreno do balneário Pontal do Sul, conforme escritura lavrada no 11º cartório de nota de São Paulo- SP, liv. 3010, fls.45, venceu concorrência para construção e montagem de uma plataforma petrolífera para a Petrobrás que tomou o nome de Namorado II.

Foi autorizada pela Petrobrás (resolução 105/81) a construir um cais com cortina de estacas prancha, medindo 500m em quota de profundidade de 8,00m com frente para a baía. A baía de Paranaguá oferece locais com boas condições para se constituírem terminais portuários de importância. Por isso está sendo cogitada a construção de um porto no município de Pontal do Paraná, no local denominado Ponta do Poço (Morgenstern, Algacyr, 2006).

No dia 14/08/2014 a empresa Porto Pontal recebeu autorização para o terminal de contêineres que pretende instalar no município. O documento foi formalizado na assinatura pelo diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Mário Povia, e pelo empresário João Carlos Ribeiro do contrato de adesão adaptado à nova Lei dos Portos (Lei 12.815). A assinatura aconteceu na sede da Antaq em Brasília. O objeto da autorização é a instalação portuária, na modalidade de terminal de uso privado, denominada Terminal Porto Pontal, localizada em Pontal do Paraná. A autorização compreende uma área de 610.909,85 metros quadrados e tem vigência de 25 anos. O prazo será prorrogável por períodos sucessivos desde que a atividade seja mantida e a empresa promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias. (Correio do litoral 16/08/2014).

2 JUSTIFICATIVA

Vivemos um momento histórico preocupante em relação ao cenário ambiental global, onde não sabemos até que ponto as ações devastadoras de parte da humanidade são responsáveis pelas graves crises geradas no meio ambiente e que afetam grande parcela da população. Esse trabalho justifica-se pela importância e necessidade de alertar a população local do município de Pontal do Paraná.

Segundo a citação de (Andriguetto,1999, op.cit,160) afirma que são diversas as fontes de impactos atuais sobre o ambiente natural do litoral Paranaense. O autor também afirma que os pescadores de Pontal do Sul indicavam o canal do Porto de Paranaguá onde será o mesmo canal do Porto de Pontal, como responsável pelo fim da pesca de algumas espécies de peixe. Outras causas indicadas são a interferência de ruídos de navios e dragagens.

Sabemos que no Brasil e no mundo fala-se muito de desastres envolvendo a poluição de mares, rios e estuários por substâncias tóxicas, são rotineiros de jornais, sites, artigos científicos e trabalhos acadêmicos. Impactos causados por tais eventos como esse, pode causar efeitos de curto, médio e longo prazo sobre o ecossistema e a qualidade de vida dos seres humanos no qual todos dependem dos recursos naturais. Segundo Pierri, 2006 a anunciada instalação de terminais portuários em Pontal do Paraná criará uma confluência local inédita da atividade portuária e a turística, cuja compatibilidade será um grande desafio. Mas independentemente de como isso transmite, pode –se afirmar que esse elemento iniciará, sem dúvida, uma nova fase na configuração espacial e econômica do litoral.

3 OBJETIVOS

3.1 Objetivo Geral

Analisar a suposta instalação do Porto Pontal do Paraná no cenário de desenvolvimento.

3.2 Objetivos Específicos

- Observar se a presença do Porto contribuirá para o desenvolvimento ou degradação da região de Pontal do Paraná.
- Analisar os discursos que relacionam a adequação entre a conservação da natureza e o modelo da infraestrutura ao qual a construção do Porto está relacionada.
 - Analisar os impactos que a suposta instalação de um porto no município de Pontal do Paraná podem trazer para o meio ambiente local.
- Verificar como a população em geral será afetada por este projeto.

4 METODOLOGIA

A pesquisa realizada nesse trabalho foi desenvolvida a partir da observação da localidade conhecida como a Ponta do Poço no balneário de Pontal do Sul, representada na imagem abaixo (FOTO 1). Esta área pertence ao município de Pontal do Paraná situado na região litorânea, aproximadamente a 120km de Curitiba, capital do Estado do Paraná. Sua localização fica entre os municípios de Matinhos e Paranaguá, com área territorial que abrange 202.159 km² e a população no ano de 2015 segundo IBGE é estimada em 25.352 habitantes.

Atualmente o local já começa a receber investimentos relacionados com a recente descoberta de jazidas de petróleo na camada Pré-sal e supostamente poderá ser transformado em uma área portuária.



FOTO 1 – LOCALIZAÇÃO DA SUPOSTA INSTALAÇÃO
FONTE: DIVULGAÇÃO PREFEITURA DE PONTAL

O estudo foi realizado através de pesquisa com bibliografias e artigos disponibilizados em bancos de dados de Universidades e bibliotecas de colégios estaduais da rede pública do Paraná situados no litoral do estado. Por meio do material encontrado, foram levantadas informações sobre as condições de instalação dos portos, as situações geradas e os impactos ambientais apontados por autores que estudam a área ambiental (FOTO 2).



FOTO 2: ÁREA ONDE O TERMINAL SERÁ CONSTRUÍDO

FONTE: GAZETA DO POVO

Também foi utilizada informação adquirida através de entrevista e aplicação do questionário exposto em anexo. A entrevista ocorreu após uma busca por órgãos ou entidades que atuam com a proteção da natureza ou em ações relacionadas a preservação ambiental.

Estas etapas aconteceram entre os meses de abril e junho no ano de 2015. Os questionários foram elaborados através de questões semi-estruturadas e aplicados de forma pessoal buscando abranger um público diversificado do

município, que atua em diferentes áreas de trabalho como funcionários públicos, profissionais liberais, comerciantes, empregados e estudantes.

A entrevista e os questionários desenvolvidos buscaram obter informações sobre o que os moradores e frequentadores de Pontal do Paraná estão pensando a respeito do empreendimento na região. O questionário foi elaborado para verificar informações relativas aos tópicos apresentados na (TABELA1) a seguir:

Tabela 1

INFORMAÇÕES
Gênero
Faixa etária
Tempo de moradia ou posse de residência
Ocupação
Área de atuação
Sabe sobre a instalação do Porto
Impactos ambiental gerados pela instalação na região
Preocupação com o atual cenário ambiental do planeta
Ação de cuidado com o meio ambiente
Condição para o futuro do município

TABELA 1: REPRESENTAÇÃO DO QUESTIONÁRIO

5 RESULTADO E DISCUSSÃO

Iniciando os comentários sobre os dados adquiridos nessa pesquisa, ressalto que foram feitas tentativas de realizar entrevistas com representantes de órgãos defensores de pontos de vista distintos, um favorável a instalação do porto e outro de uma entidade com atividades de preservação da natureza. Uma das entrevistas planejadas para integrar o presente estudo não aconteceu, pois o representante do setor de desenvolvimento do município indicado como pessoa favorável a suposta instalação do Porto, foi procurado diversas vezes e por diferentes meios e não demonstrou interesse em retornar os contatos transmitindo sua opinião sobre o assunto ou informando outra possibilidade do órgão ser representado para participação nesse trabalho.

Por meio da internet e em redes sociais foi encontrada uma ONG que atua com atividades na direção do que estava sendo procurado para complementar esse trabalho. Dessa maneira foi realizada uma entrevista pela solicitação da descrição de posicionamento referente a suposta possibilidade de instalação do Porto em Pontal do Paraná. Com isso somente o representante da entidade que desenvolve ações de cuidado com a natureza no município participou e informou sua opinião a respeito do tema como demonstrado em seguida e exposto em anexo.

De acordo com a pessoa que ocupa o cargo de Diretor executivo da Mar Brasil que respondeu a entrevista, sua opinião sobre a suposta instalação do Porto em nome da ONG é de que os tomadores de decisão de Pontal do Paraná não possuem conhecimento suficiente sobre os impactos e consequências futuras no que diz respeito a qualidade de vida das populações litorâneas. Segundo o entrevistado, hoje é visto como felicidade apenas o recurso financeiro e os responsáveis pelo projeto estão fazendo de tudo para que o porto vire realidade, sendo visto como a solução para o “crescimento” de Pontal do Paraná.

Ele também diz que para isso a implantação do porto deveria ser o último caminho a ser testado, pois certamente é o de maior impacto social e ambiental. Alerta ainda que as informações divulgadas são poucas, e algumas não são verdadeiras e aponta o investimento que não acontece no turismo como uma

iniciativa mais adequada, pois o município conta com vários quilômetros de praias, unidades de conservação, pontos para mergulho, e isso não é explorado.

Também comenta estarem circulando informações de que será um porto seco, somente de containers e conta que na realidade serão movimentados granéis, combustíveis, grãos, entre outros lembrando que já foi realizada audiência pública de uma empresa que ficará ao lado do porto, para armazenagem de combustíveis. Ressaltando que essa situação é uma das tentativas de convencer as pessoas de que será um empreendimento bom.

Continuando o entrevistado levanta as questões relativas aos problemas sociais, ambientais e econômicos do município como o “aterro sanitário” (que na verdade é um lixão), o cemitério contaminando o lençol freático, a falta de saneamento básico, o aumento da violência com vários casos de assalto às residências e até estupros na praia além da dificuldade para geração de emprego e renda para a população local, devido a necessidade de qualificação da maior parte da mão de obra, fato que infelizmente grande parte da população de Pontal não possui. Ele lamenta que apesar de tudo querem trazer mais indústrias que levará muito mais pessoas para morar em Pontal do Paraná sem as devidas e necessárias condições básicas.

Informa que não teremos somente um porto, mas sim um parque industrial portuário, com diversas outras empresas com serviços atrelados ao porto, sendo um erro falarmos dos impactos que certamente o porto trará, sem imaginarmos os impactos que é possível do porto trazer, como um acidente ambiental, que prejudicará a pesca artesanal e o turismo, fontes de sobrevivência de muitas famílias locais. Aborda o caso de Paranaguá, aonde existe grandes problemas de miséria e violência, estando Pontal do Paraná hoje sem porto com uma renda per capita maior que Paranaguá. Finaliza com a seguinte frase para ilustrar a situação: “convidaram 100 pessoas para um jantar mas compraram comida para 10 apenas, 90 passarão fome.”

Dando andamento na contextualização dessa suposta instalação do Porto Pontal do Paraná, foram descritas abaixo com detalhes informações sobre os dados coletados nos questionários respondidos, conforme a tabela apresentada. Esses contaram com respostas de homens e mulheres, sendo 54,5% dos participantes mulheres e 45,5% homens. Nesse grupo existiam pessoas com idades entre 16 e 70

anos. Tendo os homens na faixa etária de 16 até 60 anos e mulheres entre 19 e 70 anos.

Após essas informações o questionário buscava adquirir dados quanto ao tempo de moradia ou posse de residência. A maioria dos participantes informou que mora ou possui residência no município a mais de dez anos, sendo que apenas 22,7% respondeu essa questão indicando tempo inferior a 10 anos.

A próxima pergunta na sequência do questionário era sobre ocupação. As respostas apresentadas pelos participantes demonstraram que nenhum destes estava desempregado, 9,1% eram apenas estudantes, outros 9% estudavam e estavam trabalhando e os demais eram trabalhadores. Prosseguindo na análise do questionário, em relação a área de atuação os trabalhadores ocupavam as seguintes posições 27,3% eram funcionários públicos, 22,7% profissionais liberais, 22,7% comerciantes e 9,2% somente empregados, os estudantes cursavam ensino médio ou curso superior a nível de graduação.

Prosseguindo em relação a questão sobre ter ouvido falar do porto, 100% dos participantes que responderam o questionário disseram já ter recebido essa informação. Quanto a pergunta sobre a geração de impactos ambientais na região, praticamente a maioria absoluta concorda que a suposta instalação do porto ocasionará impactos ambientais, com apenas 4,5% dos participantes acreditando que não vai acontecer.

Na próxima pergunta, referente a preocupação com o atual cenário ambiental do planeta, novamente 100% dos participantes disseram estar preocupados em relação a isto, e na pergunta seguinte relacionada a realizar alguma ação de cuidado com o meio ambiente, apenas 9% informaram que não tomam nenhum tipo de atitude nesse sentido.

A última questão foi sobre a condição que a suposta instalação do Porto traz para o futuro de Pontal do Paraná. Nesse sentido os participantes puderam responder se acreditavam que isso levaria à progresso ou degradação, sendo que 22,7% marcaram que leva tanto a progresso quanto a degradação, 36,4% anotaram que leva somente ao progresso e a maioria dos que participaram respondendo os questionários, 40,9% destacaram que leva somente a degradação.

Essas afirmações apresentadas, permitem apontar que toda área portuária sofre uma degradação negativa na sociedade, devido principalmente aos problemas

sociais e ambientais. Nas condições possibilitam perceber relação com situações abordadas no desenvolvimento do trabalho, pois um município novo como Pontal do Paraná para receber um porto, necessitaria de melhores relações sociais, políticas, econômicas e também precisa de dinâmicas urbanas específicas.

É importante dizer que aparentemente pela visão dos que colaboraram neste trabalho, as atividades econômicas ligadas ao futuro Porto Pontal do Paraná, não devem reverter proporcionalmente em benefícios para população permanente. Beneficiando mais a setores externos da região, como produtores de cargas movimentadas, exportadores e a todos os setores vinculados a essas atividades.

Todavia vale ressaltar que a atividade portuária é regularizada pelas normas ambientais, sendo observada pela lei de modernização dos Portos. O (CAP) conselho de autoridade portuária, é o local onde se discute o futuro dos portos e são estabelecidas diretrizes para o seu desenvolvimento. Mas devemos lembrar que a gestão ambiental ainda não está adequadamente incorporada ao sistema portuário brasileiro, porque há uma visão que considera a regulamentação ambiental um fator que ameaça a competitividade das empresas.

No entanto algumas consequências indesejadas poderão aparecer caso seja efetivada a suposta instalação do Porto, como a poluição do mar no canal onde irão passar os navios que vão descarregar no terminal. Além disso o controle do lixo dos navios e o gerenciamento da manipulação de cargas secas, são fontes potenciais de poluição. No caso a pesca de pequeno porte, também enfrentará problemas na redução de cardumes com a poluição e a devastação dos criadouros de vida marinha.

As praias poderão ficar poluídas e com as águas impróprias para o banho. E assim o interesse turístico na região pode ter seu potencial econômico afetado pela qualidade do mar, influenciando o movimento em organizações como pousadas, hotéis e outros tipos de comércio que dependem dos passeios locais.

6 SUPOSTA INSTALAÇÃO DO PORTO PONTAL DO PARANÁ

A suposta atividade portuária está em processo de Licenciamento Ambiental, mas já estão sendo realizadas dragagens para possibilitar que navegações de maior calado possam adentrar na baía de Paranaguá. Também estão acontecendo na região algumas obras relacionadas melhorias nas condições rodoviárias, ferroviárias para ampliar o acesso de caminhões e o trânsito de mercadorias no porto.

Além da licença final do Ibama, o novo terminal ainda depende da aprovação de um estudo de impacto ambiental para a duplicação da rodovia PR-412 antes de conseguir a aprovação de sua licença definitiva. O projeto está em fase de análise no Instituto Ambiental do Paraná (IAP).

Na área da suposta instalação do Porto Pontal do Paraná existem dois estuários da costa litorânea do Estado, que são denominados de Complexo Estuarino de Paranaguá, com 601 km² de extensão, e Baía de Guaratuba, que adentra ao continente por aproximadamente 15km. O Complexo Estuarino de Paranaguá compreende a localidade em que poderá ser instalado o porto e possui dois eixos principais de orientação. Um deles mais ao sul é formador da baía de Paranaguá e Antonina (onde se localizam as cidades portuárias) e outro mais ao norte conta com as baías de Guaraqueçaba e Laranjeiras (ANGULO, 2004).

Já existe em Pontal do Paraná um empreendimento de grande infraestrutura relacionada ao Pré-sal, da multinacional Italiana (Techint), construtora de plataformas de petróleo, que apresenta três empresas em análise de Licenciamento Ambiental (TCPP, Subsea 7 e Odebrecht) (FOTO 3).



FIGURA 3: INFRAESTRUTURA DA TECHINT MULTINACIONAL ITALIANA
FONTE: BANDA B

O terminal de contêineres de Pontal do Paraná-TCPP terá a Infraestrutura e superestrutura localizada na Ponta do Poço. A área de atracação será de 1000m de comprimento, com três berços de acostagem (36 metros de largura) contendo uma dragagem ao longo do cais em 16 metros.

Segundo (PIERRI,2006 et al,61) a cidade até então, é caracterizada como uma cidade praiano turística. A junção dessas empresas modificaria o perfil do município, transformando em uma cidade industrial portuária, sendo inevitável a degradação ambiental. Ressalta-se que o projeto do Porto pode sofrer alterações e implicações na ocupação da área para a instalação. Isso provavelmente geraria consequências complexas na localidade, ocasionando graves problemas para toda comunidade.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através desse trabalho conclui-se que os problemas ambientais relacionados a instalação de um porto na região litorânea, exige legislação ambiental para controle de seus impactos dentro da política nacional do meio ambiente. É importante que os órgãos públicos, principalmente os ligados à área ambiental, façam fiscalizações na área onde ocorrerá a instalação.

Conclui-se após as pesquisas que grande parte da população permanece ciente a esse processo da suposta instalação do Porto Pontal do Paraná, suas expectativas são de desenvolvimento para a região. A opinião dos moradores que tem residência a mais de 20 anos em Pontal é que o porto trará desenvolvimento para o município. Já os que só frequentam o município citam que haverá degradação com a chegada do Porto. As pessoas mais jovens entrevistadas afirmam também que haverá degradação.

Por fim acredito que existem ainda muitas questões que não foram aprofundadas na pesquisa feita. No entanto espero que o seguinte trabalho possa alertar a população de Pontal do Paraná sobre os impacto através de uma instalação portuária no município.

REFEFRÊNCIAS

ANDRIGUETTO FILHO J. M. **Sistemas técnicos de pesca e suas dinâmicas de transformação no litoral do Paraná, Brasil.** Curitiba, 1999.

ANGULO, R. J. **Mapa do Cenozóico do litoral do Estado do Paraná.** Paraná, 2004.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Barreiras externas às exportações brasileiras.** Secretária de Comércio Exterior: Funcex, 1999.

BIGARELLA, J. J. **Matinho: Homem e Terra - Reminiscências.** Matinhos, PR. Fundação João José Bigarella para Estudos e Conservação da Natureza, 1999.

CASTELL, Manuel. **A sociedade em rede.** São Paulo: Paz e Terra, 1999.

COCCO, G.; SILVA, G. (Orgs). **Cidades e portos: os espaços da globalização.** Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

CORBIN, A. **O território do vazio. A praia e o imaginário ocidental.** São Paulo: Companhia das Letras, 1989. 385 p.

FERREIRA, Vítor Matias; INDOVINA, Francesco (Orgs.). **A cidade da Expo' 98: uma reconversão da frente ribeirinha de Lisboa?** Lisboa: Bizâncio, 1999.

Frota, B. G. **Análise da Controvérsia Jurídica entre os Terminais Portuários de Uso Público e de Uso Privado.** Misto, 2013.

GOULARTI, **Melhoramentos, reparamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera,** Economia e Sociedade, Campinas, 2007.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna.** São Paulo: Loyola, 1989.

IPARDES. **Zoneamento da Área de Proteção Ambiental de Guaraqueçaba. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social.** – Curitiba: IPARDES, 2001. 150 p.

MARTIN, L. et al. **Mapa geológico do Quaternário costeiro dos estados do Paraná e Santa Catarina.** Brasília: DNPM, 28/18, 1988. 40 p. (Série Geologia).

MONIÉ, Frédéric; SILVA, Geral (Orgs.). **A mobilização produtiva dos territórios.** Instituições e logística do desenvolvimento local. Rio de Janeiro, DP&A, 2003.

MONIÉ, FRÉDÉRIC: **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva.** Rio de Janeiro, 2006.

PIERRI, N. ANGULO, R. J. DE SOUZA, M. C. MILENA, K. **A ocupação e o uso do solo no litoral paranaense: condicionantes, conflitos e tendências** Paraná, 2006.

PORTO, Marcos Maia. **Portos e o desenvolvimento.** São Paulo: Edições Aduaneiras. 2007.

VELTZ, P. DES LIEUX, **Politiques du territoire à la mondialisation.** Paris: Editions de L'Aube, 2002.

WACHOWICZ, R. C. **História do Paraná.** Curitiba, Gráfica Vicentina, 7^a ed., p. 278, 1995.

<http://correiodolitoral.com/index.php/2055/noticias/noticiario/pontal-do-parana/porto-pontal-parana-assina-novo-contrato-com-a-antag>

ANEXOS

ANEXO 1

QUESTIONÁRIO DE PESQUISA SOBRE A SUPOSTA INSTALAÇÃO DO PORTO PONTAL DO PARANÁ

Gênero: () masculino () feminino

idade: () 0 – 18 () 19 – 30 () 31 – 40 () 41 – 50 () 51 – 60 () 61 ou +

1) A quanto tempo você mora ou tem residência em Pontal do Paraná?

() menos de 5 anos () de 6 a 10 anos () de 10 a 20 anos () de 21 a 30 anos
() + de 30 anos

2) A quanto tempo você mora ou tem residência em Pontal do Paraná?

() Estuda () Trabalha () Desempregado

Qual área?

3) Já ouviu falar sobre a instalação de um porto em Pontal do Paraná?

() sim () não

4) Na sua opinião essa instalação gera impactos ambientais na região?

() sim () não

5) Você acredita que o atual cenário ambiental do planeta é preocupante?

() sim () não

6) Você realiza alguma ação de cuidado com o meio ambiente?

() sim () não

7) Para você que condição a instalação do porto traz para o futuro de Pontal do Paraná?

() progresso () degradação

ANEXO 2

ENTREVISTA

De acordo com Juliano Dobis Diretor executivo da Mar Brasil sua opinião sobre a suposta instalação do Porto é:

Infelizmente, vejo que os tomadores de decisão de Pontal do Paraná de hoje não possuem conhecimento suficiente sobre os impactos e nas consequências futuras no que diz respeito a qualidade de vida das populações litorâneas com a instalação de um porto. Se vê hoje como felicidade apenas o recurso financeiro. Entendo, vivemos em um sistema que aparentemente é melhor ter dinheiro a qualquer outra coisa. Muitas coisas que parecem não ter custo, só se valoriza quando se perde, como é o caso da saúde. Estão fazendo de tudo para que o porto vire realidade, sendo visto como a solução para o “crescimento” de Pontal do Paraná. Na minha opinião, não deixa de ser um dos caminhos, mas deveria ser o último a ser testado, pois certamente é o de maior impacto social e ambiental. E qual modelo de desenvolvimento deveria ser testado antes? O turismo. Qual foi o investimento feito em turismo em Pontal do Paraná? Nenhum. Sequer uma placa na entrada escrito “Bem-vindo a Pontal do Paraná” existe. A que existe, é de uma rede privada de planos de saúde. Temos vários quilômetros de praias, sambaquis, unidades de conservação, pontos para mergulho, e não exploramos isso. O turismo que existe em Pontal é pelo fato de existir praia, pois se não existisse, sequer turismo de verão teríamos. Logo, estamos discutindo o modelo mais perigoso de desenvolvimento, o qual gera impacto social e ambiental de grandes proporções, e no modelo que está sendo planejado, será algo oposto ao desenvolvimento do turismo. Tanto que as informações divulgadas são poucas, e algumas não são verdadeiras. Muitas pessoas falam que será um porto seco, somente de containers, quando na verdade, teremos granéis, combustíveis, grãos, entre outros. Inclusive, já foi realizada audiência pública de uma empresa que ficará ao lado do porto, para armazenagem de combustíveis. Essa é uma das tentativas de convencer as pessoas de que será um empreendimento bom. Falam também que gerará emprego e renda para a população local, quando não é verdade, já que a maior parte da mão de obra deverá ser qualificada, e infelizmente parte da população de Pontal não possui tal qualificação. Temos exemplo de Paranaguá, que com porto há anos, existe grandes problemas de miséria e violência oriunda desta. Inclusive, hoje Pontal do Paraná sem porto tem uma renda per capita maior que Paranaguá. Outro grande erro é falarmos apenas porto, pois não teremos somente um porto, teremos um parque industrial portuário, com diversas outras empresas com serviços atrelados ao porto. E o maior erro de todos, é sempre falarmos dos impactos que certamente o porto trará, sem falarmos dos impactos que é possível do porto trazer, como um acidente ambiental, que prejudicará a pesca artesanal e o turismo. Para concluir, como falei no início que não se pensa no futuro, a prova é que hoje (25/06/2015) Pontal com aproximadamente 25 mil habitantes, tem sérios problemas com seu “aterro sanitário” (entre aspas porque na verdade é um lixão), problema com o cemitério contaminando o lençol freático, violência com vários casos de assalto às residências e até estupros na praia, saneamento básico, e ainda querem trazer mais indústrias que trará muito mais pessoas para morar no município sem estas condições básicas. Costumo dizer que convidaram 100 pessoas para um jantar mas compraram comida para 10 apenas. 90 passarão fome.