

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR DE CIÊNCIAS DA TERRA
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

CINTHIA MARIA DE SENA ABRAHÃO

**PORTO DE PARANAGUÁ: TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS DECORRENTES
DO PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO CAPITALISTA E INTEGRAÇÃO
TERRITORIAL ENTRE OS ANOS 1970 E 2010**

TESE DE DOUTORADO

CURITIBA

2011

CINTHIA MARIA DE SENA ABRAHÃO

**PORTO DE PARANAGUÁ: TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS DECORRENTES
DO PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO CAPITALISTA E INTEGRAÇÃO
TERRITORIAL ENTRE OS ANOS 1970 E 2010**

Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Setor de Ciências da Terra da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Geografia.

Área de concentração: Espaço, Sociedade e Ambiente.

Linha de Pesquisa: Produção e Transformação do Espaço Urbano e Regional.

Orientação: Prof^ª. Dr^ª. Sony Cortese Caneparo.

CURITIBA
2011



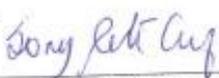
PARECER

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Curso de Pós-Graduação em Geografia reuniram-se para a arguição da Tese de Doutorado, apresentada pela candidata **CINTHIA MARIA DE SENA ABRAHÃO** intitulada "**Porto de Paranaguá: transformações espaciais decorrentes do processo de consolidação do capitalismo e da integração territorial entre os anos 1970 e 2010**", para obtenção do grau de Doutora em Geografia, Área de Concentração **Espaço, Sociedade e Ambiente**, Linha de Pesquisa **Paisagem e Análise Ambiental**.

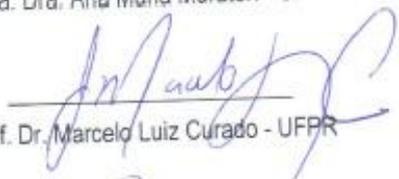
Após haver analisado o referido trabalho e argüido a candidata, são de parecer pela Aprovada da Tese.

Curitiba, 13 de setembro de 2011.

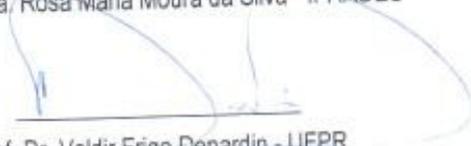
Nome e Assinatura da Banca Examinadora:


Profa. Dra. Sony Cortese Caneparo - Orientadora


Profa. Dra. Ana Maria Muratori - UFPR


Prof. Dr. Marcelo Luiz Curado - UFPR


Profa. Dra. Rosa Maria Moura da Silva - IPARDES


Prof. Dr. Valdir Frigo Denardin - UFPR

DEDICATÓRIA

*Dedico ao meu amado pai, Tuffi Abrahão,
que me motivou a esta busca.*

*A Carlos Weiner, meu amor e
companheiro de sempre.*

AGRADECIMENTOS

Considero que toda pesquisa é fruto de uma construção coletiva, por mais individual e solitária que pareça. Não posso deixar de apontar que as inquietações que originaram a pesquisa advêm de um processo de vivência da região litorânea do Paraná. Seja por suas insuficiências ou por suas abundâncias, de toda forma os desafios me remeteram a revisitar ideias, redefinir convicções, enfrentar limites e fronteiras de pensamentos cristalizados, verdades pré-definidas. Para que isso fosse possível, várias pessoas, de formas distintas e em momentos também distintos, aportaram suas contribuições. A todas elas devo agradecer, mas não haveria espaço aqui para nominar a todas, e mesmo que fizesse correria o risco de injustamente esquecer alguém. Por isso, espero que reconheçam suas contribuições quando se defrontarem com os resultados do trabalho.

De forma mais particular quero deixar explícitos meu agradecimento e minha estima à professora Sony Cortese Caneparo, a quem devo o estímulo para a realização e finalização do trabalho, por sua dedicação, pelo respeito e, sobretudo, pela generosidade com que me orientou. Agradeço também ao programa de Pós-graduação em Geografia por possibilitar um diálogo interdisciplinar, ao receber pesquisadores de outras áreas de formação. Agradeço ainda a meus colegas da Universidade Federal do Paraná pela compreensão às ausências, por assumirem uma sobrecarga de trabalho para que eu pudesse concluir a pesquisa, em especial aos professores dos cursos de Gestão Ambiental e Gestão e Empreendedorismo. Destaco minha gratidão a duas colegas e amigas, Lucia Helena Alencastro e Mayra Sulzbach.

Agradeço também pela contribuição à coleta de dados para a pesquisa à conselheira do CAP, Sra. Maria do Socorro pela disponibilização de relatórios; ao funcionário da APPA, André, pela disponibilização das bases de dados e por imagens do porto; ao engenheiro Airton Maron pela entrevista e fornecimento de mapas; às empresas que participaram da pesquisa e disponibilizaram tempo para o preenchimento do questionário, em especial ao gerente da Rocha Top; aos pesquisadores do IPARDES, Graça Maria Besen, Paulo Delgado e Julio Suzuki; às bibliotecárias do DER e Secretaria do Planejamento do estado do Paraná; aos diretores do Instituto de Engenharia do Paraná, em especial ao arquiteto Sr. Lolô

Cornelsen; aos técnicos da prefeitura Municipal de Paranaguá, em especial à arquiteta Vânia Pessoa Rodrigues Foes.

Por fim, agradeço aos pesquisadores que participaram da banca de qualificação e que trouxeram enormes contribuições, à geógrafa e pesquisadora Rosa Moura, ao professor Marcelo Curado, à professora Gislene Santos, ao professor Nilson Fraga, bem como aos que aceitaram o convite para a banca de defesa da tese.

RESUMO

O presente trabalho visa apresentar os resultados da pesquisa cujo foco foi compreender as mudanças espaciais advindas da implementação de políticas públicas e ações de Estado vinculadas à integração territorial e modernização capitalista, nos aspectos que se referem às influências sobre o Porto de Paranaguá, localizado em Paranaguá, município do litoral do estado do Paraná, no sul do Brasil. O marco temporal da análise está entre os anos 1970 e 2010, o que possibilitou compreender os reflexos decorrentes da implantação do Programa Corredores de Exportação até o período que sucedeu à entrada em vigor da Lei 8.360/93, de Modernização Portuária. Defendeu-se aqui, a tese de que em decorrência das políticas públicas e ações de Estado no período, vinculadas à integração territorial e desenvolvimento econômico, aplicadas nas escalas nacional e regional, exerceram influências decisivas sobre a atividade do Porto de Paranaguá. Ao realizarem o processo de ativação do mesmo também foram responsáveis por reforçar a centralidade de Curitiba, capital do estado do Paraná. Ao mesmo tempo, propiciaram condições para a ampliação do poder das corporações, que atuam nas cadeias produtivas vinculadas aos fluxos de comércio exterior que envolvem esse porto. Os instrumentais de pesquisa se basearam na análise de fonte documental indireta, relatórios de planejamento, relatórios técnicos produzidos por órgãos públicos vinculados aos governos federal, estadual e municipal. As fontes primárias foram baseadas fundamentalmente nas informações coletadas no banco de dados e estatísticas, bem como no acervo histórico do Boletim Estatístico dos Portos do Paraná, organizados pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). Em termos de conclusões da pesquisa foi possível comprovar a importância das políticas públicas e das ações de Estado para definir o perfil do Porto de Paranaguá, bem como para conectá-lo à economia organizada em rede no contexto contemporâneo. O perfil graneleiro e exportador obtido a partir da política de Corredores de Exportação possibilitou a vinculação do porto a um extenso território interrelacionado em função da exportação de granéis sólidos. Sendo que, a infraestrutura viária do estado do Paraná foi decisiva no sentido de dotar o Porto de Paranaguá de posicionamento estratégico em escala nacional. Ao mesmo tempo, o mesmo processo histórico foi responsável por fortalecer o posicionamento e a centralidade da capital do Paraná, no âmbito regional, tanto política, como economicamente. Desde os anos 1970/80 foi possível identificar a relevância das corporações no processo de produção do espaço. Todavia, é a partir dos anos 1990/2000, que esse papel assumiu maior expressividade, em função das ações de fomento da participação do setor privado na atividade portuária, tendo em vista o aumento de sua eficiência.

Palavras-chave: Porto de Paranaguá; integração territorial; territorialidade corporativa.

ABSTRACT

This paper presents the results of research whose focus was to understand the spatial changes resulting from the implementation of public policies and state actions related to capitalist modernization and territorial integration, aspects that refer to the influences on the Paranaguá Port, located in Paranaguá, the coastal city of Paraná, southern Brazil. The timeframe of the analysis is among the years 1970 and 2010, making it possible to understand the consequences arising from the implantation of the export corridors to the period following the entry into force of Law 8.360/93, Port Modernization. It has been argued here, the thesis that as a result of public policies and state actions in the period, linked to territorial integration and economic development, applied in national and regional level, have a decisive influence on the activity of the Paranaguá Port. In carrying out the activation process of the same were also responsible for reinforcing the centrality of Curitiba, capital of Paraná state. At the same time, promoted conditions for the expansion of corporate power, working in supply chains linked to trade flows involving this port. The survey instruments were based on indirect analysis of source material, planning reports, technical reports produced by government agencies related to federal, state and municipal levels. The primary sources were based primarily on information collected in the database and statistics, as well as the historical collection of the Statistical Bulletin of the Paranaguá Port, organized by the Port Administration of Paranaguá and Antonina (APPA). In terms of research findings was possible to prove the importance of public policies and state actions to define the profile of the Paranaguá Port, as well as connect to the network economy, organized in the contemporary context. The bulk and exporter profile obtained from the policy allowed the export corridors linking the port to a large territory interrelated according to the export of bulk solids. Since the road infrastructure in the state of Paraná was decisive in order to provide the Paranaguá Port strategic positioning on a national scale. At the same time, the same historical process was responsible for strengthening the position and the centrality of the capital of Paraná, at the regional level, both politically, and economically. Since the year 1970/80 was possible to identify the relevance of corporations in the production of space. However, it is from the 1990/2000 year, that role has assumed greater expressiveness, depending on the actions of promoting private sector participation in port activities, in order to increase their efficiency.

Key-words: Paranaguá Port, territorial integration, corporate territoriality.

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| LISTA DE FIGURAS..... | 12 |
| LISTA DE GRÁFICOS..... | 12 |
| LISTA DE QUADROS..... | 12 |
| LISTA DE TABELAS..... | 13 |
| LISTA DE SIGLAS E UNIDADES..... | 14 |
| INTRODUÇÃO..... | 16 |
| 1. Objeto e Problemática da pesquisa | 16 |
| 2. Metodologia e fundamentos teórico-conceituais..... | 25 |
| 2.1 instrumentais de pesquisa..... | 29 |
| 3. Sobre a cidade de Paranaguá: uma breve apresentação..... | 31 |
| | |
| CAPÍTULO 01 – O (RE) POSICIONAMENTO DA CIDADE PORTUÁRIA DE PARANAGUÁ A PARTIR DA INTEGRAÇÃO TERRITORIAL DO ESTADO DO PARANÁ | 35 |
| 1.1 De cidade-porto ao porto-cidade: o processo de autonomização do porto de paranaguá..... | 37 |
| 1.2 Integração territorial e desenvolvimento econômico: o reposicionamento da cidade de paranaguá a partir do porto D. Pedro II .. | 48 |
| 1.2.1 <i>Entre redes: da ascensão política de Paranaguá à submissão à capital no processo de integração territorial do Paraná Tradicional</i> | 48 |
| 1.2.2 <i>Integração territorial e a consolidação da centralidade de Curitiba na segunda metade do século XX.....</i> | 55 |
| 1.3 Entre a crise do Estado desenvolvimentista e o retorno do privatismo no pós-1980: impactos sobre o projeto de integração territorial e modernização econômica..... | 65 |
| 1.4 Impactos territoriais das políticas e ações de integração sobre a estrutura portuária de Paranaguá | 73 |
| 1.5 Os rebatimentos da infra-estrutura viária do estado para o escoamento dos fluxos de comércio exterior sobre a cidade de paranaguá: conflitos na produção do espaço cidadão..... | 81 |
| | |
| CAPÍTULO 02 – CONSOLIDAÇÃO E TRANSFORMAÇÕES NAS RELAÇÕES ECONÔMICO-ESPACIAIS ENTRE AS DÉCADAS DE 1970 E 1980: INSERÇÃO SISTÊMICA E A ‘HINTERLÂNDIA’ DO PORTO DE PARANAGUÁ..... | 86 |
| 2.1 Desvendando a rede: a <i>hinterlândia</i> do porto de Paranaguá | 95 |
| 2.2 Transformações na <i>hinterlândia</i> do porto de Paranaguá e a configuração do porto graneleiro..... | 97 |
| 2.2.1 <i>Transformações espaciais na economia paranaense e a captação</i> | |

| | |
|--|-----|
| <i>de fluxos do Centro-Oeste brasileiro: o espaço produtivo a partir do núcleo da hinterlândia.....</i> | 101 |
| 2.2.2 Corredores de Exportação e relações fronteiriças: o Paraguai na composição da hinterlândia do porto de Paranaguá | 114 |
| 2.3 Os fixos que se instalam na área de porto organizado..... | 119 |
| 2.4 Os fluxos na área de porto organizado..... | 126 |
| 2.5 Gargalos e perspectivas para os anos 1990..... | 138 |
| | |
| CAPÍTULO 03 – O PORTO DE PARANAGUÁ NO CONTEXTO DA GLOBALIZAÇÃO: REFORMA PORTUÁRIA E A REDEFINIÇÃO DO PAPEL DOS ATORES NO ESPAÇO PRODUTIVO..... | 141 |
| 3.1 O contexto global e os novos vetores atuantes sobre o setor portuário..... | 145 |
| 3.2 O período pós-1990: crise e redesenho do papel do estado a partir dos impactos sobre o porto de Paranaguá..... | 154 |
| 3.3 Fluxos e fixos no porto de paranaguá no período pós 1990: (re)dimensionamento das relações continentais e extracontinentais..... | 161 |
| 3.3.1 Fluxos de importações no Porto de Paranaguá nas décadas de 1990 e 2000, novos atores e os impactos territoriais no sítio urbano | 163 |
| 3.3.1.1 <u>O pólo de fertilizantes e os aspectos da territorialidade corporativa</u>..... | 167 |
| 3.3.2 Fluxos de exportações no Porto de Paranaguá nas décadas de 1990 e 2000, novos atores e os impactos territoriais no sítio urbano | 175 |
| 3.3.2.1 <u>Complexo soja: fluxos e fixos no Porto de Paranaguá</u> | 177 |
| 3.3.2.2 <u>Aspectos territoriais do agronegócio da soja no complexo portuário de Paranaguá</u> | 183 |
| 3.3.3 <u>O complexo carnes e a exportação de veículos: outras territorialidades no Porto de Paranaguá.....</u> | 191 |
| 3.3.4 <u>O entreposto paraguaio no Porto de Paranaguá.....</u> | 197 |
| | |
| CAPÍTULO 04 – MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA E LOGÍSTICA VINCULADAS AO PORTO DE PARANAGUÁ: REDES TÉCNICAS E CORPORATIVAS NA DEFINIÇÃO DO TERRITÓRIO..... | 201 |
| 4.1 A ascensão da logística no processo de integração territorial e desenvolvimento econômico..... | 203 |
| 4.2 A IIRSA no suporte ao desenvolvimento econômico integrado da América do Sul e os reflexos sobre o porto de paranaguá e sua área de influência..... | 211 |
| 4.3 A adequação do sistema portuário como condição para integrar a rede de suporte das cadeias produtivas globalizadas: mudanças no padrão de eficiência logística do porto de Paranaguá..... | 219 |
| 4.3.1 <u>O novo cenário portuário e a competição interportos.....</u> | 228 |
| 4.4 Expansão portuária do porto de Paranaguá..... | 236 |

| | |
|---|------------|
| 4.5 A cadeia logística de contêineres: novas territorialidade no porto de Paranaguá..... | 238 |
| 4.5.1 Fluxos contêinerizados no Porto de Paranaguá: o Terminal de Contêineres de Paranaguá e seus elos globais..... | 240 |
| <u>4.5.1.1 O grupo de empresas brasileiras representantes de armadores globais</u> | 248 |
| <u>4.5.1.2 Empresas brasileiras sem vinculação exclusiva com armadores .</u> | 249 |
| <u>4.5.1.3 As empresas globais.....</u> | 250 |
| <u>4.5.1.4 Sobre as redes corporativas ligadas ao fluxo de cargas conteinerizadas atuantes no Porto de Paranaguá.....</u> | 251 |
| 4.6 As relações em rede a partir da operação portuária relacionada aos fluxos do agronegócio..... | 253 |
| 4.6.1 As relações interempresariais vinculadas à cadeia logística da exportação de carnes congeladas no porto de Paranaguá | 254 |
| 4.6.2 As relações interempresariais vinculadas à cadeia logística do pólo de fertilizantes no porto de Paranaguá | 255 |
| 4.6.3 As relações interempresariais vinculadas à cadeia logística do complexo soja no Porto de Paranaguá..... | 256 |
| 4.6.4 As relações interempresariais vinculadas à cadeia logística da exportação e importação da indústria automotiva no Porto de Paranaguá | 258 |
| 4.7 O porto de Paranaguá como expressão do processo de territorialização corporativo..... | 258 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS | 260 |
| CONCLUSÕES | 265 |
| REFERÊNCIAS | 275 |
| ANEXO 1 | 291 |
| ANEXO 2 | 293 |

LISTA DE FIGURAS

| | |
|---|-----|
| Figura 01 – Fotografia aérea da unidade da Cotriguaçu em Paranaguá | 187 |
| Figura 02 – Fotografia aérea da indústria e terminal da COAMO no Porto de Paranaguá | 188 |
| Figura 03 – Fotografia da Unidade da Sadia no Porto de Paranaguá | 194 |
| Figura 04 – Fotografia de descarregamento de Veículos e pátio arrendado pela Volkswagen do Brasil no Porto de Paranaguá | 197 |
| Figura 05 – Fotografia de cruzamentos de ruas com os trilhos do trem em Paranaguá | 227 |

LISTA DE GRÁFICOS

| | |
|---|-----|
| Gráfico 01 – Navegação de Longo Curso no Porto de Paranaguá entre 1976 e 1993 (em milhões de toneladas)..... | 128 |
| Gráfico 02 – Navegação de Cabotagem no Porto de Paranaguá entre 1976 e 1993 (em milhões de toneladas) | 128 |
| Gráfico 03 – Movimentação de Farelo de Soja por ponto de Embarque privado no Porto de Paranaguá entre 1977 e 1993 (em mil toneladas) | 131 |
| Gráfico 04 – Movimento de mercadorias importadas pelo Porto de Paranaguá entre 1993 e 2009(em 1.000 toneladas) | 165 |
| Gráfico 05 – Movimento de mercadorias exportadas pelo Porto de Paranaguá entre 1993 e 2009 (em 1.000 toneladas) | 176 |
| Gráfico 06 – Participação dos estados na geração de receita cambial por exportação de soja pelo Porto de Paranaguá entre 1999 e 2010 | 181 |
| Gráfico 07 – Exportação de Carga Geral pelo Porto de Paranaguá entre 1998 e 2009 (principais produtos – em toneladas)..... | 192 |
| Gráfico 08 – Receita Cambial gerada pela exportação de Carga Geral pelo Porto de Paranaguá entre 1998 e 2009 (principais produtos – em US\$ 10 ⁶) | 192 |
| Gráfico 09 – Movimento de exportação e importação de veículos pelo Porto de Paranaguá entre 1997 e 2008 (em unidades) | 196 |
| Gráfico 10 – Movimento de Contêineres cheios x vazios embarcados no Porto de Paranaguá entre 1994 e 2009 (em unidades) | 240 |
| Gráfico 11 – Movimento de Contêineres cheios x vazios desembarcados no Porto de Paranaguá entre 1994 e 2009 (em unidades) | 241 |

LISTA DE QUADROS

| | |
|--|-----|
| Quadro 01 - Empresas arrendatárias da APO de Paranaguá até 1985 | 78 |
| Quadro 02 – Corporações atuantes no Porto de Paranaguá em 2010 | 80 |
| Quadro 03 – Misturadoras de fertilizantes presentes em Paranaguá segundo a abrangência de atuação em 2010 | 170 |
| Quadro 04 – Misturadoras de fertilizantes presentes em Paranaguá vinculadas (aquisição ou participação acionária) às maiores <i>tradings</i> do agronegócio atuantes no Brasil | 173 |
| Quadro 05 – Principais compradores externos dos derivados do Complexo | |

| | |
|---|-----|
| Soja brasileiro em 2007 | 180 |
| Quadro 06 - Corporações atuantes no complexo soja com estruturas em Paranaguá (Cooperativas e Multinacionais) | 186 |
| Quadro 07 – Eixos de Integração Nacional e Continental – PPA 1996/1999..... | 205 |
| Quadro 08 – Eixos de Integração da IIRSA | 214 |
| Quadro 09 – Projetos de infraestrutura da carteira IIRSA e complementares no Eixo Capricórnio – Assunção / Paranaguá | 216 |
| Quadro 10 – Projetos de obras e estudos para investimentos em infraestrutura portuária no Brasil no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 1 e 2).... | 233 |
| Quadro 11 – Agências de navegação atuantes no Porto de Paranaguá antes do marco legal estabelecido pela Lei 8.630/..... | 245 |
| Quadro 12 – Informações sobre as agências de navegação com maior frequência de atuação junto ao TCP entre 2002 e 2009 | 247 |
| Quadro 13 – Principais operadores e agências na importação de fertilizantes .. | 255 |
| Quadro 14 – Principais operadores e agências atuantes no complexo soja no Porto de Paranaguá | 257 |
| Quadro 15 – Fluxos e Fixos no Porto de Paranaguá entre as décadas de 1970 e 2000 (destaques) | 260 |
| Quadro 16 – Síntese dos vetores de mudanças nas escalas de influência e das principais transformações espaciais no Porto de Paranaguá entre as décadas de 1970 e 2000 | 263 |

LISTA DE TABELAS

| | |
|--|-----|
| Tabela 01 - Exportações de Longo Curso de cargas de granéis sólidos e cargas granelizáveis para os portos de Santos, Paranaguá e Rio Grande entre 1965 e 1970 (em milhares de toneladas) | 99 |
| Tabela 02 – Especialização Regional da produção de cereais: evolução da tonelagem produzida e da participação percentual na produção nacional..... | 100 |
| Tabela 03 – Capacidade de Armazenamento, embarque e recepção no Porto de Paranaguá em 1984..... | 121 |
| Tabela 04 – Distribuição Espacial da indústria de Beneficiamento da Soja no Paraná (1993)..... | 122 |
| Tabela 05 – Embarque de mercadorias movimentadas em pontos do setor público e privado no Porto de Paranaguá (em 1.000 toneladas)..... | 132 |
| Tabela 06 – Movimento de embarque e desembarque de contêineres no Porto de Paranaguá (em mil unidades) | 136 |
| Tabela 07 – Navios aportados no Porto de Paranaguá em 1981, 1985 e 1990 (em unidades)..... | 137 |
| Tabela 08 – Movimento de importação e exportação de mercadorias do entreposto paraguaio no Porto de Paranaguá entre 1989 e 2008 (volume em toneladas)..... | 198 |

LISTA DE SIGLAS E UNIDADES

| | |
|-----------|--|
| ADM | Archer Daniels Midland |
| ALL | América Latina Logística |
| ANTAQ | Agência Nacional de Transportes Aquaviários |
| APO | Área de Porto Organizado |
| APPA | Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina |
| AUR | Arranjo Urbano-Regional |
| BADEP | Banco do Desenvolvimento do Estado do Paraná |
| BANESTADO | Banco do Estado do Paraná |
| BIRD | Banco Mundial |
| CADE | Conselho Administrativo de Defesa Econômica |
| CAGED | Cadastro Geral de Emprego e Desemprego |
| CAP | Conselho de Administração Portuária |
| CEPAL | Comissão Econômica para América Latina e Caribe |
| CMU | Cais de Múltiplo Uso |
| CODEPAR | Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná |
| CT | Corredor de Transporte |
| CVRD | Companhia Vale do Rio Doce |
| DER | Departamento de Estradas de Rodagem |
| DIT | Divisão Internacional do Trabalho |
| EIA-RIMA | Estudo de impacto ambiental e relatório de impacto sobre o meio ambiente |
| ENIDs | Eixos Nacionais de Desenvolvimento |
| FAO | Food and Agriculture Organization |
| FENAMAR | Federação Nacional de Agentes Marítimos |
| FERROESTE | Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. |
| FERROPAR | Ferrovias Paraná S.A. |
| FES | Formação Econômica e Social |
| FHC | Fernando Henrique Cardoso |
| FMI | Fundo Monetário Internacional |
| FRIGOBRÁS | Companhia Brasileira de Frigoríficos |
| FRN | Fundo Rodoviário Nacional |
| GEIPOT | Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes |
| GEMPO | Grupo Executivo de Modernização Portuária |
| IBAMA | Instituto Brasileiro de Meio Ambiente |
| IBGE | Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística |
| IDE | Investimento Direto Externo |
| IHGP | Instituto Histórico e Geográfico do Paraná |
| IIRSA | Iniciativa para Integração da Região Sul-americana |
| IPARDES | Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social |
| IPEA | Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada |
| IPI | Imposto sobre produtos Industrializados |
| ITCG | Instituto de Terras, Cartografia e Geografia do Estado do Paraná |
| LC | Lei Complementar |
| MAPA | Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento |
| MARE | Ministério de Administração e Reforma do Estado |
| MDIC | Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio |
| MERCOSUL | Mercado Comum do Sul |

| | |
|-----------|--|
| OMC | Organização Mundial de Comércio |
| OPA | Operação Pan-Americana |
| PAC | Programa de Aceleração de Crescimento |
| PACTI | Programa de Apoio à Capacitação Tecnológica |
| PBQP | Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade |
| PDZPO | Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá |
| PEA | População Economicamente Ativa |
| PIB | Produto Interno Bruto |
| PIN | Plano de Integração Nacional |
| PND | Plano Nacional de Desenvolvimento |
| PNLT | Plano Nacional de Logística e Transporte |
| PORTOBRÁS | Empresa de Portos do Brasil |
| PPA | Plano Plurianual |
| PSI | Processo de Substituição de Importações |
| RAIS | Registro Anual de Indústria, comércio e serviços |
| REGIC | Região de Influência das Cidades |
| REPAR | Refinaria Presidente Getúlio Vargas em Araucária |
| RMC | Região Metropolitana de Curitiba |
| SAE-PR | Secretaria de Assuntos Estratégicos – Presidência da República |
| SECEX | Secretaria de Comércio Exterior |
| SEP | Secretaria Especial de Portos |
| SETR/PR | Secretaria Estadual de Transportes do Paraná |
| SOCEPAR | Sociedade Cerealista Paranaense |
| TCB | Terminal de Contêineres de Barcelona |
| TCP | Terminal de Contêineres de Paranaguá |
| TEU | Twenty-foot equivalent unit |
| UNCTAD | United Nations Conference on Trade Development |
| TRL | Toneladas por Registro Líquido |
| ZEE | Zona Econômica Exclusiva |

INTRODUÇÃO

1. Objeto e problemática de estudos

O eixo norteador desta tese está vinculado à linha de pesquisa “produção e transformação do espaço urbano e regional” construída a partir da epistemologia e dos instrumentais da ciência geográfica, em diálogo com os fundamentos da economia regional e da história econômica. O tema abordado está relacionado às transformações espaciais que incidiram sobre o Porto de Paranaguá, entre as décadas de 1970 e 2010, localizado na cidade de mesmo nome, situada no estado do Paraná, na região sul do Brasil. Importante frisar que se trata de um dos principais portos do Brasil, cuja maior especialidade é a movimentação de grãos.

O questionamento responsável por desencadear a pesquisa está na necessidade de compreensão dos impactos advindos da implementação de políticas públicas e ações de Estado¹ vinculadas à integração territorial e à modernização capitalista brasileira e da região sul, em especial do estado do Paraná, sobre as transformações territoriais que envolvem o Porto de Paranaguá. Nessa perspectiva o porto é observado como elemento nodal de um sistema de objetos e ações (SANTOS, 2006) que congregam o movimento econômico da região de abrangência do mesmo, o que aponta para o fato de que “produzir e produzir espaço são dois atos indissociáveis” (SANTOS, 2008c, p. 202). Deve-se acrescentar ainda que enquanto nó de rede o lugar analisado é tomado necessariamente como lugar de poder e de referência (RAFFESTIN, 1993).

O enfrentamento teórico proposto no decorrer da pesquisa envolveu compreender as dinâmicas complexas e freqüentemente contraditórias que estão relacionadas ao organismo portuário, enquanto concentrador de fluxos e fixos². De um lado, o olhar geográfico sobre o tema não pretende ser totalizador, mas sistêmico, capaz de possibilitar ao pesquisador observar de que forma os processos

¹ A abordagem realizada na pesquisa envolveu a identificação tanto das políticas públicas, vistas como ações que são estrategicamente selecionadas, tendo em vista a implementação de decisões que foram tomadas em nível do Estado, como as ações públicas que afetam os rumos da economia nacional, estadual e municipal no interregno de 1970 e 2010.

² Conforme Santos (2006, p.38) os fluxos são resultado direto ou indireto de ações humanas em sociedade, que atravessam e/ou se instalam nos fixos. Ao fazerem isso modificam a significação e o valor, modificando a si mesmos, por conseguinte.

históricos assumem formas concretas, à medida que se espacializam. De outro lado, também exige que sejam observadas as influências da materialização das relações sociais em formas geográficas concretas sobre os novos processos.

Para Santos (2006, p.39), a configuração territorial representa uma combinação de sistemas naturais e os acréscimos realizados pelos homens, que são específicos do lugar sobre o qual a análise é dedicada. Tais acréscimos são fruto da combinação da vida à materialidade. Para o autor, o objeto geográfico está na configuração territorial, que, por sua vez, é produto histórico resultante da combinação expressa materialmente, mas também subjetivamente, pela percepção do lugar e pelos valores a ele associados por aqueles que o vivenciam.

As condições sociais e técnicas que se fazem presentes a cada momento histórico levam à criação de objetos como uma resposta sistêmica, integrada a uma totalidade em processo. Todavia os objetos não são criados e executam funções de forma isolada, existe uma relação em cadeia entre eles, o que os torna viáveis na medida em que se inserem na dinâmica da totalidade. “A partir do reconhecimento dos objetos na paisagem e no espaço, somos alertados para as relações que existem entre os lugares” (SANTOS, 2006, p.45). É nesse sentido que o porto de Paranaguá é compreendido nesta pesquisa, enquanto parte de um conjunto de objetos que assumem o caráter sistêmico. Consiste assim em um objeto tão expressivo que não apenas modifica a paisagem como a define, na medida em que a cidade passa a ser definida por ele.

Como parte de um território articulado pela função econômica, o porto interliga os lugares e é interligado a eles, apenas essa interligação é capaz de garantir sua atividade. Ativar o porto requer que se configure a rede que o conecta ao território estruturado para produzir. Todavia, crescentemente a ativação do porto não implica necessariamente, ou na mesma intensidade, ativar a cidade como um todo. O que é decorrência do processo crescente de afastamento entre porto e cidade, realidade vivenciada de forma mais ou menos geral por todas as cidades portuárias, com maior ênfase a partir do último quartel do século XX. A reversão desse processo, no entanto, requer que a cidade se prepare para receber e aproveitar as demandas derivadas dos fluxos globais, como aponta Monié (2003).

Nesse sentido, ao recortar uma problemática vinculada à atividade portuária necessariamente emerge a dimensão econômica da produção do espaço, posto que o porto se apresenta como um ponto privilegiado para a observação dos diversos

vetores de transformação do modo de produção capitalista. Enquanto objeto do sistema de relações econômicas internacionais, que engloba produção e circulação, diversos são os fluxos que o atravessam e se instalam como objetos fixos. Compreender a dinâmica do porto a partir da perspectiva proposta requer a identificação tanto dos fluxos, como dos fixos, expressos no circuito de mercadorias exportadas e importadas, bem como na territorialização dos atores que participam da orquestração dos mesmos.

A complexidade do porto é mais evidente quando observada a dimensão espacial por ele assumida, bem como os aspectos de poder que se associam à sua organização e transformação ao longo do tempo. De tal forma, que o questionamento que balizou a pesquisa possibilitou definir uma hipótese norteadora, segundo a qual as políticas públicas e ações de Estado voltadas para a promoção da integração territorial e modernização capitalista, aplicadas na escala nacional e regional, exerceram influência decisiva sobre a atividade do Porto de Paranaguá. Ao realizar o processo de ativação do porto também foram responsáveis por reforçar a centralidade de Curitiba, capital do estado do Paraná. Ao mesmo tempo, propiciaram as condições para a ampliação do poder das corporações, com maior ênfase no contexto contemporâneo.

A partir dessa hipótese foram definidos o objetivo geral e os cinco objetivos específicos que contribuirão para a decomposição do objeto e, por conseguinte, para testá-la a partir dos instrumentais de pesquisa. Enquanto objetivo geral, a investigação é norteadora por buscar compreender as transformações espaciais, associadas e decorrentes, tanto do processo de modernização capitalista, como da integração territorial, naqueles aspectos que afetaram o Porto de Paranaguá no período analisado. No que se refere aos objetivos específicos, o primeiro deles envolveu compreender a influência das políticas³ e ações de integração territorial na definição do papel regional do Porto de Paranaguá; o segundo foi identificar a influência e correlação entre as transformações na hinterlândia⁴, na área de abrangência do porto, e aquelas que se impõem sobre o porto de Paranaguá; o terceiro foi compreender as opções de planejamento das autoridades nacionais e regionais que afetaram a circulação entre a hinterlândia, o porto e o mundo, no

³ O objetivo do trabalho não está em realizar a análise técnica das políticas públicas, mas em identificá-las e analisar seus impactos no espaço do Porto.

⁴ O conceito de hinterlândia, discutido mais a frente no corpo da tese, se refere à área de abrangência atendida pelo porto, não se refere à abordagem tradicionalmente realizada na ciência geográfica.

contexto contemporâneo de forma a afetar a dinâmica portuária; o quarto envolve compreender o papel das corporações do agronegócio, bem como dos novos atores que influenciam a atividade do porto na sua definição territorial; o último refere-se a identificar de que forma a questão da integração territorial se recoloca contemporaneamente e se alia às necessidades econômicas de acumulação de capital.

A análise do tema remete ao uso do conceito de rede enquanto elemento fundamental para a compreensão da dinâmica econômica e sócio-política que atua na (re) definição territorial. A configuração da rede viabilizadora da conformação territorial, isto é, que possibilita que os atores hegemônicos dirijam os fluxos e remodelam a condição física do mesmo, é definida a partir de uma complexa combinação de ações públicas e privadas. Sendo que as ações públicas do estado do Paraná, executadas ao longo dos anos do pós-guerra, combinadas àquelas definidas pelo governo federal no período ditatorial no Brasil, possibilitaram a edificação das bases físicas das redes viárias que fortaleceram o porto.

O aspecto político de maior destaque se refere à contrapartida de fortalecimento da liderança da cidade de Curitiba (capital do estado) numa rede de cidades em processo de integração. À medida que houve o fortalecimento do porto com a interligação de uma extensa área de abrangência, foi também fortalecida a posição estratégica de Curitiba, enquanto capital política e econômica da região. Todavia, fica cada vez mais evidenciado que o aumento da centralidade de Curitiba não rompe a hierarquia espacial típica do território brasileiro, cujo núcleo central está em São Paulo.

Destacam-se dois projetos político-econômico-territoriais que confluíram e se interpenetraram, no sentido de dar forma ao território ao qual se conecta o porto de Paranaguá. O primeiro deles foi o projeto de integração do estado do Paraná, desencadeado com o objetivo de trazer para o eixo Curitiba-Paranaguá o fluxo de mercadorias advindas das áreas produtoras de café do norte do estado, a partir dos anos 1950. Na construção da rede viária do estado esse projeto se transformou em elemento central, como estratégia de domínio territorial por meio da integração. Esse aspecto não se descola da proposição de promover o desenvolvimento econômico da região ao longo de todo o pós-guerra até o fim do período ditatorial. O segundo projeto adveio do nível federal e foi acirrado nos anos 1960/70, especialmente na última década. A desconcentração industrial apareceu no período como elemento

motor da integração territorial, e teve na ação do Estado seu fundamento de realização.

É relevante destacar este período em função do teor das transformações produtivas que propiciaram o processo de modernização capitalista no Paraná, com impactos decisivos sobre as atividades portuárias realizadas por Paranaguá. Além disso, as políticas públicas e ações de Estado voltadas para modernização e integração territorial, especialmente até a década de 1970, evidenciaram o papel do Estado enquanto agente fundamental na conformação do território. Ao mesmo tempo que torna evidenciável a múltipla escalaridade dos vetores de mudanças que afetam as cidades portuárias.

O pacote modernizador dos anos 1970 abrangeu não apenas o Paraná, mas toda a área que passou a compor a hinterlândia do Porto de Paranaguá. Essa, por sua vez, envolve desde parcela do Centro-Oeste brasileiro até a região leste do Paraguai. O fomento à instalação das cadeias produtivas do agronegócio de grãos foi decisivo para o processo de transformação desse território. Tais cadeias são dominadas por grandes empresas estrangeiras e nacionais, de caráter cooperativo e privado, para as quais a estratégia de integração vertical foi se transformando progressivamente em elemento central.

É evidenciável que as opções políticas que dirigiram o processo de integração e transformação produtiva até os anos 1980 apontaram para a especialidade agroindustrial como caminho mais oportuno para o que se entendia como desenvolvimento da região. Nesse contexto, a configuração do porto tornou-se estreitamente vinculada à extensão territorial à qual se relaciona e, pode ser visto como parte do território articulado em rede. Se de um lado, todos os estímulos eram concedidos para as transformações do setor agrícola na perspectiva do agronegócio, em especial da soja, de outro lado, o porto tinha que ser interligado de forma eficaz e remodelado conforme as necessidades tecnológicas dos produtos que se tornaram predominantes em termos de fluxos.

A transformação do porto de Paranaguá em um elemento importante no sistema portuário brasileiro esteve vinculada à combinação de estratégias tanto federais, como estaduais. Tais estratégias envolveram objetivos propriamente econômicos, como a alavancagem do potencial exportador, bem como políticos no que se refere à integração territorial, e mesmo geopolíticos no sentido de garantir a posição brasileira no jogo de forças da bacia do rio da Prata. Nesse sentido, o

projeto Corredores de Transporte/Exportação tornou-se peça fundamental na congregação dos objetivos territoriais. Um dos três corredores planejados pelo governo federal em 1971 foi o “Corredor Paraná” cujo porto é o de Paranaguá, que passou a ser especializado na exportação graneleira.

Compartilha-se aqui da hipótese de pesquisa de Dias (2009, p.154), segundo a qual a intensificação da circulação promovida pelas redes territoriais e comunicacionais interagem com as novas formas de produção. Tal interação, por sua vez, impõe tanto uma nova ordem, como uma nova desordem, o que para a autora evidencia uma lógica intrinsecamente geográfica.

A partir das ações de ordenamento, integração territorial e desenvolvimento econômico que envolveram o porto e a sua área de abrangência, entre os anos 1970 e 1980, definiu-se o perfil graneleiro. Aspecto que se vincula a dois outros elementos, o primeiro está relacionado à abertura de oportunidades lucrativas de investimentos para as corporações do agronegócio dos graneis em diversos pontos das cadeias produtivas. O segundo elemento está relacionado ao tipo de tecnologia que passa a atender, em termos de atividade portuária, ao escoamento das mercadorias ligadas às cadeias produtivas em questão.

No que se refere ao processo de territorialização das corporações observa-se que a opção graneleira impôs desde o princípio a atuação das empresas na atividade portuária. Em função da necessidade de custos finais reduzidos, tendo em vista a comercialização de *commodities*, há uma tendência a adoção da estratégia de integração vertical⁵ reiteradamente presente na atuação das empresas. Assim é que se torna impositivo observar o papel das corporações no processo de transformação portuária mesmo antes da implantação da lei de modernização portuária (em 1993), que preconiza a relação público-privada como eixo da dinamização do setor portuário brasileiro.

As atividades desenvolvidas ao longo das cadeias produtivas do agronegócio, de produção, beneficiamento, transporte, transformação, comercialização também se espacializam na região seguindo os princípios norteadores da gestão corporativa, guiada pelos custos de produção e pelo posicionamento competitivo das empresas. De tal forma que, as cidades pólo de desenvolvimento econômico em toda a região

⁵ A integração vertical é uma estratégia empresarial que implica que uma mesma empresa atue em diversos processos que envolvem desde a produção do insumo até a venda final ao consumidor. Esse processo pode ocorrer em diversos níveis de profundidade e extensão.

de abrangência foram consecutivamente assumindo papéis distintos, conforme suas vantagens comparativas construídas por acessibilidade, densidade, qualidade de serviços, ou proximidade das zonas de produção primária.

Já no que tange ao processo de redefinição das bases tecnológicas da estrutura portuária observa-se um processo crescente de adoção de tecnologias altamente poupadoras de trabalho. A tecnologia adequada para o atendimento das cargas granelizadas nos anos 1970 já apresentavam um vetor de poupança do fator trabalho evidenciável. Esse vetor foi acentuado com a redução substancial do volume de Carga geral⁶, esta sim responsável pela adoção intensiva de mão-de-obra na atividade portuária. Além disso, desde os anos 1970, a adoção dos contêineres no Porto de Paranaguá se apresentava como tendência, confirmando a perspectiva crescentemente intensiva em capital fixo na atividade. Conforme Dias (2009, p.153), “não é excessivo afirmar que a exclusão social e modernização econômica com seus novos arranjos espaciais vêm caminhando juntas; constituem as duas faces do modelo seguido pelo Brasil”.

Nessa perspectiva, Paranaguá enquanto cidade portuária incorpora um papel dentro da rede de cidades do espaço produtivo ao qual o porto se liga. Todavia, esse papel é contraditório na medida em que a cidade perpetuou sua dependência da atividade portuária, em que pese a diversificação de sua economia⁷, atividade responsável pelo fluxo econômico cada vez mais intenso, em detrimento de sua capacidade de geração de empregos. Efetivamente, esse processo constitui um dos caminhos da separação entre cidade e porto, mas não o único.

Do ponto de vista propriamente tecnológico, pode se dizer que todas as cidades portuárias do mundo refletem o mesmo problema. De certa forma, a insuficiência dos investimentos em infra-estrutura no Brasil pode até mesmo ser considerada como fator de minimização dos impactos da modernização tecnológica. O que, no entanto, se mostrou mais relevante e determinante na separação porto/cidade está no aspecto político, nas escalas de controle da atividade portuária. Seja do ponto de vista do setor público, seja do ponto de vista do setor privado, as escalas de decisão estão fora do local, enquanto os impactos territoriais se dão

⁶ Refere-se aqui às mercadorias que envolviam manipulação, conferência, ensacamento, um conjunto de atividades responsáveis pela absorção de um grande contingente de mão-de-obra.

⁷ Importante frisar que a diversificação também se vinculou à atividade portuária, com a instalação de um pólo industrial de fertilizantes, a partir dos anos 1980, para o qual a localização próxima às zonas portuárias constitui fator fundamental em função da dependência da importação dos insumos de produção.

efetivamente no local. O que requer especial atenção para a questão da escalaridade na atividade portuária. No contexto atual, em que se acirraram os fluxos globais de comércio, são múltiplas as escalas que disparam vetores de influência sobre o porto, a depender da inserção do espaço produtivo.

A formação econômica, social e territorial do Porto de Paranaguá constitui elemento fundamental para a análise das mudanças relativas ao período pós 1993, quando foi definido novo marco legal para o setor portuário. A chamada lei da modernização portuária significou para o setor portuário brasileiro um processo de descentralização e de impulsionamento do setor privado como promotor de investimentos dinamizadores da prestação de serviços portuários. Na lógica atual do sistema portuário, os portos devem concorrer entre si, especializar-se e realizar um processo intensivo de captação de clientes capazes de circular mais valor. Nesse novo contexto, o papel do Estado torna-se distinto e, sobretudo, focado nos investimentos e fomentos à infra-estrutura, à medida que a integração logística ascende como elemento fundamental na definição do território.

A década de 1990 trouxe outras modificações econômico-territoriais para a área de abrangência do porto. Merece destaque especial o processo industrial pelo qual passou a Região Metropolitana de Curitiba nessa etapa, desvinculado das cadeias produtivas do agronegócio exportador. A instalação das montadoras de automóveis, fomentada pela guerra fiscal a que foi reduzida a ação estatal em prol da industrialização, trouxe nova dinâmica para a região (CASTRO, 2005). Observa-se que a complexificação do parque industrial de Curitiba em plena era da modernização flexível trouxe impactos distintos sobre a atividade portuária. Um desses impactos está na própria diversificação do porto para atender exigências típicas da produção globalizada. O que aponta para a colocação de Dias (2009), segundo a qual, na medida em que são estabelecidas novas redes de parceiros econômicos é desencadeada uma nova seletividade espacial.

Nesse contexto de reestruturação do sistema produtivo capitalista, Moura (2009, p. 18) identifica um movimento de desconcentração e reconcentração espacial. Nesse processo, afirma a autora, tanto “a constituição original [como a] evolução da rede de cidades são determinantes na organização do território”, que passa a se expressar em novas centralidades que comandam a rede. Tais centralidades deixam de estar circunscritas a cidades, definidas por seus limites administrativos, para assumir nova abrangência, resultante dos arranjos produzidos

pelos fluxos econômicos e demográficos. Tais arranjos são denominados de “arranjos urbano-regionais (AURs)”, no caso do território analisado, a liderança de Curitiba historicamente construída foi redimensionada para o AUR Curitiba⁸.

Em congruência com o acirramento dos fluxos econômicos, no que se refere ao processo de produção territorial portuário, contemporaneamente, vem ocorrendo a intensificação da apropriação do espaço pelas corporações, em especial as empresas globais e as grandes cooperativas rurais. Da mesma forma, é notório o reflexo dos processos intensos de concentração de capital expressos nas aquisições e fusões que marcam a entrada dos investimentos diretos externos (IDE) no Brasil no contexto global, como aponta Furtado (1999). Além disso, a entrada de novos *players* no cenário internacional, em especial a China trouxe outra dimensão em termos de fluxos espaciais que envolvem a atividade portuária.

Também pode se dizer que vem ocorrendo uma forma distinta de produção de territorialidade baseada na lógica das redes corporativas, alimentadas por conjunturas de expansão da economia global. Nesse contexto, o espaço do porto torna-se objeto de interesse e disputa ainda maior. Ao mesmo tempo, como aponta Castro (2005), o poder público brasileiro teve reduzida sua capacidade de interferência sobre o setor não apenas pela responsabilidade fiscal e compromisso ideológico com uma nova forma de atuação, mas especialmente porque perdera sua inteligência planejadora. Isto é, a capacidade planejadora que funcionou ao longo das décadas 1970 e 1980, baseada numa tecnocracia altamente capacitada, foi desmobilizada e não foi repostada (CASTRO, 2005). O que indica que recriar a capacidade planejadora do Estado sob novos moldes, baseados nos princípios democráticos, se defronta com um empecilho de ordem qualitativa, bem como quantitativa.

Observa-se que o Estado brasileiro vem assumindo um novo papel, crescentemente associado à integração territorial, o que implica na retomada do investimento em infra-estrutura. Ao mesmo tempo, a opção de inserção internacional definida nos anos 1990, baseada na oferta de bens primários, foi ratificada ao longo da década de 2000. Essa mesma opção não apenas ampliou o poder geoeconômico

⁸ Os AURs mantêm a hierarquia de centralidades definida pelo REGIC (Região de Influência das Cidades, IBGE, 2008), a exemplo, no caso do AUR Curitiba, o topo da hierarquia é ocupado pela cidade de Curitiba, considerada na rede de cidades como metrópole; Ponta Grossa assume o segundo nível, como Centro Regional; e, Paranaguá e Mafra são considerados centros sub-regionais (MOURA, 2009).

das grandes corporações do agronegócio, como possibilitou a centralização do poder dentro das cadeias produtivas sob o comando do capital globalizado.

Nesse sentido e tendo em vista o recorte tempo-espaçial do problema, a dimensão e complexidade que envolvem a pesquisa de caráter sistêmico é que se optou por estruturar o texto resultante em três partes. O primeiro capítulo possibilita sistematizar e analisar a formação econômica, social e territorial da cidade e do porto de Paranaguá. A contribuição deste para a compreensão do objeto está em elucidar o processo de integração territorial do Estado do Paraná, que possibilitou articular a cidade de Paranaguá ao interior, bem como definir uma função dentro do território, que está relacionada à atividade portuária. Evidencia ainda a liderança política e econômica de Curitiba como uma decorrência da própria estratégia de integração. No segundo e terceiro capítulos são analisadas as transformações territoriais e econômicas entre as décadas de 1970 e 2000 decorrentes das ações e políticas públicas de integração territorial e de promoção do desenvolvimento econômico, tanto em nível federal, como estadual. Essas, por sua vez, explicitam a multiescalaridade das transformações territoriais do Porto e da cidade portuária. Da mesma forma, possibilita compreender as decorrências das opções de gestão pública sobre os interesses privados, e, por conseguinte sobre o poder econômico concentrado nas corporações. O quarto capítulo coloca sobre novas bases a questão da integração, pensada sob o prisma da logística, e destaca o ambiente interno e externo que caracterizam a etapa contemporânea da gestão portuária. Tal abordagem possibilita explicitar as redes corporativas em atuação na economia global a partir do Porto, tomado como um dos elementos do sistema global.

2. Metodologia e fundamentos teórico-conceituais

A escolha dos caminhos metodológicos constitui um dos passos mais relevantes para a execução da pesquisa. Todavia, é necessário ter clareza acerca da inexistência da neutralidade na escolha do método, na medida em que a perspectiva de análise do pesquisador é balizadora na realização da pesquisa. Ademais, como bem sintetiza Sposito (2004, p. 23), “método não pode ser abordado do ponto de vista disciplinar, mas como instrumento intelectual e racional que possibilita a apreensão da realidade objetiva pelo investigador”.

Isto posto, pode-se dizer que a perspectiva utilizada para desvelar os aspectos essenciais, as contradições e os motores que dinamizam os processos relacionados ao objeto analisado o ponto de partida foi o método histórico de investigação. Entende-se que essa opção metodológica seja substancial no sentido de subsidiar o desvelamento do processo de separação porto-cidade, de forma que se torna possível analisar a integração do porto à dinâmica do espaço produtivo inserido no contexto global, mediante uma quase exclusão da cidade.

A combinação metodológica entre a dialética e a historicidade se transformou em eixo norteador do processo de pesquisa e análise do fenômeno recortado. Perspectiva que norteia o trabalho, mas não define as categorias específicas de análise. Essas, por sua vez, são apropriadas a partir das especificidades do objeto geográfico. Santos (2006; 2008; 2008a; 2008b) dedicou grande parte de sua obra à busca e construção das categorias geográficas de análise, bem como da fundamentação epistemológica da ciência com base na abordagem dialética e no método genético.

A tríade forma, função e estrutura compõem o centro das categorias observáveis. Para Moreira (2007, p. 66), Milton Santos recriou a metáfora do geógrafo francês Jean Brunhes contida na teoria dos cheios e vazios através dos conceitos de fixos e fluxos. Este par de conceitos foi fundamental no sentido de instrumentalizar a percepção da dinâmica histórica do espaço, sua dotação de conteúdos ao longo do tempo e, a contrapartida nas formas que ora se adequam, ora obstaculizam novas funções, seja no porto de Paranaguá, seja na cidade portuária.

Moreira (2007, p.67) indica que “há uma contradição nos ritmos de mudança entre a forma e o conteúdo que, deixada entregue à sua espontaneidade, o conteúdo vai à frente e a forma fica para trás. A contradição se resolve pela aceleração da mudança da forma”. O papel da geografia está em saber ler e interpretar esse processo contraditório, essa dialética que se reflete na forma espacial, tanto através do conceito, como da representação cartográfica. A tensão interna e a coabitação do diverso constituem elementos intrínsecos e exprimíveis por meio da análise, mas também da representação geográfica.

O conceito de Formação econômica, social e territorial torna-se uma forma síntese para análise do objeto geográfico. Para Santos (2006), tal seria um indicador metodológico para pensar as transformações da sociedade humana a partir da

Geografia. Trata-se do “estudo das sociedades humanas em sua obra de permanente reconstrução do espaço herdado das gerações precedentes, através das diversas instâncias da produção” (SANTOS, 2008c, p.240). Acresce ainda que deriva desse caminho a abordagem necessariamente interdisciplinar como exigência da compreensão dos processos transformadores das sociedades humanas.

Os conceitos fundamentais utilizados na realização da pesquisa derivam dessa filiação teórico-metodológica. Compreende-se que a partir da base teórico-conceitual construída por Milton Santos, o espaço emerge como conceito central, como objeto da geografia. Trata-se do espaço hominizado, transformado pela ação humana, o que justifica o caráter híbrido do conceito. Ao mesmo tempo variável porque os elementos que o compõem devem ser contextualizados, posto que assumem significados distintos a cada combinação espaço-tempo a que são submetidos.

A aplicação da análise espaço-temporal no objeto recortado torna evidente o aspecto político da produção do espaço, o que remeteu ao conceito de território. Na obra de Raffestin (1998) estão os elementos que substanciam a compreensão da influência das relações de poder sobre o espaço e sua resultante na produção do território. No mesmo sentido está o processo de apropriação do território, que se dá sob diversas formas e é determinante na definição histórica das transformações territoriais. Deriva daí o conceito de territorialidade como elemento fundamental para pensar tanto a produção do espaço, transformado em território, como a apropriação material e simbólica do mesmo.

Ainda no que se refere ao suporte teórico que norteia a reflexão merece destaque o conceito de escala, tomado a partir da perspectiva geográfica, e, o lugar como encruzilhada dos vetores do mundo. Em Iná Elias de Castro (1997; 2009) estão os fundamentos para compreender as questões que norteiam a discussão da escala a partir da Geografia. Para a autora, a escala geográfica se confundiu ao longo do tempo com a escala cartográfica, perdendo assim a dimensão entre o global, espaço das complexidades maiores e, o local, espaço em que se combinam parcialmente tais elementos, mediados pelas especificidades definidas pela história. De outro lado, o lugar aparece no contexto das escalas como ponto de encontro dos diversos vetores de influência externos (verticalidades) e de seus vetores internos derivados da conexão (horizontalidades).

Relacionado ao conceito de escala encontra-se o Arranjo Urbano Regional (AUR). No contexto em que as redes tornam-se centrais na definição do território, o AUR pode constituir uma ferramenta conceitual cada vez mais pertinente para pensar as centralidades espaciais no território. Se o conceito de cidade atendeu suficientemente a tal necessidade por longo período, desde o último quartel do século XX as formas de conexão definidas pelos fluxos e pelos fixos que a eles se articulam, reclamam por novos fundamentos para a reflexão acerca da produção do espaço. Razão pela qual esse conceito trouxe contribuições relevantes em vários momentos da pesquisa.

As redes geográficas, por sua vez, são tomadas em seu processo histórico de construção, que envolve a construção das estruturas de circulação. Isto é, na perspectiva da abordagem de Sposito (2008), as redes constituem as bases que possibilitam a circulação dos fluxos. Nesse sentido, envolve tanto o aspecto logístico, propriamente físico, das redes viárias, até as conexões interempresariais, no capitalismo contemporâneo. A compreensão dos processos de estruturação das mesmas envolve a identificação da estrutura, escala, atores, territórios e fluxos (SPOSITO, 2008, p. 48).

Na medida em que a pesquisa está relacionada à dimensão econômica do espaço fica explicitada a centralidade do “espaço da produção”. O que significa dizer que o território configurado pelos vetores de forças relacionadas ao processo de acumulação de capital tornou-se essencial. Tanto mais, se se considera a dinâmica imposta pelo sistema capitalista diante da nova lógica de acumulação de capital, que Chesnais (2002) classifica como financeirizada. Importante compreender essa lógica na medida em que ela se espraia pelo ambiente produtivo, com rebatimentos em todos os pontos ativos do sistema. A questão central, no entanto, consiste em pensar o problema a partir da indivisibilidade do espaço, da dinâmica interativa do todo e suas partes, bem como da impossibilidade dos modos puros de produção, na medida em que cada lugar guarda suas marcas e as interpõe sobre o mesmo.

Nessa perspectiva, Santos (2006, p.122) aponta que “a totalidade é, ao mesmo tempo, o real-abstrato e o real-concreto”. Tornar-se realidade, isto é, concretizar-se, do ponto de vista espacial, requer do fenômeno um movimento de multiplicidade que se individualiza por meio das formas.

Os *fragmentos* de totalidade assim tornados *objetivos* continuam a *integrar* a totalidade. Eles ocupam os objetos como sua essência e atividade, mas sempre como função da totalidade, que continua íntegra. Cada indivíduo é

apenas um *modo* da totalidade, uma maneira de ser: ele reproduz o Todo e só tem existência real em relação ao Todo (SANTOS, 2006, p.122, grifos do autor).

Pode se dizer que a análise realizada a partir da perspectiva que relaciona a complexidade sistêmica ao recorte da localidade, mas que também observa as especificidades do lugar, instrumentaliza teoricamente a pesquisa e permite um abordagem mais dinâmica e enriquecida do objeto.

2.1 Instrumentais de pesquisa

Os instrumentais de pesquisa se basearam em grande medida na fonte documental indireta, relatórios de planejamento, relatórios técnicos produzidos por órgãos públicos vinculados aos governos federal, estadual e municipal. Vale a pena frisar que os documentos públicos relativos ao conjunto de transformações decorridas no século XX encontram-se completamente fragmentados em diversas bibliotecas públicas, tanto estaduais, como federais (desde as secretarias de estado aos institutos de pesquisa e planejamento econômico). Nesse sentido, localizar os documentos responsáveis por dar suporte à pesquisa representou um desafio considerável. Ainda assim, também é necessário dizer que o acervo do Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES) está quase completamente digitalizado e disponível pela página da instituição na *internet*, o que representa uma grande contribuição para as pesquisas científicas no estado do Paraná.

As fontes primárias estão sustentadas nas informações coletadas no banco de dados e estatísticas, bem como no acervo do Boletim Estatístico dos Portos do Paraná organizados pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). Tais, por sua vez, foram fontes substanciais para apoiar a análise dos fluxos que perpassam a atividade do porto ao longo das quatro décadas investigadas. As poucas variações nas medições, isto é, as mudanças na forma de coleta de dados, também fornecem subsídios para a reflexão, na medida em que possibilitam vislumbrar como alguns indicadores mudaram de peso, do ponto de vista dos administradores, demandando apuração.

É importante dizer que a análise dos dados é realizada em basicamente duas etapas, a primeira delas remete ao intervalo que corresponde às décadas de 1970 e

1980. Em geral, os dados analisados respondem a esse período, embora nem sempre as séries sejam homogêneas, tendo em vista a disponibilidade das informações originais. A segunda etapa se refere às décadas de 1990 e 2000, para a qual vale a mesma ressalva no que tange à uniformidade das séries de dados, todas elas organizadas pela autora.

Além do acesso ao banco de dados, foram realizadas entrevistas⁹, tendo em vista compreender a percepção e interpretação dos agentes envolvidos diretamente com os órgãos relevantes para a análise, incluindo os institutos de pesquisa do estado. Os elementos abordados nas entrevistas envolveram os conflitos entre o porto e a cidade; as mudanças tecnológicas e administrativas no porto; o papel das relações público-privadas na dinâmica portuária atual (ANEXO 1). A introdução das informações obtidas por meio desse instrumento está intercalada no texto, tendo em vista o estabelecimento de diálogo com as mesmas.

Completa ainda o fornecimento de dados primários o acesso aos bancos de dados federais e estaduais, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e do IPARDES, do Ministério do Desenvolvimento da Indústria e Comércio (MDIC), do Ministério do Trabalho (RAIS/CAGED – Registro anual de indústria e comércio e, Cadastro geral de emprego e desemprego), do Ministério dos Transportes e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Também foi realizada a aplicação de um roteiro com questões objetivas¹⁰ (ANEXO 2) para apuração de informações relativas aos planos de expansão e relações interempresariais focado nas empresas que atuam como operadores portuários no Porto de Paranaguá. Todavia, apenas três empresas se dispuseram a fornecer informações alegando sigilo em relação às mesmas, o que também trouxe indicativos interessantes para pensar o novo caráter estratégico do território, mediante a lógica competitiva vigente, e o contexto marcado pelo acirramento da

⁹ Foi entrevistada uma conselheira do Conselho de Administração Portuária (CAP) Paranaguá, um funcionário de carreira atuante na gestão estratégica da Administração dos Portos de Antonina e Paranaguá (APPA), um funcionário responsável pelo banco de dados da Administração dos Portos de Antonina e Paranaguá (APPA). No que se refere aos gestores da cidade, foi realizada entrevista com a arquiteta que coordena a equipe de planejamento urbano, e atua como representante da Prefeitura Municipal de Paranaguá no conselho de elaboração da proposta de Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado (PDZPO).

¹⁰ Foram aplicados os roteiros para gestores de três empresas que atuam na Área de Porto Organizado (APO): PASA, Rocha Top e Sadia. As demais empresas rejeitaram a participação na pesquisa.

lógica das redes na economia global. Isso tornou mais relevante o uso do recurso de análise dos relatórios financeiros, das notícias veiculadas pela imprensa, dos sites das empresas e outros textos acadêmicos vinculados ao ambiente corporativo. O fato de que um número pouco significativo (do ponto de vista da amostragem estatística) de empresas participou da pesquisa primária não significou o descarte dos resultados. Isto porque as informações obtidas por meio delas foi substancial para alimentar a reflexão, e permitir a realização de correlações com dados obtidos por outros pesquisadores acerca do mesmo tema.

Por fim, mas não menos importante, merece destaque a realização de busca de documentos de época, de imagens no acervo do Instituto Histórico Geográfico de Paranaguá (IHGP). Da mesma forma, foi realizada a revisão bibliográfica sobre o tema central e os adjacentes, tendo em vista a análise proposta.

3. Sobre a cidade de Paranaguá: uma breve apresentação

A cidade portuária de Paranaguá pertence à planície litorânea do estado do Paraná, que ocupa cerca de 4.600 km², correspondendo a 3% da área territorial do estado. Em que pese a economia litorânea ser tradicionalmente considerada pouco expressiva em termos de geração de riqueza econômica para o estado, a atividade portuária assumiu um papel crescentemente relevante, enquanto ponto nodal relacionado à economia do estado e à região metropolitana de Curitiba.

O município de Paranaguá sofre a influência direta de seis unidades de conservação ambiental, sendo que abrange completamente quatro delas. De acordo com UFPR/FUNPAR (2006), a extensão da área sob proteção permanente dentro da cidade é de 418,66 Km², o que representa 52% de seu território. A partir daí há duas implicações importantes, a primeira se refere às restrições para o crescimento populacional e, sobretudo para a instalação de atividades econômicas de elevado impacto, seja em termos de consumo de recursos naturais, seja na geração de efeitos residuais (dentre eles a poluição). Na medida em que a atividade portuária, que é a principal geradora de riqueza na cidade, é causadora de impactos importantes há que se projetar as dificuldades impostas ao seu crescimento, no que

se refere à ocupação de novas áreas¹¹. A segunda implicação está relacionada à competência sobre a gestão do território, tal como acontece com a atividade portuária, que depende da atuação dos governos do estado e da União.

Por conta dessa sistemática legislativa institucional, tem-se, em Paranaguá, de um lado, a atuação fiscalizatória do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA), órgão federal com ampla competência para, nos termos da Lei Federal nº 6.938/81, executar a política e as diretrizes governamentais federais de proteção ao meio ambiente. De outro lado, em âmbito estadual, constata-se a presença do Instituto Ambiental do Paraná (IAP), autarquia descentralizada, vinculada à competência para propor e executar as políticas de meio ambiente do Estado, bem como para fazer cumprir a legislação ambiental, através do exercício do poder de política administrativa, controle, licenciamento e fiscalização (CODEM, 2006, vol.1, p.30).

É destacável que as restrições à ocupação do território, o desempoderamento e a baixa capacitação do município no que se refere à sua gestão representam elementos impactantes no processo de ocupação da cidade. Pode-se inferir ainda que a dificuldade de orquestrar as diversas instâncias responsáveis pelos processos decisórios referentes ao território termine por estimular a ocupação desordenada e o comprometimento de áreas vulneráveis. A concretização desse processo está representada nas ocupações irregulares ao longo da cidade, que ocupam parte significativa do território do município. Tal quadro tem sido indutor de um dos problemas ambientais do local, que se refere à ocupação dos manguezais localizados nos rios, como explicita Caneparo (1998).

No que tange ao processo de crescimento demográfico é possível distinguir dois movimentos, o primeiro reflete seu crescimento acelerado nas primeiras décadas da segunda metade do século XX, coincidente com o período de especialização do porto na exportação de café. Entre as décadas de 1950 e 1970, a cidade mais que dobrou de tamanho, ampliando o desequilíbrio entre a população rural e a população urbana. O segundo momento foi marcado pelas três últimas décadas do século, nas quais foi mantido o crescimento da cidade e a concentração urbana, em que pese um ritmo mais lento da expansão demográfica. Tal ritmo se justifica em função de um novo perfil portuário. Desde os anos 1970, a especialização graneleira alterou a forma e a intensidade de absorção de mão-de-

¹¹ Esse aspecto é analisado com maior profundidade no capítulo quatro, que aborda a questão da logística no contexto contemporâneo, no qual a gestão portuária requer novas áreas e maior eficiência na gestão das mesmas.

obra. Mudança que produziu reflexos demográficos em função da redução da força atrativa da cidade.

A taxa de crescimento geométrico da população do município reflete melhor a atratividade da cidade. Os dados dos censos demográficos de 1980, 1990 e 2000 apresentam estabilidade nas taxas de crescimento, respectivamente, 2,78% e, 2,51 para os dois últimos. Já o censo de 2010 aponta crescimento de 0,98%. Importante destacar que mesmo com a redução da taxa de crescimento demográfico, o município de Paranaguá mantém-se crescendo acima da média do estado, o que expressa dinamismo populacional (IBGE, 1980/1991/2000 e 2010).

No que se refere à participação no Produto Interno Bruto (PIB) estadual observa-se que Paranaguá está entre os municípios¹² paranaenses de maior expressividade, em termos de geração de riqueza. O município é responsável por 3,96% do PIB do Estado, o terceiro maior, superado por Londrina (4,48%) e pela Região Metropolitana de Curitiba – RMC (41,07%). Ainda assim, a capacidade de retenção da riqueza em Paranaguá se demonstra menos efetiva que nos outros municípios listados, tendo em vista a concentração espacial do capital e da tecnologia nos mesmos.

No que se refere ao processo de geração de emprego na cidade os setores mais relevantes são, conforme os dados da RAIS de 2009, o comércio varejista (20,09%); o setor que engloba serviços de alojamento, alimentação, reparo, manutenção e radiodifusão/televisão (18,85%); o setor de transporte e comunicação (15,87%); administração pública direta e indireta (15,05%); a indústria química, produtos farmacêuticos, veterinários, perfumaria, sabões, velas e matérias plásticas (7,08%); e, a indústria de produtos alimentícios, de bebida e álcool etílico (3,73%).

Observa-se a maior relevância dos segmentos que estão vinculados à atividade portuária. Vínculo que se estabelece direta ou indiretamente, isto é, pela atuação no porto e pelo uso da vantagem locacional oferecida pela cidade portuária. Dentre tais atividades econômicas estão a indústria química, na qual inclui-se a produção de fertilizantes; a indústria alimentícia, em função do peso da agroindústria, em especial da presença da Sadia S/A e do beneficiamento de óleo pelas cooperativas paranaenses; e, transportes e comunicações. Em contrapartida, o comércio varejista e a administração pública, que são importantes empregadores,

¹² Os dados analisados se referem aos municípios de Cascavel, Foz do Iguaçu, Londrina, Guarapuava, Maringá, Paranaguá, Ponta Grossa e, Região Metropolitana de Curitiba.

dependem da geração de riqueza dos demais segmentos para multiplicar suas atividades.

É possível deduzir que no caso de Paranaguá, tanto a dinâmica demográfica, como a inserção econômica das famílias, apresentam relação direta com a forma de ocupação do território. O grau elevado de exclusão gerado pelo subemprego, a escassez de novos postos de trabalho resultantes do aumento da composição técnica no processo produtivo aliados à restrição espacial para moradia são indutores da ocupação de espaços vulneráveis. Também é possível detectar um nível muito restrito de complexidade econômica, tendo em vista o elevado grau de dependência da atividade portuária. Pode-se dizer que a cidade de Paranaguá possui contemporaneamente um perfil típico de cidade portuária. Todavia, os dados não revelam que a mesma tenha conseguido expandir o setor de serviços com perfil sofisticado, tal como se requer para que seja possível internalizar os benefícios dos fluxos globais e reter uma parcela mais expressiva de renda para a população local.

CAPÍTULO 01: O (RE) POSICIONAMENTO DA CIDADE PORTUÁRIA DE PARANAGUÁ A PARTIR DA INTEGRAÇÃO TERRITORIAL DO ESTADO DO PARANÁ

A produção do espaço constitui um elemento central na análise geográfica, expressando a articulação dos atores em redes de poder e de sociabilidade, que se traduzem na organização do território. Tal processo está vinculado à constituição do que Santos (2008c) aponta como Formação Econômica e Social (FES)¹³, conceito ao qual é acrescida a dimensão territorial. Ambos, a produção do espaço como processo de formação de redes de poder, e, a genética espacial definida pela FES constituem objetivos aos quais são dedicados esse primeiro capítulo. De tal forma, que seu propósito é discutir o processo de formação econômica, social e territorial da cidade de Paranaguá, a partir das redes mercantis e viárias que historicamente influenciaram a cidade portuária, e o Porto de forma mais específica.

Para Corrêa (1997, p.94), são três as dimensões caracterizadoras das redes geográficas, aquela que especifica a organização (traduzida como o recorte em nível da escala do sujeito analisado), a temporalidade e o espaço. Tomando estas dimensões como diretrizes busca-se aqui a realização da reconstituição, no tempo e no espaço, das redes que posicionaram e reposicionaram a cidade analisada.

As redes possuem passado e presente podendo ser analisadas do ponto de vista de sua lógica genética, bem como pelo enfoque de sua conformação prática na atualidade (SANTOS, 2006, p. 177). A abordagem sobre as mesmas, passa pela compreensão de sua corporeidade física, de sua conformação material, mas, sobretudo, de sua dimensão socioeconômica e política. A análise do processo de estruturação da rede de circulação do Paraná, que possibilitou interligar a capital, Curitiba, e Paranaguá às demais regiões do estado constitui um exemplo prático dessa proposição. Ademais, a perspectiva genética, como apontada por Santos (2006), exige que o processo de instalação das redes seja articulado ao movimento social através da reconstrução histórica. A dificuldade implícita no processo de “reconstituição” está no fato de que muitos dos elementos corpóreos deixam de

¹³ A FES consiste na categoria teórica capaz de exprimir as especificidades econômicas, sociais e políticas responsáveis por ligar o local à totalidade social. Para Santos (2008c, p.243) ela “oferece a possibilidade de interpretar a acumulação e a superposição de formas, a paisagem geográfica inclusive”.

existir e/ou são substituídos. Dessa forma, suas marcas territoriais ficam obscurecidas assemelhando-se a um quebra-cabeça incompleto.

Para Sposito (2008, p.37), as várias revoluções logísticas que se associaram ao processo de expansão econômica, bem como viabilizaram a acumulação de capital constituem o fundamento das redes territoriais. No caso de Paranaguá, em função da atividade portuária que desde o século XIX marca a configuração de seu território, pode se dizer que a rede constitui marca essencial da identidade da cidade. Isso porque possibilitou que ela participasse de um grupo de cidades brasileiras e latino-americanas que se interligaram em função dos fluxos de exportação, bem como do tráfico de escravos.

Há que se perceber que na rede de cidades fica impressa a relação encadeada de lugares movidos pela escala global. Isto é, existe uma hierarquia de espaços posicionados em pontos não neutros no âmbito da rede, exercendo maior ou menor grau de centralidade no processo interacional. Contemporaneamente, tal relação assumiu um grau mais elevado de complexidade, contudo, é possível percebê-la permeando historicamente o objeto de análise.

É importante destacar que cinco elementos (estrutura, escala, atores, territórios e fluxos), apontados por Sposito (2008), constituem o fundamento da investigação destinada a compreender qual é o papel dos nós da rede. Para o autor, a compreensão da rede requer que sejam considerados os cinco elementos que se combinam de maneira complexa, apreensível a partir da análise qualitativa. Significa diagnosticar os fatores responsáveis por viabilizar a participação do lugar na rede, isto é, o que ele oferece para que os fluxos transitem ou lhe concedam significado distinto. Nesse processo cabe um papel destacado para as técnicas, vislumbradas a partir da história, o que para Santos (2006) representa a síntese do caráter sistêmico da vida humana em sociedade, revelada no espaço.

A história das técnicas, em especial das inovações no campo dos transportes e das comunicações, foram responsáveis por promover o redesenho do mapa do mundo no século XIX (DIAS, 2009, 141). Esse século transformou o processo produtivo através de um conjunto de tecnologias que possibilitaram reordenar e inserir porções territoriais em princípio inviabilizadas pela distância, e, conseqüentemente pelo isolamento. No caso brasileiro, o século XIX também foi responsável por transformar a conexão internacional na inserção em uma rede de comércio e produção.

A importância das técnicas de transporte e comunicação na produção do espaço representa uma discussão amadurecida, porém longe de ser esgotada. Conforme Arroyo (2006, p.71-72), desde a virada do século XIX os geógrafos têm se debruçado sobre fenômenos relativos às tais transformações. A geografia da circulação conecta uma questão de ordem estratégica às relações econômicas, ao possibilitar a expansão de domínios territoriais. A circulação, em todas as suas dimensões, seja de mercadorias, de pessoas e/ou de idéias, constitui elemento essencial no processo de transformação e produção do espaço. Assim, “localizar os fenômenos no espaço consiste em colocá-los nos sistemas de relações que a circulação anima” (MASCARÁ, 2009, p.47).

Considerando o papel da circulação para a produção do espaço é que se destaca o caso de Paranaguá. Pode se dizer, que tanto o porto, como a cidade foram afetados pelas alterações nos processos de circulação decorrentes da estruturação viária do estado do Paraná e posteriormente do território nacional. O porto, por sua vez, assume uma condição de elemento de confluência, isto porque em essência tem o papel de realizar interligações de lugares, cuja conexão advém das vias marítimas de circulação, mas que também se consolida nas vias terrestres, estradas, rodovias, ferrovias, hidrovias e aerovias.

Vale dizer, que a rede representa um conjunto de atores e, nesse caso merece destaque o caráter vivo e complexo da cidade, na condição ela mesma de um dos atores do processo de transformação. Conforme Sposito (2008, p. 32), “a cidade possui a capacidade interna de articular, como sujeito ativo e não apenas como território de ocorrência de contradições, diferentes dinâmicas que, aparentemente, só ocorrem em escalas mais amplas”. Sendo que as transformações territoriais podem ser vistas tanto a partir das relações, como a partir de sua ausência, com o efeito da desmobilização de infra-estrutura técnica que movimenta a cidade ou que a conecta a outras, reposicionando sua importância no interior da estrutura em rede.

1.1 De cidade-porto ao porto-cidade: o processo de autonomização do porto de Paranaguá

A atividade portuária em Paranaguá não foi definida no século XIX, na verdade ela é tão antiga quanto a própria cidade. O vilarejo perpetuado a partir do

esgotamento do surto de exploração de ouro inseriu-se economicamente a partir da função portuária. Conforme Godoy (1998, p.111-112), o primeiro porto situou-se na ilha da Cotonga, como atracadouro, e às margens do rio Itiberê. Contudo, é lícito afirmar que a riqueza acumulada ao longo do século XIX foi definitiva na constituição dos atores responsáveis pelo processo de territorialização.

De acordo com Rodrigue *et al.* (2007, p.155), três etapas sintetizam o modelo evolutivo dos portos, podendo ser referência da análise histórica de cidades portuárias em diversos lugares do mundo. Dentre elas estão a fase de estabelecimento, a fase de expansão e a especialização. Basicamente expressam a relação histórico-geográfica da biografia portuária. A primeira delas está vinculada e dependente de características naturais que possibilitem a expansão das relações comerciais através do modal aquaviário; a segunda vincula-se aos reflexos da etapa pós-revolução industrial, no Brasil como economia dependente e capitalismo retardatário, representada pela instalação das ferrovias e da construção das rodovias; e a terceira, coincide com a etapa atual em que a especialização produtiva e a flexibilidade tornaram-se características essenciais.

Conforme Godoy (1998, p.86), a cidade de Paranaguá perdeu definitivamente seu papel na organização política da região sul do Brasil em meados do século XIX. Ao ser criada a província do Paraná, e definida Curitiba como sua capital delineou-se o esvaziamento da primeira cidade. Foram o porto e a vida cultural já estabelecida na cidade de Paranaguá, que a sustentaram a partir de então. É possível dizer que em 1880, a criação da estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba selou o último arranjo político destacável da sua elite, destituindo o porto de Antonina, seu concorrente, do posicionamento estratégico (SCHEIFER, 2008, p.30). Tal mudança se associou à construção de uma nova estrutura portuária, o Porto D. Pedro II, inaugurada em 1935. Portanto, pode-se dizer que a partir de 1880 ficou marcado o início da separação entre porto e cidade.

A partir da segunda metade do século XIX, a atividade portuária assumiu centralidade na economia e na definição da organização do espaço urbano de Paranaguá. Segundo Godoy (1998, p. 102), cidade e porto estiveram intimamente vinculados no ordenamento espacial na primeira etapa da ocupação deste núcleo de povoamento. O posicionamento do porto à beira do Rio Itiberê, em torno do qual se formou a Vila, os negócios realizados na rua principal (Rua General Carneiro, hoje

rua do centro histórico) permitem concluir que não havia distinção na dinâmica espacial das atividades portuárias e das demais atividades da cidade.

Em contraponto, a mudança da capital da província do Paraná, de Paranaguá para Curitiba, representa um marco político e social determinante para o ingresso nessa etapa. A província do Paraná, separada de São Paulo em 1853, teve sua capital definida com base no fator geoestratégico. Em termos de poder econômico, político e mesmo demográfico, a concentração estava no litoral. Mas, no elenco de motivos que justificam a decisão, o governador Zacarias Goés de Monteiro esclarecia que

[...] 3º) há em alguns municípios serra acima menos cultura e adiantamento do que nos beira-mar; pois deste lado da província que, não há muito, em 1852 a irritação dos partidos políticos produziu cenas lamentáveis (...); 4º) mais fácil cuidar dos limites de Guarapuava e Palmas (...); 5º) a higiene pública [...] indicou [...] Curitiba, devido ao clima mais ameno... (SCHEIFFER, 2008, p. 25).

Os riscos relacionados ao crescimento das cidades do planalto, especialmente Guarapuava e Palmas apareciam como potenciais desagregadores territoriais, justificando assim o estabelecimento da capital em posição geográfica privilegiada para o exercício do controle do interior.

O objetivo de manter a integração territorial tornou-se fundamental para os governos da província e posteriormente do estado do Paraná. Como enfatiza Scheiffer (2008, p.37), para o governo da província do Paraná não havia distinção entre integração territorial e desenvolvimento econômico. De tal forma, que a ferrovia responsável por ligar o planalto ao litoral tornou-se elemento estratégico para ambos. Importante frisar que a questão política também se fez presente no episódio do estabelecimento do projeto da ferrovia, na medida em que houve entre Paranaguá e Antonina a disputa relacionada ao ponto final da linha ferroviária da Graciosa¹⁴. A instalação desta, combinada ao projeto do novo porto (que só seria consumado na década de 1930), trouxe a imagem do moderno, mas também possibilitou uma expansão para o oeste do Paraná.

É de se destacar ainda que o ideário moderno foi se ligando a Curitiba, enquanto se consolidava uma imagem arcaica e insalubre de Paranaguá. De acordo com Scheiffer (2008, p. 79-82), sob a influência do higienismo que marcou o final do

¹⁴ Utilizando o prestígio que havia conquistado junto aos círculos do poder imperial, a elite de Paranaguá conseguiu desmobilizar a opção de instalação do ponto final da ferrovia em Antonina.

século XIX e início do XX, a imagem da cidade portuária gerava constrangimentos, associada à sujeira e a todo tipo de intempéries climáticas. Mas, aos olhos de sua elite política, tornava-se insuportável que a imagem da capital da província fosse a de uma cidade suja e doente.

A idéia de modernidade vincula-se à estrutura de transportes que permite redistribuir as estruturas produtivas no espaço. Harvey (2005, p.52-53) fala da racionalização geográfica possibilitada pela estrutura mutável dos recursos de transporte e, sobretudo, em função das inovações tecnológicas, que possibilitam em última instância “anular o espaço pelo tempo”. Nesse contexto, percebe-se o impacto de redimensionamento que a introdução da ferrovia exerceu sobre a cidade tradicional de Paranaguá.

De maneira geral o que fica claro no contexto moderno do capitalismo é uma tendência a autonomização da estrutura portuária. Também se deve destacar a observância do caráter reflexo do porto, em relação à área de abrangência a que atende (sua hinterlândia), sofrendo revezes dos ciclos econômicos, que no momento de baixa tendem a gerar ociosidade nos espaços da cidade. De outro lado, nos momentos de expansão econômica geram um processo de concorrência pelo espaço, no âmbito da cidade.

O deslocamento das instalações do Porto D. Pedro II, por sua vez, foi responsável por promover alterações espaciais importantes no município, separando fisicamente porto e cidade. Tal processo se tornou evidente na medida em que as instalações foram localizadas em lugar não habitado (área conhecida como Ponta do Gato) (GODOY, 1998, p.110). Ainda assim, há que se ressaltar que a morosidade da construção das instalações, e mesmo o sucateamento da ferrovia foram se somando no sentido de corroer as forças econômicas da cidade.

Até a I Guerra Mundial, na primeira década do século XX, o que se via na cidade era a imagem da estagnação, que foi excepcionalmente alterada pelas demandas de exportação oriundas do conflito. A exportação de madeira, principal item oferecido pelo estado do Paraná no período, requeria adaptação da infraestrutura do porto. Em especial, as questões do calado para o acesso das grandes embarcações e a estrutura de transporte tornaram-se empecilhos para a ampliação dos negócios. Em contrapartida, a alegação dos governantes estaduais era de

insuficiência de recursos para investimento em Paranaguá, em decorrência dos gastos realizados durante a guerra do Contestado¹⁵.

A atividade portuária esteve tradicionalmente relacionada à exportação de bens agrícolas, como uma herança econômica, mas também socioespacial do Brasil colônia. O fato das novas instalações portuárias terem sido inauguradas na década de 1930, marcada por uma das mais graves crises da economia agrário-exportadora brasileira, torna-se especialmente relevante. Os anos que sucederam à Crise de 1929 representaram um período de timidez econômica e instabilidade política para o Brasil. O que justifica que apenas lentamente a situação de ostracismo à qual ficou relegada a economia local tenha sido rompida.

É sabido que o processo de industrialização da economia brasileira nos moldes da substituição de importações teve na economia paulista seu centro dinâmico, refletindo as especificidades do capitalismo no país. A economia paranaense, por sua vez, em função de sua relação estreita com a economia paulista, sofreu modificações importantes, a partir do processo de industrialização do país. Dentre elas merece destaque a expansão da fronteira do café na década de 1930. Após uma década, nos anos 1940, o Paraná já havia se transformado no principal produtor de café brasileiro (TRINTIN, 2001, p.3).

A economia cafeeira introduzida no Paraná representou não apenas um novo segmento dinâmico da agricultura, mas, sobretudo, uma alternativa às culturas tradicionais, que apresentavam exíguas perspectivas para o estado (a erva-mate e a madeira) (TRINTIN, 2001, p. 53-60). Até a década de 1940, entretanto, territorialmente a ligação do norte do estado era com o estado de São Paulo e conseqüentemente, em termos de escoamento da produção exportadora, com o porto de Santos. Conforme Wachowicz (1987, p. 107), os investidores do setor de infra-estrutura de transportes em São Paulo organizaram a extensão da rede ferroviária Sorocabana, visando chegar até Assunção no Paraguai. Assim, viabilizaram o escoamento da produção paranaense pelo porto de Santos.

Contudo, Wachowicz (1987, p.117) ressalta que o trajeto mais viável economicamente para o escoamento da produção, estava na linha Assunção-Paranaguá. Essa, por sua vez, não contava com a força política e econômica do

¹⁵ Conforme Fraga (2006), a guerra do Contestado foi um dos maiores conflitos territoriais, envolvendo Santa Catarina e Sul do Paraná. Foi uma guerra genocida, um episódio que envolveu questões de ordem econômica, política, social e religiosa. Oficialmente a guerra durou de 1912 a 1916.

estado para internalizar os ganhos da cadeia produtiva cafeeira em processo de consolidação. O que justifica a primeira grande iniciativa no sentido de internalizar os ganhos da exportação cafeeira com a construção da Rodovia do Cerne (inaugurada em 1940), permitindo que o café passasse a movimentar o porto de Paranaguá.

Segundo Godoy (1998, p. 137), quando a atividade portuária tornou-se centrada na exportação de café foram desencadeadas alterações profundas na organização da cidade. Isto ocorreu em função da demanda de estruturas de suporte comercial, bem como de mão-de-obra. Dada a base tecnológica característica dos anos 1950, a requisição de mão-de-obra, em especial de baixa qualificação formal, foi substantiva, o que gerou um fluxo populacional intenso para a cidade de Paranaguá. O trabalho de manuseio (desde recebimento, seleção até o embarque) do café era realizado com pouca tecnificação (inclusive porque à época era insuficiente a oferta de energia elétrica), exigindo, conseqüentemente, grande quantidade de pessoas (GODOY, 1998).

Pode-se apontar que as técnicas consistem em conjunto de instrumentais sociais, através dos quais o homem realiza sua vida, produzindo o espaço geográfico, transformando-o em território. Para Santos (2006), a técnica representa elemento central para desvendar as relações sociedade-meio. Em suas palavras, “devemos partir do fato de que [...] diferentes sistemas técnicos formam uma situação e são uma existência num lugar dado, para tratar de entender como, a partir desse substrato, as ações humanas se realizam” (SANTOS, 2006, p.25).

A relação social técnica-meio torna possível perceber que as mudanças trouxeram como decorrência ao menos duas fontes de pressão sobre o ambiente urbano de Paranaguá já no século XIX, como aponta GODOY (1998, p.126). A primeira delas se relaciona à necessidade de infra-estrutura, oferta de energia elétrica, estrutura viária (de transporte urbano e interurbano) e de comunicação. O que se vincula ao exercício das atividades portuárias, direta ou indiretamente. Por outro lado, a própria atração de novos trabalhadores gerou demandas relacionadas ao crescimento da população, resultando em desequilíbrios sociais e novas pressões urbanas, em termos de serviços públicos e moradia.

Em contrapartida, desde a virada do século XIX havia sido desencadeado um movimento no sentido de promover as reformas urbanas com o intuito de minimizar os efeitos de proliferação das endemias das cidades portuárias brasileiras. Várias mudanças ocorreram envolvendo, sobretudo, a retirada das moradias populares do

centro da cidade de Paranaguá, tais como o fechamento de espaços coletivos como as lavanderias, bem como a instalação de redes de água e esgoto.

Guiados pelo ideário de beleza do início do século, o centro de Paranaguá foi o principal alvo das ações reformadoras sob a perspectiva saneadora (SCHEIFER, 2008, 61-83). O posicionamento periférico da nova estrutura portuária, no entanto, possibilitou aos trabalhadores migrantes ocuparem no entorno da cidade áreas menos valorizadas, mais distantes do núcleo urbano central, e destituídas de qualquer infra-estrutura. Essas áreas de ocupação precarizada foram efetivamente excluídas das reformas urbanas e, em parte, são configuradas pelo frágil ecossistema dos manguezais (CANEPARO, 1999, p. 100). A expansão delas também foi ao longo do tempo colidindo com a área portuária, transformando-se em problema ainda hoje relevante do ponto de vista da gestão territorial.

Observa-se que o processo histórico foi entrelaçando a forma urbana à ordem social e às novas formas de organização das atividades econômicas. Conforme Santos (2006, p.36), “é o lugar que atribui às técnicas o princípio de realidade histórica, relativizando o seu uso, integrando-as num conjunto de vida, retirando-as de sua abstração empírica e lhes atribuindo efetividade histórica.” De tal forma, que a atividade portuária se tornou um elemento crucial na definição da forma da cidade, e essa por sua vez, está conectada às transformações processadas em outros lugares, onde são produzidos os bens exportados, ou para onde são direcionados os importados.

No que se refere à economia do estado do Paraná, a década de 1960 voltou a ser um marco importante. Nesse período, em especial nos primeiros anos da década, avultaram os questionamentos acerca do processo de industrialização paranaense sob um modelo submisso a São Paulo (TRINTIN, 2001, p. 81). A industrialização a partir de um modelo de “substituição de importações” aparecia como saída para ampliar a autonomia relativa do Estado no contexto nacional, e reverter a evasão de divisas.

Observa-se aqui uma replicação da lógica do sistema mundial capitalista. Segundo Wallerstein (2003, p.30), o sistema gira em torno de duas dicotomias básicas, a de classes sociais; e aquela relacionada à especialização econômica dentro de uma hierarquia espacial. Remete assim à análise balizada nas relações centro x periferia, e à existência de uma semi-periferia, composta por aqueles países ou regiões cujas economias apresentam características mistas. Nas palavras de

Wallerstein, a extensão geográfica do processo de acumulação de capital constitui um motor do próprio sistema.

[...] in the course of capitalism's historical development, has become more and more functionally and a geographically extensive, and simultaneously more and more hierarchical. This hierarchization of space in the structure of productive process has led to an ever greater polarization between the core and peripheral zones of the world-economy, not only in terms of distributive criteria (real income levels, quality of life) but even more importantly in the loci of the accumulation of capital (WALLERSTEIN, 2003, p.30).

A partir de meados da década de 1960, dada uma nova conjuntura política, arrefeceram as críticas ao modelo, e as demandas por outro caminho para o desenvolvimento assumiram a tônica de complementaridade. As ações relacionadas ao desenvolvimento regional e a infra-estrutura de interligação das regiões do estado tornaram-se fatores centrais para o desenvolvimento econômico (TRINTIN, 2001, p. 89-120). Em contrapartida, à medida que o escoamento passou a ser mais rápido e seguro tornou também viável que o beneficiamento do café passasse a ser realizado diretamente na região produtora.

Refletindo a mudança no processamento das mercadorias exportadas e a integração crescente das regiões do estado, os anos 1960 trouxeram novas modificações ao processo de organização da atividade portuária em Paranaguá. Conforme Godoy (1998, p. 113), o deslocamento da função de armazenagem de café para o interior do estado do Paraná impactou diretamente a cidade, na medida em que promoveu uma mudança no perfil das atividades desempenhadas no espaço portuário. Continuaram crescendo as exportações e, por conseguinte, a movimentação portuária para escoamento. Contudo, foram reduzidas as atividades econômicas realizadas no município (armazenagem, embalagem, dentre outras), em especial aquelas que absorviam a camada menos qualificada de trabalhadores, até então atraídos pela elevada demanda de mão-de-obra.

À medida que se consolidou a substituição espacial das funções produtivas, passando parte das atividades a serem realizadas na origem do processo produtivo do bem destinado à exportação, ocorreu uma redução da capacidade de geração de empregos na atividade portuária na cidade de Paranaguá. As melhorias nos sistemas de comunicação e transporte tornaram desnecessário o beneficiamento da carga, bem como reduziram o tempo de armazenamento (GODOY, 1998, p. 115). O

que implica dizer que muitas das estruturas que haviam sido organizadas no entorno, de forma acessória ao porto, foram progressivamente se tornando ociosas.

Embora a reestruturação da atividade portuária não voltasse a ser geradora massiva de empregos, tal como fora ao longo da década de 1950, permaneceu atraindo pessoas. Assim sendo, o fluxo migratório para a cidade persistiu elevado. De acordo com os dados do censo demográfico do IBGE, a população de Paranaguá em 1960 havia crescido em 46% se comparada à população residente no município em 1950. Já o Censo de 1970 apontou uma população 159% superior àquela que residia em 1950. Na década de 1970, Paranaguá se encontrava entre os quatro municípios com maior densidade urbana no estado do Paraná (MOURA, 2004, p. 33).

A decorrência do processo migratório na organização físico-espacial da cidade tornou-se cada vez mais evidente, sob a forma de ocupação das áreas ambientalmente vulneráveis. De acordo com os estudos de CANEPARO (1999, p. 49), vários são os fatores que ameaçam as áreas de manguezais na baía de Paranaguá, dentre eles as atividades portuárias e industriais, além da recepção da população expulsa do meio rural, para a qual os espaços urbanos melhor equipados são inacessíveis. De fato, sobretudo a partir dos anos 1970, tornou-se visível a transformação de porções importantes do território dominado pelo ecossistema manguezais em áreas de favelas, degradadas ambiental e socialmente.

O que se verifica, do ponto de vista da integração produtiva, é que o crescimento e a modernização da economia paranaense, nos moldes capitalistas de produção, responderam francamente aos incentivos governamentais. Essas, por sua vez, combinaram elementos da modernização da agricultura nacional e das políticas de desenvolvimento econômico e integração territorial impressos nos I e II Plano Nacional de Desenvolvimento (1971-72; 1974-76). Tanto assim que em uma década, a agricultura paraense se tornou uma das maiores produtoras nacionais de soja e de trigo (TRINTIN, 2001, p. 130).

Como era de se esperar, a alteração do perfil produtivo do estado gerou impactos diretos sobre as estruturas portuárias. Em termos de efeitos, podem ser listadas as necessidades relacionadas à exportação de grãos de um lado, e de outro, a importação de máquinas agrícolas e fertilizantes. A partir daí e para se conectar a tal conjunto de mudanças, o porto passou por um novo processo de modernização e adequação de sua estrutura, tendo em vista atender às exportações

graneleiras e importações de fertilizantes. Posteriormente, passou por adequações relacionadas à importação de componentes para a mistura de fertilizantes.

A estruturação do corredor de exportação que equipou a estrada de rodagem (BR-277), cujo eixo final adentra o pátio do Porto de Paranaguá, adveio de um conjunto de ações públicas articuladas ao processo de modernização da agricultura e à redefinição da pauta de exportações. Assim o município herdou um dos mais graves problemas ambientais da atualidade, que é representado pelo transporte de carga de grãos pelas ruas da cidade (GODOY, 1998, p.88). Isto porque o traçado da cidade passou a ser recortado pela via de acesso portuário.

A modernização da agricultura brasileira no período pós-anos 1960, em especial na década de 70¹⁶, significou mudanças também sobre as cadeias produtivas ligadas ao setor, implicando em reduções substanciais da necessidade de absorção de mão-de-obra nas várias pontas do processo. Em contrapartida, como rebatimento da reestruturação da forma de inserção no mercado de *commodities*, Godoy (1998, p. 122) fala da redução da ordem de 67% da mão-de-obra ligada a atividade portuária de exportação do café, sendo que o complexo-grãos não foi capaz de absorver tal contingente. Outro fenômeno conexo a esse foi o crescimento da presença de empresas, em especial multinacionais, que passaram a utilizar espaços para armazenagem e movimentação de cargas. Dessa forma, mais uma vez foi se alterando o perfil da ocupação espacial na cidade.

O que fica claro no processo é exatamente a construção social de relações integradas e hierarquizadas ao mesmo tempo, que se estabelece entre locais. Conforme Soja (1993, p. 185), “as vilas e cidades podem ser descritas como localidades que abrangem contextos, recintos e concentrações nodais da interação humana, ligados à integração social e dos sistemas, e, por conseguinte, a redes múltiplas de poder social.”

Ao longo dos anos 1980, com as ações governamentais de apoio a exportação¹⁷, a atividade portuária assumiu novas feições, bem mais sofisticadas. Expandiu sua área de domínio territorial, conectando parques empresariais,

¹⁶ A segunda parte apresenta análise detalhada das transformações territoriais decorrentes da nova configuração do espaço produtivo, resultante das políticas públicas e da ação das corporações a partir dos anos 1970.

¹⁷ A crise da dívida externa brasileira e a necessidade de recorrer ao FMI (Fundo Monetário Internacional) no início da década 1980 tiveram como resposta a adoção de uma política cambial e tarifária focada na geração de incentivos para exportações. Dessa forma, os estados que possuíam complexos exportadores mais bem consolidados foram beneficiados por medidas de incentivo e direcionamento da atividade econômica.

estrategicamente montados para ampliar os ganhos na atividade de comércio exterior. De tal forma, que o porto tornou-se cada vez mais conectado à dinâmica econômica e espacial dos complexos agroexportadores. Merece destaque ainda, o fato de que na década de 1980, em que pese a redução da capacidade planejadora do Estado, foi desencadeada a etapa de industrialização pesada no Paraná, concentrada na região metropolitana de Curitiba. Essa, por sua vez, gerou novos efeitos e demandas à atividade portuária, especialmente a partir da década de 1990.

Os impactos urbanos tornaram-se evidentes em cidades cujo núcleo dinâmico da economia está centrado na atividade portuária, especialmente ao longo das décadas de 1970 e 1980. Em termos territoriais, trata-se de uma explicitação da lógica hierárquica que dispõe a relação entre os locais. O município portuário, ao se enquadrar nessa posição suporta a carga de refletir as demandas e sofrer os impactos das mudanças em uma rede que o interliga a diversos outros lugares. Dentro dessa teia de cidades e ordens corporativas, cada qual possui especificidades e formas específicas de inserção na economia nacional e internacional.

Em consonância, a atividade portuária não apenas sofreu ampliações consideráveis, mas também passou por sofisticação tecnológica significativa. A abertura comercial brasileira nos anos 1990 trouxe os impactos e as demandas relativas a uma nova divisão internacional do trabalho. A pressão por introdução de tecnologias mais avançadas, mais flexíveis e mais permissíveis aos interesses do capital nacional e internacional, passou a se refletir de forma ainda mais contundente sobre as cidades portuárias. Aqui pode se dizer que foi aberta a terceira etapa de configuração elencada por Rodrigue *et al.* (2007). Reiteradamente, a relação entre a baixa inserção do Brasil no comércio internacional passou a ser relacionada, através do discurso hegemônico, à baixa competitividade dos portos brasileiros. Sendo que o aumento da referida competitividade implica na adoção das novas tecnologias eletrônicas, bem como o aumento da flexibilidade nas relações trabalhistas, para destacar alguns dos aspectos vinculados ao processo.

Pode-se dizer que contemporaneamente em Paranaguá, de um lado está a área portuária que apresenta uma faceta moderna e articulada aos grandes fluxos globais, através das atividades econômicas típicas dos portos. De outro lado, o núcleo histórico da cidade e sua interface com as ilhas que compõem a baía de Paranaguá expressam seus arcaísmos, sua tradição pré-moderna. Formalmente

compõem o mesmo núcleo urbano (cidade histórica e porto), mas efetivamente explicitam temporalidades distintas, através da própria configuração espacial.

Analisar a cidade implica necessariamente assumir a perspectiva do lugar. Esse, por sua vez, se caracteriza pela capacidade de reunir um feixe de relações, cuja mudança de padrão morfológico implica também assumir novas funções. A teia de relações ao se metamorfosear impõe novos significados, mesmo que a forma física persista (SANTOS, 2006, p.61). Os novos significados que historicamente marcam a construção do espaço em Paranaguá ratificam a inversão da relação hierárquica entre o porto e a cidade.

1.2 Integração territorial e desenvolvimento econômico: o reposicionamento da cidade de Paranaguá a partir do porto D. Pedro II

1.2.1 Entre redes: da ascensão política de Paranaguá à submissão à capital no processo de integração territorial do Paraná Tradicional

Fragoso (2002, p.102-103) relativiza o papel das cidades litorâneas do Brasil colônia no circuito comercial estabelecido pelo império português. Em especial, o Rio de Janeiro se fortaleceu dentro dessa rede a partir de uma classe de comerciantes, ditos comerciantes de grosso trato¹⁸. Isto afronta a tese de passividade das colônias dentro do circuito mercantil dirigido sob os princípios que nortearam o pacto colonial. Nessa nova perspectiva,

[...] as relações colônia-metrópole passaram a ser percebidas como resultado de negociações. Entre elas deviam existir canais de entendimento e não simplesmente subordinação ... Na verdade, teríamos a noção de autoridades negociadas De igual modo, superado o pano de fundo teórico inflexível do mercantilismo, as possibilidades de compreender nas sociedades do Novo Mundo fenômenos como a existência de acumulações endógenas e de produções voltadas para os mercados coloniais tornaram-se mais plausíveis (FRAGOSO, 2002, p.102-103).

Em que pese a força restritiva do exclusivo metropolitano, que fazia do Rio de Janeiro parte necessária e condicionada na rede de comércio portuguesa, o que se percebe na perspectiva de Fragoso é que havia um núcleo de acumulação de capital internalizado. No esteio do processo revisor da historiografia luso-brasileira cabe

¹⁸ Para Fragoso e Florentino (2001) os comerciantes de grosso trato representam uma elite cuja base de acumulação de capital advém das formas pré-capitalistas e de origem mercantil, que conseguiram enriquecimento a partir de negócios como o tráfico de escravos.

repensar o papel das ações implantadas pelo Marquês de Pombal no século XVIII, que por sua vez, dotou a cidade de Paranaguá de infra-estrutura urbana e militar em função de motivações geopolíticas¹⁹. Os equipamentos urbanos e sua capacidade comercial viabilizaram, por conseguinte, que o porto de Paranaguá pudesse participar na primeira metade do século XIX da rede comercial liderada pelo Rio de Janeiro no Atlântico Sul, em que pese seu papel periférico nessa rede.

De acordo com Leandro (2003, p. 30-44), o porto de Paranaguá terminou por se constituir, entre 1830 e 1850, como entreposto para o comércio negreiro. O autor alerta quanto à necessidade de ampliação da pesquisa quantitativa para apuração do volume de escravos traficados, bem como o grau e a extensão do envolvimento dos comerciantes da cidade nos carregamentos que passaram pela baía de Paranaguá. Ainda assim, é pertinente evidenciar que sua pesquisa traz elementos concretos para comprovar uma fonte originária de capitais, que enriqueceu um grupo de comerciantes da praça de Paranaguá. Assim, o autor pode apontar que

[...] existiam fortes vínculos entre o tráfico de escravos e a economia ervateira [...] em curso no litoral a partir da década de 1820. O primeiro grande *boom* de engenhos de erva-mate, fenômeno verificado principalmente em Morretes a partir da década de 1830, teria se beneficiado duplamente do tráfico: 1) pela inversão dos lucros da venda dos africanos na montagem do complexo industrial ervateiro; 2) pela utilização de mão-de-obra escrava no interior dos engenhos (LEANDRO, 2003, p.45).

Para Santos (2006, p. 56), não se pode confundir a abordagem espacial com o geodeterminismo, na medida em que o valor do espaço não pode ser imputado de forma isolada das ações que ele pode acolher. O espaço é um híbrido, um elemento de interconexão entre a condição social e a condição física. Assim, ao tomar o lugar como objeto de análise, dado que as ações concretas são sempre realizadas nessa escala, pode-se dizer que ele se caracteriza por reunir um feixe de relações, cuja mudança de padrão morfológico implica em assumir novas funções. A teia de relações ao se metamorfosear impõe novos significados, mesmo que a forma física permaneça inalterada ou pouco modificada.

Pode-se dizer que na Paranaguá da primeira metade do século XIX permitiu emergir o capital e o agente do processo de transformação espacial na planície litorânea paranaense. Para Leandro (2003) é palatável dizer que existe uma relação umbilical entre os capitais oriundos do tráfico negreiro e a inversão na produção

¹⁹ Conforme Couto (2003), a posição geográfica de Paranaguá possibilitou que ela se constituísse como um dos núcleos urbanos beneficiados pelas políticas pombalinas de ocupação e defesa dos territórios de fronteira.

ervateira, que propiciou o ciclo conhecido como ‘ciclo do ouro verde’ no Paraná. A conexão com o Rio da Prata para o fornecimento da erva-mate aprofundou as relações econômicas no eixo do Atlântico Sul, de tal forma que em 1826 cerca de 70% da expedição de produtos²⁰ se dava através do porto de Paranaguá. Segundo Linhares (1969, p. 82),

[...] basta notar que durante esse ano de 1826 foi com Montevidéu que Paranaguá manteve o seu mais elevado índice de contato, seguindo-se os portos do Rio de Janeiro, Santos e o da ilha de Santa Catarina. Montevidéu era, pois, excelente mercado para a congonha, já transformada em base de todo o comércio exportador do Paraná.

Conforme Dias (2009, p.124-125), diversos autores apontam para a transformação do espaço em território através da inserção nas redes de circulação, que fazem variar o espaço de acordo com a dinâmica de temporalidade (velocidade e frequência de fluxos). Os fluxos de mercadorias e de informações têm como pressuposto o suporte das redes. Estas, por sua vez, possuem uma característica ou propriedade inexorável que é a conexidade, a propriedade da ligação. No contexto analisado, Paranaguá tornou-se um nó de rede, um lugar de poder e referência. O que é atestado pela concretude de sua inserção vista pelos fluxos, tendo em vista que é muito clara a hierarquia do sistema portuário, nesse momento centralizado no Brasil pelo porto do Rio de Janeiro.

A transformação em lócus de poder está vinculada à ascensão da economia ervateira que foi grande geradora de riqueza no século XIX, e teve seu escoamento realizado preferencialmente pelo porto de Paranaguá. Contudo, como bem afirma Leandro (2003), a geração e a retenção da riqueza não se deram exatamente na cidade portuária. Isso porque não havia nesta nem mesmo a produção agrícola, tampouco capacidade plena de apropriação dos frutos do comércio do ‘ouro verde’. Ainda assim, este mesmo autor identificou em Paranaguá um pequeno conjunto de comerciantes suficientemente capitalizados para dirigir o negócio ervateiro, detentores de áreas de produção e beneficiamento’ em outras localidades (inicialmente no litoral, em Morretes e Porto de Cima, e depois na região da Vila de Curitiba).

A análise do ciclo ervateiro ao longo do século XIX é capaz de explicitar as transformações do espaço através do movimento da circulação. Foram

²⁰ Faz-se referência aqui aos produtos oficialmente contabilizados nas estatísticas de exportações brasileiras em período de crescente restrição sobre o comércio de escravos, o que seria acirrado a partir da década de 1830.

determinantes no processo, a construção das vias de ligação entre o planalto e o litoral, bem como a separação da quinta comarca de São Paulo que deu origem ao Paraná, o que ocorrera em meados do mesmo século. Fato bastante relevante, na medida em que as possibilidades de concessão de melhorias capazes de fazer deslanchar as atividades econômicas foram ampliadas após a criação da província do Paraná.

O desenho de uma nova rede a partir da produção e exportação do mate começou a se configurar a partir do conflito entre as Províncias Unidas do Prata e da política isolacionista do Paraguai em 1811. Este contexto deixou os principais consumidores, Argentina e Montevideú, sem provimento do referido produto. Deriva daí que o comércio ervateiro aquecido tenha estreitado as relações entre comerciantes exportadores sediados em Paranaguá e produtores em Morretes.

Contudo, foi a construção da estrada da Graciosa (o caminho vencedor, em termos de estrutura-edificação, na ligação entre o litoral e o planalto da quinta comarca de São Paulo) que deu verdadeiro impulso ao negócio ervateiro. Conforme Schiminski (2010, p. 33-35), a construção da referida estrada esteve intimamente vinculada à concretização da autonomia política da província, obtida por concessão imperial em 1853. Importante lembrar que o controverso estabelecimento da capital em Curitiba já apontava não apenas uma nova rede de relações comerciais, mas, sobretudo políticas entrelaçando as cidades provinciais.

A escolha do caminho que seria beneficiado pelas obras públicas, no caso da estrada, refletiu à época o papel determinante desse aspecto na definição dos fluxos econômicos entre as cidades. Não por acaso, Santos (2006) releva o papel da técnica como elemento definidor da relação homem natureza, através da qual se dá o processo de realização da vida e, por conseguinte da criação do espaço. É assim que o espaço assume a característica de território, através da animação definida pelo seu uso, isto é, pela ação humana. O território é constituído através de uma trama de relações complementares e conflitantes, tal como se presencia ao longo da história de formação do Paraná. Ao que indicam os registros e análises disponíveis, a geografia e a força política da pequena elite paranaguense foram relevantes para definir o traçado ideal para o investimento da estrada carroçável.

Boni (2001, p. 109) fala das mudanças que a indústria do mate promoveu na capital da província, Curitiba, na segunda metade do século XIX possibilitando o surgimento de uma nova classe econômica de perfil tipicamente burguês

industrialista. O que é exemplificado a partir do caso do imigrante Gottlieb Mueller, cujo empreendimento nasceu de uma oficina de reparos em carroções que transportavam erva-mate do planalto ao litoral. Ainda segunda a autora, Mueller “esteve sempre atento às possibilidades oferecidas pela nova terra, tanto que percebeu que Curitiba, de onde partiam as cargas de mate para o litoral, oferecia mais oportunidades para seu ofício de ferreiro”.

À medida que os caminhos foram sendo construídos, a nova centralidade dos negócios na região passou a ser o primeiro planalto. Ao ser concluída em 1873, a estrada da Graciosa marcou a decadência do Porto de Cima e de Morretes, que saíram da rota dos viajantes perdendo o posto de principais produtores, ao mesmo tempo que firmou Paranaguá como porto de escoamento do mate. O advento da estrada possibilitou deslocar para o planalto, mais especificamente para Curitiba, o beneficiamento da erva-mate que era realizado nos engenhos de Porto de Cima e Morretes (SCHIMINSKI, 2010, p.41).

Os elementos para pensar a cidade em rede vão se conformando a partir do conceito de espaço geográfico, sem que o conceito de rede possa substituí-lo. Santos (2006, p. 63) considera que o espaço pode ser definido como uma série de redes interdependentes e superpostas. Sendo as redes humanas, pode-se dizer que são inexoravelmente formadas por composições de objetos e ações. Assim, “o enfoque do espaço geográfico, como resultado da conjugação entre sistemas de objetos e sistemas de ações permite transitar do passado ao futuro, mediante a consideração do presente” (SANTOS, 2006, p.64).

Com base na perspectiva da ação do homem sobre o espaço, Scheiffer (2008) mostra que a trajetória que liga o período da definição da capital da província do Paraná até 1935, quando foi inaugurado o porto D. Pedro II, representa o interregno dentro do qual Paranaguá perdeu o título de cidade mais importante da província. Equivale ao mesmo período o seu estabelecimento enquanto porto, assumindo a função portuária na província e depois no estado a partir da república. Nesse contexto perdeu força política, econômica, demográfica e, sobretudo, cultural. Houve, por assim dizer, uma reconfiguração territorial, que por sua vez, redefiniu papéis na dinâmica da regionalidade construída a partir da ocupação e desenvolvimento do interior do Paraná, até então representado pelas cidades do primeiro planalto.

Se a construção da estrada da Graciosa constituiu episódio relevante na redefinição de papéis entre as cidades, econômica e politicamente, tanto mais se pode dizer acerca da ferrovia. Esta sim representante efetiva do advento da modernidade. Inserida na paisagem, a ferrovia reconfigurou a noção de tempo e, por conseguinte de espaço. A definição de seu traçado, ligando Curitiba até Paranaguá, por sua vez, não se fez sem conflito. Politicamente, os laços da elite parnanguara e seus esforços junto às autoridades do Império, bem como o laudo técnico do engenheiro Jerônimo de Rodrigues Moraes Jardim apontando a superioridade técnica do porto de Paranaguá foram decisivos para definição do novo papel da cidade (SCHEIFFER, 2008, p.30-33). No entanto, apesar da influência parnanguara, sob a liderança do comerciante Manoel Antônio Guimarães, Barão e Visconde de Nácar, a vitória na definição do trecho da ferrovia não foi acompanhada da efetivação do investimento do novo porto na área conhecida como “ponta do Gato”.

A ferrovia Paranaguá-Curitiba inseriu de algum modo a cidade no círculo de modernização. Segundo Scheiffer (2008, p.42), um efeito notável do processo está no fato de que Paranaguá se tornou a partir de então uma cidade de passagem, cuja população ficou estagnada. Em 1872, Paranaguá e Curitiba possuíam praticamente o mesmo contingente populacional, respectivamente 11.299 e 11.730 moradores. Já em 1890, a população de Paranaguá era praticamente a mesma, 11.794, enquanto Curitiba contava com 24.553 pessoas. A descrição da cidade na virada do século XIX para o XX revelava uma paisagem envelhecida e estacionária.

A transformação do espaço urbano de Paranaguá é tanto mais relevante no fim do século quando se considera que ao longo dos oitocentos nela já havia sido selada a supremacia do urbano em relação rural. Ademais, conforme Leandro (2003), desde 1840 o porto de Paranaguá tinha se tornado conhecido como o mais importante do sul do Brasil. Através dele eram mantidas constantes relações com os principais portos da América do Sul. De acordo com o autor,

[...] um documento avulso localizado no Museu da Justiça, escrito por Manoel Antonio Guimarães, traz um mapa de embarcações que saíram para fora do Império, entre 1.º de julho de 1847 ao término de abril de 1848, e que passaram pela alfândega de Paranaguá. A partir desse mapa verificamos que os principais destinos das embarcações saídas do porto eram respectivamente Rio da Prata (23), Montevidéu (19), Colônia (11), Valparaíso (10), Buenos Aires (4) e Malvinas (1). Dentre as bandeiras, de um total de 68 embarcações, 38 eram brasileiras. As outras dividiam-se entre argentinas, chilenas, sardas, francesas, inglesas, hamburguesas e orientais (LEANDRO, 2003, p.115).

Conforme já identificado anteriormente, embora muito concentrada, a riqueza em Paranaguá estava vinculada ao comércio de importação e exportação. A ligação com as instâncias do poder era visivelmente relevante, assim como foi determinante em diversos momentos nos quais Paranaguá esteve ameaçada de perder o posto de capital e depois de porto da província do Paraná. Todavia, a consciência da importância da proximidade do poder explica a evasão da mesma elite econômica rumo a Curitiba, à medida que a capital foi se consolidando através do processo de centralização política e territorial.

Vale ainda ressaltar a importância dos chamados “caminhos do ferro” para viabilizar a expansão do negócio madeireiro no Paraná²¹. A ferrovia tornou viável a exportação de madeira extraída do planalto paranaense no final do século XIX. Desta feita, o comércio de madeira passou a alimentar as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo que viviam um surto de urbanização. Podem ser observados aqui aspectos centrais que são consoantes com a teoria clássica da localização das unidades de produção²². No caso da produção madeireira, em se tratando do seu aspecto extrativista, há antes de qualquer coisa a dependência do estoque natural de matéria-prima. Contudo, este só pôde ser explorado à medida que foi viabilizado através da estrutura de transporte.

Conforme Ferreira (1989), os custos de transporte representam fator fundamental no processo decisório das empresas que atuam em economia de mercado. Tal elemento está vinculado ao estabelecimento dos modais que interligaram através do porto de Paranaguá os mercados compradores e vendedores, seja de madeira, seja de erva-mate. O que justificou a instalação de várias serrarias na região de Curitiba e a conseqüente elevação da produção. Ao que se sabe, no entanto, a qualidade do produto era muito baixa, em função do manuseio, o que reduzia a competitividade dos ofertantes de madeira da região (VARGAS, 2005, p.35).

Deve-se destacar que o processo de interligação viária tornou possível a consolidação das relações econômicas e da supremacia política da elite erigida na

²¹ Negócio que já era importante no litoral desde o início do século XIX, o que pode ser comprovado pelo registro realizado pelo botânico francês Auguste Saint-Hilaire, que indicou em seu diário que as “as tábuas” eram artigo de exportação destacável em Paranaguá e mesmo em Guaratuba. De forma geral, seus registros apontam para a venda lucrativa de madeira que se destinava aos portos de Buenos Aires e Montevideo (LEANDRO, 1999, p.95).

²² Para Fischer (FIRKOWSKI e SPOSITO, 2008, p. 25), no esquema clássico de decisão locacional o elemento fundamental estava na identificação do ponto espacial no qual é possível minimizar a resultante do cálculo produto pesado a transportar x distância de transporte x tarifa de transporte.

região analisada. Entretanto, a edificação da estrutura de viação paranaense até o início do século XX esteve praticamente circunscrita ao trecho considerado “Paraná Tradicional”, que liga o litoral ao primeiro planalto. A falta de vias de integração regional, por sua vez, fez com que as relações econômicas da região norte do estado se dessem exclusivamente com o estado de São Paulo, ao mesmo tempo que a população do sudoeste/oeste do estado tinha vínculos mais fortes com Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Conforme Vargas (2005), tal configuração representava efetivamente um risco à hegemonia de Curitiba, enquanto capital do Paraná.

1.2.2 Integração territorial e a consolidação da centralidade de Curitiba na segunda metade do século XX

Ainda no que se refere à ferrovia Paranaguá-Curitiba, observa Scheiffer (2008, p.48-50) que o encantamento promovido pela instalação da ferrovia foi se dissolvendo em custos cada vez mais elevados, à medida que foi se mostrando insuficiente a capacidade de manutenção da sua estrutura. A deterioração das condições gerais da estrutura ferroviária, e, sobretudo, o preço elevado das tarifas de transporte cobradas pela empresa concessionária eram motivo de frustração dos produtores e administradores públicos²³. Isto, por sua vez, contribuía para deteriorar a rentabilidade da exportação de mate, que sofria permanentemente com as oscilações de rentabilidade em função da concorrência externa. A vulnerabilidade econômica da erva-mate a diferenciava de outras culturas exportadoras brasileiras, como foi o caso do café em São Paulo (VARGAS, 2005, p.25).

Combinados os fatores, investimento insuficiente, morosidade na solução dos gargalos da estrutura ferroviária e a exploração dos trabalhadores, construíram uma imagem cada vez pior da ferrovia na sociedade paranaense de modo geral, e em especial na cidade de Paranaguá. A contrapartida foi a ascensão do rodoviarismo, que por sua vez, foi consolidado na segunda metade do século XX, a partir dos governos Moysés Lupion (1956/60) e Ney Braga (1961/66) no caso paranaense (VARGAS, 2005). De tal forma, que até os anos 1950 o crescimento da

²³ Em 1942 o governo Federal retomou os direitos ferroviários que estavam sob o comando de diversas concessionárias nacionais e internacionais, unificando as linhas férreas: Estrada de Ferro do Paraná, Estrada de Ferro Norte do Paraná, Companhia Ferroviária de São Paulo Paraná, formando assim a Viação Paraná-Santa Catarina.

movimentação do porto de Paranaguá esteve travada pelas condições infra-estruturais. Deve-se lembrar ainda que o porto D. Pedro II, situado em local adequado, em termos de calado e de infra-estrutura, para receber navios de porte condizente com o movimento comercial à época, só foi inaugurado em 1935.

A versatilidade do modal rodoviário foi se mostrando crescentemente adequada sob o olhar da tecnocracia estatal brasileira mediante as necessidades de integração territorial compatíveis com o Processo de Substituição de Importações (PSI). Para Santos (2009b), desde o século XVIII o território nacional passou pelo processo de mecanização em função da substituição do meio natural pelo meio técnico, que se consubstanciou no caso em questão, pela introdução da estrada pavimentada e pela ferrovia, ambas no XIX. Todavia, foi no século XX, em especial no pós-guerra ocorreu um movimento de propulsão da integração territorial.

Até as primeiras décadas do século XX, a integração territorial brasileira era ainda precária, tendo como característica principal o modal ferroviário que fundamentalmente ligava as áreas produtivas exportadoras aos respectivos portos. A nova perspectiva apresentada pelo PSI, que envolveu a criação de um mercado interno, requeria que fossem ligadas as áreas produtoras e consumidoras dentro do espaço geográfico nacional. Por conseguinte, e considerada a dimensão do país, a versatilidade do modal rodoviário tornou-se a opção mais palatável.

Santos (2009b, p.38) destaca que a implementação do PSI, entre os anos 1930 e 1960, promoveu uma superposição de estruturas, “uma nova materialidade superpõe novos sistemas de engenharia aos já existentes”. Nesta superposição, foi sendo observado o abandono do sistema viário baseado na ferrovia, em detrimento da expansão rodoviária. As marcas deste processo passaram a compor a paisagem das cidades, bem como promoveram novos fluxos viabilizados pela versatilidade crescente do deslocamento de pessoas e mercadorias. Como aponta Santos (2009b, p.41),

[...] a produção material brasileira, industrial e agrícola, muda de estrutura; a estrutura da circulação e da distribuição muda; a do consumo muda exponencialmente; todos esses dados da vida material conhecem transformação extraordinária, ao mesmo tempo em que há disseminação no território dessas novas formas produtivas. A parte do território alcançada pelas formas produtivas modernas não é apenas a região polarizada da definição de Jacques Boudeville (1964), nem o Brasil litorâneo descrito por Jacques Lambert (1959), mas praticamente o país inteiro, ainda que as áreas anteriormente privilegiadas adquiriram novos privilégios.

O que se observa efetivamente é que a dinâmica do porto de Paranaguá até o início do PSI era bastante restrita, especialmente refletindo a insuficiência de sua estrutura, mas também sofrendo com seu isolamento em relação às regiões norte e sudoeste do estado. Por conseguinte, até essa etapa houve uma circunscrição das relações em rede comandadas pela capital à região conhecida como Paraná Velho ou Tradicional (abrange a planície litorânea e as cidades do primeiro planalto, todas sob a influência de Curitiba). Em termos de capacidade de geração de valor econômico, no entanto, a expressividade era pequena se comparada às economias do sudeste, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, às quais a elite curitibana esperava alcançar quando do advento da ferrovia no território paranaense.

Padis (1981, p. 55-68) afirma que a “vocação” rural-extrativista que havia se mostrado marca da economia paranaense passou por mudanas importantes a partir da expansão da fronteira cafeeira para o norte do estado. Contudo, vale lembrar que até a década de 1920, o Paraná era pouco representativo no que se refere à produo cafeeira, que estava concentrada na região de Curitiba (cerca de 2% da produo brasileira). Em meio à crise de 1929 e suas conseq ncias, dada a já constatada dificuldade natural para a cultura cafeeira na região em funo das condioes de solo e clima, tornou-se inviável sua produo.

Foi a conjuntura do pós-guerra que recolocou a necessidade da expansão da fronteira da cultura cafeeira, para a qual a ocupao e as características naturais do norte paranaense se mostraram especialmente aptas. Nessa região combinaram-se diversos fatores favoráveis à cultura do café, desde os aspectos climáticos até a infra-estrutura de escoamento originalmente vinculada a São Paulo, que possuía a liderana da cadeia de negócios de exportao (PADIS, 1981, p.90). A estrutura viária do estado do Paraná, no entanto, demonstrava dupla centralidade no comando da base produtiva através da rede de transporte e comercializao (entre São Paulo e Curitiba).

Ainda conforme Padis (1981, p. 106), embora tenha florescido por praticamente três décadas, o café no Paraná não chegou a exercer os efeitos que desencadeou em São Paulo²⁴. Contudo, o que se percebe é que apenas a partir da década de 1930, mais especificamente a partir da recuperao da crise

²⁴ A economia cafeeira em São Paulo foi responsável pelo processo de acumulao de capital que viabilizou a diversificao da economia, o surgimento da indústria e o processo de transio para o capitalismo, como aponta Melo (1981).

internacional, que a economia cafeeira tornou-se promotora de transformações no estado. Em especial a década de 1950 constituiu o marco de integração, que possibilitou que os ganhos da exportação de café passassem a circular pelo estado, tendo como vértice da estrutura de circulação a capital, Curitiba. Esta convergência para Curitiba, por sua vez, possibilitou romper a condição de ostracismo que havia marcado o início do século XX em Paranaguá. Condição que deu vazão ao contexto de abandono e saudosismo que levou Scheiffer (2008, p. 113-115) a classificar a cidade de Paranaguá como “a terra do já teve”, a partir do discurso da cidade sobre si mesma.

Ocorreu o que Santos e Silveira (2008, p. 36-38) classificaram como transição de uma etapa colonial pré-mecânica para uma verdadeira integração nacional. A década de 1940 foi relevante, tendo em vista que marcou o momento em que teve início o estabelecimento da rede de cidades brasileiras com uma hierarquia interna, cujo vértice está na cidade de São Paulo que se consolidaria até o fim do século como metrópole nacional. Para tanto, o modelo de transição industrial do PSI foi estruturante, no sentido de promover a concentração das transformações em São Paulo e fomentar sua centralidade econômica em nível nacional.

Segundo Ipardes (1979, p.22), que o interesse paulista no estabelecimento de vias de comunicação e transporte com o norte paranaense, com vistas à absorção da produção, havia sido determinante para o isolamento da capital paranaense. A forma de colonização promovida pela Companhia de Terras do Norte do Paraná reforçava tal ligação viária, na medida em que os lotes eram distribuídos “de frente para o espigão por onde passava o caminho ou a estrada” (IPARDES, 1979, p.22).

A primeira tentativa de romper o isolamento da capital foi dada nos anos 1940, ligando Londrina a Curitiba através da estrada do Cerne. Contudo, foi o governo Bento Munhoz da Rocha (1951-1955) que representou o marco mais significativo para edificação da rede viária de integração territorial. Conforme Paraná (2002, p.19), tal governo

[...] investiu no plano rodoviário estratégico para garantir, a um só tempo, a unidade territorial (ameaçada pela influência paulista no norte), a afirmação de Curitiba como marco referencial de onde partem e para onde convergem todos os troncos viários e a futura consolidação do Paraná como maior produtor/exportador de café do Brasil.

Além disso, o governo do estado investiu na estrutura físico-administrativa da cidade de Curitiba, dotando-a de capacidade de influência estrutural e simbólica sobre as

demais regiões do estado. Nessa perspectiva estão inclusos a construção do Centro Cívico; o conjunto de obras comemorativas do centenário da criação da província do Paraná; a fundação do Teatro Guaíra; bem como a criação da Companhia Paranaense de Energia Elétrica; e, o fortalecimento do BANESTADO, Banco do Estado do Paraná (PARANÁ, 2002).

Os anos 1950 foram férteis na discussão acerca da necessidade de autonomia do estado do Paraná em relação a São Paulo. Segundo Ipardes (1979, p.10), “São Paulo como centro industrial ... tinha no Paraná a sua maior demanda, inclusive por serviços”. A expressividade dessa relação está no fato de que a porção norte do estado, como apontado acima, chegou a receber o suporte de infraestrutura de transportes do estado de São Paulo. O que justifica que tenha sido reforçada a idéia de que a autonomização deveria passar por retomar as rédeas sobre as regiões desgarradas do estado.

A concepção do plano rodoviário paranaense de 1951 deixava clara a busca de independência econômica, cuja condição passava pelo domínio territorial. Nas palavras de Luiz Carlos Pereira Tourinho, engenheiro responsável pelo plano rodoviário do governo Bento Munhoz,

[...] elaborei este plano rodoviário que tinha como idéia fundamental vencer a resistência do Porto de Santos. Até então só se falava que toda a produção paranaense devia sair (por) Santos. [...] Esbocei um plano com a palma da mão sobre Curitiba e com sete grandes troncos dirigindo o Estado do Paraná, quase todos eles montados sobre grandes divisores de d'água (ROCANGLIO, 1996, p.55).

A consequência da implementação da estratégia de integração foi possibilitar que o porto de Paranaguá assumisse a responsabilidade pelo escoamento da produção de café do Paraná. A construção da Estrada do Cerne (atual PR090) foi um primeiro passo no sentido de possibilitar o escoamento da produção através do Porto de Paranaguá, voltando a dar centralidade ao eixo comandado por Curitiba-Paranaguá. Os 420 km de estrada, no entanto, não chegaram a ser suficientes para modificar o comportamento econômico dos atores envolvidos nas relações econômicas até então estabelecidas. Apenas parcialmente o fluxo de mercadorias antes escoado pela Estrada de Ferro Sorocabana em direção ao porto de Santos foi alterado.

Para pensar a produção do espaço vale destacar que “os locais são estabelecidos em muitas escalas diferentes, e essa hierarquia multiestratificada de

locais é reconhecível como um constructo social” (SOJA, 1993, p. 181). Ainda nesse sentido, Santos (1982, p. 5) fala da combinação de formas espaciais e técnicas como um atributo do espaço, sendo que são várias as combinações possíveis, tanto em grau de complexidade, como de intensidade. A estruturação da malha viária foi o constructo social responsável por permitir uma nova centralidade econômica no processo analisado, bem como nova hierarquia entre os lugares conforme sua função e dotação dentro do sistema.

Toda a estrutura de circulação paranaense, que começou a ser construída em consonância com a perspectiva da integração nacional, teve em Curitiba um centro político, que se converteu progressivamente em eixo econômico. Isso ocorreu à medida que os fluxos de mercadorias passaram a encontrar na cidade a maior dotação de equipamentos para viabilizar sua circulação. A consequência lógica do processo foi estabelecer uma nova hierarquia nas relações socioeconômicas e políticas. Seguindo esta proposição é importante destacar que no Paraná a premissa de que poder e desenvolvimento caminham de braços dados foi levada a sério, especialmente na segunda metade do século XX. Assim, o fortalecimento do sistema de escoamento produtivo através do Porto de Paranaguá terminou por representar uma estratégia de fortalecimento do poder econômico e político da capital.

O que se vê é que a construção do território representa um processo de alteração estrutural das relações sociais, econômicas e, sobretudo, políticas que não se circunscrevem ao ritmo dos ciclos econômicos. Santos e Silveira (2008, p. 27) nomeiam essa perspectiva que busca compreender o Brasil e suas regiões a partir do território, de história dos meios geográficos. Em busca de uma nova racionalidade do espaço, surge sempre uma multiplicidade de contradições. À medida que são destruídas barreiras espaciais de uma temporalidade, elas podem significar resistências para períodos subseqüentes, gerando novas tensões tempo-espaciais. A redução das barreiras, por sua vez, envolve necessariamente a “produção de espaços particulares (estradas de ferro, auto-estradas, aeroportos, centrais telefônicas, etc.)” (HARVEY, 2007, p. 212), veículos da interconexão entre os lugares.

Ainda sobre o processo de fortalecimento de Curitiba dentro da rede estadual merece destaque uma mudança no comportamento das elites políticas paranaenses a partir do período analisado (OLIVEIRA, 2007). Tal mudança implicou em

modernização do discurso, o que colocou em pauta a questão da integração territorial enquanto elemento estratégico. O que, por sua vez, não significou renovação. Ao contrário, conforme Oliveira (2007), Bento Munhoz da Rocha e depois dele Ney Braga abriram um novo capítulo na história da elite tradicional, formada sob os auspícios do Brasil imperial, munida de uma visão renovada da administração do Estado. A perspectiva havia se transformado em mudar para permanecer.

Para Santos (2008, p. 61) é no constructo sócio-econômico e territorial, responsável por configurar a formação econômica e social (FES), que se pode observar a divisão internacional do trabalho tomando forma na divisão interna do trabalho. No caso do Paraná, as mudanças na estrutura viária nacional e estadual promoveram a reconfiguração do território, refletindo as nuances da divisão interna do trabalho. De acordo com Arroyo, ...

[...] essa rede de relações que liga um país ou uma região a outras partes do mundo surge graças ao movimento de homens, produtos, técnicas, capitais, idéias, armas, que se deslocam formando um todo infinitamente fluido, infinitamente ramificado. Essas relações são constitutivas do território e determinam sua personalidade política assim como sua posição geográfica (ARROYO, 2006, p. 73).

A implantação do sistema rodoviário no Paraná foi consonante com o momento em que o mesmo se desenvolveu em nível nacional. Tal consonância e prioridade para o modal rodoviário terminou por conduzir à marginalidade do sistema de transporte as demais modalidades viárias (IPARDES, 1979, p. 5-8). As insuficiências da malha ferroviária, tanto em termos de condições técnicas, como do traçado ficaram progressivamente evidenciadas. Destacava-se à época a baixa flexibilidade do modal ferroviário em função do princípio norteador de sua montagem, que era o atendimento do escoamento agroexportador. Pode se dizer que o sistema ferroviário estabelecido no Brasil e vigente até as primeiras décadas do século XX refletia um modelo de inserção tradicional da economia brasileira na Divisão Internacional do Trabalho, baseada na oferta de bens primários, em especial o café desde as últimas décadas do século XIX.

Em que pese sua relevância e caráter estratégico, o investimento em infraestrutura de transportes no Paraná representou um processo tardio e lento, que veio a assumir uma nova tônica, tanto qualitativa como quantitativamente a partir dos anos 1960. Tal movimento acompanhou o ritmo nacional de investimento em infra-

estrutura de transportes, especialmente focado no modal rodoviário. Segundo Ipardes (1979, p.13), o investimento em transportes representou, entre 1960 e 1975, 25% do total de investimentos realizados pelo governo estadual. Sendo que, 78% desses foram destinados às rodovias. Já no que se refere à malha ferroviária, pode se dizer que praticamente houve estagnação nos investimentos.

Vargas (2005, p. 65) mostra que no Paraná evidencia-se a união de esforços entre as esferas públicas, federal e estadual, no que se refere à execução de ligações de grande expressão. O propósito norteador continuava sendo o fomento do mercado interno e o escoamento dos produtos de exportação pelos portos do estado, em especial pelo porto de Paranaguá. Tanto assim que a rodovia símbolo dos investimentos foi a BR376, conhecida como Rodovia do Café, cuja meta era integrar norte e sul do estado, bem como possibilitar o intercâmbio da região com o sul do Mato Grosso²⁵.

Conforme Vargas (2005, p. 66) é importante destacar que a criação do Fundo de Desenvolvimento Econômico do Estado do Paraná foi o grande responsável por viabilizar a transformação da prioridade discursiva do governo em efetividade em termos de investimentos. À medida que ocorreu a pavimentação adequada da BR376 foi criada a estrutura requerida para escoamento do café paranaense, direcionado para o porto de Paranaguá. Segundo Ipardes (1979, p.22), tal rodovia reduziu a distância entre o norte produtor e o porto de Paranaguá. Ao fortalecer esse eixo, simultaneamente, favoreceu econômica e politicamente o Paraná e, por conseguinte, a centralidade de Curitiba

Interessante ressaltar que a elite política paranaense demonstrou clareza de objetivos territoriais na direção do Estado no período. De tal forma, que tornou possível aproveitar as oportunidades advindas da disponibilidade de recursos e da sintonização com os propósitos do governo federal. Segundo Fischer, “criar uma infra-estrutura em qualquer lugar, implantar uma atividade em qualquer lugar é modificar o valor relativo e a força atrativa do espaço, é introduzir nele os fatores do desequilíbrio” (2008, p. 97). As contradições do processo ficaram evidentes na medida em foram definidos, através da malha viária do estado em processo de construção, quais os pontos da rede seriam ativados e quais deles seriam

²⁵ No mesmo período foi construída a Estrada de Ferro “Central do Paraná”.

desativados. Os pontos desativados passaram a perder fluxos por incapacidade de competir com os locais dotados de vantagens em função das novas estruturas.

Ainda no sentido da estruturação da malha viária, as conjunturas política e econômica permitiram a aplicação de recursos na construção da BR277, rodovia Presidente Dutra, que passou a compor um eixo transversal de integração da América Latina, Rodovia Transversal Panamericana. No que tange à integração do eixo transversal do estado, a rodovia liga o litoral, mais especificamente o Porto de Paranaguá²⁶ até Foz do Iguaçu. Permite ainda a ligação direta com o Paraguai, através da Ponte da Amizade, e com o estado do Mato Grosso do Sul, constituindo hoje a espinha dorsal do sistema viário paranaense. Assim, a meta de interligação foi praticamente executada até o final da década de 1960 em pista única²⁷.

O investimento na BR277 e nas demais rodovias que ligam os principais centros produtivos do estado representou o passo mais significativo em termos da organização da malha viária do estado. Identifica-se que para a BR277 afluem a BR374 que transporta o fluxo do norte, e a BR373 que traz o fluxo do sudoeste. Todo esse fluxo converge para Curitiba e deságua em Paranaguá para ser exportado, ou faz o caminho inverso no que tange às importações. Assim se configura o desenho da integração produtiva do Estado.

A aplicação de recursos no modal rodoviário do estado chegou a representar 81,8% da despesa realizada em 1977 (IPARDES, 1979, p. 37). Ao investir nesse núcleo da estrutura rodoviária, o que se buscou, conforme IparDES (1979, p. 32), foi

[...] solidificar a economia estadual através do desenvolvimento de um programa rodoviário dinâmico, prevendo uma integração mais definitiva das áreas de produção, pela implantação de ligações asfálticas entre as zonas de influência, os centros de transformação de matérias-primas e os “corredores de exportação”, que demandam ao terminal marítimo em Paranaguá.

Já no que se refere à rede ferroviária é destacável que o Paraná foi um dos poucos estados a expandi-la na segunda metade do século XX (VARGAS, 2005, p.80). Ainda segundo Vargas (2005), a construção da Estrada de Ferro Central do Paraná ligou a região norte ao Paraná Tradicional, tendo em vista o escoamento do café. De acordo com IparDES (1979, p.40), em 1975, 21 dentre os principais produtos agrícolas exportados utilizavam esse modal para chegar ao Porto de Paranaguá.

²⁶ A rodovia termina exatamente nos “portões” do porto de Paranaguá.

²⁷ Iniciada em 1968, a rodovia BR277 já continha em seu projeto estrutural a projeção da duplicação, que foi finalmente concluída em 1981.

Cerca de 30% da carga exportada tinha no modal ferroviário seu principal veio de escoamento.

Conforme RFFSA (1985), entre 1945 e 1985 foi estruturada a malha ferroviária do estado, cujo primeiro eixo havia sido definido pela interligação entre Paranaguá e Curitiba.

O encurtamento entre a zona da produção do Norte do Paraná, de cerca de 300 quilômetros em direção ao porto de exportação, veio baratear os fretes, a ponto de afetar, sensivelmente, o transporte rodoviário na questão das tarifas. Até então, a ferrovia não tinha condições de competir com os caminhões. A igualdade foi estabelecida com um certo equilíbrio de vantagens, surgindo um regime leal de concorrência, muito salutar ao progresso dos transportes no país e à população produtora (RFFSA, 1985, p.235).

Rocanglio (1996, p.68) destaca que a crise do petróleo na década de 1970 teve uma ressonância importante no processo de planejamento de transportes no estado do Paraná. Ressoou nos jornais da época a polêmica acerca da opção pelos modais de transporte, na qual havia uma corrente importante em defesa da expansão da rede ferroviária para escoamento de produtos de exportação em direção ao porto de Paranaguá. “A Federação das Associações Comerciais do Paraná, por exemplo, [reinvindicava] a continuação de obras nas ferrovias que ligam Curitiba-Paranaguá e Guarapuava-Cascavel-Foz do Iguaçu” (ROCANGLIO, 1996, p.68).

Observa-se no discurso ferroviarista, em que pese seu caráter secundário no bojo dos investimentos efetivados no setor de transporte, que nem por isso deixou de participar da composição da estratégia de integração produtiva. Da mesma forma, não deixou de corroborar com o projeto de garantir a centralidade de Curitiba na malha de transporte e de definir o papel de Paranaguá dentro da mesma.

Todavia, o que se vê é que a rede viária projetada pela elite dirigente do estado do Paraná foi concretizada finalmente no último quartel do século XX. A ação do Estado se mostrou definitiva no sentido de traçar os rumos da circulação o que, por sua vez, explicita as relações e as hierarquias espaciais do território.

Conforme Vargas (2005, p. 67-68), a perspectiva estatal de investimento em infra-estrutura de transportes tendo em vista a integração e o fortalecimento da capital no vértice da rede começou a apresentar sinais de mudança a partir de 1966. Entre 1966 e 1988, quando foi extinto o Fundo Rodoviário Nacional (FRN), observou-se que a prioridade de interligação viária estadual foi substituída pela

integração regional. O que se consubstanciou na construção de rodovias responsáveis por ligar as cidades de cada região do estado, a exemplo da ligação entre Morretes e Antonina. Segundo Vargas (2005), desse período em diante não se observa mais a mesma prioridade em relação ao investimento rodoviário.

Sob esse aspecto, o Paraná seguiu uma tendência verificada por Pereira (1998) no âmbito nacional. Segundo o autor, o modelo de financiamento do setor rodoviário baseado no FRN funcionou bem até 1974, mas entrou em degeneração a partir daí. A Constituição Federal de 1988 representou um momento final para o modelo, na medida em que descentralizou as receitas relativas ao setor, ao mesmo tempo que desvinculou os recursos destinados diretamente aos setores da economia, considerados prioritários até então. Sendo importante destacar que a desvinculação era vista como forma de aumentar a eficiência de gestão do orçamento fiscal.

Todavia, em que pese uma nova tônica das ações e políticas públicas de integração territorial e desenvolvimento econômico a partir do último quartel do século XX, fato é que a configuração projetada para a estrutura viária do estado se manteve conforme havia sido definida pelos governos paranaenses da década de 1950 e início dos anos 1960. Articulada a partir da perspectiva geopolítica que ampliava a capacidade de comando da capital do estado, a estrutura viária fortaleceu sua influência territorial, e, por conseguinte estimulou o crescimento e a transformação do porto de Paranaguá, responsável por atender crescentemente às demandas de escoamento da produção do estado.

1.3 Entre a crise do estado desenvolvimentista e o retorno do privatismo no pós-1980: impactos sobre o projeto de integração territorial e modernização econômica

A análise da estruturação da rede pavimentada de rodovias no estado do Paraná apresenta-se como uma chave para compreensão do processo de fortalecimento da economia interna. Esta, por sua vez, também tem a liderança da capital, Curitiba, dotada de melhor infra-estrutura de comercialização e de comando de cadeias produtivas regionais. Conforme Ipardes (1979, p. 27), a inteligência planejadora do Estado assumia como dado que

[...] a estrutura produtiva do Paraná [era] basicamente voltada para a produção agrícola e agroindustrial, seja para exportação, seja para o mercado interno, não resta dúvidas que a melhoria das ligações viárias com

a capital e desta com o Porto de Paranaguá, bem como o aparelhamento deste, propiciaram a consolidação de uma economia interna.

Todavia, a década de 1980 constituiu um marco da mudança de rumo nas ações do setor público estadual, no que se refere a conduzir o sistema de integração e desenvolvimento econômico. A extinção da fonte segura de financiamento dos investimentos rodoviários, instituída no FRN pode ser vista como um dos indicadores de um conjunto de mudanças que assumiriam proporções cada vez mais expressivas.

Em nível nacional, tal década representou o processo de transição política brasileira, mas o contexto no qual se realizou não permitiu que se resumisse às mudanças na esfera político-institucional. Conforme Sallum Junior (1995, p. 138), “nestes anos entrou em crise a própria relação poder político/sociedade, que sustentou todos os regimes que organizaram a política brasileira desde 1930”. O que é observável na escala nacional, mas também na estadual e, por conseguinte podem ser percebidos seus rebatimentos no nível da localidade.

Existe uma relação íntima entre conteúdo e forma de domínio político, que se expressam na materialidade institucional do Estado capitalista, no complexo de instituições e normas que balizam sua atuação. No que se refere ao Estado do Paraná, em função de sua transição tardia e dependente dentro do quadro do capitalismo nacional, altamente vinculado às dinâmicas econômicas movidas pela economia paulista, observa-se que o pós-guerra criou condições excepcionais de reposicionamento na divisão nacional do trabalho.

Ainda no caso do Paraná, consoante com o processo sociopolítico, esteve a organização de um corpo burocrático centralizado na capital e capaz de articular oportunamente as diretrizes do governo federal, como aponta Castro (2005, p. 10-50). Pode se dizer, que essa habilidade foi responsável por converter as grandes linhas de ações públicas em meios para completar o processo de consolidação da economia capitalista. Esse processo, por sua vez, teve foco no fortalecimento do estado e na inserção de Curitiba no conjunto de cidades influentes política e economicamente no cenário nacional.

Pode se afirmar que a política de transporte exerceu papel estratégico nessa conjuntura, para a qual tornou-se vital o fortalecimento das instituições, em especial da Secretaria Estadual de Transportes do Estado do Paraná (SETR-PR). Ligados a essa Secretaria, atualmente, estão o Departamento de Estradas e Rodagem (DER),

a Administração dos Portos de Antonina e Paranaguá (APPA) e a Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. (Ferroeste). Através dessa estrutura, a SETR, desde sua criação em 1969, tornou-se a instituição chave para o cumprimento do propósito de integração territorial. No entanto, a desmobilização das fontes de financiamento exigiu novas soluções que viabilizassem a conclusão do projeto do Paraná moderno, desenvolvido, e, por conseguinte, definitivamente integrado.

É plausível rememorar a natureza crítico-dialética do processo de acumulação de capital inerente ao sistema capitalista. Como aponta Harvey (2005), as alianças de classe que sustentam as estruturas de poder, que se vinculam mais ou menos a um território, são portadoras da possibilidade de ruptura do equilíbrio e da coerência, revelando que “as alianças se destinam a ser instáveis” (p.151). Nessa perspectiva, o que se observa é que em âmbito nacional houve um esgotamento do projeto político de consolidação do capitalismo industrial autárquico, bem como do projeto de liberalização controlada iniciada dentro do regime autoritário em 1973 (SALLUM JUNIOR, 1995).

Sob a ótica do Estado nacional-desenvolvimentista é que o projeto de integração territorial e desenvolvimento econômico foi implementado até os anos 1980 no estado do Paraná. Conforme Lima e Dias (2008, p. 19), ao longo dos anos 1970 quase metade da renda do Estado foi investida na infra-estrutura, incluindo os projetos de ampliação, melhorias de pavimentação, duplicação e ampliação das rodovias BR-277 e BR-376, estratégicas no que tange ao propósito de integração territorial.

Do ponto de vista da capacidade de diversificação da economia paranaense, o período foi significativo porque, de um lado, testemunhou a decadência do setor cafeeiro após a grande geada de 1975, e, de outro, a instalação de um parque industrial moderno concentrado na região metropolitana de Curitiba. A crise agrícola paranaense, por sua vez, sofreu os revezes da política de fomento da expansão da cultura de grãos e da adoção das novas tecnologias de produção que possibilitaram uma recuperação relativamente rápida do setor. Este conjunto de elementos e seus rebatimentos no início dos anos 1980 permitem que Lima e Dias (2008, p. 20) falem de um efeito retardatário da crise do Estado desenvolvimentista no Paraná. Ainda para estes autores, o desenvolvimentismo no Paraná se estendeu até quase meados dos anos 1990, quando sucumbiu aos efeitos da crise nacional.

Já no que se refere à dinâmica portuária o período pode ser tomado como corolário do processo que consolidou o Porto de Paranaguá como objeto integrado ao espaço produtivo voltado para a produção exportadora, que tem no estado do Paraná seu grande domínio. A própria definição do seu perfil (graneleiro e exportador) é resultante dos arranjos institucionais que possibilitaram a recuperação do agronegócio paranaense, e da região que passou a usufruir da rede viária instalada no estado para escoar produção²⁸. A crise dos anos 1990, no entanto, ao se estabelecer no cenário regional, trouxe conseqüências sobre todos os componentes da rede de produção e distribuição. O Porto de Paranaguá, como elemento do sistema portuário nacional, passou a ser percebido sob a ótica da necessidade de redução de custos e do aumento da capacidade de suporte para novos fluxos, inserindo-se no contexto competitivo²⁹.

Nesse sentido, é preciso que se lembre que o grupo político que dirigiu o Estado na segunda metade dos anos 1990 não encontrou margem de manobra fora do discurso hegemônico predominante em nível nacional. Havia um conjunto de pressões sobre a economia nacional, advindas do sistema capitalista internacional que fizeram escassear os mecanismos de financiamento externo para economias como a brasileira. Tais mecanismos praticamente deixaram de existir desde os anos 1980 até o início da década de 1990, quando foram redefinidos. Encadeada com as mudanças político-ideológicas da virada dos anos 1990, a força do discurso liberalizante se impôs exigindo reformas estruturais. Dentre tais reformas tornou-se central a redefinição do papel do Estado e sua relação com a economia.

Apesar da expressividade do discurso hegemônico internacional, a idéia de Estado mínimo não se instalou de fato no campo de forças que redefiniram as ações públicas no Brasil dos anos 1990. A tônica das diretrizes reformistas revelavam, na concepção de Pereira (1997, p. 17), que ...

[...] ao invés do Estado mínimo, a centro-esquerda social-liberal propôs a reconstrução do Estado, para que este possa – em um novo ciclo – voltar a complementar e corrigir efetivamente as falhas do mercado, ainda que mantendo um perfil de intervenção mais modesto do que aquele prevalecente no ciclo anterior.

²⁸ A definição do perfil graneleiro e os aspectos que interligaram a hinterlândia do porto de Paranaguá são elementos abordados no segundo capítulo.

²⁹ A modernização portuária e os reflexos da etapa da globalização sobre os portos brasileiros, especificamente os efeitos sobre o porto de Paranaguá são analisados nos capítulos três e quatro.

Através das diretrizes do MARE (Ministério de Administração e Reforma do Estado) foram sendo moldadas as reformas brasileiras que tinham dois veios importantes, a desestatização e a criação de um marco legal capaz de possibilitar um novo papel para o setor privado. Este segundo elemento mostrou-se crucial no que se refere ao campo dos transportes e da infra-estrutura. De acordo com Silva Neto (2005, p. 72), a Lei de Transporte Multimodal de 1997 (Lei 9.611 de 19/02/1998) foi elaborada sob o novo paradigma norteador da ação do Estado, preconizando as parcerias público-privadas como elemento central para a modernização da infra-estrutura. O que gerou impacto muito relevante tanto na infra-estrutura de circulação, como na atividade portuária, o que pode ser verificado na conformação atual do porto de Paranaguá.

No que se refere à produção do espaço geográfico o que se vê em curso são novas forças sociais, novos processos que se movem no sentido da consolidação material, da territorialização. Para Santos (2006, p.38), “os fluxos são resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo que, também se modificam.” É exatamente o processo de reconfiguração que foi desencadeado ao longo dos anos 1990 de forma mais geral na escala nacional, e de forma específica em cada localidade, onde o tempo-espaço apresenta uma imbricação distinta pela especificidade.

A conjuntura, que marcou o governo paranaense de Jaime Lerner na segunda metade dos anos 1990, mostra-se definitiva no sentido de trazer subsídios para compreender a nova forma de condução das ações de Estado, no que tange à infra-estrutura. Em 1994, eleito governador, Lerner executou um programa de desestatização que fazia diálogo direto com a política privatista de Fernando Henrique Cardoso (FHC) no governo federal. Importante destacar que a gestão FHC foi bastante contundente na busca do alinhamento dos Estados comprometendo-se com a antecipação de recursos relacionados a leilões de privatizações de estatais para os estados que aprovassem a operação com assentimento das Assembléias Legislativas. Contudo, o avanço da visão liberal foi definitivamente impulsionado pelo conjunto de oportunidades de negócios privados, que despontaram para os grupos apoiadores do governo Lerner (SILVA NETO, 2005, p.76-79).

Na SETR/PR, concessão de rodovias, ferrovias e privatização dos terminais de cargas do Porto de Paranaguá se tornaram diretrizes predominantes das ações

do novo governo estadual. Dentre tais linhas de prioridade a ação mais relevante instituída pelo governo Lerner foi a consolidação do projeto do Anel de Integração (SILVA NETO, 2005, p.82). A implementação do Anel gerou o desfecho do projeto de integração, com a predominância do modal rodoviário, reforçando e reequipando a estrutura viária responsável por direcionar o fluxo de pessoas e mercadorias do estado para o eixo Curitiba-Paranaguá, sob a liderança da primeira. O Anel ratifica a estrutura viária projetada nos anos 1950, canalizando os fluxos para um centro, que é simultaneamente político e econômico.

O Anel de Integração representa uma espécie de corolário daquele conjunto de ações que vinham edificando a estrutura territorial integrada do Estado. O que pode ser tomado como uma forma alternativa de concluir um projeto histórico, mediante condições de crescente precariedade da capacidade do Estado de exercer o direcionamento do processo de organização do sistema produtivo. Explícita, outrossim, a relação sistêmica que os objetos geográficos possuem, ao mesmo tempo que o sistema se reconfigura respondendo às forças sociais hegemônicas.

A faceta mais evidente do projeto Lerner foi o caráter privatista designado à infra-estrutura rodoviária, que passou a contar com 2.035,5 km de rodovias concessionadas a grupos privados. Os eixos do anel, por sua vez, são reveladores de que a infra-estrutura viária do Estado tornou-se aliada do desenvolvimento, particularmente dos lugares privilegiados na estrutura. Nesse sentido, fica evidente na configuração espacial contemporânea do estado do Paraná a capacidade de potencializar o processo de transformação do espaço, quando se destaca o conseqüente fortalecimento dos núcleos urbanos e pólos regionais.

Observando os pólos do anel tem-se o que Moura (2009) representa como reunião de conhecimento, mobilidade e conectividade atuantes no processo de metropolização do estado do Paraná. A partir de uma série de medidas ativadoras dos fluxos que confluem para tais pontos da rede de cidades do Estado, configura-se uma dinâmica urbano-regional. Tal estaria vinculada “aos estágios mais avançados da inserção do território na divisão social do trabalho” (MOURA, 2009, p.16). O processo de complexificação socioeconômica torna os

[...] arranjos concentradores de população, com relevância econômico-social e na infra-estrutura científico-tecnológica, elevada densidade urbana e forte articulação regional, e extrema complexidade, devido à multiplicidade de fluxos multidirecionais de pessoas, de mercadorias, finanças e de

relações de poder que se materializam em seu interior (MOURA, 2009, p. 25).

Vale dizer, que na perspectiva de arranjos urbano-regionais, conceito que busca dar conta da complexidade das relações estabelecidas, o de Curitiba consolidou-se como o principal dentro do estado. Conectado a ele estão tanto a aglomeração urbana de Ponta Grossa, como a ocupação litorânea centralizada em Paranaguá.

Em que pese ter sido afirmadora de uma dinâmica espacial concentradora, do ponto de vista da disputa política, o processo de privatização suscitou fortes reações. Silva Neto (2005) revela que a instalação dos contratos de pedágio em 26 praças em 1998 foi o elemento revelador das contradições e da incapacidade do governo de manter os contratos mediante a mobilização popular contra as elevadas tarifas praticadas nas rodovias pedagiadas. Nesse caso, as concessionárias acabaram conseguindo, por decisão judicial, se desobrigar da execução de obras, estabelecendo a situação de conflito entre os agentes privados e o governo do estado do Paraná. A gestão do referido conflito relativo à privatização das rodovias ofuscou o processo e tomou conta da cena política.

A rede ferroviária também sofreu um redirecionamento efetivo neste mesmo período. Em termos de novidade no campo da infra-estrutura viária havia o investimento relacionado ao projeto Ferroeste desde os anos 1980. O que também pode ser tomado como atuação direta do Estado com intuito da integração, buscando direcionar fluxos interestaduais para a rede dirigida por Curitiba, em especial para o escoamento de exportação através do porto de Paranaguá.

Conforme Vargas (2005, p. 80), a Ferroeste adveio da concessão da União, obtida em 1988, projetando as ligações de Guarapuava-Cascavel (169 km), ramais de Foz do Iguaçu (171 km) e Guaíra (169 km), e a ligação Guaíra-Dourados (270 km). O objetivo explícito do projeto foi interligar a malha ferroviária que já atendia às regiões norte e sul do Estado, conectadas ao Porto de Paranaguá, à região oeste e sudoeste paranaense. Estas, por sua vez, encontravam-se subatendidas em termos de modais de escoamento da produção exportadora de soja e milho. O objetivo de interligação se estendia ainda para a Tríplice fronteira (Argentina e Paraguai), bem como à fronteira interestadual com Mato Grosso do Sul (VARGAS, 2005). Dessa forma atendendo à parte substancial da área de abrangência do porto de Paranaguá.

Mesmo inserido no contexto de desgaste do Estado no exercício do papel de articulador das estratégias de desenvolvimento observa-se que o aspecto territorial, isto é, o velho lema que interliga modernização econômica e integração territorial no Paraná permaneceu relevante no que tange à produção do espaço. As redes territoriais longe de se transformarem em aspecto banalizado e submisso às regras do mercado, tornaram-se objeto de outros olhares e projetos renovados, nos quais a integração territorial assumiu novas perspectivas³⁰.

Vários são os autores que explicitam o papel estratégico e vinculado ao poder ao qual se ligam as redes. Dias (2009, p.147) sintetiza tal discussão afirmando que a rede é instrumento viabilizador de duas estratégias, circular e comunicar. Se para Raffestin ela permite fazer e refazer a prisão do espaço tornado território; para Lefebvre constitui meio privilegiado de produção do espaço em função dos circuitos e fluxos que são possibilitados por sua existência (2009, p.147).

O projeto ferroviário paranaense retomado no final dos anos 1980 após décadas de predomínio do rodoviarismo também sofreu os reveses da ótica privatista dos anos 1990. Tanto assim, que em 1997 foi dada concessão por 30 anos de exploração ao consórcio que formou a Ferrovia Paraná S/A (FERROPAR), tendo direito de tráfego pela rede federal também concessionada, nesse caso para a América Latina Logística (ALL). Todavia, menos de uma década depois de realizada a operação de concessão foi desencadeada uma batalha judicial que levou à retomada da Ferroeste pelo Estado do Paraná.

Frustrando as expectativas dos defensores da superioridade da capacidade de investimento privado em detrimento do setor público, a gestão privada das ferrovias no estado não atingiu o nível de mobilidade esperada. Tanto assim, que a estrutura férrea continua sendo capaz de atender basicamente ao transporte de grãos, dado que a velocidade de transporte não consegue suplantar a mobilidade do modal rodoviário. Nem por isso deixa de ser muito expressiva no que se refere ao caráter estratégico integrador do estado, e em suas projeções interestaduais e internacionais.

Assim como ocorreu com as áreas de investimento público relacionados às rodovias e ferrovias, no caso do sistema portuário também houve ampliação do papel do setor privado. De acordo com Silva Neto (2005, p. 68-72) foram realizadas

³⁰ No capítulo quatro discute-se o papel do Porto de Paranaguá frente ao processo de integração territorial e às redes logísticas do cone Sul na última década.

concessões a operadores privados, ao passo em que o Estado foi reduzindo sua participação em termos de investimentos na continuidade do processo de modernização do Porto de Paranaguá. O autor aponta ainda, que a crise cambial de 1998 representou um obstáculo de grande monta para que o processo tivesse sido levado a cabo de forma definitiva, promovendo uma redução no ritmo de avanço do setor privado sobre a infra-estrutura portuária.

1.4 Impactos territoriais das políticas e ações do estado para integração sobre a estrutura portuária de Paranaguá

O processo de exportação de café através do porto de Paranaguá, que assumiu expressividade a partir dos anos 1950, impôs um conjunto de marcas físico-territoriais à cidade. A precariedade do sistema de transportes e da infra-estrutura de beneficiamento na origem das regiões produtivas transferiu várias funções, relacionadas à cadeia produtiva, para a área portuária. Como aponta Paraná (1981, p.8),

[...] entre a compra da produção das fazendas paranaenses e a exportação, todo o trabalho de classificação dos tipos das bebidas, a formação das “ligas” de acordo com os contratos de exportação, o reensacamento e armazenamento eram feitos em Paranaguá. Portanto, a ascensão desse produto para o primeiro lugar na pauta de exportação paranaense faz surgir nesta cidade todo um sistema de comercialização e de armazenagem dependentes do mesmo.

Tendo em vista o conjunto de atividades desempenhadas na cidade em torno da atividade portuária justifica-se a infra-estrutura construída, ao longo da década de 1950, dentro da área ocupada pelo Porto. Conforme Morgenstern (2006, p.67-81), foram instalados vários armazéns em concreto armado. O ano de 1953 foi simbólico nesse sentido, nele foram inaugurados simultaneamente seis armazéns para café em sacas, intitulado de Parque do Rocio. Ao mesmo tempo foi construído o cais de 550 metros, além de uma Estação Ferroviária também no Rocio.

Ainda no que se refere às edificações, em 1956 foi construído o prédio para instalação do corpo de Bombeiros na Avenida Bento Munhoz da Rocha. Houve, assim, um processo de movimentação bastante forte com vistas a dotar o espaço de estruturas capazes de dar suporte ao conjunto de atividades econômicas desenvolvidas a partir do setor portuário. Vale registrar também a conclusão da

construção e a inauguração dos entrepostos para combustíveis (Pier de 100 por 5 metros de largura) no mesmo período.

O que se observa, no que se refere ao processo de estruturação do espaço portuário em Paranaguá no período, é que ele acompanhou as decisões relacionadas à dinâmica de acumulação de capital no Estado do Paraná. Daí que tenha sido “[...] decisiva [...] a transferência da manipulação do café para o interior, a construção pelo IBC (Instituto Brasileiro do Café) de 1 milhão de m² de armazéns nas regiões produtoras” (PARANÁ, 1981, p. 11). O que foi decisivo, uma vez que alterou a paisagem da cidade, levando à depressão do conjunto de atividades, ao abandono de espaços construídos para suportar os procedimentos relacionados à produção, desempregando física e humanamente uma parte considerável dela.

Ainda nessa perspectiva, é importante destacar que o ritmo de construções verificado nos anos 1950 apenas voltou a ser digno de nota na década de 1970, refletindo a perda de dinâmica espacial. Essa, por sua vez, é decorrência das transferências de atividades que eram realizadas em Paranaguá (como o ensacamento do café) para outras cidades. O que remete à análise da combinação entre formas espaciais e técnicas a ela correspondentes. Como aponta Santos (2008),

[...] a função da forma espacial depende da redistribuição a cada momento histórico, sobre o espaço total – da totalidade das funções que uma formação social é chamada a realizar. Esta redistribuição – relocalização deve tanto às heranças, notadamente o espaço organizado, como ao atual, ao presente, representado pela ação do modo de produção ou de um dos seus momentos.

O movimento do espaço, isto é, sua evolução, é ao mesmo tempo um efeito e uma condição do movimento de uma sociedade global. Se não podem criar formas novas ou renovar as antigas, as determinações sociais têm de se adaptar. São as formas que atribuem ao conteúdo novo provável, ainda abstrato, a possibilidade de tornar-se conteúdo novo e real (SANTOS, 2008, p.31).

Observa-se que a desmobilização das atividades relacionadas à exportação cafeeira no porto de Paranaguá gerou a necessidade de se adequar os fixos, as formas edificadas a novos fluxos que passaram a caracterizar a atividade de exportação. Nesta perspectiva, na década de 1970 voltou a ser explícito tal movimento de adequação das estruturas. Sendo que a partir desse momento a política nacional de portos atribuiu, sob a lógica da especialização, a função de exportador de grãos ao porto de Paranaguá. Ocorreu então uma sobreposição de formas espaciais, sem tornar possível a adequação de fato das velhas estruturas,

que aparecem sob o manto das rugosidades, heranças espaciais do porto exportador de café. Conforme PARANÁ (1981, p.13), os investimentos realizados a partir do Programa Nacional de Corredores de Exportação já surtiram efeito a partir de 1970, quando o volume de granéis superou o de carga geral (inclui o café como principal produto).

Ainda conforme Paraná (1981, p. 15), o Programa Nacional de Corredores de Exportação possibilitou readequar parcialmente a estrutura física e de pessoas originariamente empregadas na atividade de exportação de carga geral, em especial do café. Os granéis sólidos passaram a dominar o movimento do porto, tanto em nível de exportação, tendo a soja como produto principal, como em nível das importações, com os fertilizantes. Um dos entraves identificados no início dos anos 1970 para expansão da importação de carga geral, que poderia renovar as formas antigas atribuindo-lhes novo conteúdo, estava na incapacidade de atender às demandas do setor industrial de Curitiba em pleno processo de expansão. Isso porque inexistia a estrutura dos armazéns alfandegados³¹ fora da faixa portuária, que possibilitassem aos importadores nacionalizar suas mercadorias com a celeridade requerida.

Havia, no entanto, um paradoxo na composição física do porto até o início dos anos 1980, que gerou capacidade ociosa, tanto nos berços de carga geral, como nos de granéis. Ao mesmo tempo, ocorria um congestionamento no corredor de exportação nos períodos de safra agrícola. Tal se devia à insuficiência técnica do cais de atracação incapaz de atender dois navios simultaneamente. Mediante tal problema é que nos primeiros anos da década de 1970 houve um novo impulso de dotação de infra-estrutura ao porto, em especial voltado para o retroporto (áreas de suporte). Em 1973, como componente dos investimentos relacionados aos Corredores de Exportação, foi inaugurado o sistema de embarque especializado na carga e descarga de navios transportadores de granéis sólidos, com foco no atendimento da exportação de soja. A resultante foi, como nota Morgenstern (2006, p. 78), que “em 1985 o Porto contava com 22 armazéns, 4 silos verticais para granel sólido e dois silos verticais (excluídas as instalações particulares)”.

³¹ Os armazéns alfandegados representam a disponibilização de espaço de armazenagem até que se complemente o processo de desembarço alfandegário das mercadorias. Seu funcionamento requer a autorização governamental.

Vale dizer ainda, que o mesmo período contou com o arrendamento de áreas da estrutura portuária às empresas privadas e cooperativas tendo em vista que as mesmas realizassem investimentos em adequação estrutural. Conforme Morgenstern (2006, p.83), o Decreto 59.832 de 21/12/66 e o Decreto Lei n.5 de 04/04/66 possibilitavam a prática de “terceirização dos investimentos”, preconizando as reformas privatistas que vieram a ser a tônica dos anos 1990 em diante. Consistiu, assim no fundamento legal que foi intensamente utilizado nos anos 1970 e 1980.

Como se observa através das informações sistematizadas no Quadro 01, entre os anos 1970 e 1980 houve progressivo aumento da participação das empresas no processo de produção do espaço na área portuária. Além disso, é possível destacar dois elementos mais evidentes, o primeiro se refere a que nos anos 1970 os arrendatários realizaram investimentos significativos na ampliação da infra-estrutura, o que não se apresenta com o mesmo vigor na primeira metade da década de 1980. O segundo elemento está vinculado à predominância das empresas relacionadas ao agronegócio de grãos, em especial da soja, sobretudo quando se trata da expansão da área ocupada e da renovação das concessões. Por fim, vale a pena destacar também a predominância de organizações de capital nacional, praticamente a exceção se refere ao caso da Cargill S.A., multinacional americana. Característica que é compatível com a tônica do capitalismo brasileiro sob o Processo de Substituição de Importações (PSI), reforçado ao longo do regime militar, especialmente no que se refere aos investimentos relacionados à infra-estrutura.

| ANO | ARRENDATÁRIO | ÁREA ARRENDADA | CONSTRUÇÃO |
|------------|--|---|--|
| 1968 | SOCEPAR – Sociedade Cerealista do Paraná | 5.000 m ² extremidade do cais oeste. | Silo metálico para 10 mil toneladas e obras complementares. |
| 1969 | IBC – Instituto Brasileiro de Café | 13.802 m ² . | - |
| 1969 | IMBRA S.A. | - | Duas Câmaras Frigoríficas |
| 1971 | Cargill Agrícola S.A. | 18.000 m ² . | Construção de um silo horizontal para 20.000 toneladas, com correia transportadora. |
| 1971 | Cia. Cacique de Café Solúvel | 200 m ² . | - |
| 1971 | Gransol Ltda | 300 m ² e armazéns. | - |
| 1971 | SAMBRA S.A. | 220 m ² e 3 armazéns. | - |
| 1975 | Fertilizantes Beker Ltda | 140.000 m ² – terreno da marinha. | Aterro hidráulico, 3 tanques metálicos, armazém para 30.000 toneladas. |
| 1976 | Cotriguaçu – Cooperativa Central Regional Iguazu Ltda. | 11.986,46 m ² . | Construção de silos horizontais e esteira transportadora de granéis sólidos. |
| 1977 | SOCEPAR – Sociedade Cerealista do Paraná | 20.200 m ² . | Um silo horizontal graneliro para 30.000 toneladas, moegas e outras instalações. |
| 1978 | Cargill S.A. | - | Estrutura de interligação seus armazéns e tanques de óleo vegetal para o sistema de embarque do Corredor de Exportação. |
| 1978 | Dibal Armazéns Gerais Ltda | 18.580 m ² na área de Cais Inflamáveis. | Galpão metálico, construções e área pavimentada. |
| 1980 | Braswey S.A. | 4.159 m ² . | Projeção de passagem aérea de esteira transportadora de granéis sólidos e líquidos de 260 m de comprimento, interliga Cotriguaçu e outras obras. |
| 1980 | IBC – Instituto Brasileiro de Café | 5.949,5 m ² . | - |
| 1981 | Frigobrás – Cia. Brasileira de Frigoríficos | 4.800 m ² e pátios adjacentes com 720 m ² . | - |
| 1984 | SOCEPAR – Sociedade Cerealista do Paraná | 4.400 m ² . | - |
| 1984 | Salpar Indústria Salineira Ltda | Arrendamento de um armazém da Vila da Madeira. | - |
| 1984 | Samab Cia. Indústria e Comércio de Papel | Arrendamento de dois armazéns na Vila da madeira. | - |
| 1984 | Emílio Romani S.A. | Arrendamento de dois armazéns da Vila da Madeira. | - |

| | | | |
|------|---|--|---|
| 1985 | SOCEPAR – Sociedade Cerealista do Paraná | 12.676 m ² de terreno descoberto e 15.549 m ² de área coberta. | - |
| 1985 | Cargill S.A. | 18.000 m ² de área na faixa portuária. | - |
| 1985 | Indústria Klabin de Papel e Celulose S.A. | 5.200 m ² . | Instalação de terminal de armazenamento e movimentação de bobinas de papel. |
| 1985 | Indústria Klabin de Papel e Celulose S.A. | 5.200 m ² . | Instalação de terminal de armazenamento e movimentação de bobinas de papel. |

Quadro 01: Empresas arrendatárias de áreas do Porto Organizado de Paranaguá até 1985
 Fonte: MORGENSTERN, 2006, p. 83-85. Organização da autora

As estratégias adotadas para ampliar a infra-estrutura do porto e permitir que ele pudesse permanecer ativo no sistema portuário implicaram no seu redimensionamento físico. Conforme os dados apurados por Soares (2009, p. 61), é possível vislumbrar a expansão considerável da área ocupada pelo cais do porto, e, por conseguinte, do retroporto. Em 1953 a área era de cerca de 77 mil m², chegando atualmente a cerca de 508 mil m² (SOARES, 2009, p.60). Sendo que em termos das necessidades atuais há uma pressão constante para expansão dessa área, o que representa um dos maiores conflitos territoriais do porto.

As mudanças mais relevantes que se refletem na forma de produção do espaço e que, por sua vez, se articulam ao contexto nacional e do Estado do Paraná estão consolidadas no novo marco legal do sistema portuário definido a partir da Lei de Modernização portuária de 1993 (Lei 8.630/1993). Além dessa, o Decreto Federal 4.558 de 30/12/2002 delimitou a Área de Porto Organizado (APO)³² de Paranaguá, o que representa um dos elementos de ordenamento territorial dos portos, instituído a partir da legislação vigente. Pode se dizer que a delimitação da APO divide fisicamente a cidade e o Porto, ficando a face norte da cidade designada dentro dela. Conforme Soares (2009, p. 74), a estrutura e equipamentos portuários abrangem atualmente

[...] o Cais de Múltiplo Uso (CMU), também denominado de Cais público ou Cais Comercial, o Pátio de Triagem de Caminhões ..., o Complexo Corredor de Exportações (contido no CMU), o Terminal Público de Álcool , e as novas instalações em construção, como o Terminal Público de Importação de

³² O Porto Organizado é um conceito que advém do marco jurídico da Lei 8.630/93, definido como conjunto de instalações portuárias e de infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário, cujo objetivo é a prestação de serviços públicos portuários pela União, que pode ser realizado diretamente ou por meio de concessão.

Granéis Sólidos, o Pátio Público de Veículos e a Plataforma Aduaneira (ou Plataforma Logística ou Condomínio Industrial), todos administrados pela Autoridade Portuária através da Administração dos Portos de Antonina e Paranaguá (APPA).

Além das áreas públicas a estrutura portuária abrange terminais de cargas específicas relacionados a combustíveis, fertilizantes, automóveis e contêineres. Todos esses são administrados por empresas privadas: TEPAR (Transpetro), Cattalini Terminais Marítimos, Fospar, Centro de Distribuição de Veículos, União Vopak, Fospar – Fertilizantes Fosfatados do Paraná e Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP). Alguns desses casos implicam no uso exclusivo de terminais, como os que atuam com combustíveis (SOARES, 2009, p. 74). De acordo com a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APA), a APO de Paranaguá abrange 424,50 Km², sendo que dentre as áreas adquiridas por compra ou cessão a extensão ocupada de forma efetiva atualmente é de 2.350.000 m²³³.

Outro fator que foi alterado e, por conseguinte, gerou impactos relevantes na dinâmica do porto está relacionado à privatização da operação portuária. Oficialmente, operadores portuários constituem as pessoas jurídicas responsáveis por atender aos navios e requisitar a mão-de-obra para transbordo de carga. No caso do porto de Paranaguá existem cerca de 40 operadores ativos, sendo que parte deles estão instalados no interior da APO. Todos aqueles que se encontram na APO, arrendatários de armazéns e outras instalações constituem operadores, mesmo que não realizem a atividade de contratação de mão-de-obra e subcontratem as atividades mais específicas do operador. Isso em princípio pode parecer uma contradição, ou apenas uma acomodação das estratégias territoriais da empresa à legislação em vigor. Por outro lado, existem empresas que atuam como operadores, realizando as funções específicas designadas ao operador portuário, mas que não possuem área arrendada dentro da APO.

Como se observa no Quadro 02, o conjunto de atores que atuam na área portuária é distinto daquele verificado nos anos 1980, como visto no Quadro 01. Um dos destaques está na diversidade maior de ramos de atividade econômica, incluindo setores bastante dinâmicos da economia, como é o caso de veículos. O segundo destaque fica por conta da presença mais expressiva de multinacionais, em

³³ Conforme APPA (2010), nesse cômputo estão inclusas as áreas terrestre, em faixa e acrescidos de marinha, bem como as desapropriadas ou adquiridas.

especial daquelas vinculadas ao agronegócio. O que desponta como uma decorrência territorial da especialidade econômica do porto de Paranaguá.

| CORPORAÇÃO | ORIGEM DO CAPITAL | TIPO DE MOVIMENTAÇÃO | PERÍODO DE INSTALAÇÃO |
|-------------------------------|--------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| Petrobrás | brasileiro - estatal | Granéis Líquidos | Anterior à Lei 8.360/93 |
| Cotriguaçu | brasileiro - cooperativa | Granéis Sólidos | Anterior à Lei 8.360/93 |
| Bunge Alimentos | multinacional | Granéis Sólidos | Anterior à Lei 8.360/93 |
| Cargill Agrícola | multinacional | Granéis Sólidos | Anterior à Lei 8.360/93 |
| SOCEPAR | multinacional | Granéis Sólidos | Anterior à Lei 8.360/93 |
| União Vopak | brasileiro - privado | Granéis Líquidos | Anterior à Lei 8.360/93 |
| Sadia S/A | brasileiro - privado | Carga Geral | Anterior à Lei 8.360/93 |
| Centro-Sul | brasileiro - privado | Granéis Sólidos | Anterior à Lei 8.360/93 |
| Depósito Franco Paraguaio | paraguaio | Diversos | Anterior à Lei 8.360/93 |
| Coamo | brasileiro - cooperativa | Granéis Sólidos | Anterior à Lei 8.360/93 |
| Interalli | brasileiro - privado | Carga Geral | Posterior à Lei 8.360/93 |
| Marcon | brasileiro - privado | Carga Geral | Posterior à Lei 8.360/93 |
| Catallini Terminais Marítimos | brasileiro - privado | Granéis Líquidos | Posterior à Lei 8.360/93 |
| Volkswagen do Brasil | multinacional | Carga Geral | Posterior à Lei 8.360/93 |
| Fospar | multinacional | Granéis Sólidos | Posterior à Lei 8.360/93 |
| TCP | misto | Contêiner | Posterior à Lei 8.360/93 |
| PASA | brasileiro - privado | Granéis Sólidos | Posterior à Lei 8.360/93 |
| Rocha Top | misto | Granéis Sólidos | Posterior à Lei 8.360/93 |
| Martini Meat | brasileiro - privado | Carga Geral | Posterior à Lei 8.360/93 |
| Coinbra | multinacional | Granéis Sólidos | Posterior à Lei 8.360/93 |

Quadro 02: Corporações atuantes no Porto de Paranaguá em 2010

Fonte: SOARES, 2009, p.75

1.5 Os rebatimentos da infra-estrutura viária do estado para o escoamento dos fluxos de comércio exterior sobre a cidade de paranaguá: conflitos na produção do espaço citadino

O processo de consolidação da estrutura viária do Estado do Paraná ligou o porto de Paranaguá a um espaço produtivo, tanto em nível estadual como interestadual e mesmo internacional. Tal processo evidenciou a interdependência e a multiescalaridade das transformações do espaço da cidade. Além disso, merece destaque o fato de que as cidades portuárias são especialmente favorecedoras da observação de uma diversidade de influências na dinâmica territorial. Isto porque abrigam um organismo econômico, o complexo portuário, que se conecta a um conjunto de outros pontos distantes, ligados por redes de circulação e comunicação.

Tal conexão típica dos organismos portuários e das cidades que os abrigam remete à colocação de Santos (2006, p.284), para quem “os arranjos espaciais não se dão apenas através de figuras formadas de pontos contínuos e contíguos. [...] há também, constelações de pontos descontínuos, mas interligados, que definem um espaço de fluxos reguladores”. Para o autor, os pontos interligados continuamente representam a influência das “horizontalidades”, enquanto os pontos descontínuos que se influenciam e, se relacionam de forma hierarquizada no processo de integração, compõem as “verticalidades”. A dinâmica interativa das horizontalidades e verticalidades é inerente ao espaço e, torna-se cada vez mais acirrada na economia capitalista.

É válido reforçar que no caso da cidade portuária, o peso das verticalidades é sobretudo importante, tendo em vista a concentração de poder freqüentemente fora da cidade. Além disso, pode se aventar que

[...] a verticalidade cria interdependências, tanto mais numerosas e atuantes quanto maiores as necessidades de cooperação entre lugares. Assim como nos diz Gilles Paché (1990, p. 91), nessa “nova geografia dos fluxos dos produtos” cria-se “um sistema de produção reticular”, a partir de suportes territoriais largamente redistribuídos, que asseguram a coesão do processo produtivo. Essas interdependências tendem a ser hierárquicas e seu papel de ordenamento transporta um comando (SANTOS, 2006, p.285).

Ao chamar a atenção para esses aspectos é que se torna perceptível e relevante destacar de que forma a modernização da rede viária tornou-se interferente sobre a dinâmica territorial da cidade de Paranaguá. À medida que a

rede ativou a conexão com diversos pontos, também trouxe novas características, novas demandas físicas sobre a cidade. Da mesma forma, trouxe rebatimentos, em termos das relações sociais e políticas de sua atividade.

O primeiro registro oficial dos conflitos territoriais decorrentes da construção da estrutura viária foi explicitado no Plano Diretor de 1967 (CODEM, 1967) de Paranaguá. Nesse documento, o diagnóstico viário apontava como questão grave a divisão da cidade em dois setores a partir da BR277. Os fluxos de trânsito portuário e os fluxos citadinos se confundiam e sobrecarregavam as vias da cidade já naquele momento. Na concepção dos proponentes do planejamento tornava-se urgente o uso de técnicas de ordenamento territorial que mitigassem os problemas decorrentes desse quadro.

Uma década depois, um documento produzido pelo Banco Nacional de Habitação (BNH, 1978) apontava o mesmo quadro agravado pelo aumento dos fluxos de carga que adentravam a cidade através da BR277. Na medida em que o planejamento do governo federal estabeleceu o programa Corredores de Exportação, e definiu o porto de Paranaguá como um dos beneficiados pelos investimentos, tornando-o o segundo maior porto em movimentação de cargas no Brasil, decorreu daí uma sobrecarga ainda mais visível que passou a confluir para a cidade. Isso porque aumentou sobremaneira o tráfego de caminhões, fato impulsionado pela rigidez da oferta ferroviária que tornou ainda mais discrepante a distribuição das cargas entre os modais de transporte.

Ao pensar o planejamento na perspectiva territorial, Fischer (2008) aponta que é preciso ter a compreensão de que existe um caráter de imobilidade do espaço no que se refere à localização, mas uma mobilidade no que tange ao conteúdo.

[...] considerar o “lugar” é levar em conta tanto os atributos que o caracterizam (estoques, atividades, funções, forma, [...]) e as relações internas que aí se desenvolvem; é, portanto, apreender o espaço por intermédio dos “meios” que o compõem e das relações hierárquicas que unem os diferentes lugares [...] (FISCHER, 2008, p. 101).

No caso de Paranaguá, neste momento, observa-se uma dicotomia na retórica dos planejadores, que expressavam os interesses distintos entre os níveis da municipalidade, dos governos federal e estadual. A questão viária no interior da cidade aparecia sob a ótica do planejador federal como problema e obstrução para o aparelhamento portuário. Isto especialmente porque a cidade “expandia

desordenadamente” rumo ao complexo rodo-ferroviário (BR277 / RFFSA), promovendo distúrbios àquilo que compreendiam ser “capital social” imobilizado em equipamentos portuários (BNH, 1978, p.5). É recorrente no documento a afirmativa de que a aglomeração urbana representava um elemento causador de deseconomias para o sistema portuário.

No que se refere aos fatores estruturais passíveis de intervenção explicitam-se as amarras territoriais que misturam complexo portuário e tecido urbano da cidade de Paranaguá. Segundo BNH (1978, p. 34), o fator determinante dos intensos fluxos de mercadorias que cruzavam a cidade estava justamente nessa incompatibilidade acirrada pela predominância do modal rodoviário no transporte de mercadorias (cerca de 69% da carga transportada em caminhões). Acrescia à mesma o fato de ainda estar incompleta a duplicação da rodovia, sobrecarregada pelas chegadas massivas de caminhões no período de safra, que inviabilizavam o tráfego pela cidade. Tanto assim, que é deste período a primeira proposta de criação do berço de caminhões, a instalação do “pátio regulador”.

Atualmente, os gargalos viários continuam explícitos na cidade, com destaque para a principal avenida de acesso ao porto, que representa uma continuidade da BR277. Seu fluxo foi parcialmente desviado para a porção norte da cidade, rumo à área de porto organizado. Ainda assim, trata-se de uma interferência pontual do governo federal, tendo em vista solucionar o problema apontado nos documentos acima referenciados. O tronco central, que corta a cidade, e era objeto das reivindicações de mudanças entre o final dos anos 1970 e início dos anos 1980, permanece como um gargalo viário em função dos impactos negativos gerados sobre o trânsito da cidade, tanto pelo peso transportado sobre a via, como pelo porte dos veículos. O que é uma expressão de que as intervenções pontuais e não coordenadas adequadamente refletem a incapacidade dos atores públicos, das diversas esferas do governo, de administrarem o espaço ocupado pelo porto de forma integrada à cidade (UFPR/FUNPAR, 2006).

Tais gargalos da estrutura viária aparecem vinculados à necessidade de modernização da infra-estrutura portuária no documento mais recente relacionado ao planejamento, o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, sancionado em 2006 (UFPR/FUNPAR, 2006, p.308). Este documento toma como pressuposto a análise do GEMPO (Grupo Executivo de Modernização Portuária), que considera a defasagem da infra-estrutura portuária brasileira como elemento importante do

custo-Brasil³⁴. Os pontos críticos em termos de tráfego urbano são abundantes, mas remetem o leitor a observar que o quadro que havia sido diagnosticado no Plano Diretor de 1967 (CODEM, 1967) e na análise realizada pelo BNH em 1978 (BNH, 1978) foram potencializados. Isto ocorre apesar da duplicação da BR277, bem como dos investimentos na via urbana que leva ao pátio regulador, concretada para tráfego pesado em 2003.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (UFPR/FUNPAR, 2006), por sua vez, aposta no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá (PDZPO) como elemento central para trazer soluções de planejamento, no que se refere aos conflitos territoriais entre porto e cidade. O que aponta para uma tentativa de gerar meios de separação entre o porto e a cidade tendendo a consolidar a linha divisória marcada pelo traçado da BR277, que dividiu a cidade em duas faces, uma de porto, outra de cidade.

Pensado em nível da localidade, o sistema viário que adentra a cidade de Paranaguá, tendo em vista viabilizar a atividade portuária, remete à reflexão sobre o conceito de espaço banal. Se a rede viária instalada ao longo de meio século possibilitou integrar diversos pontos de produção e consumo, bem como possibilitou fortalecer um nó de rede como seu pólo central, representado pela capital paranaense, ainda assim a dinâmica reticular não é capaz de apreender a totalidade do espaço. Como afirma Santos (2008, p.139), “além das redes, antes das redes, apesar das redes, depois das redes, com as redes, há o espaço banal, o espaço de todos, todo o espaço, porque as redes constituem apenas uma parte do espaço e o espaço de alguns”. É neste espaço que está contida a relação conflituosa e complementar entre cidade e porto.

Para além da questão das obstruções viárias, a cidade portuária comporta um conjunto de problemas que não são específicos dela, mas que nem por isso podem ser desconsiderados. Dentre eles estão a insegurança, os índices elevados de prostituição e, a poluição ambiental. No caso brasileiro, tais problemas são exponenciados pela atividade portuária, especialmente em função da dependência do modal rodoviário para o transporte de cargas. Fato que também se confirmou no caso do Paraná na rede viária que liga as áreas produtivas ao porto de Paranaguá.

³⁴ Custo-Brasil representa o reflexo das ineficiências estruturais da economia brasileira sobre os produtores transformando-se em custo do produto, dentre elas o maior destaque é concedido ao sistema de transporte que onera os fretes.

Para Monié e Vidal (2006, p. 990-993), tais impactos terminam por criar associações sistemáticas com as cidades, o que pode ser considerado um fator de expulsão de investimentos e de fluxos demográficos capazes de colaborar para o desenvolvimento³⁵ da cidade. Há, por assim dizer, uma espécie de estigmatização da cidade portuária, que passa a compor parte de seu imaginário, algo que se estabelece para além das redes, no espaço de todos.

O outro lado dessa relação conflituosa está na dinâmica específica da rede na qual o porto se insere, que é a do território do agronegócio graneleiro. Na medida em que o porto tem sua dinâmica definida ou, fortemente influenciada por atores que articulam seus interesses em escalas distintas, sejam públicos ou privados, sua inserção numa rede efetiva de exportação cria um sobrepeso dessas escalas que extrapolam os limites da cidade. Dito de outra forma, as decisões governamentais relativas às áreas produtivas que se interligam ao Porto de Paranaguá foram decisivas na articulação de um perfil portuário ligado à exportação de grãos. Essa, por sua vez, se interliga com a cidade sob uma nova perspectiva. A exportação de grãos requer uma forma específica de manuseio, um tipo de tecnologia, tamanhos específicos de navios, e, sobretudo, está ligada a um novo conjunto de empresas.

³⁵ O termo desenvolvimento aqui assume a conotação mais ampla, que não se circunscreve à dimensão econômica, em que pese sua relevância.

CAPÍTULO 02 – CONSOLIDAÇÃO E TRANSFORMAÇÕES NAS RELAÇÕES ECONÔMICO-ESPACIAIS ENTRE AS DÉCADAS DE 1970 E 1980: INSERÇÃO SISTÊMICA E A HINTERLÂNDIA DO PORTO DE PARANAGUÁ

Observou-se no capítulo 01, que a integração territorial e econômica do Paraná passou pela consolidação de um sistema viário que projetou e viabilizou os fluxos de uma economia capitalista em plena expansão. O marco do projeto geopolítico e econômico foi a década de 1950, o que em nível nacional coincide com o processo que promoveu a industrialização brasileira sob o modelo conhecido como Processo de Substituição de Importações (PSI). A partir daí, torna-se mais evidente que o porto tenha sido redefinido estruturalmente enquanto um componente sistêmico, na medida em que passou a congregar funções econômicas ajustadas a conjunturas políticas, bem como às forças sociais e às decisões dos atores envolvidos no processo de modernização capitalista, no Brasil e na região sul. A partir dessa constatação é que esse capítulo assume o objetivo de elucidar as transformações técnicas e a expressão espacial dos elos sistêmicos que levaram o porto de Paranaguá a assumir a configuração de porto graneleiro. Tal processo foi desencadeado ao longo dos anos 1970 e 1980, refletindo opções de políticas públicas que entrelaçam as diversas escalas da atuação do Estado.

Para Santos (2008a, p.67), é papel da geografia desmistificar variações quantitativas e qualitativas de seus componentes, de acordo com cada lugar. As diferenças de cada lugar advêm exatamente da combinação dos componentes, bem como de sua fusão. Países como o Brasil trazem na constituição da formação econômico social e territorial a expressão de uma ordem externa capaz, seja na escala nacional, seja na escala das regiões, de influenciar decisivamente as transformações. Ocorre que tais pressões de origem externa não são exercidas de forma homogênea sobre as diversas porções do território. A reverberação das mudanças atinge cada um dos espaços de forma seletiva e encontra resistências maiores ou menores conforme as forças territoriais que definem a inércia das estruturas estabelecidas.

Fato é que advêm dos anos 1950 o primeiro grande esforço que dotou o Porto de Paranaguá de relevância regional, o que foi consolidado na década de 1970, quando a política de criação dos corredores de exportação o elegeu como um dos portos de corredores. Assim, quando se faz referência às mudanças propugnadas

pelo PSI, considerando sua extensão até a década de 1980, não é possível deixar de ponderar que

[...] as forças da modernização impostas do interior ou do exterior são extremamente seletivas, em suas formas e em seus efeitos. As variáveis modernas não são acolhidas todas ao mesmo tempo nem têm a mesma direção. Trata-se de uma história espacial seletiva. A cada modernização, novos pontos ou novas zonas são conquistadas ao espaço neutro e tornam-se uma nova porção de espaço operacional. Mas o impacto dessas forças não é o mesmo para as diversas variáveis, cuja combinação dá a característica do lugar. Disso resulta uma grande instabilidade na organização do espaço com repetidos desequilíbrios e ajustamentos (SANTOS, 2008b, p. 20-21).

A mesma dinâmica territorial desigual, contraditória e dependente pode ser observada quando se recorta o lugar, sobretudo, quando se trata de um lugar dotado da qualidade da confluência de fluxos como acontece com o complexo portuário. Além disso, existem disparidades de diversas ordens caracterizadoras do território brasileiro que impossibilitariam generalizações do ponto de vista dos processos de transformação espacial. O que torna impositivo reforçar o papel das escalas na análise geográfica de produção do espaço. Isso é pertinente para a abordagem, na medida em que se observa a tendência de concentração espacial da produção afetando às lógicas do consumo e da distribuição.

Importante destacar que a prática do planejamento econômico, vinculada à busca pelo desenvolvimento econômico, foi introjetada no Brasil nos anos 1950 sem que houvesse amadurecimento dos seus efeitos espaciais. E mesmo o planejamento de cunho territorial, focado na unificação do território, seja o nacional, seja estadual, tal como no caso do Paraná, ficou subordinado a uma perspectiva econômica que desconsiderou a diversidade e heterogeneidade espacial, do ponto de vista da organização social. Importa lembrar que a integração territorial que trouxe os fluxos econômicos do estado para o Porto de Paranaguá foi motivada por objetivos de ordem geopolítica, o que combinou uma visão restrita do desenvolvimento, focada na dimensão econômica, ao interesse de manter a integralidade territorial e à liderança política centralizada na capital do estado do Paraná.

A reflexão acerca da realidade brasileira, bem como de suas especificidades regionais, permite dizer que as formas espaciais são capazes de revelar a impossibilidade dos modos puros de produção, na medida em que expressam a coexistência de diversas temporalidades. Além disso, deve-se destacar que o

espaço enquanto matéria trabalhada torna-se de longe a dimensão que mais se relaciona com o cotidiano dos indivíduos. A ação humana propulsiona pelas necessidades, de cunho natural ou artificial, se concretiza em formas sociais, que por sua vez, conduzem à criação de objetos, de formas geográficas. Sendo que, o espaço apresenta uma condição para a realização da ação, ou seja, seu próprio valor não é independente das ações que ele é capaz de acolher (SANTOS, 2006, p. 95-97).

Ao dialogar com as transformações territoriais vinculadas ao Porto de Paranaguá é possível detectar uma amostra desse processo. Pode ser evidenciada aí a sobreposição de temporalidades, ao mesmo tempo que fica expressa a força transformadora, que se concretiza em formas geográficas concretas por meio das estratégias de unificação territorial. Em especial, a força propulsora das transformações foi desencadeada no período do pós-guerra com a transição acelerada para o capitalismo na sociedade brasileira e na região sul.

O aspecto que se destaca nesse processo, é o peso do Estado como ator na condução das políticas de desenvolvimento econômico e integração territorial, seja no nível federal ou no estadual. É necessário reiterar que as relações humanas são mediadas pelas relações de poder. Para Raffestin (2009, p. 26-33), é nessa mediação que o território é construído, na medida em que ele expressa uma “prisão que os homens constroem para si”. Ao construir o território em movimento que implica demarcá-lo a partir das relações de poder, balizadas por diversos grupos de ações guiadas por propósitos (caracterizando assim o ator sintagmático), o homem territorializa o espaço, delimita-o para si, em outras palavras, culturaliza o espaço.

No que se refere à escala da economia mundial, é importante dizer que o processo de reconstrução econômica dos países da Europa não socialista e do Japão, na conjuntura do pós-guerra, possibilitou uma redefinição geográfica profunda do capitalismo, guiada pela hegemonia do modelo americano. A tendência intrínseca do sistema capitalista à criação de um mercado mundial encontrou pela primeira vez um ambiente político capaz de impor a distribuição dos benefícios sistêmicos, compensados pela ação reequilibradora do Estado capitalista³⁶. A hegemonia americana baseada na força econômica, mais que o cunho militar, guiou

³⁶ Faz-se referência aqui ao Estado do Bem-estar social, que se estabeleceu no pós-guerra na Europa Ocidental, América do Norte e Japão.

o processo sem estendê-lo aos integrantes supostamente menos suscetíveis (em especial os aliados latino-americanos) à ameaça de expansão socialista.

O desenvolvimento geograficamente desigual, que fundamentou o processo de acumulação de capital, se desdobrou de forma muito clara na expansão do sistema produtivo capitalista fordista no pós-guerra, bem como em seu esgotamento cíclico no pós-1960 (LIPIETZ, 1989, p.39-44). Isto é, para um grupo de países o sistema passou a funcionar sob a influência decisiva da ação compensatória exercida pelo Estado, buscando redistribuir a riqueza gerada no processo produtivo. Todavia, tal intervenção gerava uma pressão de custos sobre a produção de bens, tornando atraente a transferência de plantas produtivas que requerem baixos custos para lugares onde não vigorava tal nível de interveniência sobre as regras de mercado. É possível dizer que o pleno emprego, almejado pelas políticas públicas do Estado do Bem-estar social, inviabilizou a produção de bens cuja exigência fossem custos reduzidos.

Desde o pós-guerra foi se conformando uma divisão territorial da economia mundial que continuou delegando às economias periféricas o papel de exportadores primários, de matérias-primas e de produtos industrializados de baixo valor agregado. É certo que houve resistências no processo, o que pode ser observado na própria perspectiva do desenvolvimento voltado para dentro³⁷, que balizou a industrialização por substituição de importações, como no caso brasileiro. Todavia, pensadas no longo prazo, as redefinições econômico/territoriais no Brasil não foram suficientemente profundas para deslocar completamente a economia brasileira de sua posição original no sistema mundial. Nesse contexto, com maior ênfase a partir dos anos 1970, os complexos portuários passaram a ser alvo de intensas transformações tendo em vista seu papel estratégico dentro do sistema econômico voltado para exportações.

O que se destaca é que as contradições inerentes ao sistema capitalista se recolocam permanentemente em nova escala. Há, por assim dizer, uma espacialização das formas capitalistas preenchidas por conteúdos essenciais unificadores, mas também por conteúdos específicos que reconstituem em novo patamar as diferenças. Segundo Santos (2006, p.80), “o desenvolvimento desigual e

³⁷ A ideia de desenvolvimento voltado para dentro está vinculada ao fortalecimento do mercado interno, tendo em vista torná-lo capaz de dar suporte para o crescimento econômico e, por conseguinte, para o aumento da riqueza.

combinado é, pois, uma ordem cuja Inteligência é apenas possível mediante o processo de totalização, isto é, o processo de transformação de uma totalidade em outra totalidade.” Assim, a divisão do trabalho, movida pela produção e por seus impulsos dinâmicos, produz a cada momento um novo movimento e uma nova função aos lugares.

A crise cíclica do capitalismo aberta nos anos 1960, intitulada por algumas correntes de pensamento como crise do fordismo³⁸, pode ser apontada como um sintoma da dinâmica contraditória do sistema. Ao desencadear uma redefinição de formas e conteúdos, a crise explicita um processo segundo o qual a cada momento, cada lugar recebe alguns vetores e abandona outros, redefinindo individualidades geográficas (SANTOS, 2006, p.88). Para Harvey (2007, p. 135-140), desde o intervalo entre 1965 e 1973 tornou-se crescentemente evidente a incapacidade de conter as contradições do capitalismo a partir do fordismo e do keynesianismo³⁹. A alta dos preços do petróleo, no início dos anos 1970, representou mero estopim de uma sucessão de eventos que vinham demonstrando que a inflexibilidade do modelo havia promovido a queda do nível de produtividade e de lucratividade.

Os rearranjos produtivos criaram uma “desordem” no sistema lógico-racional que havia conduzido à expansão do fordismo. Nas economias centrais, o processo significou uma fragilização das grandes corporações empresariais de estruturas muito rígidas, e, sobretudo, a fragilização dos grandes sindicatos. Todavia, não há como circunscrever esse movimento ao circuito reduzido dos países “desenvolvidos”, porque ele promoveu uma reorganização sistêmica, espraiando-se de forma desigual entre os países recém-industrializados e não-industrializados.

A complexidade do processo está vinculada às pressões geradas pelas necessidades externas (em relação ao local) que advém do modo de produção, mas também das necessidades internas. “O novo procura impor-se por toda parte, porém

³⁸ O fordismo foi a designação dada a um modelo de acumulação que combinava as práticas tayloristas de racionalização da organização do trabalho e aumento de produtividade à distribuição de renda de forma a possibilitar o crescimento econômico propulsionado pela capacidade massiva de consumo. Para Lipietz (1989, p. 92-96), a crise desse modelo tem fatores desencadeadores gerais, mas também guarda as especificidades de cada formação social e econômica. Vale dizer ainda que a internacionalização do fordismo seguiu a lógica da divisão territorial internacional do trabalho, o que implica dizer que surgiu um “fordismo periférico”. Isso porque as parcelas mais qualificadas dos circuitos produtivos permaneceram externas às economias que se enquadraram na condição de periferia do sistema.

³⁹ A referência ao keynesianismo está vinculada à adoção das políticas econômicas que visavam ao pleno emprego de fatores, o que assegurava a demanda agregada, também conhecidas como políticas do bem-estar social.

sem poder realizar isso completamente” (SANTOS, 2006, p.28). Pode se dizer que é nessa dinâmica que vai da “totalidade ao lugar” que são investigadas as transformações territoriais dentro do problema central desta pesquisa. A observação dos processos de transformação no Brasil e na região, entre os anos 1970 e 1980, permite compreender as especificidades que moveram o território ao qual o Porto de Paranaguá se liga, os vetores que influenciaram adaptações, o abandono de formas e funções e a conformação de novas relações sociais, econômicas e políticas, o que implica necessariamente em reconfigurações territoriais.

Para Santos (2006, p.61), a divisão internacional do trabalho (DIT) faz referência à configuração imanente ao modo de produção dominante, que por sua vez comporta a inovação nas formas geográficas, bem como nos seus conteúdos. Tanto a divisão internacional, como a interna do trabalho fazem com que “a formação socioeconômica correspondente [atribua] um valor determinado a cada forma e a todas as formas, através da redistribuição de funções” (SANTOS, 2006, p.61).

Nesse processo identifica-se a premissa capaz de subsidiar a compreensão das transformações concernentes à cidade portuária de Paranaguá. À medida que foi se processando um conjunto de mudanças socioeconômicas, impulsionadas pela clareza política da elite paranaense na direção do estado, a aderência ao novo momento do capitalismo brasileiro levou ao reposicionamento do complexo portuário. Por conseguinte, as novas funções do porto assumiram papel predominante sobre a configuração espacial da cidade.

É relevante rememorar o papel das políticas de integração territorial inicializadas nos anos 1950, que configuraram a rede viária do Paraná. Contudo, foi o aprofundamento da crise cíclica do capitalismo na primeira metade dos anos 1970, que irradiou efeitos definitivos em termos da ação política, no que se refere ao aprofundamento do processo de transição para o capitalismo. Sob uma conjuntura histórica internacional e nacional marcada pelo descenso cíclico do pós-guerra foi desencadeado um conjunto de mudanças estruturais que afetaram de forma expressiva o papel do Paraná no cenário nacional, de sua capital na rede de cidades brasileiras e do Porto de Paranaguá em seu papel regional.

O primeiro marco histórico de mudanças está relacionado à implementação do I Plano de Desenvolvimento Econômico (IPND), concebido no início da década de 1970. Em plena vigência do regime militar, o plano colocou a questão da

integração nacional sob novos parâmetros e o planejamento territorial como elemento do desenvolvimento. É notório que o contexto autoritário foi fator substancial no que se refere à concepção e desenvolvimento do projeto. Também importante lembrar que no caso do Paraná as estratégias do I PND tiveram como pressuposto um esforço prévio de investimentos públicos, que dotaram o estado do Paraná de infra-estrutura viária razoável, responsáveis por unificar os fluxos sob a liderança do eixo Curitiba-Paranaguá⁴⁰.

Na orientação do IPND foram definidas estratégias essenciais no que se refere ao processo de circulação de mercadorias, tendo em vista aumentar a capacidade brasileira de exportações, por conseguinte, de inserção no mercado internacional, mas também com vistas à melhoria do abastecimento interno. Em ambas as direções é possível observar a redefinição do papel do Brasil na divisão internacional do trabalho, e do Paraná na divisão interna do trabalho. Para Santos (2006, p.61),

[...] a divisão internacional do trabalho explica a seletividade espacial na realização de funções, mediante critérios como a necessidade, a rentabilidade e a segurança de uma dada produção. A divisão interna do trabalho nos mostra o movimento da sociedade, a criação e os reclamos de novas funções, e a maneira como essas funções são abrigadas pelas formas preexistentes ou novas.

O Programa Corredores de Transporte (CTs), que na década de 1980 passou a ser referenciado como “Corredores de Exportação”, foi preparado no biênio 1971/72 para implementação entre 1972/73, no bojo dos investimentos estratégicos do IPND. Conforme Barat (1972, p. 301), o objetivo dos CTs era implantar infra-estruturas e sistemas operacionais modernos de transporte, manuseio, armazenagem e comercialização de fluxos densos no território brasileiro. Tais estruturas almejavam que os grandes centros industriais se ligassem às suas áreas adjacentes, bem como às regiões abastecedoras de matérias-primas e alimentos. O que, por sua vez, deveria possibilitar a racionalização e integração das etapas do processo de escoamento de mercadorias destinadas ao mercado externo, melhorando assim a posição competitiva do Brasil no cenário internacional.

⁴⁰ Esse eixo de liderança pode ser compreendido em sua prospecção contemporânea como gérmen do que Moura (2009, p.143) classificou como arranjos urbanos regionais (AURs). Para a autora tais arranjos congregam as atividades econômicas ligadas aos circuitos mais modernos de produção. No caso do Paraná, o AUR que comanda a rede urbana estadual e cuja influência chega a ir além dos limites do estado é o de Curitiba, que congrega a região metropolitana, e tem sua extensão em Paranaguá, conforme apontado no capítulo 1.

O corredor de transporte para exportação, tal como concebido pela equipe técnica de planejamento governamental⁴¹, representava a “conexão entre os pontos de contato com os fluxos densos de longo-curso e as regiões de elevado potencial de produção (agrícola, extrativa e industrial) diretamente ou por intermédio de redes alimentadoras locais” (BARAT, 1972, p.302). O investimento nos corredores pressupunha um pacote de ações que estimulasse todo o percurso produtivo pelo qual ele se estabelecia. Dadas as proporções dos investimentos, por sua vez, requeria uma condição prévia em termos de potencial produtivo, em realização ou a realizar, que justificasse a implantação.

Na sua implementação efetiva, o projeto CTs definiu três corredores, todos eles vinculados ao centro-sul brasileiro, o Centro-leste que tem como ponto terminal o porto de Santos, o corredor Paraná-Santa Catarina que destina fluxos para o porto de Paranaguá e, o corredor Rio Grande com o porto de Rio Grande como destino. Observando a partir da perspectiva portuária detecta-se que as velhas formas passariam a sofrer intervenções para que assumissem novos conteúdos.

De acordo com Barat (1972, p. 303), o que possibilitou a definição dos Corredores no I PND foi uma concentração de tráfego prévia e o crescimento acelerado da produção de mercadorias primárias elaboradas e semi-elaboradas. O programa partiu, na verdade, de uma especialização incipiente no sul do Brasil, a qual se projetava reforçar. A escolha dos corredores terminou por demonstrar um afastamento dos objetivos técnicos de equilíbrio entre necessidades internas e externas, pendendo mais para estas últimas, o que justifica a denominação mais presente, como Corredores de Exportação. Além disso, não se pode deixar de relevar o aspecto central da geopolítica nas decisões do governo federal no período em questão (PACHECO, 1996).

Vale dizer ainda, que a priorização da tradicional vantagem competitiva internacional brasileira como exportador primário, que marcou a economia brasileira até os anos 1960, assumiu nova conotação. A década de 1970 trouxe também um processo de mudança estrutural no setor agrícola que implicou na adoção de novos meios técnicos e científicos. Esse é exatamente o período em que a economia agrícola paranaense passou por profundas mudanças em sua estrutura produtiva,

⁴¹ Vale destacar que a equipe do setor de Transportes do IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) foi responsável pelos estudos técnicos de viabilidade e de referência teórica dos Corredores de Transporte.

em especial a partir da crise do setor cafeeiro em meados da década. O que implica dizer que o CT Paraná assumiu uma nova característica sistêmica a partir do período, que se refletiu sobre o setor portuário, configurando-o como um elemento do sistema, ou um ponto da rede por onde circulam os fluxos de entrada e saída de mercadorias e pessoas.

Paraná (1984, p.5) aponta que a

[...] história econômica do porto de Paranaguá ... poderia ser dividida em duas fases: a primeira antes da implantação do chamado “corredor de exportação” e a segunda pós investimentos, que criou condições de expansão e a aquisição da imagem de grande porto brasileiro.

Ao se transformar em porto de corredor, o porto de Paranaguá trouxe para a cidade um novo encadeamento, isto é, uma nova dimensão escalar às relações que integram diversos espaços produtivos regionais à cidade.

Não se pode deixar de destacar ainda que o II Plano Nacional de Desenvolvimento, editado em meio à ressonância do choque do petróleo, reafirmou as tendências do plano anterior incrementando as exportações, bem como o processo de modernização da agricultura (PACHECO, 1996, p. 60). Assim, torna-se relevante entender que elementos espaciais se desdobraram na projeção sobre o porto de Paranaguá; que rede foi ativada a ponto de projetá-lo tão expressivamente e; que transformações percorreram os circuitos dessa rede?

Discutir as questões acima implica, ao mesmo tempo, fazer referência às formas concretas através das quais o desenvolvimento do capitalismo se deu em cada região. Para Pacheco (1996, p. 50), pensar a dinâmica da acumulação de capital em cada região requer a compreensão da natureza de sua articulação com as demais regiões, a leitura da forma concreta de subordinação dos capitais em relação ao centro, bem como a integração comercial e produtiva.

A partir da dinâmica da acumulação de capital torna-se especialmente necessário pensar em rede, considerando-a como conjunto de nós e linhas entrelaçadas que perfazem uma rede produtiva. Para Batista (2006, p. 125-127) essa ideia expressa a interconexão e interação de agentes produtivos ligados por fluxos transacionais e relacionais. Em que pese o sistema portuário não se enquadrar como estrutura de produção, ainda assim destaca-se como parte do sistema produtivo, em especial no contexto de interligação que foi articulada no Paraná no pós 1970. Outro aspecto a destacar se refere ao fato de que o espaço

produtivo é expressão do processo de planejamento, organização e controle de agentes públicos e privados. A relação desses atores, seu peso e suas capacidades interventivas definem o nível de apropriação do território, ou de territorialidade, no sentido proposto por Raffestin (2009).

2.1 Desvendando a rede: a *hinterlândia* do porto de Paranaguá

Conforme Pizzolato *et al.* (2010, p.555), o conceito mais convergente de *hinterlândia*, abordada na literatura portuária, e conhecido desde o início do século XX, é aquele que a caracteriza como “zona de influência de um porto [ou] área de mercado do porto em terra da qual ou para a qual o porto envia e recebe cargas”. A partir dessa visão estática, esse se refere às relações do porto com uma área contínua à qual se conecta territorialmente.

Essa relação de conexão é definida pela estrutura viária, como se apresenta na área de influência do Porto de Paranaguá, conforme a projeção do Programa Corredores de Exportação. A infra-estrutura viária do estado do Paraná transformou-se na base de interligação do porto com uma área extensa, que envolve além desse estado, também o oeste catarinense, o sul do Mato Grosso do Sul e o território paraguaio. A estrutura de produção atendida, bem como a forma de armazenamento e de transporte, exercem papel determinante sobre o formato territorial da rede física que se associa ao porto, o que mais uma vez reforça o papel estratégico da estrutura viária do estado do Paraná como pré-condição para que o Porto de Paranaguá se tornasse um porto de corredor com a expressividade e a abrangência apontada por Paraná (1984).

Situado entre os grandes portos nacionais Paranaguá é hoje escala obrigatória das grandes rotas internacionais, pela importância do seu comércio externo e a força de sua *hinterlândia* de 500.000 m², compreendendo os estados do Paraná, Sul de São Paulo, Santa Catarina, parte do Rio Grande do Sul, República do Paraguai e potencialmente o norte da Argentina e Sul de Mato Grosso (PARANÁ, 1984, p. 5).

A área definida como *hinterlândia*, no documento da Secretaria Estadual de Transportes em 1984, expressa o objetivo da política de Corredores de Transporte. A proposição do corredor Paraná - Santa Catarina era atender a um conjunto de pontos de produção cuja localização extrapola as fronteiras dos estados, chegando a absorver o Paraguai em toda a sua extensão. A maior densidade da mesma está

sobre o estado do Paraná, sendo que os fluxos relacionados às demais regiões são direcionados para a rede viária edificada no estado e confluem para o eixo Curitiba-Paranaguá. O que significa dizer que a definição e a implementação dos Corredores de Transporte foram fundamentais, no sentido de reforçar a rede definida desde os anos 1950.

Nessa perspectiva, a mesma *hinterlândia* representa uma das facetas do planejamento territorial que se baseou na integração como objetivo estratégico do governo federal. Portanto, deve ser pensada como área atendida economicamente, mas também como área conectada através do projeto político de integração. O pensamento geopolítico do general Golbery de Couto e Silva concedeu o norte das ações de integração territorial no período do regime militar, consolidado na doutrina de segurança nacional (SILVA, 1967, p. 170). Sua premissa fundamental partia das ameaças advindas do espaço ocupado de forma desigual e da carente integração.

A lógica de integração passou a ser guiada por um plano de articulação que conectava as regiões periféricas ao pólo dinâmico ou núcleo central. Segundo tal proposição, o “coração do país” estava em torno do eixo Rio de Janeiro - São Paulo - Belo Horizonte. Sendo assim, as ações estatais no sentido da integração deveriam ligar as três penínsulas (o nordeste, o centro-oeste e o sul) ao pólo central; e articular a “ilha” Amazônica (COSTA, 1992, p.201).

Os projetos de ampliação das fronteiras econômicas internas deram a tônica do processo de integração ao longo do período ditatorial. A partir do Plano de Integração Nacional (PIN) houve um direcionamento da expansão para a Amazônia e para o Centro-Oeste (DINIZ & BESSA, 1995, p. 32). Consoante com tal perspectiva, a construção da grande rodovia Transamazônica foi uma das melhores expressões do significado físico da criação de redes e fluxos para a integração nacional. O que implica dizer que as ligações viárias e a integração econômica constituíram facetas do mesmo processo. Por assim dizer, tal como no caso do Paraná pós-década de 1950, desenvolvimento econômico e territorial caminharam juntos, como dois lados da mesma moeda.

Para Becker e Egler (2010, p. 144), a política de integração territorial brasileira, na vigência do regime militar, combinou diversos objetivos sob a égide da estratégia geopolítica. Dentre eles estavam a ocupação do território; a incorporação tanto do centro-oeste, como da região amazônica; a modernização e expansão da economia brasileira, bem como sua articulação internacional. Daí que seja plausível

tomar o papel decisivo do Estado enquanto ator no processo de integração territorial e, por conseguinte, de redefinição da divisão do trabalho no âmbito interno.

O poder estatal desenvolveu e impôs ao espaço nacional o que Becker e Egler (2010, p.145) chamam de “malha de duplo controle, técnico e político”, que corresponde aos diversos programas e projetos de desenvolvimento. A concretização dessa dupla malha implicou em estender vários tipos de redes (viária, urbana, de comunicação, de informação, institucional e bancária), o que é observável na constituição do território que compõe a *hinterlândia* do Porto de Paranaguá, especialmente a partir da consolidação da rede viária regional. O segundo elemento que caracterizou sua concretização foi “a criação de novos territórios superpostos à divisão político-administrativa vigente, gerido por instituições estatais, para as quais foram canalizados os investimentos” (BECKER; EGLER, 2010, p.145).

2.2 Transformações na *hinterlândia* do porto de Paranaguá e a configuração do porto graneleiro

Santos (2008a, p. 78) define estrutura, processo, função e forma como categorias do método geográfico de pesquisa. O que implica reafirmar que a apreensão da sociedade e de seus movimentos consiste em precondição para o estudo dos fenômenos espaciais. Deve-se destacar aqui, conforme discutido no primeiro capítulo, que a estrutura do porto de Paranaguá foi sendo moldada para atender ao escoamento da produção do estado desde o início de suas atividades. Os próprios objetivos da integração territorial do estado do Paraná apontaram para a adequação do mesmo de forma que permitisse cumprir a função de escoar a produção cafeeira advinda do norte do estado.

A mudança no contexto social, especialmente ao longo dos anos 1970, impôs novas funções ao complexo portuário. Tais funções apenas podem ser efetivamente compreendidas se estiverem situadas dentro do contexto mais geral em que de fato foram propostas e impulsionadas. Como aponta Santos (2008b, p.71),

[...] forma, função, estrutura e processo são quatro termos disjuntivos, mas associados, a empregar segundo um contexto do mundo de todo dia. Tomados individualmente, representam apenas realidades parciais, limitadas, do mundo. Considerados em conjunto, porém, e relacionados

entre si, eles constroem a base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade.

Há um aspecto interessante, no caso do Porto de Paranaguá, no que se refere à durabilidade das formas geográficas mediante a necessidade de adaptação frente às demandas advindas da nova temporalidade. Até os anos 1970, a infraestrutura portuária era adaptada às necessidades da exportação de mercadorias organizadas sob o que se chama de “carga geral”, na linguagem portuária. Desde o transporte, a armazenagem, bem como os processos de manipulação, todos eles serviam a esse fim, vinculados ao tipo de carga: madeira, mate e, especialmente o café, que trouxe dinâmica ao porto no período pós-década de 1950.

No desenho da estratégia de integração territorial dos anos 1970, os planejadores dos Corredores de Transportes para exportação apontaram para uma maior eficiência das cargas granelizadas, e, indicavam que havia um crescimento da exportação de mercadorias potencialmente granelizáveis (BARAT, 1972, p.336). Isto é, que poderiam ser transportadas, armazenadas e embarcadas sob a forma a granel. O que é especialmente válido para o agronegócio dos cereais, como soja e milho, em plena expansão no período pós-1970. Destacavam ainda, que os três portos (Santos, Paranaguá e Rio Grande) vinculados ao programa dos corredores não estavam equipados para a granelização. Tal análise justificou a inclusão no IPND de um conjunto de investimentos que levaram a adequação dos mesmos. Destaque-se que entre os três portos foi o de Paranaguá que acabou se tornando mais especializado nas cargas a granel, o que por sua vez reflete as transformações de sua *hinterlândia*.

As exportações de longo curso, expressas nos dados da Tabela 01, justificaram os investimentos no Corredor de Transporte. De maneira geral, os 3 portos apresentavam baixo grau de granelização em relação ao potencial real. Contudo, há que se destacar que na virada da década de 1960 para 1970, no Porto de Paranaguá observa-se um aumento muito mais expressivo nas cargas transportadas a granel, bem como daquelas potencialmente transportáveis sob essa forma (granelizáveis). O que reflete uma maior expressividade do Paraná no que se refere à produção dessas mercadorias, em especial soja, milho e trigo.

Tabela 01 - Exportações de Longo Curso de cargas de granéis sólidos e cargas granelizáveis para os portos de Santos, Paranaguá e Rio Grande entre 1965 e 1970 (em milhares de toneladas)

| ANO | SANTOS | | | PARANAGUÁ | | | RIO GRANDE | | |
|------|---------------------|-------------------|-------|---------------------|-------------------|-------|---------------------|-------------------|-------|
| | GRANÉIS SÓLIDOS (4) | GRANELIZÁVEIS (1) | % (*) | GRANÉIS SÓLIDOS (4) | GRANELIZÁVEIS (2) | % (*) | GRANÉIS SÓLIDOS (4) | GRANELIZÁVEIS (3) | % (*) |
| 1965 | 254 | 691 | 2,7 | - | 220 | 100,0 | 23 | 263 | 11,4 |
| 1966 | 431 | 990 | 2,3 | - | 189 | 100,0 | 25 | 508 | 20,3 |
| 1967 | 180 | 818 | 4,5 | - | 318 | 100,0 | 128 | 328 | 2,6 |
| 1968 | 649 | 1.308 | 2,0 | - | 620 | 100,0 | 42 | 299 | 7,1 |
| 1969 | 412 | 783 | 1,9 | 80 | 503 | 6,3 | 530 | 525 | 1,0 |
| 1970 | 713 | 1.191 | 1,7 | 1.161 | 1.183 | 1,0 | 404 | 577 | 1,4 |

Fonte: BARAT, 1972, p.336

(1) Milho, açúcar, suco de laranja e farelo.

(2) Milho, soja e farelos.

(3) Soja, farelo e arroz.

(4) Menos: minério, carvão e trigo.

(*) Porcentagem de granelizáveis / granéis sólidos

Os estudos coordenados por Barat (1972), que balizaram o planejamento dos Corredores de Transporte, apontavam para um perfil latente do porto de Paranaguá. A expressividade das cargas granelizáveis nos fluxos do porto tornava evidentes as incongruências entre o potencial econômico e a infra-estrutura, isto é, entre a forma e a função, tomadas as categorias definidas por Santos (2008b). Importante frisar que a forma revela uma estrutura social, cuja análise não pode ser desconectada do seu significado mais profundo que está relacionado às transformações capitalistas na sociedade brasileira, propulsadas pela ação do Estado.

Ainda no que se refere aos elementos que deram suporte aos planejadores da política dos Corredores de Transporte, os dados sistematizados na Tabela 02 revelam a importância do setor agrícola paranaense no que tange à produção de grãos. No caso do milho, já havia uma capacidade produtiva instalada bastante expressiva em relação à produção nacional. No que se refere ao complexo sojicultor, o crescimento rápido era indicador de potencial para os negócios do setor, que seriam amplamente fomentados na década de 1970. Ainda dentro desse complexo, se destaca o fato de que entre 1967 e 1970, portanto em curto espaço de tempo, os estados do Paraná e Santa Catarina chegaram a representar 29% da produção nacional de grão. Também expressiva é a evolução no que se refere ao óleo de soja, para o mesmo período, o estado do Paraná passou de 19,6% a 28,2% da

produção nacional. Este dado é indicativo da instalação do parque industrial de beneficiamento de soja no estado, o que aponta para seu posicionamento privilegiado, do ponto de vista das empresas envolvidas no agronegócio da soja.

Tabela 02 - Especialização regional da produção de cereais: evolução da tonelage produzida e da participação percentual da produção nacional 1967/1970 (em milhares de toneladas)

| ANO | Milho | | Trigo | | | Soja | | Óleo de Soja | | | | |
|---|-------|------------------------|-------|------------------------|-----|------------------------|---------|------------------------|----|------------------------|----|------------------------|
| | PR | % em relação ao Brasil | RS | % em relação ao Brasil | PR | % em relação ao Brasil | PR e SC | % em relação ao Brasil | PR | % em relação ao Brasil | SP | % em relação ao Brasil |
| 1967 | 2.229 | 17,4 | 482 | 76,6 | 75 | 11,8 | 122 | 17,1 | 13 | 19,6 | 7 | 10,7 |
| 1968 | 2.497 | 19,5 | 665 | 77,7 | 114 | 13,4 | 178 | 27,2 | 15 | 20,0 | 13 | 17,5 |
| 1969 | 2.712 | 21,4 | 1.056 | 77,6 | 221 | 16,1 | 245 | 23,2 | 17 | 17,5 | 15 | 15,1 |
| 1970 | 3.559 | 25,0 | 1.449 | 78,5 | 283 | 15,4 | 421 | 29,0 | 47 | 28,2 | 37 | 22,6 |
| Taxa de Crescimento médio anual 1967/1970 | | 12,50 % | | 33,00% | | 39,00 % | | 36,00 % | | 38,00 % | | 50,00 % |

Fonte: BARAT, 1972, p. 337

A redefinição do papel territorial do sistema portuário de Paranaguá, e suas conseqüências sobre o corpo da cidade constituem a expressão de parte dos elementos caracterizadores do tempo social, tomado como processo⁴². A visão é parcial porque em nenhum lugar todos os vetores exercerão a mesma força, na mesma intensidade. As irradiações da crise sistêmica do capitalismo desencadeada pelo primeiro choque do petróleo, o amadurecimento das economias capitalistas reconstruídas no pós-guerra, o autoritarismo e a visão economicista do desenvolvimento no plano interno, bem como a busca da integração do Paraná no contexto da divisão interna do trabalho amarram um todo complexo, que por sua vez, se traduziu em um conjunto de estímulos de mudanças para o território analisado.

O Estado, através do planejamento territorial, representou o principal agente na condução do processo de transformação do espaço. Para Pacheco (1996), dois elementos reconfiguraram o espaço produtivo a partir dos planos divulgados como difusores de integração e desenvolvimento. O primeiro foi a política de expansão da agricultura, sobretudo a agricultura exportadora, que entre 1970 e 1980 incorporou

⁴² Para Santos (2008b, p.73) “o tempo (processo) é uma propriedade fundamental na relação entre forma, função e estrutura, pois é ele que indica o movimento do passado ao presente”.

mais 70 milhões de hectares à produção brasileira. Nesse processo, o centro-oeste transformado em nova fronteira da expansão agrícola foi articulado à *hinterlândia* do porto de Paranaguá. O segundo elemento se relaciona à desconcentração da indústria brasileira, até os anos 1960 concentrada, particularmente, em São Paulo, estado que mais absorveu os reflexos do PSI.

Os dois fatores se relacionam de forma muito íntima porque a modernização da agricultura brasileira representou a transformação de sua lógica produtiva. Conforme Erthal (2006, p.10) o período marca a passagem de uma

[...] economia “natural” para atividades agrícolas integradas à moderna industrialização, a intensificação da divisão do trabalho e das trocas intersetoriais, a especialização da agricultura e a substituição das importações pelo mercado interno.

Nessa etapa, efetivaram-se os Complexos Agroindustriais (CAIs) no país. As políticas de incentivos governamentais desencadearam um processo muito rápido de apropriação territorial por parte de empresas nacionais e, sobretudo, multinacionais. O foco destas estava no aumento de sua competitividade, o que por sua vez envolve o processamento a jusante e o fornecimento de bens de capital a montante (ERTHAL, 2006, p.14), a partir do que se justifica a influência dessas corporações no processo de produção do espaço.

Assim, as políticas públicas ligadas ao Programa Corredores de Transporte promoveram estímulos para o aprofundamento desse perfil produtor de grãos, que já estava colocado na pauta de produção do estado do Paraná, mas também de Santa Catarina, afetando assim a configuração do espaço produtivo da *hinterlândia*. De outro lado, elas promoveram a adaptação das estruturas envolvidas com o escoamento da produção para o mercado externo, o que remete diretamente à adaptação da infra-estrutura portuária.

2.2.1 Transformações espaciais na economia paranaense e a captação de fluxos do Centro-Oeste brasileiro: o espaço produtivo a partir do núcleo da hinterlândia

Ao abordar as transformações produtivas a partir da perspectiva espacial, isto é, da construção do território, torna-se relevante lembrar que até meados do século XX o estado do Paraná não ocupava posição relevante no conjunto das

unidades federadas brasileiras. Tanto no que se refere ao seu peso econômico, como no quadro político, em função do perfil produtivo, bem como do baixo contingente demográfico. Houve, no entanto, uma proposição explícita, por parte dos seus governantes, no sentido de reverter esse quadro nos dois sentidos. Para tanto, as relações federativas brasileiras apoiadas na relativa descentralização e autonomia dos governos estaduais, mantidas até meados de 1967, foi fator crucial (CASTRO, 2005, p.23).

A autonomia relativa dos estados foi historicamente aliada do propósito de planejamento territorial e desenvolvimento econômico. As ações de planejamento econômico, por sua vez, tornaram visíveis as escalas territoriais de poder no âmbito regional. A análise dessas ações permite compreender o significado dos interesses dos diferentes atores políticos e, as projeções territoriais dos processos de decisão (CASTRO, 1997). Existem escalas de poder de conotações distintas conforme a estrutura da federação, sendo que o estado corresponde ao nível mediador entre “demandas particulares e o conjunto do território da unidade federada” (CASTRO, 1997, p. 37). O que torna muito relevante a análise da sua capacidade planejadora, já que pode ser tomado como um ator particularmente importante na definição das configurações territoriais.

Nessa perspectiva, é que podem ser vistos, no discurso governamental no Paraná dos anos 1960, os elementos que nortearam a prática que aliou modernização à projeção econômica e política do estado. Nas palavras do governador Ney Braga (IPARDES, 1987, p. 85),

[...] tenho consciência de que, ao assumir, compreendi o momento histórico do Paraná: ou se impulsionava o seu desenvolvimento com a execução de obras básicas ou se condenava irremediavelmente à estagnação, destruindo-se, assim, uma das maiores esperanças de liberação econômica do Brasil.

Observa-se aqui que o discurso da modernização aparece conectado a uma sobrevalorização do peso do estado no âmbito da federação, que, por sua vez, contribui para forjar a imagem de uma “economia dinâmica e corresponsável pela superação dos impasses econômicos nacionais” (IPARDES, 1987, p.85). Expressava a necessidade de criar a justificativa ideológica para o investimento em um novo perfil econômico. O que, por sua vez, implicava em aderir ao discurso de

apoio à ideia da industrialização, que substancia o PSI, como caminho para o progresso econômico e social.

Para Castro (2005, p. 76-78), o final da década de 1960 trouxe a complexificação das relações entre as esferas do governo em função da multiplicação dos canais de relacionamento financeiro proporcionado pela administração descentralizada, bem como pela rede de mecanismos de crédito proporcionados pela reforma financeira.

Até então, tanto a ocupação do território, como a decorrente expansão do mercado interno possibilitaram que a incipiente indústria paranaense assumisse um papel mais expressivo entre 1930 e 1959. De tal forma que o discurso do industrialismo emergiu nos anos 1960 como objetivo e como segunda vocação da economia paranaense, forjando a projeção de seu papel no cenário nacional. No discurso de Ney Braga (1961 In IPARDES, 1987, p.95) ficava explicitada a necessidade do governo de equipar-se para criar estruturas capazes de atrair indústrias de capital nacional e estrangeiro, facilitando assim sua instalação no estado. Nessa perspectiva, foram criados vários órgãos relacionados ao planejamento econômico, dentre os quais o principal foi a Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná (CODEPAR), que deu origem ao Banco do Desenvolvimento do Estado do Paraná (BADEP).

Ainda assim, dados referentes à Produção Industrial Nacional mostram que o Paraná era responsável por 3% desse agregado em 1970. Fundamentalmente, a indústria estadual estava ligada ao setor primário e apresentava um grau muito baixo de geração de valor agregado. Mesmo em se tratando da economia estadual representava um segmento pouco importante, responsável por 16,6% da renda interna (CASTRO, 2005, p.48).

O que de fato mudou esse quadro não foi a industrialização com base na substituição de importações, mas a modernização da agricultura voltada para o mercado interno e internacional. Nos anos 1970, foi dado início a um processo intensivo de modernização concentradora. No caso paranaense, a modernização da agricultura promoveu um processo inverso ao observado nas regiões que tiveram a elevada concentração de terras como ponto de partida. Aqui o ponto de partida majoritário era a dispersão territorial no campo, que foi revertida como recurso da modernização. No discurso do governador Paulo Pimentel em 1970 (IPARDES, 1987, p.87), é explicitada a preocupação com a expansão da área ocupada pela

pequena propriedade familiar, vista como empecilho ao progresso da atividade agrícola no estado. Frise-se a atividade agrícola sob os moldes hegemônicos no Brasil, baseado na grande propriedade, cuja produção está voltada para a exportação. De acordo com Pimentel,

[...] elementos originários dos Estados sulinos [imigrantes] que, sem documentação alguma se estabelecem desordenadamente na terra, motivam tensões provenientes da disputa em relação ao domínio, provocando, muitas vezes, a formação de minifúndios prejudiciais ao progresso das áreas atingidas (IPARDES, 1987, p. 87).

Vale lembrar, que a trajetória de transformação do estado do Paraná, que corresponde à parte mais densa da *hinterlândia* do porto de Paranaguá, dialoga em suas mudanças, com o porto, enquanto parte do espaço produtivo. De um lado, significa dizer que o processo de transformação em curso, ao ser desencadeado termina por afetar os diversos pontos que se interligam em rede. De outro, implica destacar que o predomínio ou equilíbrio das atividades de exportação ou de importação na atividade portuária constituem reflexos da forma de integração do espaço produtivo à economia internacional, portanto, na divisão internacional do trabalho.

A modernização da agricultura, vale frisar, não foi um fenômeno isolado. Isto sim, ela constituiu um dos componentes do projeto nacional de transformação e integração territorial. Dentro desse, a expansão da fronteira agrícola para o centro-oeste assumiu papel relevante e que também se desdobrou na transformação da *hinterlândia* do Porto de Paranaguá. Para Pacheco (1996, p. 118) até a década de 1980, 40% da capacidade produtiva agrícola brasileira se deslocou para Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. O vetor centro-oeste de expansão da agricultura moderna também se desdobrou em rebatimentos importantes em Paranaguá, em função do corredor de exportações.

A conquista do cerrado, incluindo aí sua grande extensão no centro-oeste, teve uma vinculação muito forte com a política dos corredores de exportação em termos de funcionalização do território e, de ocupação de fronteiras na perspectiva geopolítica do Estado autoritário. Conforme Silva (2005, p.4) “no final da década de 70 [...] o sudeste mato-grossense era parte integrante das transformações da agricultura brasileira, num cenário de crise mundial e do projeto geopolítico de integração econômica do território nacional”. Tendo em vista o processo de modernização dessa região, os recursos financeiros do Estado, especialmente

fomentado pelo governo federal, foram canalizados para abertura de estradas vicinais, armazéns e silos, infra-estrutura de pesquisa, usinas de beneficiamento, frigoríficos, distritos industriais e linhas de crédito rural. De tal forma que houve uma inserção rápida das áreas de cerrado sob a lógica do agronegócio exportador. O que implicou no aprofundamento da modernização em áreas nas quais a produção da soja já começava a se destacar, como Dourados, no Mato Grosso do Sul (SILVA, 2005).

Conforme Silva (2005), a incorporação do Centro-Oeste realizada por meio do processo de expansão da fronteira do agronegócio de grãos, em especial da sojicultura, foi fortemente vinculado à construção da infra-estrutura viária. A urbanização acelerada e a incorporação das principais cidades dessa região abriram caminho para a inserção de porções regionais dos estados nas cadeias produtivas agroindustriais focadas na exportação e no abastecimento do mercado interno. Fundamentalmente dois eixos rodoviários ligaram os estados do centro-oeste, em especial o Mato Grosso que se destacou na produção graneleira, aos portos de Paranaguá e Santos. Através da BR163 as áreas produtoras do Mato Grosso passaram a se ligar ao estado do Paraná e ao Porto de Paranaguá. Já por meio da BR364 conectou o estado com Mato Grosso do Sul e Rondônia, e no sentido oposto com São Paulo e o porto de Santos. A consolidação dessas duas vias transformou os portos de Paranaguá e Santos os principais destinatários da soja matogrossense, e do Centro-Oeste, de forma geral (OJIMA, 2006, p.19-21).

As rotas consolidadas de escoamento da soja produzida no Mato Grosso eram as do sul, praticamente o corredor Paraná que a destina para o Porto de Paranaguá, e para o sudeste, no porto de Santos (PASIN, 2007, p.199-201). Apenas a partir da segunda metade da década de 1990 é que foram observadas alterações substanciais nessas rotas, que passam a ser redirecionadas conforme as decisões das grandes empresas que dirigem o agronegócio da soja na região.

Consonante com esse processo é importante reiterar que a modernização da agricultura paranaense dependeu de uma reestruturação fundiária, como também de novas formas de organização da produção, combinada à redefinição da pauta de produtos e sua comercialização. Os grandes vetores da modernização foram o trigo e a soja. Da mesma forma, algumas das culturas que tornavam a produção estadual relevante em nível nacional também passaram pelo processo de modernização. Dentre elas, a cana-de-açúcar, o milho e o arroz. Foi introduzida a lógica da

produção capitalista que integra agricultura e indústria, o que provém a força do segmento agroindustrial em germinação na economia nacional e no estado.

Merece destaque a campanha realizada ainda no governo Paulo Pimentel (1966-1970), em convênio com o governo norte-americano em prol do plantio da soja, cujo slogan era “Plante soja, use melhor técnica e ganhe mais” (IPARDES, 1987, p.90). O que representa indicador importante da influência das ações públicas na definição do novo rumo da economia paranaense. O que também está relacionado ao estímulo para a formação das cooperativas de produtores. Este, por sua vez, constitui um instrumento de sobrevivência dos capitais locais, ou mesmo de seu empoderamento frente ao processo de transição para o capitalismo na etapa oligopolista. Avizinhava-se o caminho para uma estrutura de mercado oligopsonista⁴³, cuja prospecção apontava para a opressão dos produtores rurais.

O aspecto da ação pública no Paraná relativa ao fortalecimento das cooperativas⁴⁴ explicita o papel do planejamento econômico dentro do processo de configuração do território. Pode ser tomada como um arrombo paranista, no sentido de garantir bases para uma espécie de reserva de mercado para os capitais locais, ou de outro lado, como lucidez dos planejadores quanto ao momento de dominância do capitalismo oligopolista que tornava imprescindível algum grau de protecionismo.

Para Egler (1993), a ressonância das teses de Gunnar Myrdal, que rompe com o imaginário do crescimento equilibrado, visto que parte do desequilíbrio original entre regiões, justificou o surgimento de vários projetos e organismos institucionais de intervenção através do planejamento. No período abordado aqui, anos 1970, em que pese o contexto autoritário, observa-se a ascensão de uma tecnocracia planejadora, munida de um discurso imerso na razão técnica e detentora de efetiva influência sobre as decisões políticas. Tal característica marcou o período, tanto em nível nacional, como no estadual⁴⁵.

⁴³ A estrutura oligopsonista de mercado é aquela em que poucas grandes corporações dominam um mercado comprador na qual vários produtores ofertantes concorrem entre si.

⁴⁴ Refere-se aqui à formação das cooperativas e mesmo centrais de cooperativas, como foi do caso da Cotriguaçu que reuniu 08 maiores cooperativas da região oeste do estado do Paraná, criada em 1975.

⁴⁵ Importante destacar que o governo federal utilizava-se de um conjunto de instrumentos que praticamente forçavam os governos estaduais a um ajuste de conduta, conforme as diretrizes e prioridades apontadas pelo primeiro. Houve um acirramento dessa forma de condução e do uso dos instrumentos coercitivos nos anos 1970, com a implementação dos I e II PND (IPARDES, 1987, p.113).

Observa-se no contexto uma clareza considerável da tecnocracia paranaense, ainda incipiente em sua estrutura organizacional. No campo de forças que se estabelecem a partir daí, o território pode se comportar como lugar de passagem ou como conjunto de centros ou pólos para os quais elas convergem. As palavras do governador Jayme Cannet retratam bem o espírito vigente, para o qual

...

[...] os grandes objetivos estratégicos e metas setoriais do Paraná requeriam elevado grau de desempenho de seus organismos fundamentais. Daí a necessidade de uma reforma administrativa, realizada a partir de um modelo empresarial de gestão, que configura o planejamento prévio como norma básica de toda ação. A mobilização dos meios é um capítulo importante, que nasceu do planejamento sistematizado através da criação de uma Secretaria do Planejamento (IPARDES, 1987, p.111).

Castro (2005, p.54) relata que ainda nos anos 1970 as transformações produtivas alcançaram uma mudança de perfil da indústria a partir da industrialização da Região Metropolitana de Curitiba (RMC). Foi tão vigorosa a alteração de perfil que a indústria estadual passou a representar 6,35% do PIB brasileiro em 1980.

Existe uma relação estreita entre a modernização da agricultura e a etapa de instalação da indústria moderna e dinâmica no estado. O setor agrícola passou a gerar mercado capaz de justificar a instalação de uma indústria bastante diversificada. Caracterizando a estrutura dos complexos agroindustriais ocorreu a expansão do mercado para indústria química (dos pesticidas, fertilizantes e corretivos do solo de um modo geral), bem como as empresas processadoras, tais como os frigoríficos (CASTRO, 2005, p. 60).

Evidencia-se aqui a distribuição espacial das atividades vinculadas ao complexo agroindustrial no âmbito do estado. Observa-se a dispersão das atividades agropecuárias vinculadas às condições naturais, potencializadas pela infra-estrutura de transporte, armazenagem e escoamento portuário (no caso das mercadorias exportadas e dos insumos importados). Já as atividades industriais, mesmo vinculadas à agricultura, não prescindem das economias de aglomeração proporcionadas pelos centros urbanos de maior densidade.

Foi instaurado um ritmo forte de mudanças realizadas em um contexto muito específico, tanto política como economicamente. De um lado, os anos 1970 foram marcados pelo maior fechamento político, sufocando as possibilidades de discussão de caminhos alternativos. De outro, apesar dos sinais da crise internacional terem

sido desencadeados com o primeiro choque do petróleo, persistiu uma conjuntura de elevada liquidez internacional viabilizando a ação planejadora do Estado nacional. Em consonância com tal processo, fiéis ao perfil conservador, os governos paranaenses mantiveram-se aliados do governo federal, em apoio ao regime autoritário e às suas estratégias de desenvolvimento.

Nas palavras de Emílio Hoffman (governador entre 1973-1975)

[...] quer quanto ao ritmo de crescimento de sua economia quer quanto ao clima de paz, união e harmonia política reinantes. Essa conjuntura favorável lhe está permitindo aproveitar os frutos da ação operosa da Revolução, no decurso de três governos fecundos, que estão transformando a fisionomia do país (IPARDES, 1987, p.118).

Assim, a industrialização se apresentou como um dos frutos do período e da capacidade do governo que possibilitou o surgimento de uma nova estrutura industrial no estado. Conforme Castro (2005, p.60-70), tal estrutura nasceu definitivamente concentrada e dominada por empresas de capital estrangeiro e de outros estados, em especial de São Paulo. Basicamente se consolidaram cinco pólos ou centros mais industrializados, sendo que no interior se instalaram os gêneros mais dependentes da proximidade dos centros produtivos de matérias-primas. Na Região Metropolitana de Curitiba (RMC) ficou a produção ligada a transporte, comunicação, eletrônica e outros, o que foi reforçado pelo projeto Cidade Industrial de Curitiba (CIC), implementado em 1973.

Já a agroindústria no estado do Paraná, em grande parte voltada para o mercado externo, se tornou o elemento chave do seu processo de industrialização dos anos 1970. Jayme Canet, que governou o estado no final dessa década, incorporou ao discurso oficial a ideia de que a agroindústria seria o verdadeiro representante da fusão entre a vocação econômica do Paraná, voltada para o setor primário, à crescente atratividade que o estado exercia sobre indústrias que evadiam de pólos congestionados do Centro-sul. No discurso oficial, Canet apontava que

[...] foi o crescimento agrícola continuado que possibilitou o desenvolvimento industrial nos anos recentes. Certos desequilíbrios, entretanto, demonstraram a conveniência de o Estado fortalecer sua condição de coordenador do desenvolvimento do setor secundário. Foi este pensamento que inspirou a implantação da Secretaria de Indústria e Comércio, com o objetivo estratégico de tirar partido de uma orientação federal – a de descongestionar os já saturados pólos industriais tradicionais do País. A partir do momento em que foram traçadas as diretrizes do II Plano Nacional de Desenvolvimento, em favor da desconcentração industrial, ficou claro que ficaria mais beneficiado pela nova orientação o

Estado que mais rapidamente se preparasse para receber as indústrias em fase de mudança (IPARDES, 1987, p.136).

É notável que nos anos 1970, a atuação do estado do Paraná em prol da industrialização foi muito intensa, principalmente através do Banco de Desenvolvimento do Estado do Paraná (BADEP), que imprimiu esforço significativo para acelerar as atividades industriais, em especial os ramos ligados à agroindústria. Nesse contexto, os setores políticos da capital incluíram no discurso a importância da oferta de infra-estrutura para a recepção da indústria, destacando a rede viária, o porto marítimo, a oferta energética, bem como a proximidade de São Paulo (CASTRO, 2005, p.56-57).

Segundo IPARDES (1983, p.90), em meados da década de 1970 era possível ver que a incipiente indústria metal-mecânica, que se instalava no Paraná, mais especificamente em Curitiba (dadas as economias de aglomeração oferecidas nesse pólo), era predominantemente vinculada à agroindústria. Contudo, observa-se nas relações interindustriais o amadurecimento do setor industrial. Como aponta IPARDES (1983, p. 90), ...

[...] em estudo realizado em 1974, com base no Imposto Sobre Produtos Industrializados – IPI, referente à Região Metropolitana de Curitiba foram detectados 42 fluxos de compras e vendas entre as indústrias. Em 1980, em pesquisa realizada em apenas 37 empresas da Metal-mecânica da Cidade Industrial, foram registrado 66 fluxos.

Os impactos territoriais resultantes dos impulsos de redefinição da estrutura de produção foram bastante expressivos. Todavia, no início dos anos 1980, técnicos do IPARDES, em convênio com o Ministério do Interior e Conselho Nacional de Desenvolvimento urbano, revelaram compreender que os novos padrões de concentração seriam resultantes previsíveis e inevitáveis do processo de crescimento e modernização.

Os padrões técnicos de produção e concentração, como consequência, são definidos externamente, devendo a economia regional a eles se adequar. Dessa forma, os níveis de concentração espacial da população e da produção que se definem no Estado se aproximam gradativamente das condições adequadas a uma economia de nível nacional e industrializada, comandada pelos setores dinâmicos (IPARDES, 1983, p.81).

Compreende-se aqui que a adequação da economia regional implica na capacidade de atuação do Estado, no sentido de criar as condições para uma espécie de equilíbrio dentro da tendência inexorável ao desequilíbrio. Esse, por sua

vez, era explicitamente colocado como característica ou força natural do capitalismo industrializado na etapa oligopolista.

Ainda no sentido de concentração, observa-se que o movimento espacial da indústria seguiu uma lógica típica de mercado, o que, por sua vez, está vinculada ao tipo de negócio, à posição dentro da cadeia produtiva, à fonte dos insumos, bem como à dimensão do mercado consumidor. No caso dos produtos destinados ao mercado internacional, a localização próxima aos portos é especialmente vantajosa. O mesmo pode ser verificado quando há dependência de insumos importados e a distribuição a partir dessa localidade mostra-se uma vantagem competitiva.

Esse momento histórico constitui um divisor de águas no processo de produção do espaço para o Paraná. Como bem aponta Moura (2009), à medida que esse processo amadurece, as cidades que compõem o território transformado perdem sentido enquanto unidades isoladas, mesmo que cultivem a solidez de seus limites territoriais. Daí que a autora reforce a adequação da análise do estado a partir de seus arranjos urbano-regionais cuja configuração advém do movimento de redefinição da dinâmica produtiva. Ao mesmo tempo, observa-se a dialética no movimento de desconcentração promovido pelas políticas públicas, e a acomodação concentradora dos capitais, que buscam os centros urbanos mais equipados para os negócios.

O que Moura (2009, p.181-204) aponta acerca de uma nova escala revelada como decorrência da dinâmica territorial do processo de industrialização no Paraná pode ser evidenciado através das variações na distribuição espacial da indústria no estado. Todavia, como aponta a autora, a maior diversidade da estrutura industrial instalada na Região Metropolitana de Curitiba firmou sua liderança na rede de cidades/regiões do estado. Em contrapartida, os demais arranjos espaciais⁴⁶ estão profundamente vinculados ao desempenho do agronegócio. Isso porque, como aponta Castro (2005, p.54), no interior do estado persistem as atividades de processamento com maior dependência da proximidade espacial dos fornecedores de matérias-primas, como já apontado.

A evolução espacial da industrialização do estado do Paraná revela o processo de concentração em unidades produtivas que se tornaram cada vez

⁴⁶ Conforme Moura (2009, p.181), os três arranjos espaciais do estado do Paraná (Londrina/Maringá, Cascavel/Toledo/Foz do Iguaçu, e, Curitiba/Ponta Grossa/Paranaguá) são concentradores da produção regional.

maiores, ao mesmo tempo que redefiniram o papel do território em suas estratégias. Desde a década de 1960 é possível visualizar a concentração da indústria em Curitiba, o que é reflexo da presença de uma maior diversidade produtiva na cidade. Importa destacar, no entanto, que a concentração de capitais ampliou a centralidade da cidade. Para IPARDES (1983, p.76),

[...] a ausência de um grande setor comercial e de serviços, em virtude da baixa rotação do produto agrícola, e a existência de uma estrutura industrial desconcentrada em relação ao capital e descentralizada espacialmente estão na base de uma distribuição espacial da população homogênea, no que se refere ao território. As transformações na estrutura produtiva da economia estadual a partir de 1970 se manifestam no reforçamento do papel dos grandes centros.

Considerando a escala da cidade, observa-se que o crescimento populacional de 10 cidades concentra a dinâmica econômica do estado. Dentre estas, Curitiba, Londrina, Ponta Grossa e Maringá permanecem ocupando respectivamente os primeiros lugares, de acordo com os dados relativos ao início dos anos 1960 até 1980 (IPARDES, 1983, p.77). Essas também são as cidades que congregam as atividades principais vinculadas ao mercado externo. Vale lembrar, que mesmo com menor expansão populacional, Paranaguá permanece entre as 10 cidades, tendo em vista que compõe parte desse espaço produtivo através da atividade portuária.

Ainda segundo a análise de IPARDES (1983, p.78), os anos 1960 corresponderam ao período mais relevante de integração da economia regional à nacional. A integração econômica do território paranaense espraiou o processo industrial, ao mesmo tempo que concentrou as atividades principais nos núcleos mais dinâmicos do estado. O fator locacional, sob a lógica do capitalismo oligopolista, tendeu a reforçar o papel dos principais centros, exceto pelas especificidades que mantêm um grau relevante de dispersão. A principal especificidade no caso do Paraná está relacionada à presença das empresas processadoras de produtos de origem agropecuária próximas às fontes fornecedoras e do porto. Em ambos os casos existem fatores que implicam em vantagens competitivas relevantes, que superam as vantagens da aglomeração dos grandes centros urbanos.

Mediante o quadro do final dos anos 1970, identifica-se um grau de complexidade relativamente elevado como característica da economia paranaense. Tal complexidade associada ao foco na agricultura de perfil exportador subsidia a compreensão da sua resistência frente à desaceleração da economia brasileira na

década de 1980. A economia do estado cresceu acima da média brasileira em função da forte presença de complexos econômicos que estavam entre os segmentos dinâmicos da economia no período. Dentre eles estão extração de petróleo, mecânica leve, metalurgia, papel e papelão, e, sobretudo, o agronegócio da carne e soja (CASTRO, 2005, p.56).

Todavia, a conjuntura dos anos 1980 mudou radicalmente a postura do governo federal no que tange aos propósitos dos I e II PNDs. Todo o empenho dessa esfera pública se voltou para o aparelho exportador⁴⁷, sem manter o nível de investimentos que envolvia o planejamento do IPND com a projeção dos corredores de exportação. Em contrapartida, o governo estadual manteve-se ativo na realização dos investimentos em infra-estrutura, especialmente a rede viária e na geração/distribuição de energia. Já no que se refere à atividade portuária o governo federal garantiu o aprimoramento sistêmico do porto de Paranaguá, ampliando a infra-estrutura e aprofundando seu grau de tecnificação (CASTRO, 2005, p.61). Tais investimentos se refletiram de forma importante nas transformações espaciais e na inserção da economia de Paranaguá no contexto regional, o que potencializou sua capacidade de integração ao arranjo urbano-regional de Curitiba, bem como às necessidades oriundas da hinterlândia, focada no agronegócio exportador.

A capacidade política dos governos paranaenses de manter a associação entre desenvolvimento econômico e integração territorial, combinada ao privilégio concedido ao setor agroindustrial, colocou o estado em posição de destaque dentro das estratégias espaciais dos complexos agroexportadores. Conforme Pacheco (1996, p.119), dados de 1992 revelam que a capacidade de esmagamento de soja no Brasil girava em torno de 100.000 toneladas / dia para produção de óleo bruto, com mais de 100 plantas industriais. Dentre elas, 76 plantas estavam localizadas nos estados de São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul, sendo que dessas, 32 estavam no segundo. No caso da produção do óleo refinado, a concentração também estava nos mesmos três estados, sendo que nesse caso a maior quantidade de indústrias processadoras estava em São Paulo (33 unidades), no Paraná eram 14 unidades e no Rio Grande do Sul eram 6 unidades (PACHECO, 1996, p.120).

⁴⁷ De forma geral os incentivos governamentais para o fomento às exportações, no chamado *drive export*, puderam surtir efeitos esperados a partir de 1983 em função da recuperação da economia norte-americana (PACHECO, 1996, p.196).

A distribuição espacial da cadeia da soja, explicitada pelos dados apresentados por Pacheco (1996) para o início dos anos 1990, representa um elemento destacável da divisão territorial do trabalho. As atividades de maior valor agregado permaneceram no centro da economia nacional, isto é, vinculadas à economia de São Paulo. A presença de plantas industriais importantes no Paraná representa um indicativo da desconcentração, ainda assim, fica evidente que há uma nova hierarquia definida pelo desenho do sistema produtivo.

Ainda segundo Pacheco (1996, p. 118), entre o final dos anos 1980 e início dos 1990 havia um movimento claro das grandes empresas nacionais (Sadia, Perdigão e Ceval) no sentido de avançar na integração produtiva das cadeias de soja e carnes (em função da demanda por farelo e óleo), enquanto as multinacionais avançavam no sentido da concentração das atividades na cadeia grãos-óleo-derivados. O que, por sua vez, significou aprofundar a expansão territorial do agronegócio para o Centro-Oeste.

Já no complexo avícola persistiu a concentração na região sul que se combinou aos investimentos nas áreas de cerrado. Contudo, a produção para exportação manteve-se vinculada aos frigoríficos do sul (PACHECO, 1996, p.121). Em ambos os casos, nos complexos exportadores das cadeias de grãos e carnes observa-se que o conjunto de investimentos públicos, desde os anos 1970 possibilitaram que um conjunto de novos atores pudessem assumir a dianteira no processo de produção espacial, conformando o espaço produtivo a partir das estratégias competitivas das empresas (cooperativas estaduais, empresas nacionais de grande porte e multinacionais).

Pode-se dizer que a industrialização da economia paranaense promoveu o que Fischer (2008) intitula de implosão da indústria, que por sua vez implica no processo de ressignificação da dimensão geográfica. As redivisões no interior da estrutura industrial, a jusante e a montante geram reestruturações que produzem novos fenômenos no espaço geográfico, opondo indústria dos espaços metropolitanos e das regiões periféricas (FISCHER, 2008, p.20).

Um dos projetos públicos do governo federal que melhor expressam a estimulação da lógica apontada por Fischer (2008) foi a instalação da Refinaria Presidente Getúlio Vargas (REPAR). O estabelecimento da refinaria de Araucária, interligada ao porto por meio de um oleoduto construído em 1975 aponta para uma das fortes ressonâncias territoriais de mudanças econômicas na *hinterlândia*. Esta,

por sua vez, constituiu uma peça importante na estratégia do IIPND, na reação frente ao contexto marcado pelas Crises do Petróleo.

A instalação da Refinaria Presidente Getúlio Vargas em Araucária, na Região Metropolitana de Curitiba, consistiu em mais uma expressão da combinação entre planejamento territorial e gestão política de interesses regionais. Segundo Lourenço (2003), especialmente entre 1975 e 1978, foi necessário um trabalho intenso de engenharia política junto ao governo federal para vencer as resistências contra a descentralização dos investimentos através dos grandes projetos públicos. “A escolha do Paraná como opção locacional se deu depois de exaustivos lances de negociação política entre o governo Geisel e os três governadores dos Estados do Sul” (p.19). Os contornos do macroprojeto de investimento, vinculado à Petrobrás, trazia delineado o processo indutivo do desenvolvimento do Centro-sul. O pólo petroquímico no Rio Grande do Sul, o parque siderúrgico em Santa Catarina e a refinaria de petróleo no Paraná, associada à consolidação da CIC em Curitiba, conformaram a divisão política do projeto.

2.2.2 Corredores de Exportação e relações fronteiriças: o Paraguai na composição da hinterlândia do porto de Paranaguá

Compreender a inserção de parte do território paraguaio na área de abrangência portuária de Paranaguá requer o resgate de alguns dos elementos históricos relacionados à questão territorial na América do Sul. Fato é que o papel da América Latina na prioridade da política internacional brasileira constitui um elemento relativamente recente, no que se refere ao exercício mais elaborado de estratégias de integração territorial. Todavia, a contenda relacionada aos países que compõem a bacia do Prata representa questão presente na geopolítica brasileira desde o século XIX. Para Melo (2009, p. 2), “a bacia do Prata serviu como palco de disputa no processo de construção dos Estados nacionais surgidos no século XIX, cuja síntese máxima foi a Guerra do Paraguai”.

A bacia do Prata envolve cinco países, Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai, perfazendo uma área de 3,1 milhões de Km². A maior parte dela está distribuída entre Brasil e Argentina, mas o único completamente inserido territorialmente na Bacia é o Paraguai. O que lhe concede uma posição privilegiada

na balança de poder da região. Sendo que desde o fim da Guerra do Paraguai o país passou a ter na Argentina seu maior aliado dentro do continente, fortalecendo assim a posição geoestratégica desta no que se refere aos recursos da bacia. Grande parte dessa aliança era tributária da fraqueza das ações brasileiras em relação aos países vizinhos, em especial no que se refere às políticas de fronteira com o Paraguai.

O arranjo de forças definido por tais alianças no cone sul começou a ser mudado em função de uma nova perspectiva do governo brasileiro nos anos 1950, bem como da posição do governo paraguaio em busca da minimização de sua dependência relativa à Argentina. Observa-se então que o pensamento geopolítico brasileiro, mais consistente que o dos demais países, tinha finalmente aplicabilidade, no sentido de firmar seu posicionamento no cone Sul⁴⁸.

A década de 1940 foi um marco na mudança das relações Brasil-Paraguai, desencadeadas a partir da visita do presidente Getúlio Vargas à Assunção. Segundo Silva, R. (2006, p.56),

[...] ainda no mesmo ano, o então chanceler paraguaio, Luís Arganã, veio ao Brasil. Nesses encontros foi discutido o projeto, durante muito tempo sonhado pelos paraguaios, de uma saída para o leste por via rodoviária que, finalmente, pudesse ser uma alternativa para o escoamento de seus produtos e, assim, libertar o país guarani da dependência de Buenos Aires.

Nesse momento histórico foram assinados 10 tratados entre Brasil e Paraguai vinculados a comércio, transportes e atividades culturais. É também desse período a realização das primeiras pesquisas para estruturar ligações rodoviárias e ferroviárias entre os dois países, bem como a concessão do primeiro porto franco em Santos (SP) para o Paraguai (SILVA, R., 2006, p. 58).

Durante o governo de Alfredo Stroessner, que ascendeu ao poder em 1954, houve aprofundamento da estratégia paraguaia de aproximação com o Brasil em detrimento da Argentina. A construção de canais de escoamento da produção paraguaia era tomada como redentora do atraso econômico. O grande gargalo estava de fato na criação da estrutura viária de ligação entre os produtores paraguaios e os portos brasileiros. Nesse contexto, a erva-mate e o café eram, até então, os principais produtos da pauta agrícola exportável do Paraguai.

⁴⁸ Para Silva (2006, p.19), a obra de Everardo Backheuser publicada em 1926 foi pioneira da geopolítica brasileira.

Ao longo da década de 1950, especialmente a partir do governo Juscelino Kubitschek, começaram a ser rompidos os gargalos reais de integração. Foi nesse contexto que o Decreto 42.920⁴⁹, de 30 de dezembro de 1957, estabeleceu o Porto de Paranaguá como depósito franco para fluxos de comércio exterior do Paraguai. A ocupação efetiva desse espaço, no entanto, só foi possível a partir do momento em que foi implementada a infra-estrutura de integração.

De acordo com Silva (2006, p.64-65), as políticas de aproximação do governo JK em relação à América Latina iam ao encontro dos objetivos da Operação Pan-Americana (OPA)⁵⁰, de fortalecer os laços de solidariedade territorial com vistas ao desenvolvimento das economias da região. Nesse sentido, havia uma combinação entre interesses econômicos e políticos norteando as ações concretas. Contexto no qual o projeto de construção da ponte internacional ligando os dois países passou a assumir caráter estratégico. Observa-se um maior empenho político do governo paraguaio, em busca de uma alternativa econômica, e um empenho político evidente por parte do governo brasileiro. A estrada de interligação binacional possibilitaria estender os fluxos até as duas saídas oceânicas, o que explica seu caráter estratégico para os dois países.

Nos anos 1960, houve o estremecimento da relação pragmática entre Brasil e Paraguai, em função da indefinição da fronteira na região das Sete Quedas. Todavia, a solução teve caráter nitidamente geopolítico e se realizou através da implementação do projeto da hidrelétrica de Itaipu. Ao longo dos anos 1970, pode se observar que o governo brasileiro atuou no sentido de atrair a Bolívia e o Paraguai para a esfera de influência brasileira, ao mesmo tempo que buscou reduzir ou neutralizar a importância da Argentina na bacia do Prata (SILVA, 2006, p.100).

De maneira geral, os investimentos na rede viária que conecta o Paraguai ao Brasil, dando-lhe uma saída à leste para o Atlântico, especialmente a partir da rede viária do estado do Paraná, bem como o acordo da construção da usina binacional de Itaipu se apresentam como exemplares da ação geopolítica brasileira. O resultado foi tornar o Paraguai uma extensão de sua economia, na medida em que

⁴⁹ BRASIL. **Decreto-lei n. 42.920**, de 30 de dezembro de 1957. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF.

⁵⁰ Em que pesem os poucos resultados práticos, a OPA representou, por parte do governo brasileiro, a clareza em relação à íntima conexão entre desenvolvimento econômico e condições de segurança hemisférica, como elemento que passaria a compor a base do pensamento diplomático nacional (LESSA, 2008, p. 5-7).

tais episódios tiraram desse país o poder de barganha que possuía ao oscilar entre a aliança com a Argentina ou com o Brasil.

Para Becker e Egler (2010, p.154) ocorreu um processo de satelitização das economias do Paraguai e da Bolívia, que envolveu integração viária, controle de exploração de recursos naturais, monopólio da exploração do potencial hidrelétrico do Rio Paraguai, controle de mercados financeiros e omissão quanto à expansão da fronteira através de brasileiros que participavam da marcha para oeste.

De acordo com Silva (2006, p.100-101),

[...] finalmente, a concessão de porto franco ao Paraguai em Paranaguá somente pôde ser desfrutado após a conclusão das obras da ponte internacional. É inegável que se trata de um conjunto de medidas extremamente significativo, e que, embora seja evidente que o Paraguai foi um grande beneficiário, o Brasil também detinha interesses estratégicos nessa parceria.

O corredor de exportação Paraná consolidou a atração do Paraguai, para a órbita brasileira. Também no caso da economia paraguaia, em especial na porção leste do território, a integração a partir da estrutura viária impulsionou as transformações no espaço produtivo. Conforme Albuquerque (2009, p.140), a combinação entre o processo de concentração de terras no sul do Brasil e os interesses geoestratégicos dos Estados brasileiro e paraguaio de promover a ocupação da porção leste do país foram favorecedores do estabelecimento de ondas migratórias provenientes dos dois países. Tal processo foi significativo nos anos 1970 com a modernização da agricultura brasileira e seu aprofundamento nos estados do sul, em especial no caso do Paraná. Conforme Albuquerque (2009, p. 142),

[...] os brasileiros, vindos de diferentes unidades da federação, entraram no Paraguai principalmente através do limite internacional entre o Estado do Paraná e o departamento de Alto Paraná e entre o Estado do Mato Grosso do Sul e os departamentos de Canindeyú e Amambay. ... Principalmente na década de 1970, vários caminhões de mudança atravessavam o limite todos os dias, uns ficavam nas cidades e vilas fronteiriças e outros desapareceriam no mato, cobertos pela poeira vermelha das primeiras estradas.

O processo migratório não se circunscreveu ao fluxo de agricultores expulsos pela concentração de terras no Brasil, mas envolveu também a expansão do plantio de soja e do modelo concentrador. Entre o final dos anos 1970 e início dos 1980 a expansão da fronteira da soja implicou na expulsão de camponeses, tanto de origem brasileira, como paraguaia, e de substituição das culturas de subsistência. A

projeção territorial da sojicultura foi mais forte sobre os departamentos paraguaios em que foi consolidada a presença brasileira (aqueles que estão na fronteira leste).

A expansão da soja no leste do Paraguai está vinculada à consolidação do agronegócio na região oeste do Paraná, onde os produtores não se percebem adequadamente atendidos pela infra-estrutura logística proveniente do Anel de Integração do estado. O mesmo ocorreu com o Mato Grosso do Sul que também está na área de influência do Porto de Paranaguá. Em meados dos anos 1980, a análise técnica do governo do estado do Paraná apontava que a solução desse problema deveria passar por investimentos que reequilibrassem os dois sistemas de transportes, rodoviário e ferroviário. Tal seria obtido através da implantação da ferrovia da soja, denominação original da ferroeste. Conforme Paraná (1984, p.17), o desequilíbrio logístico regional era decorrente tanto da limitação de tráfego no trecho Curitiba-Paranaguá, como da necessidade de construção da ferrovia da soja, tendo em vista a redução dos custos de transporte e o ganho em eficiência sistêmica. Esta última permitiria integrar “a grande região produtora do Paraná, de Dourados, no Mato Grosso do Sul e das zonas de produção do Paraguai ao porto de Paranaguá” (PARANÁ, 1984)⁵¹.

Em 1983, o projeto Ferrovia da Soja foi considerado não prioritário pelo financiador, o Banco Mundial (PARANÁ, 1984). A partir daí, conforme Martins (2002, p.288), em 1986, houve uma reconfiguração do projeto da Ferrovia, assumida pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), passando a ser denominado de Ferrovia da Produção. Todavia, sua implantação teve início apenas nos anos 1990 já sob a denominação de Ferroeste, sem que seus objetivos tivessem sido alterados substancialmente. De forma geral, a fragilização financeira do Estado brasileiro nos anos 1980 provocou uma redução expressiva e comprometedora do conjunto de investimentos, que seriam responsáveis por consolidar o espaço produtivo que interliga a *hinterlândia* do Porto de Paranaguá, afetando também os projetos de ligação binacional, como aqueles que envolviam o Paraguai.

⁵¹ O projeto original da ferrovia passa pelas cidades paranaenses de Guaíra, Cascavel, Laranjeiras, Guarapuava, Ponta Grossa, Curitiba e tem como ponto final Paranaguá (PARANÁ, 1984, p. 19).

2.3 Os fixos que se instalam na área de porto organizado

Dentre as premissas do Programa Corredores de Transporte – Exportação - estava especificado que o fator locacional da produção agrícola, em especial no caso dos graneis sólidos, depende da prestação dos serviços de transporte. Segundo Barat (1972, p.321) “as mercadorias que têm baixo valor por unidade de peso, [...], não podem suportar a elevação de fretes devido à cobertura de maiores distâncias”. A característica de *commodities* dos produtos comercializados sob a forma de graneis sólidos implica no baixo grau de geração de valor agregado sobre o produto, o que por sua vez, requer uma gestão eficiente da cadeia produtiva e, sobretudo, da cadeia logística.

Os investimentos governamentais em nível federal e estadual, no caso do Paraná, criaram condições efetivas para que as cadeias produtivas ligadas aos graneis, em especial, a soja se instalassem. Deve-se, no entanto ter clareza que é inerente à lógica dos grupos empresariais que realizam os investimentos nessas cadeias um grau considerável de territorialidade. Observa-se um padrão no comportamento empresarial vinculado aos segmentos em pauta, que se expressa na adoção da estratégia de realização de investimentos em vários pontos ao longo da rede logística. Nesse sentido, as estruturas portuárias tornam-se estratégicas no conjunto dos investimentos, com vistas a reduzir custos e aumentar a rentabilidade global do negócio.

À medida que o corredor do Paraná foi pensado com base no potencial de aumento de cargas granelizáveis, e que de fato o conjunto de estímulos injetados sobre os diversos pontos do território surtiram efeitos, no sentido de fazer crescer e se consolidar o agronegócio graneleiro, o porto também caminhou progressivamente para uma especialização. Além disso, como o processo foi desencadeado sem imposição de resistências, ao contrário, com estímulos à ação dos grandes capitais (sejam eles de origem nacional ou estrangeira), também é compreensível que a territorialidade corporativa seja fator relevante desde então.

A descrição realizada por Paraná (1990, p.3) explicita a conformação desses diversos fatores ao afirmar que “o perfil econômico de um Estado ou região, compreendendo toda a área de influência, pode ser identificado pelo perfil de cargas de seus portos”. Como decorrência das alterações na economia do Estado e da região, até o final da década de 1970 o porto de Paranaguá teve adequadas suas

características para se transformar em um porto graneleiro. Tanto assim que 60% das cargas movimentadas eram granéis sólidos (cereais e farelos); 30% granéis líquidos e 10% de carga geral (PARANÁ, 1984, p.26-27).

Observa-se que entre o final dos anos 1960, e o início da década de 1970, ocorreram movimentos importantes de alteração territorial, que foram relevantes no sentido de conceder nova forma/função ao Porto de Paranaguá. Produtores paranaenses de cereais em organização associativa começaram a se estabelecer no porto através da estrutura construída pela SOCEPAR (Sociedade Cerealista do Paraná) em 1968, que seria transformada em área de silagem para grãos uma década depois, em 1977. Já em 1971, a multinacional americana Cargill Agrícola S.A. se instalou com estrutura de armazenagem e de manuseio de cargas dentro da área do porto. Em 1973 foi inaugurado o sistema público de recepção, embarque e armazenamento vinculado ao Corredor de Exportação. Em 1976, a Cotriguaçu (Cooperativas Agrícolas da Região Oeste do Paraná) arrendou uma área para construção de estrutura de silagem e sistema de transporte para embarque. Em 1981, a Frigobrás (Companhia Brasileira de Frigoríficos) arrendou área para recebimento, armazenamento e movimentação de carne congelada (MORGENSTERN, 2006, p.83-84).

Dados relativos a 1984 traduzem o peso do capital privado, nacional e estrangeiro, na gestão da infra-estrutura do porto. Destaca-se que Socepar, Sanbra⁵², Cargill e Cotriguaçu administravam 62,4% da capacidade estática de armazenamento, 55% da capacidade de recepção e 42% da capacidade de embarque (Ver Tabela 03). O que significa que o elevado grau de territorialização das empresas passou a moldar a estrutura do porto, o que influenciou diretamente a definição da nova função do porto designada pelos fluxos de grãos, pelo atendimento à *hinterlândia* voltada para o agronegócio exportador. Também merece destaque, ainda segundo os mesmos dados, que o investimento público voltado para o reforço da capacidade estática de armazenagem se somou ao investimento privado. Este foi um momento de afirmação do perfil, garantindo o foco do Porto de Paranaguá na exportação de granéis sólidos.

⁵² A Sanbra, Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro, é a primeira corporação resultante da entrada da Bunge y Born no Brasil, cujo início se deu com a participação minoritária de capital na S.A. Moinho Santista em 1905. Seu surgimento está vinculado à compra da empresa Cavalcanti & Cia em Recife, em 1923. Posteriormente, a Sanbra foi denominada Santista Alimentos.

Tabela 03 - Capacidade de armazenamento, embarque e recepção no Porto de Paranaguá em 1984

| | LOCAL | CAPACIDADE ESTÁTICA (em ton.) | RECEPÇÃO (em ton./hr) | EMBARQUE (em ton./hr) |
|---------|------------------------|-------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| PRIVADO | Socepar | 55.000 | 300 t/h | 300 t/h |
| | Sanbra | 80.000 | 600 t/h | 700 t/h |
| | Cargill | 40.000 | 400 t/h | 500 t/h |
| | Cotriguaçu | 120.000 | 1.000 t/h | 3.000 t/h |
| | Sub-total privado | 295.000 | | |
| PÚBLICO | APPA (Vertical) | 10.000 | 300 t/h | 300 t/h |
| | Corredor de Exportação | 68.000 | 800 t/h | 3.000 t/h |
| | Silo Vertical | 100.000 | 800 t/h | 3.000 t/h |
| | Sub-total público | 178.000 | 1.900 t/h | 6.300 t/h |
| | Total | 473.000 | | |

Fonte: PARANÁ, 1984, p. 12

A relação de complementaridade entre os setores público e privado constituiu parte das estratégias que imprimiram dinâmica ao processo de conformação da forma/função portuária para o atendimento dos interesses e necessidades do agronegócio exportador. Especialmente ao longo das décadas de 1970 e 1980 havia necessidade de adaptação, de edificações de infra-estrutura que correspondesse tecnicamente ao sistema de movimentação de grãos de nível internacional. Pode-se aludir que a especialidade graneleira, que vai de encontro às estratégias de integração vertical das grandes empresas que atuam nos setores em pauta, terminou favorecendo a parceria público-privada como elemento fundante da reconfiguração do Porto de Paranaguá no período. No caso da exportação dos congelados, especialmente focado no mercado de carnes e derivados, observa-se a mesma dinâmica dos grãos. Conforme Paraná (1984, p. 14), a

[...] afirmação definitiva dos congelados como produtos importantes, movimentados via Paranaguá, foi a construção de um terminal

especializado, aproveitando-se os armazéns 4 e 5 para a instalação de um frigorífico para 7 mil toneladas. As instalações são dotadas de quatro câmaras e duas ante-câmaras para 25° abaixo de zero, representando um investimento de 150 milhões de cruzeiros (PARANÁ, 1984, p.14).

Ainda segundo esse documento, o investimento foi capitaneado pelas empresas Frigobrás e Sadia (que pertencem ao mesmo grupo), gestoras de um *pool* de indústrias do Paraná e Santa Catarina.

Para Geipot (1993), o estado do Paraná havia se firmado na liderança nacional da produção de grãos, destacando o papel do Corredor Paraná nos complexos soja, milho e trigo. A indústria de beneficiamento de soja, por sua vez, foi se concentrando nos pólos da economia estadual, como evidenciam os dados da Tabela 04. Fica evidenciado aqui, que o município de Ponta Grossa representa um dos principais elos da cadeia, nele se concentrou o maior volume de investimentos das empresas beneficiadoras. Parte expressiva do fluxo Cuiabá – Rondonópolis – Campo Grande é direcionado para processamento em Ponta Grossa, o que reforça seu papel dentro da cadeia produtiva.

Tabela 04 - Distribuição Espacial da Indústria de beneficiamento de soja no Paraná (1993)

| PÓLO | MUNICÍPIOS | CAPACIDADE (ton./dia) |
|--------------|-------------------|--------------------------|
| Campo Mourão | Campo Mourão | 1.600 |
| Londrina | Londrina | 1.100 |
| | Cambé | 2.300 |
| | Rolândia | 600 |
| | Ibiporã | 600 |
| Cascavel | Cascavel | 1.100 |
| | Toledo | 600 |
| Maringá | Maringá | 4.400 |
| Ponta Grossa | Ponta Grossa | 9.400 |
| Pato Branco | Dois Vizinhos | 360 |
| | Francisco Beltrão | 600 |
| Apucarana | Apucarana | 300 |
| Umuarama | Umuarama | 200 |

Fonte: GEIPOT, 1993, p. 7-8

O cais de inflamáveis também é relevante na formação do conjunto de objetos geográficos que passam a compor o Porto de Paranaguá. Sua construção precede o período aqui abordado, mas é responsável por explicitar a dinâmica dos fluxos econômicos do período. O cais de inflamáveis foi construído entre 1940/42, mas não é de surpreender que Morgenstern (2006, p. 71) registre apenas em 1950 a inauguração dos entrepostos de inflamáveis. Em primeiro lugar, é importante lembrar que no início da década de 1940, o nível de integração viária era muito precário, não sendo justificáveis, do ponto de vista da empresa privada, os investimentos nas estruturas de distribuição e armazenamento nas zonas portuárias do Paraná. De outro lado, o Estado também não demonstrava capacidade financeira de realizar os investimentos.

Em 1952, registra-se o início do movimento das grandes companhias americanas ligadas à distribuição de combustíveis no Porto de Paranaguá com o arrendamento de área sob responsabilidade de construção para a *Standard Oil Company of Brazil* (MORGENSTERN, 2006, p.73). Essa empresa representante do truste do petróleo americano havia sido condenada nos EUA por abuso de poder econômico e obrigada a dividir sua estrutura em 34 novas empresas, das quais emergiram a Exxon, Chevron, Atlantic, Mobil e Amoco. Sua atuação no Brasil foi consolidada pela EXXON (através da subsidiária ESSO do Brasil).

Conforme Penna (2004, p.77), no Brasil todo o instrumental jurídico do Estado Novo, que colocava restrições ao papel das empresas estrangeiras fora removido na Constituição de 1946. De tal forma que, qualquer empresa constituída, organizada e registrada no Brasil pudesse participar da exploração do petróleo. Ainda segundo esse autor, a expansão territorial das empresas de petróleo norte-americanas no período da Guerra Fria foi estratégica, precedeu e apoiou a mudança de costumes e hábitos, bem como as decisões políticas nos países da América Latina. Para tanto, a Standard Oil Corporation exerceu papel fundamental.

Dessa forma, torna-se possível identificar os reflexos do processo no âmbito da ocupação territorial portuária que avançou a partir dos anos 1950. Como afirmado anteriormente, as primeiras instalações foram construídas pela Standard Oil Company em 1952, no mesmo ano a Texas Company Ltda (TEXACO) passou a operar “três tanques, mais um em 1957 e um tanque grande em 1967”; em 1953, a Atlantic Regining Company recebeu quatro tanques, e em 1955 mais um grande, já a Esso Standard do Brazil chegou a 10 tanques entre 1953/73 (MORGENSTERN,

2006, p. 71). Fundamentalmente o negócio dessas empresas estava vinculado à distribuição de gasolina e querosene, vendidos em latas (ESSO, 2011).

Como se vê, a primeira leva de empresas, vinculadas ao negócio de derivados de petróleo, que se instalaram no Porto de Paranaguá o fizeram na etapa que precedeu a fundação da Petrobrás. Desde sua criação legal em 1953 até a instalação em 1954 passou a valer o monopólio estatal de exploração, produção e refino. Ocorre que até 1968, o foco maior da empresa esteve voltado para o Recôncavo baiano e para a Amazônia (LUCHESE, 1998). A partir daí, progressivamente, comercialização e distribuição passaram a representar os campos possíveis de atuação do setor privado, frustrando as expectativas alimentadas ao longo do período em que as empresas estrangeiras, ligadas ao setor, tinham atuado mais livremente no Brasil.

Em 1968, Morgenstern (2006, p.73) indica a ocorrência de nova expansão do cais de inflamáveis, o que por sua vez, pode ser tomado como o elemento estrutural responsável pela continuidade dos contratos de arrendamentos. Em 1969, a Companhia Transgaz S/A arrendou cerca de 15.000 m². A Shell (1954/73) e a Ipiranga (1962/73) também são apontadas como empresas que arrendaram áreas portuárias. Em todos os casos, a parceria da Administração portuária com as empresas implicava que elas se responsabilizassem pelas obras custeadas através do arrendamento.

De fato houve uma mudança significativa a partir de 1975, tanto pela instalação da refinaria de Araucária, como pelo papel assumido pela Petrobrás, como arrendatária do terminal de inflamáveis. Essa empresa passou a ceder direitos de uso às companhias instaladas no parque de inflamáveis (MORGENSTERN, 2006, p.73). Enquanto empresa pública federal, a Petrobrás assumiu a função de territorializar a ação do governo federal relacionada a combustíveis. Tanto assim, que a partir de 1982 a Petrobrás tornou-se responsável por toda a área do cais de inflamáveis.

Os graneis líquidos representavam a segunda fatia em termos de movimentação de cargas no Porto de Paranaguá até o final dos anos 1980. Merece destaque até aqui o papel dos combustíveis dentro desse item, que por sua vez representavam o granel líquido mais importante em termos de tonelagem movimentada no porto. Conforme Paraná (1990, p.50),

[...] o petróleo bruto é recebido no Porto de São Francisco do Sul, recalado através de duas linhas de oleoduto até a Refinaria Getúlio Vargas, em Araucária, próximo a Curitiba, onde é refinado e depois distribuído em toda a região, sendo os excedentes bombeados através da 3ª linha Araucária/Paranaguá, para o terminal de inflamáveis, com exceção do óleo combustível que é transportado através de vagões.

Ainda no que se refere aos granéis líquidos, merece destaque a movimentação dos insumos químicos que estão vinculados à indústria de fertilizantes. Em meados dos anos 1980, tendo em vista o contexto ditado pelo *drive export*, havia uma preocupação efetiva com a redução da dependência de importações, acirrada a partir da adoção do novo modelo de produção agrícola, baseado no uso intensivo dos defensivos químicos. O que, por sua vez, justificava que se considerasse

[...] obra prioritária para o Porto de Paranaguá, a construção de um terminal próprio para fertilizantes ...[na medida em que] ... o fertilizante é uma das mercadorias com índice de crescimento acentuado e tem proporcionado, além do aumento da movimentação, desenvolvimento significativo no mercado de trabalho local. A implantação do pólo de fertilizantes prevê a construção de um píer, equipamento especializado para descarga, esteira transportadora e armazém para estocagem. Ao lado desse complexo as empresas se propõem a construir suas fábricas misturadoras em terrenos próprios (PARANÁ, 1984, p.15).

Fica evidente, que a mesma estratégia de complementaridade (público-privado) de investimentos foi utilizada na instalação da estrutura portuária e industrial envolvendo a produção de fertilizantes. O que é evidenciado pela afirmativa de Paraná (1984, p.15), segundo a qual “depois de alguns estudos, projetos e contatos, a construção está sendo negociada com setores da iniciativa particular”.

A análise técnica da secretaria de transportes do Paraná realizada em 1984 destacava preocupação com as conseqüências da especialização do “terminal de Paranaguá” na operação exportadora de grãos (PARANÁ, 1984, p.4). Isto porque a característica de automação do manuseio das cargas de granéis sólidos reduzia abruptamente a absorção de pessoas na atividade portuária. Uma das alternativas apontadas no documento era o investimento na ampliação da participação do comércio de carga geral, que requeria maior volume de mão-de-obra para processamento das operações dentro do ambiente portuário. Essa orientação não representava, contudo, o questionamento à inserção do porto como graneleiro, perfil projetado através do programa de Corredores de Exportação.

O que se evidenciou ao longo da década de 1980, no entanto, foi que o conjunto de objetos geográficos, instalados em parceria com as empresas, ao mesmo tempo em que atendiam aos interesses corporativos também eram portadores de uma intensidade cada vez maior de conteúdo tecnológico, portanto, poupador de mão-de-obra.

2.4 Os fluxos na Área de Porto Organizado

Até aqui, é perceptível que houve um conjunto de modificações no sistema produtivo, que observados do ponto de vista espacial possibilitam vislumbrar a conformação do espaço produtivo. Nesse, a cidade portuária de Paranaguá, através do sistema portuário, assumiu um conjunto de funções econômicas, que também se traduziram em formas espaciais. Para Santos (2008a, p.18),

[...] na medida em que função é ação, a interação supõe interdependência funcional entre os elementos. Através do estudo das interações, recuperamos a totalidade social, isto é, o espaço como um todo e, igualmente, a sociedade como um todo. Pois cada ação não constitui um dado independente, mas um resultado do próprio processo social.

É na identificação da interação que está a relevância dos objetos geográficos, os fixos, e, por conseguinte, os fluxos que a eles se relacionam. Os fluxos aqui não são tomados de forma restrita pelo aspecto da variação quantitativa que de fato incide sobre eles, mas pelo seu significado concreto no que tange ao processo histórico de mudanças.

O que nos interessa é o fato de que a cada momento histórico cada elemento muda seu papel e a sua posição no sistema temporal e no sistema espacial e, a cada momento, o valor de cada qual deve ser tomado da sua relação com os demais elementos e com o todo (SANTOS, 2008a, p.20).

A quantificação das variações se apresenta como decorrência na análise, como correspondente que é de um processo de mudança social. Daí que propositadamente a análise final desse capítulo seja dedicada às variações quantitativas dos fluxos vinculados à nova configuração sócio-espacial. Isto posto, é possível destacar os elementos tomados como variáveis relevantes, capazes de elucidar os reflexos das mudanças relativas ao espaço produtivo, na região tomada como *hinterlândia* do Porto de Paranaguá.

A análise do porto na perspectiva sistêmica permite identificar um conjunto de variáveis cuja dinâmica reflete a importância histórica do espaço, como nó de uma

rede de produção no espaço econômico, mas também reflete a tecnologia específica, combinação certa de componentes do capital e do trabalho, bem como sua eficiência mediante os demais componentes que se relacionam dentro do sistema (SANTOS, 2008a).

A primeira variável destacada se relaciona à atividade comercial predominante realizada a partir do Porto de Paranaguá, tanto no que se refere às rotas (Longo Curso e Cabotagem⁵³), como ao tipo de operação (Exportação e Importação). No caso da cabotagem, Paranaguá está entre os 10 portos que possuem maior frequência de movimentação de cargas, inclusive as containerizadas, atualmente. Todavia, o caráter predominantemente exportador do Porto de Paranaguá torna ainda mais expressivos os fluxos relacionados às rotas de longo curso.

No período analisado nesse capítulo, entre as décadas de 1970 e 1980, a navegação de longo curso apresentou predominância nos fluxos⁵⁴ de exportação, especialmente de graneis sólidos, sendo que esses também são mais relevantes dentre os itens de importação no mesmo curso. Todavia, também nos graneis líquidos se observa a predominância exportadora. Do ponto de vista da navegação de cabotagem, por outro lado, ratifica a predominância exportadora, nesse caso capitaneada pelos graneis em geral, tanto sólidos quanto líquidos (Gráficos 1 e 2). De tal forma, que os fluxos explicitam o perfil exportador do porto. Considerando a estratégia exportadora impressa pela política econômica, especialmente ao longo dos anos 1980, em função da crise da dívida externa, há uma contribuição relevante do porto na geração de divisas.

⁵³ De acordo com a classificação internacional, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) divide a navegação em longo curso (relacionados ao comércio de exportação e importação entre países), de cabotagem (relacionada ao comércio dentro do território nacional, como um dos modais do sistema de transporte nacional), de apoio marítimo, de apoio portuário, e a navegação interior (relacionada às hidrovias nacionais).

⁵⁴ Faz-se referência aqui aos fluxos físicos em toneladas.

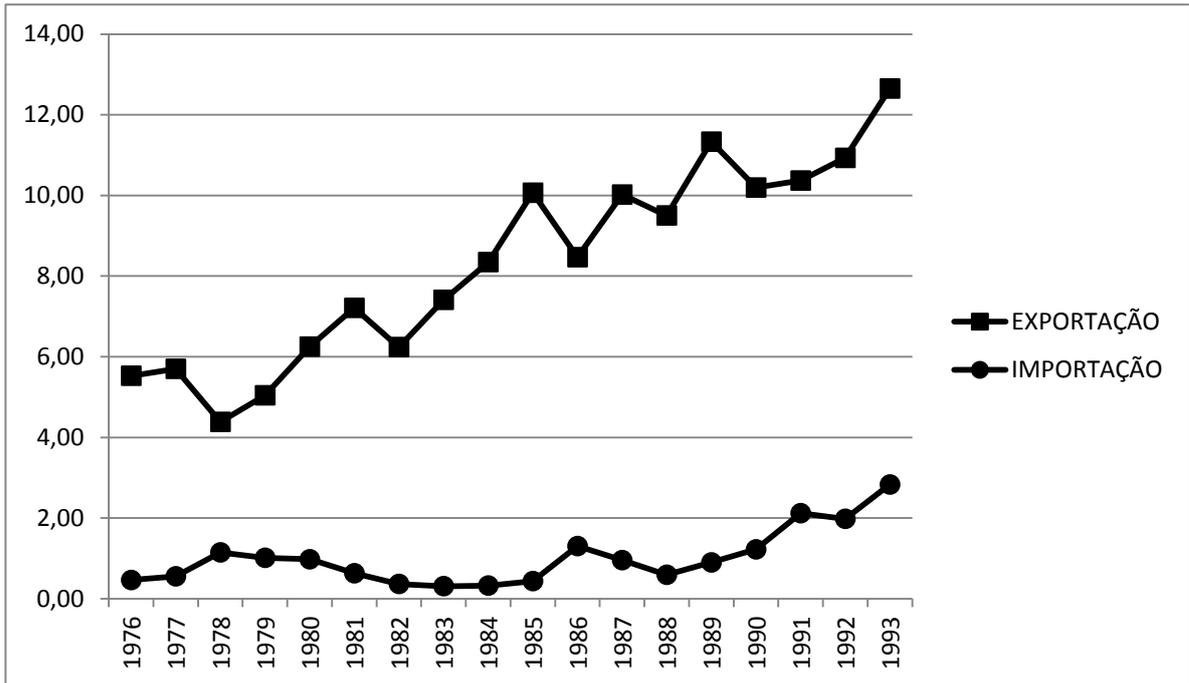


Gráfico 1 - Navegação de Longo Curso no Porto de Paranaguá entre 1976 e 1993 (em milhões de toneladas)

Fonte: Boletins da APPA, 1976 a 1993. Organização da autora

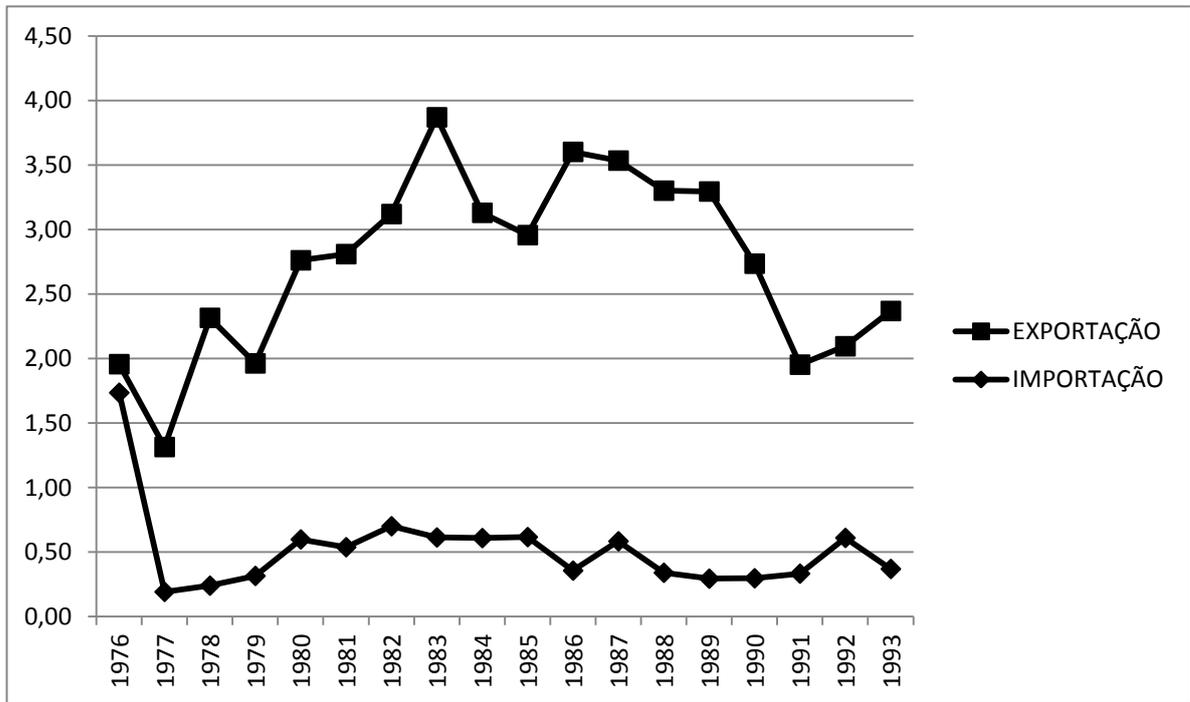


Gráfico 2 - Navegação de Cabotagem no Porto de Paranaguá entre 1976 e 1993 (em milhões de toneladas)

Fonte: Boletins da APPA, 1976 a 1993. Organização da autora

Dados da APPA (1976-1993) permitem ainda observar, que ao longo dos anos 1970 e 1980, o porto de Paranaguá se consolidou como porto exportador e graneleiro. Em termos de inserção internacional, a exportação dos granéis sólidos foi substancialmente superior aos demais itens ao longo do período, sendo notável que mesmo nos primeiros anos da década de 1980, a performance geral das exportações foi positiva, tal como apontado anteriormente na apreciação das políticas públicas. Outro aspecto relevante, e que reflete as decisões territoriais de investimento tanto em nível nacional, como regional, se refere ao volume de exportação de granéis líquidos no comércio de cabotagem. O crescimento expressivo do volume de exportações desse item, a partir da segunda metade da década de 1970, está ligado à instalação da Refinaria Presidente Getúlio Vargas em Araucária (REPAR). O último aspecto, a ser destacado se relaciona à performance das exportações de carga geral, que assumiram nova dinâmica a partir de meados dos anos 1980. Isso se dá em função do aumento de exportações de café em grãos, congelados, madeiras e papel. Especialmente os três últimos itens se relacionam fortemente ao perfil das corporações que assumiram papel crescente na definição espacial do porto.

Sobre os fluxos do comércio de cabotagem é interessante destacar a importância da importação de granéis sólidos, que é crescente ao longo dos anos 1970, e começa a perder força no início dos anos 1990. O carro-chefe desse fluxo está na importação de fertilizantes, cuja redução se relaciona à instalação das empresas misturadoras na cidade de Paranaguá, promovendo a substituição da importação do produto final. Também vale frisar a estratégia de substituição de importações de petróleo, e o estabelecimento de uma rede de abastecimento de distribuição dos derivados como parte da estratégia do II PND.

Os fluxos aqui relacionados trouxeram a necessidade de uma nova relação técnica na combinação capital fixo e variável. O nível de automação foi se tornando uma imposição sistêmica, em que pese a lenta adaptação da infra-estrutura portuária. Todavia, a primeira etapa do Corredor de Exportação, inaugurado em 1973, já trazia a instalação de equipamentos (correias transportadoras, elevadores de caçamba, por exemplo) (MORGENSTERN, 2006, p.78), que apontavam para uma nova idade técnica para a atividade portuária, severamente poupadora de trabalho.

Os granéis sólidos movimentados pelo porto de Paranaguá, no período em análise, estão concentrados em quatro mercadorias principais, o farelo de soja, o milho, a soja em grão e o trigo. Conforme dados sistematizados pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), entre 1977 e 1993, o farelo de soja foi a mercadoria mais relevante no que se refere à movimentação dos pontos de embarque privados e públicos. O milho, cujo fluxo era relevante quando a equipe elaboradora do programa de Corredores de Transporte / Exportação realizou sua análise, perdeu importância ao longo do período, em especial para as empresas privadas que atuavam no porto. Já o trigo apresentou movimentação destacável apenas entre os anos 1986 e 1990, principalmente a partir das empresas paranaenses SOCEPAR (Sociedade Cerealista Exportadora de Produtos Paranaense) e Cotriguaçu.

O gráfico 3 apresenta a movimentação de embarque de farelo por empresas privadas. O primeiro aspecto relevante expresso pelos dados está relacionado à especialização na exportação de granéis, dentro desse item o farelo de soja. Merece destaque o papel de três organizações dentre as que estão vinculadas ao setor privado, a Socepar que era muito forte no final da década de 1970; a Cargill que se mantém com uma participação razoável e apontava crescimento no final dos anos 1980 e início dos anos 1990; por fim, as cooperativas cuja organização fora apoiada pelo governo do Paraná, com destaque para o papel da Cotriguaçu.

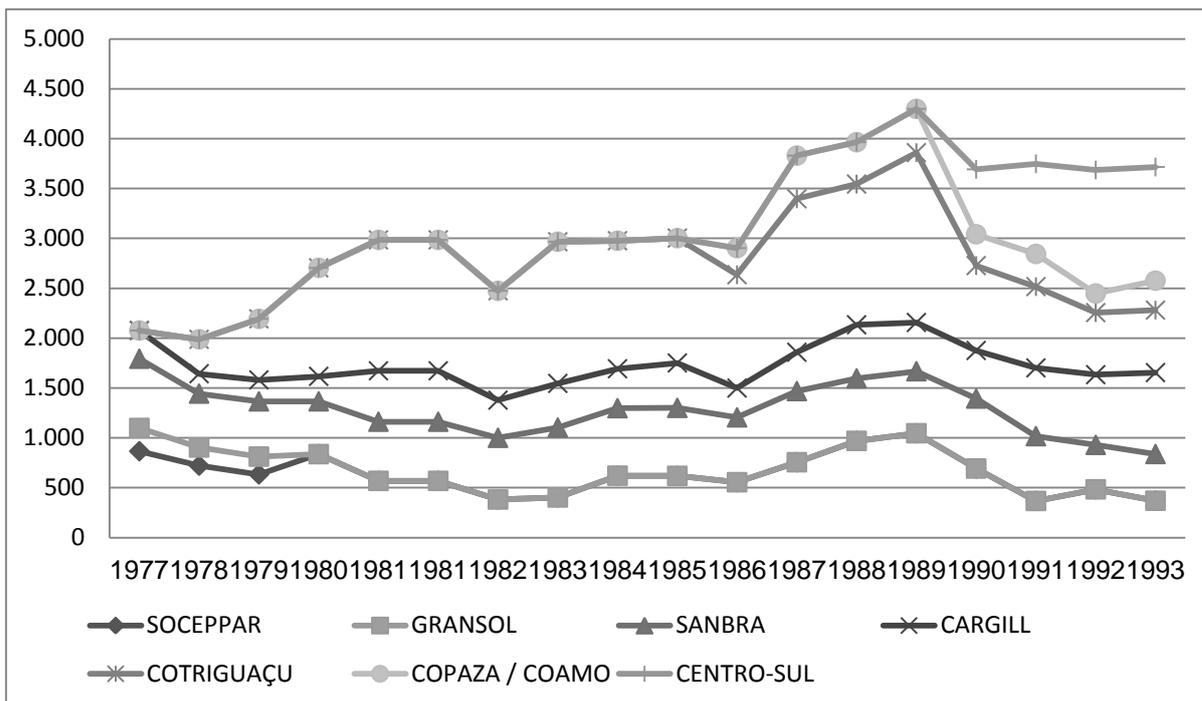


Gráfico 3 - Movimentação de farelo de soja por ponto de embarque privado no Porto de Paranaguá entre 1977 e 1993 (em mil toneladas)

Fonte: Boletins da APPA, 1976 a 1993. Organização da autora

A concentração nos produtos exportados, acima citados, se deu de forma contundente tanto nos pontos de embarque públicos como privados, sendo que em ambos pode-se observar que o farelo se mantém como carro-chefe. A observação dos dados sistematizados na Tabela 05, no entanto, permite vislumbrar que a virada da década de 1980 já apontava um papel mais relevante para a soja em grão, em especial nos pontos de embarque administrados diretamente pelo setor público.

Tabela 05 - Embarque de mercadorias movimentadas em pontos do setor público x privado no Porto de Paranaguá (em mil toneladas)

| ANO | FARELO | | MILHO | | SOJA | | TRIGO | |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | Público | Privado | Público | Privado | Público | Privado | Público | Privado |
| 1977 | 226 | 2.078 | 1.079 | 699 | 523 | 6.686 | 0 | 0 |
| 1978 | 260 | 2.001 | 44 | 433 | 210 | 1.825 | 0 | 0 |
| 1979 | 540 | 2.194 | 72 | 645 | 368 | 2.721 | 0 | 0 |
| 1980 | 565 | 2.723 | 89 | 607 | 909 | 75 | 0 | 0 |
| 1981 | 1.012 | 3.031 | 202 | 964 | 886 | 4 | 0 | 0 |
| 1982 | 1.037 | 2.528 | 1.079 | 159 | 526 | 5 | 0 | 0 |
| 1983 | 1.138 | 3.027 | 794 | 104 | 955 | 72 | 0 | 0 |
| 1984 | 1.108 | 2.984 | 415 | 179 | 1.235 | 6 | 0 | 0 |
| 1985 | 1.705 | 3.006 | 190 | 172 | 2.085 | 287 | 0 | 0 |
| 1986 | 1.355 | 2.968 | 49 | 49 | 2.085 | 287 | 0 | 0 |
| 1987 | 1.210 | 3.863 | 311 | 188 | 705 | 427 | 679 | 420 |
| 1988 | 1.282 | 3.964 | 1.134 | 62 | 1.240 | 648 | 558 | 315 |
| 1989 | 1.514 | 4.299 | 71 | 71 | 739 | 675 | 599 | 262 |
| 1990 | 1.223 | 3.693 | 13 | 3 | 1.389 | 1.030 | 522 | 335 |
| 1991 | 1.430 | 3.762 | 0 | 0 | 8.470 | 1.252 | 394 | 207 |
| 1992 | 1.416 | 3.758 | 0 | 0 | 9.255 | 937 | 0 | 0 |
| 1993 | 1.639 | 3.753 | 0 | 0 | 6.759 | 776 | 0 | 0 |

Fonte: APPA, Boletim Informativo. 1976-1993. Organização da autora

Ainda no que se refere aos fluxos de longo curso, a carga geral teve o café como principal produto, até 1981, representando 41% da pauta de exportação nessa classificação, seguido dos congelados (17%) e madeiras (16%). Todavia, os dados referentes a 1985 e 1990 mostraram uma retração do item na pauta dos produtos exportados como carga geral. Já os congelados e a madeira mantiveram sua participação, este último item com participação ampliada. Além disso, o item papel acrescentou de forma importante a pauta, e chegou a representar 24% da carga geral em longo curso em 1990 (APPA, 1981-1985-1990).

Dentre os granéis líquidos, por sua vez, apenas dois itens movimentam a pauta de exportação na navegação de longo curso, os derivados de petróleo e o óleos vegetais. O primeiro item apresentou uma participação mais relevante entre 1981 e 1985, com 59% e 73% respectivamente. Já em 1990, os derivados de petróleo passaram a representar 46% da pauta de exportação de granéis líquidos no longo curso, o que certamente está associado ao aquecimento da economia e maior demanda por tais itens. Vale destacar também a relevância dos derivados de petróleo no comércio de cabotagem, no qual representavam uma média de 87% da pauta no período em análise (APPA, 1981-1985-1990).

Ainda de acordo com os dados da APPA, é possível observar que a conjuntura da década de 1980 imprimiu um sentido de expansão das exportações. O que foi acompanhado por um direcionamento também contumaz da economia paranaense vinculada ao agronegócio de grãos em substituição à produção cafeeira. Tanto assim, que a carga geral variou entre 9 e 16% sua participação no comércio de longo curso, e praticamente não aparece nas estatísticas vinculadas ao comércio de cabotagem. Em contrapartida, os granéis sólidos oscilaram entre 73 e 78% do comércio de longo curso, tendo sido também significativos no comércio de cabotagem (entre 14 e 24% ao longo da década).

Os granéis líquidos firmaram sua posição no comércio de cabotagem, respondendo positivamente à estratégia do IIPND de garantir a autonomia nacional em termos de abastecimento de derivados de petróleo. No porto de Paranaguá representaram até 85% do comércio de cabotagem durante os anos 1980 (APPA, 1981-1985-1990). A predominância efetiva do comércio de longo prazo representa a confirmação, em termos de fluxos de mercadorias, do processo de redirecionamento da estrutura produtiva da hinterlândia, responsável pela geração dos fluxos. Da mesma forma, representa uma resposta à dinâmica econômica dos anos 1980, na qual a prioridade da política econômica esteve na geração de saldos comerciais positivos.

No que se refere ao fluxo de mercadorias importadas e exportadas é importante evidenciar a movimentação oriunda do Paraguai, como consequência das transformações produtivas no leste do país e de sua incorporação à fronteira do agronegócio brasileiro. Entre os anos de 1977 e 1993 o movimento paraguaio através do porto de Paranaguá foi fundamentalmente voltado para a exportação. O destaque coube à exportação de soja (ao longo de todo o período), o que reitera a relevância da ligação territorial para a expansão da fronteira de produção desta *commodity*. Já as importações realizadas pelo Paraguai, por meio do depósito franco em Paranaguá, foram pouco significativas até o período, conforme atestam os dados da APPA (1977-1993)

Os fluxos brasileiros de importações foram bastante restritivos no período, o que não foi diferente para o Porto de Paranaguá, com uma pauta bastante reduzida. A partir dos dados da APPA (1981, 1985, 1990) fica confirmado que o item mais expressivo da pauta de importações encontra-se entre os granéis sólidos, os fertilizantes. O item é relevante tanto em nível dos fluxos de longo curso, como de

cabotagem, o que reflete a dependência externa em função do novo padrão de produção agrícola resultante do processo de modernização da agricultura no Brasil e da região de abrangência do porto de Paranaguá.

As importações de fertilizantes, sobretudo em função de sua expressividade, terminaram por impor alguns movimentos no sentido de reorganização da área de embarque de mercadorias, o que já estava contemplado no planejamento portuário para a década de 1980. Além disso, desde o final dos anos 1970 havia um apontamento dos planejadores públicos para que esse segmento industrial pudesse suprir as necessidades de maior diversificação da economia de Paranaguá, através da instalação do parque industrial de fertilizantes. Conforme BNH (1978) havia necessidade premente de romper a dependência exclusiva da cidade em relação à atividade portuária. Nesse sentido, o desenvolvimento da indústria de fertilizantes, para a qual o município seria um atrativo natural em função da importação dos insumos, era tomado como alternativa viável e promissora.

Vinculado à proposição de diversificação do perfil econômico da cidade, observa-se o crescimento do papel da indústria em Paranaguá, expresso nos dados referentes a 1980. Conforme os dados apurados pelo Censo Industrial, compilados por IPARDES (1993b, p.597-599), até 1970 eram 501 pessoas ocupadas na atividade industrial no município, em 1980 esse quantitativo passou a 1.427. Além do crescimento em termos de geração de emprego e renda, o setor decuplicou sua participação na geração de valor de produção industrial. Destacam-se três gêneros industriais vinculados ao comércio internacional, a madeira, a alimentícia e a química que instalaram unidades produtivas na cidade, a partir da segunda metade da década de 1970. O foco da indústria química tornou-se a produção de fertilizantes e pesticidas. Apenas essa indústria representava 42% dos empregos gerados em todo o setor industrial em Paranaguá (IPARDES, 1993b).

Tal elemento merece destaque na medida em que representa um reflexo de alteração da configuração territorial, e será consideravelmente reafirmado através das ações públicas. Nessa direção, as análises técnicas que subsidiaram o planejamento estadual indicavam que...

[...] o processamento de produtos agropecuários [é tomado] como pivô da dinâmica da agroindústria paranaense, [a partir do que] as maiores possibilidades de programas viáveis de complementação da estrutura agroindustrial do Estado se situam na produção de insumos para a agricultura (fertilizantes, defensivos, etc.), no aumento do grau de processamento dos produtos agrícolas [...] (IPARDES, 1982, p.21).

Ainda na análise das importações realizadas através do porto de Paranaguá merece destaque o crescimento das operações containerizadas⁵⁵. Entre 1981 e 1990 o volume de carga importada em contêiner quadruplicou no porto de Paranaguá (APPA, 1981-1985-1990). Segundo Geipot (1989), ao longo da década de 1980 houve uma mudança no perfil de movimentação das cargas containerizadas, com forte impacto sobre a área portuária.

De um lado, cresceu a área ocupada pelos contêineres e a exigência de espaços adequados à sua colocação e movimentação, de outro, tornaram-se ociosos os espaços de armazenamento de carga geral. Para se ter um ideia do novo movimento, no caso de Paranaguá, em 1981 para cada contêiner embarcado cheio desembarcava um vazio; em 1984, a proporção passa a ser de 12 vazios para 10 cheios; em 1986 eram 09 vazias para 10 cheias. Além disso, existe um tempo de permanência dos mesmos no pátio (vazios e cheios), o que também requer espaço considerável da área primária do porto (GEIPOT, 1989).

De acordo com o relatório da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT) de 1989, houve uma migração progressiva das cargas que eram transportadas na categoria carga geral exportada, para o transporte em carga geral containerizada. Tanto assim, que o conteúdo da carga transportada em contêineres era formado por café em grão, frango, madeira, fumo ou tabaco, resumidamente os mesmos itens que figuravam dentre os principais da carga geral não unitizada. Nesse sentido, como se pode ver através dos dados apresentados na Tabela 06, ocorreu um tímido, mas persistente aumento do embarque de longo curso em contêineres. Além disso, observa-se, um volume cada vez mais expressivo de desembarque, o que revela maior intensidade da adoção dos contêineres no comércio internacional, a partir dos países com os quais são realizadas as transações comerciais expressas em importações.

⁵⁵ Importante registrar que o uso crescente dos contêineres representa uma tendência do setor portuário, tendo em vista os ganhos de eficiência que os mesmos proporcionaram ao sistema logístico do comércio internacional. Em contraponto, e como resultante desse ganho de eficiência, está um processo de rápida substituição de mão-de-obra em função do aumento das operações maquinizadas que a ele estão vinculadas.

Tabela 06 - Movimentação de Embarque e Desembarque de Contêineres no Porto de Paranaguá (em mil unidades)

| ANO | LONGO CURSO | | CABOTAGEM | |
|------|-------------|-------------|-----------|-------------|
| | EMBARQUE | DESEMBARQUE | EMBARQUE | DESEMBARQUE |
| 1981 | 1 | 49 | 3 | 340 |
| 1985 | 3 | 94 | 13 | 691 |
| 1990 | 5 | 184 | 25 | 1.356 |

Fonte: APPA, Boletim Informativo, 1981; 1985; 1990. Organização da autora

Os impactos dos novos fluxos na organização espacial do porto já estavam previstos no Plano decenal do porto de Paranaguá, elaborado nos primeiros anos da década de 1980. De acordo com o Plano, a expectativa era de que o mínimo de área de pátio destinada a contêineres deveria passar de 1.395 m² para 9.660 m², já para armazenamento deveria sair de 558 m² para 3.864 m². O estudo contemplava ainda propostas de adequação de uso de armazéns para a nova finalidade, tendo em vista as demandas decorrentes dos fluxos de mercadorias e forma de organização das mesmas (PARANÁ, 1982).

Outro elemento vinculado aos fluxos de mercadorias relaciona-se aos navios transportadores, em termos de porte, capacidade de carga, e como tais variáveis se refletem em demandas para a área portuária. A base de dados da APPA (1980-1993) permite observar a presença cada vez mais importante dos navios graneleiros, dos petroleiros e dos *full containers*⁵⁶. Para se ter uma ideia, em 1981 os graneleiros representaram 29% da quantidade total de navios que aportaram no Porto de Paranaguá, o que chegou a 45%, em 1990. Os *full containers*, especializados na carga containerizada, tiveram, na década de 1980, um crescimento expressivo, saindo de 1% do total de navios em 1981 para 17% em 1990. Os petroleiros também apresentaram participação importante, especialmente em função do transporte de cabotagem, para distribuição em território nacional. Em média estes navios representavam 11% dos navios que acostaram no Porto de Paranaguá no período.

De forma geral, os três tipos de navios, que assumem papel relevante e adequado às cargas embarcadas e desembarcadas pelo porto, estão associados a uma tecnologia de produção baseada em economia de larga escala. Isso significa

⁵⁶ Existe uma classificação dos navios de acordo com a carga transportada e, ainda variações dentro do tipo. A exemplo, os graneleiros destinados a carga seca possuem configuração diferente daqueles que transportam carga molhada.

transportarem um volume maior, em menor espaço e menor tempo, como forma de redução dos custos globais de transporte. Tal fator fica visível quando se percebe que em 1990, 82% dos navios tinham suporte para carga com peso superior a 5.000 TRL (toneladas por registro líquido) (APPA, 1990). Merece destaque o fato de que no início dos anos 1990, a APPA começou a divulgar os dados referentes ao cumprimento dos navios, o que indica a relevância dessa informação para a gestão do porto. Nos primeiros anos da década de 1990 (entre 91 e 94), 78% dos navios tinham cumprimento acima de 151 metros (Tabela 07).

Tabela 07 - Navios aportados no Porto de Paranaguá em 1981, 1985 e 1990 (em unidades)

| TIPO DE NAVIOS | LONGO CURSO E CABOTAGEM | | |
|------------------|-------------------------|------|------|
| | 1981 | 1985 | 1990 |
| CONVENCIONAIS | 811 | 594 | 311 |
| FULL CONTAINERS | 17 | 83 | 175 |
| GRANELEIROS | 477 | 514 | 527 |
| PETROLEIROS | 164 | 195 | 133 |
| ROLL-ON ROLL-OFF | 25 | 19 | 63 |
| PROPANEIROS | 44 | 16 | 9 |

Fonte: APPA, Boletim Informativo, 1981, 1985 e 1990. Organização da autora

Ao passo em que os navios graneleiros, petroleiros e *full container* assumiram dimensões cada vez maiores houve um impacto de ordem espacial nos portos receptores, que passaram a ser requeridos em termos de área de acostamento. Observa-se que já no início dos anos 1990 havia uma pressão para expansão das áreas portuárias de atendimento dos mesmos no caso do Porto de Paranaguá. Na medida em que se tornou premente a demanda por expansão do cais, o mesmo ocorreu com suas adjacências.

2.5 Gargalos e perspectivas para os anos 1990

Há uma relação efetiva entre as transformações de forma-função do Porto de Paranaguá e o espaço produtivo ao qual o mesmo foi vinculado, a partir da implementação das políticas e ações públicas operadas nas escalas federal e estadual na segunda metade do século XX, especialmente nas décadas de 1970 e 1980. Fica evidente que tais mudanças refletem um conjunto de vetores de impulsão das transformações territoriais, tomado o espaço produtivo como totalidade, que se insere em outras totalidades. Em especial, o papel do Estado no planejamento territorial, tanto em nível federal, como estadual, colocaram-no como um dos principais atores no processo de produção do espaço. Nesse contexto, “o Estado assumiu o papel de empreendedor não por razões ideológicas, mas sim como um meio pragmático de dinamizar o processo de desenvolvimento” (BARAT, 2007, p.9).

A perspectiva de integração territorial e desconcentração econômica que guiou os anos 1970 foi, sem dúvida, aproveitada para a transformação do espaço produtivo no estado do Paraná. Tal fator se associou ao processo de expansão da fronteira agrícola para o Centro-Oeste e para além das fronteiras brasileiras atingindo e satelitizando economias da América do Sul, como foi o caso do Paraguai. Em todos os sentidos, os organismos de planejamento e os mecanismos assegurados de financiamento constituíram o motor do processo de intervenção e de realização de investimentos, especialmente no que se refere à infra-estrutura.

Nos anos 1980, houve a redução da capacidade interventora da União, o que se tornou mais evidente no estado do Paraná nos anos 1990. Todavia, desde a segunda metade da década de 1980, os sinais de novos tempos no cenário global do capitalismo pós-crise do petróleo tinham atingido seu ponto culminante. Do ponto de vista externo havia uma nova conjuntura política com o fim da Guerra Fria, e do ponto de vista interno um conjunto de fatores que deterioraram a capacidade financeira e planejadora do Estado brasileiro.

Os anos 1990 marcaram no setor de transportes, o que atinge diretamente o aparelho portuário, a paralisação das atividades do GEIPOT, bem como foram desmanteladas as equipes de planejamento dos órgãos setoriais (DNER, RFFSA, Portobrás). Esse processo gerou um esvaziamento da capacidade de elaboração de diagnósticos, bem como de proposição (BARAT, 2007).

Para Castro (2005) houve maior resistência do Estado do Paraná em sucumbir ao desmonte, sem conseguir evitá-lo. O autor acredita que certa estabilidade dentro do quadro burocrático do Paraná, que expressava a persistência do ideário desenvolvimentista, adveio da condição agroexportadora da economia estadual, em uma década em que a política econômica nacional estava direcionada para o fomento às exportações.

O quadro do início dos anos 1990, para o setor portuário e para o porto de Paranaguá, mais especificamente, impôs novos vetores de mudanças, novas verticalidades que se desdobraram ao longo da década. No que tange às horizontalidades, também é possível identificar tendências que foram sendo desenhadas ao longo dos anos 1980, em função do crescimento e diversificação dos fluxos de mercadorias, bem como das necessidades corporativas relativas ao espaço portuário⁵⁷.

Vale a pena destacar alguns desses aspectos, tais como a exigência de maior comprimento de cais do porto para suprir as movimentações decorrentes do crescimento econômico. Outro aspecto importante diz respeito à especialização ou semi-especialização de berços que atendem a produtos específicos, como é o caso dos produtos congelados, que no início dos anos 1980 possuía ...

[...] moderno frigorífico operado pela empresa Frigobrás ... com capacidade para 7.000 toneladas, e as bobinas de papel que passam a ser movimentadas com exclusividade através de uma armazenagem de 4.000 metros quadrados, localizada na faixa portuária, e outra unidade de 5.200 metros quadrados, construída .. pela empresa Klabin (PARANÁ, 1982, p.60).

Em função do potencial de containerização de cargas operadas no porto também havia demanda para construir 350 metros de cais, cerca de 14.000 m² de pátio, bem como a PORTOBRÁS⁵⁸ avalizava a viabilidade técnica da instalação de uma empresa especializada na operação de contêineres (PARANÁ, 1982, p.97).

Por fim, havia o projeto de integração e redefinição de funções entre os portos do Paraná, tendo em vista o desafogamento do sistema e a melhoria dos resultados operacionais. Todavia, o que se observa nos documentos oficiais de planejamento, até o início dos anos 1990, é uma tônica de divisão de responsabilidades entre o

⁵⁷ Os novos vetores que impactaram estruturalmente o Porto de Paranaguá nos anos 1990 são discutidos no capítulo 3, o que se refere tanto às influências externas decorrentes da inserção internacional, do novo marco regulamentar que afeta ao setor portuário, como às estratégias corporativas naquilo que envolve o espaço portuário.

⁵⁸ A Portobrás (Empresa de Portos do Brasil) era a empresa pública responsável por centralizar o sistema portuário brasileiro até o início dos anos 1990.

público e o privado que foi alvo de alterações progressivas ao longo dos anos 1990, em função do novo contexto nacional, do novo marco legal e da destituição dos organismos planejadores acima referenciados.

No contexto dos anos 1990 deixou de vigorar o dirigismo estatal que havia definido o desenho das interligações viárias e promovido um grau relativamente elevado de especialização dos portos. O que permite concluir que passaram a vigorar novos estímulos no que se refere à integração desse território, compreendido como *hinterlândia* do porto de Paranaguá. De um lado, o perfil graneleiro do porto associado à importância econômica do estado do Paraná como exportador de produtos primários semi-elaborados tende a manter ligados os produtores de *commodities* ao porto. De outro lado, a diversificação produtiva do estado e a precariedade das ligações viárias interestaduais e transfronteiriças, associadas ao contexto competitivo tende a dissolver as relações com parte dos produtores que compõem a área de influência⁵⁹, dentro e fora do estado do Paraná.

⁵⁹ Para Pizzolato *et.al.*(2010, p.554), a nova etapa promove o fim da área de influência cativa de cada porto, o que se torna mais visível para os portos cujos fluxos são predominantemente de contêineres.

CAPÍTULO 03 – O PORTO DE PARANAGUÁ NO CONTEXTO DA GLOBALIZAÇÃO: REFORMA PORTUÁRIA E A REDEFINIÇÃO DO PAPEL DOS ATORES NO ESPAÇO PRODUTIVO

As transformações econômicas desencadeadas no Brasil ao longo dos anos 1970 e 1980, ainda que tenham sofrido retrocessos em função das contingências da economia internacional, foram responsáveis por redesenhar o espaço produtivo. O que se pode identificar, a partir da análise do processo de modernização produtiva no interior da hinterlândia do porto de Paranaguá, é que a interligação entre os pontos nodais promoveram os fluxos responsáveis por consolidar interconexões territoriais. Ao fazê-lo, também reforçaram a centralidade dos arranjos urbano-regionais que exercem as principais funções na região. No caso do recorte territorial analisado historicamente, foi possível observar a interrelação produtiva/econômica e política/gestão na conformação de uma relação em rede. Pode-se dizer, que as forças de conexão correspondem a um conjunto de verticalidades criadoras de interdependências, que são “tanto mais numerosas e atuantes quanto maiores as necessidades de cooperação entre lugares” (SANTOS, 2006, p.284).

A interdependência congrega, por sua vez, um conjunto de relações hierarquicamente instituídas que podem se alterar ao longo do tempo. A própria rede de cidades e o papel que cada uma das componentes executa, seu raio de influência, a capacidade de agregação de atividades, e mesmo a atratividade frente ao fluxo populacional, são elementos que contribuem para a definição das relações de poder e a hierarquia no território organizado em rede. Para Santos (2006, p. 285),

[...] a hierarquia se realiza através de ordens técnicas, financeiras, políticas, condição de funcionamento do sistema. A informação, sobretudo a serviço das forças econômicas hegemônicas e a serviço do estado, é o grande regedor das ações que definem as novas realidades espaciais. Um incessante processo de entropia desfaz e refaz contornos e conteúdos dos subespaços, a partir das forças dominantes, impondo novos mapas ao mesmo território. E o crescente processo de homogeneização se dá através de um processo de hierarquização crescente.

Ao promover o aprofundamento da integração territorial e criar novos vínculos econômicos, foram estimuladas novas conexões políticas e arranjos sociais derivados do processo de ocupação, migração, empoderamento ou esvaziamento, que perpassaram diversas frações dos espaços transformados pelos estímulos desencadeados no período. Para Becker e Egler (2010), a integração territorial tal

como fora desenhada nos anos 1970, no contexto do regime autoritário, envolveu a “incorporação de espaços vazios” como parte de um projeto geopolítico vinculado à modernização capitalista, bem como a ascensão à condição de potência regional. Nesse contexto, a emergência do Brasil como “semiperiferia na economia-mundo alterou a dimensão de seu mercado nacional” (BECKER; EGLER, 2010, p.225). Os autores lembram que a consolidação dos complexos industriais, que se instalaram no país, ocorreu em concomitância com a conquista de fatias de mercado externo. As contradições inerentes ao papel de potência regional advêm do fato de que sua posição no mercado mundial depende tanto da ação do Estado-nação, como da capacidade competitiva das empresas sediadas no território nacional.

O entrelace dos dois fatores definidores da posição de potência regional no caso brasileiro foi fruto da articulação das políticas de modernização, que induziram os investimentos produtivos em seu processo de realocização, vinculado à meta de desconcentração econômica (BECKER; EGLER, 2010). Nos anos 1980, a crise externa contribuiu para reduzir a capacidade do Estado-nação de articular o caminho do desenvolvimento. Em contrapartida, o fortalecimento do poder corporativo, resultante do modelo baseado no dirigismo estatal, ampliou a capacidade de territorialização das empresas, no mesmo período.

A partir desse quadro é que a questão central discutida nesse capítulo se vincula aos reflexos territoriais, seja em termos de fluxos econômicos, seja em termos de novos fixos instalados no espaço portuário e na cidade de Paranaguá, que expressam as novas dinâmicas que se estabelecem a partir dos anos 1990. As mudanças fundamentais, por sua vez, foram desencadeadas no período que a fragilização do Estado-nação se expressou por meio de um conjunto extenso de redefinições de ordem institucional. Nesse contexto, é possível destacar a reforma portuária, responsável por estabelecer o novo marco legal no início da década de 1990, como um indicador da mudança sistêmica. Esta, por sua vez, possibilitou a ampliação da atuação do setor privado e, por conseguinte da territorialização corporativa.

Acerca do novo marco legal que afetou o setor portuário, é destacável o fato de que em 1990 havia sido extinta a empresa que aglutinava o sistema portuário nacional, a Empresa de Portos do Brasil (PORTOBRÁS). Assim, ficaram órfãos, dentro da estrutura burocrática do Estado brasileiro, os departamentos e companhias docas. Nesse contexto, havia um consenso no que se refere à proposta

de estadualização, considerada a forma mais eficaz para garantir o aumento de eficiência dos portos⁶⁰. Entre 1990 e 1993 vigorou um vácuo na estrutura, um processo de redefinição e de indefinição para o sistema nacional. Em 1993 foi instituída a Lei de modernização portuária (Lei 8.630), cuja tese fundamental se relaciona a ampliação da ação do setor privado.

Interessa compreender os elementos estruturantes da reforma, bem como sua implementação (gargalos, resistências e avanços). Todavia, antes disso, é preciso observá-la como sintoma de um processo de transformação de maior amplitude. O que significa buscar o âmago do processo de transformação que parte da escala global e se instala no cotidiano local. Conforme discutido anteriormente, a transformação do porto de Paranaguá em um porto graneleiro consistiu na resultante, em escala local, de transformações movidas tanto pelo nível federal, como estadual. Estas, por sua vez, estiveram vinculadas à busca por reposicionamento na divisão internacional e interna do trabalho. Resta então, desvelar no contexto dos anos 1990, quais foram os propulsores internos e externos de mudanças. Ademais, é preciso que se frise, que nem todos os processos representam rupturas, em grande medida são conseqüências, materializações de tendências verificadas ao longo do processo em análise.

Para Santos (2008, p. 139), à medida que o território é atualmente organizado tanto por lugares contíguos, como por lugares distantes através da rede, são estabelecidas novas formas de acontecer solidário. São três as formas de acontecer solidário no contexto atual, dentre as quais estão o acontecer homólogo (dirigido pela especialização dos lugares); o acontecer complementar (que propicia as trocas complementares entre lugares contiguamente posicionados); e o acontecer hierárquico (resultante da racionalização das atividades, que requer comando concentrado, que induz o pensamento à homogeneização, produzindo “sentido à vida dos homens e à vida do espaço”) (SANTOS, 2008, p.140).

Sob a lógica do acontecer hierarquizado se estabelece um movimento dialético no território, expresso pela dissociação entre os elementos que estão sob o controle local, a parcela técnica da produção, e os elementos que estão sob o controle remoto, vinculado à parcela política, decisória da produção. A

⁶⁰ No caso do porto de Paranaguá a Administração dos Portos (APPA) é uma autarquia estadual criada em 1947, portanto, sua condição institucional precede ao contexto mais geral propugnado no início dos anos 1990.

universalização do mercado é a chave para que esse processo se materialize. Para Santos (2008, p. 143),

[...] na democracia de mercado, o território é o suporte de redes que transportam regras e normas utilitárias, parciais, parcializadas, egoísticas (do ponto de vista dos atores hegemônicos), as verticalidades; enquanto as horizontalidades, hoje enfraquecidas, são obrigadas, com suas forças limitadas, a levar em conta a totalidade dos atores.

No caso do porto de Paranaguá, os vetores de transformação dos anos 1970 e 1980 impuseram um papel preponderante das verticalidades na conformação de seu papel econômico, ligando-o a um espaço produtivo, em grande medida, desconexo da cidade que o abriga. No contexto atual, marcado pela “universalização do mercado”, ou para utilizar o termo corrente, pela globalização, observa-se o reforço do controle remoto, da solidariedade hierárquica. A análise do porto e, do espaço produtivo, em especial da economia do estado do Paraná, ao qual se liga física e politicamente, expõe regionalmente a inserção do Brasil no quadro da economia mundial.

Nesse sentido, a adoção do conceito de “semiperiferia”⁶¹ para designar o caso brasileiro na etapa que sucedeu à implementação do PSI, como fazem Becker e Egler (2010), torna impositiva a investigação das decorrências duais que envolvem estar no centro e na periferia. Sobretudo, requer que se compreenda quais são as cadeias produtivas que passam a delimitar o território analisado no contexto atual. Conforme Santos (2008, p.138), “hoje, quando vivemos uma dialética do mundo concreto, evoluímos da noção, tornada antiga, de Estado Territorial para a noção pós-moderna de transnacionalização do território”.

A transnacionalização do território a que se refere Santos (2008) constitui mais um dos processos que não afetam todas as porções do globo e da nação de forma homogênea. Todavia, é possível perceber que mais uma vez o complexo portuário constitui um espaço privilegiado, no sentido de possibilitar a elucidação das relações de força políticas, sociais e econômicas. À medida que o novo marco legal, instaurado nos anos 1990, provocou a destituição da condição fidelizada da hinterlândia com os portos de corredores, e promoveu a descentralização do sistema

⁶¹ O conceito de semiperiferia faz parte da teoria do “sistema mundo” desenvolvida por Immanuel Wallerstein, como já apontado anteriormente, e representa uma classificação distinta daquela baseada na dicotomia centro-periferia presente nas teses da Comissão Econômica para América Latina e Caribe (CEPAL). Os países que compõem a semi-periferia possuem, sob sua jurisdição, tanto as atividades centrais das cadeias produtivas (de algumas delas), como as atividades periféricas (WALLERSTEIN, 2003).

portuário nacional, abriu espaço para redefinir o jogo de forças dentro dos espaços portuários. É exatamente isso que se pode vislumbrar no caso do Porto de Paranaguá, uma resposta em termos de redefinição territorial, que se expressa na organização do seu espaço físico.

3.1 O contexto global e os novos vetores atuantes sobre o setor portuário

Harvey (2006) discute a globalização a partir de um pressuposto fundamental, que toma a necessidade recorrente de reorganização geográfica como fator inerente e sistêmico do capitalismo. “Ele constrói e reconstrói uma geografia à sua própria imagem e semelhança” (HARVEY, 2006, p. 80), o que significa que o conjunto dos elementos geográficos construídos, que envolve as bases territoriais de transporte, comunicação e infra-estrutura de forma geral, constituem suporte para o processo de acumulação de capital. Essas bases estão vinculadas ao momento histórico, o que implica dizer que são historicamente definidas. O que, por sua vez, explica o vínculo das transformações territoriais envolvendo o Porto de Paranaguá ao contexto dos anos 1950, com o propósito de integração definido pelo governo do Paraná; que passou por um redimensionamento nas décadas de 1970 e 1980, com as políticas e ações de integração e desenvolvimento implementadas pelos governos militares; e mais uma vez, vem recebendo as influências decisivas no contexto dos anos 1990 em diante, tendo em vista a nova perspectiva de inserção internacional e de organização interna do sistema produtivo.

A inserção tardia do Brasil na economia mundo global, enquanto potência regional (BECKER; EGLER, 2010, p. 18-20), com sua conseqüente transformação em semiperiferia, constituíram processos realizados de forma acelerada, típica dos capitalismo tardios (MELO, 1982). O que significa dizer, que o processo de reconfiguração produtiva e geográfica do capitalismo avançado no pós-1970 trouxe novos requisitos ao conjunto de economias participantes do sistema global, absorvidas de forma mais contundente a partir da década de 1990. Podem ser destacados nesse rearranjo, tanto o caráter de liberalização/competitividade, como a flexibilização como uma diretriz geral.

Na concepção de Furtado (1992, p.16), a inserção brasileira no novo contexto (pós 1990), uma “inserção internacional indiscriminada”, geraria o risco de promover a desarticulação do sistema econômico nacional em formação. Para o autor, o

período era marcado por “uma complexa transição estrutural com reacomodações nos centros de poder, tanto de natureza econômica, como política”. Também para Harvey (2006), trata-se ainda hoje, de um momento especial da economia capitalista, bem como da geografia capitalista. Nessa nova geografia capitalista, diferenciada pelo grau de integração e de flexibilidade, os portos assumem um caráter ainda mais relevante, enquanto elementos dotados da função de gerar conexão. O que implica, de outro lado, um conjunto de pressões sobre os portos brasileiros para que se adequem estruturalmente para atender aos novos ritmos dos fluxos internacionais. O Porto de Paranaguá, considerada sua expressividade no cenário nacional e regional, torna-se, pois, um caso exemplar desse processo ao longo das décadas de 1990 e 2000.

No que se refere ao sistema econômico mundial, pode se dizer que houve a transição de uma estrutura hierarquizada e comandada pelos EUA (o sistema de Bretton Woods⁶²), para uma estrutura descentralizada e coordenada pelo mercado, que foi progressivamente assumindo o título de globalização (HARVEY, 2005, p.90). Ainda segundo Harvey (2006, p.88), tal fase do capitalismo tem na mudança do papel do Estado, que implica em perda de poder frente à mobilidade do capital (especialmente o capital monetário e financeiro), o elemento-chave para compreender as transformações territoriais.

Para Chesnais (2002), a hegemonia do capital financeiro expressa a nova etapa do regime de acumulação capitalista, que classifica como “regime de acumulação financeirizado”. Segundo esse autor, “o advento dessa forma de capital fez-se acompanhar da formação de configurações sistêmicas novas de encadeamentos macrossociais inéditos, no âmago dos quais estão os mercados financeiros e um novo corpo de acionistas” (CHESNAY, 2002, p.2). Tal etapa representa alterações no regime de acumulação de capital, cujo ponto de partida foram os países capitalistas avançados, especialmente Inglaterra e Estados Unidos, nos quais as finanças tiveram enraizamento mais profundo até 1929.

O enraizamento completo do regime se deu nos EUA, todavia, sob sua liderança, o G7 (Grupo dos 7), FMI (Fundo Monetário Internacional), BIRD (Banco

⁶² Em 1944, no desfecho da segunda guerra mundial, um acordo que teve aquiescência de 45 países aliados buscou erigir as regras de uma política econômica mundial, que ficou denominada como “acordo de Bretton Woods”. A partir dele, as moedas dos países inseridos no sistema mundial passavam a ser ligadas ao dólar americano, que por sua vez, tinha paridade com o ouro. Duas entidades de supervisão do sistema surgiram do acordo, o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Mundial (BIRD).

Mundial) e OMC (Organização Mundial de Comércio) constituíram uma base institucional que tornou progressivamente impositiva a adesão dos demais países. Nesse contexto, as economias latino-americanas tornaram-se reféns do ajuste impositivo em função da crise do endividamento desencadeada nos anos 1980. Para Becker e Egler (2010, p.236), a “crise da América Latina é a crise do capitalismo tardio, que assume expressão máxima no Brasil”. Pode se dizer que

[...] a crise financeira do Estado manifesta-se na velocidade do endividamento interno e externo, em sua capacidade de bancar os riscos inerentes ao sistema capitalista em sua fragilidade para enfrentar os dilemas das novas formas de integração na economia-mundo (BECKER; EGLER, 2010, p.237).

O endividamento externo alimentou nos anos 1970 e 1980 o crescimento econômico, e, sobretudo, os investimentos estruturais realizados através das empresas públicas. Isso ocorreu especialmente a partir do primeiro choque do petróleo (1973/74), no período da implementação do II PND, “onde os riscos financeiros foram submetidos à lógica do projeto de construção da potência, apostando-se nas divisas geradas pelas futuras exportações” (BECKER; EGLER, 2010, p.241). Daí que a verificação do rebatimento tardio dos efeitos da depressão cíclica, sobre o território articulado para exportação, seja um elemento plausível do processo de espraiamento dos novos vetores de verticalidades. Tal é o caso do corredor Paraná, que passou a contemplar um conjunto de pontos ativados para a produção, distribuição e comercialização de *commodities* para o mercado externo, sendo o Porto de Paranaguá seu ponto de articulação com esse espaço territorial externo. Todavia, em função dessa articulação sistêmica é que o Porto de Paranaguá também se tornou alvo de pressões de mudanças, o que se vincula fortemente ao contexto em que o processo de acumulação de capital traz a lógica da financeirização, como uma característica relevante, como aponta Chesnais (2002).

A década de 1990 representou, nesse sentido, o momento a partir do qual novas verticalidades passaram a promover estímulos sobre o porto e sobre o território ao qual ele passou a se articular, em função da configuração como porto graneleiro. Colocando, inclusive, a possibilidade de desarticulações e de novos arranjos para a hinterlândia. Tais vetores de mudanças são evidenciáveis nos mais diversos setores. Particularmente distinta é a forma como o mercado se (re)apropria de setores que haviam sido confiscados pelo Estado no pós-guerra (CHESNAIS,

2002, p.4), como é o caso do próprio setor portuário⁶³. Pode se dizer assim que o alinhamento brasileiro às diretrizes internacionais teve no conjunto de reformas do Estado sua grande expressão.

Paulani (2010, p.1) destaca que o Brasil havia se tornado parte integrante do regime de acumulação financeira desde o início dos anos 1980, na medida em que foi expressiva sua demanda por crédito. Já no período pós-reformas dos anos 1990, posicionou-se como plataforma para valorização financeira internacional. O que torna impositiva a compreensão do significado e alcance dessa forma de inserção no contexto do capitalismo financeirizado, em especial com vistas a elucidar as redefinições vinculadas ao território analisado.

O sistema global que coloca o capital financeiro em posição central no processo de acumulação de capital tem na valorização financeira uma predominância mais qualitativa que quantitativa, conforme aponta Chesnais (2002). O que significa que a lógica de valorização que é inerente ao capital financeiro, na qual o dinheiro se transforma em mais dinheiro sem que o capitalista (no caso o rentista) possa observar o seu carreamento para o ambiente da produção, contamina as demais formas de capital. Tal lógica se expressa na contundência do requisito da liquidez, o que transposto para o ambiente produtivo significa a imposição de uma busca incessante de redução de custos como condição *sine qua non* de sobrevivência. Estabelece-se um novo padrão de concorrência, que impõe regras de sobrevivência que passam pela presença global, por arranjos em rede que permitam promover a aceleração do processo de valorização do capital.

A requisição de reforma portuária no Brasil representa um dos elementos de espraiamento dessa nova lógica financeira sobre o capital produtivo. Significa possibilitar a incorporação dos portos de forma definitiva como componente das cadeias produtivas às quais estão ligados. O que, por sua vez, envolve assumir a busca da eficiência, a partir da perspectiva que é impressa pelo mercado aos agentes privados. A reforma portuária de 1993, por sua vez, trouxe mecanismos de desregulamentação que apontam nesse sentido, isto é, buscam eliminar entraves para que se imponha a gestão de custos, para a redução do poder sindical, bem

⁶³ Segundo Goulart Filho (2007, p.460), a história portuária mostra que a descentralização e a aposta na participação do setor privado, como forma de capitalizar os portos, vigorou até a primeira década do século XX. A Lei 3.314 de 1886 tentou estruturar um sistema atraente para o investimento privado, todavia seus efeitos foram eficazes apenas para os portos do café e da borracha, isto é, aqueles que detinham os maiores fluxos de riqueza da época. O que significa que a aposta do final do século XX representa uma reedição de uma perspectiva que prevaleceu no século XIX.

como para que se minimize a influência morosa da gestão pública. O que consiste no conjunto de elementos considerados, do ponto de vista do discurso hegemônico, como necessários para introduzir os portos de forma mais consistente na cadeia logística de circulação de mercadorias. Esses elementos gerais podem ser vistos em curso desde os anos 1990 no complexo portuário de Paranaguá, mas também devem ser relevados os aspectos de resistência, as especificidades territoriais que se vinculam à formação econômica, social e territorial que lhe é própria. Daí, que os mesmos vetores encontrem respostas distintas nos diversos portos, revelando as especificidades das forças político-sociais que caracterizam o comando do processo de mudanças em cada um deles.

Para Furtado (1999), as novas formas de organização do capital e da produção não apenas são responsáveis por restabelecer as hierarquias características do capitalismo, mas por acirrá-las. O que significa dizer que as transformações produtivas em processo vêm propiciando ampliar as bases de concentração de capitais, bem como vem construindo hierarquias econômicas em bases mais sólidas. Ao revelarem-se as renovadas hierarquias do sistema capitalista mundial, são também explicitadas “as escalas de origem das variáveis envolvidas na produção do evento”, bem como as escalas de alcance, isto é, de impacto da sua realização (SANTOS, 2006, p.152).

A abordagem a partir da perspectiva das escalas, conforme Santos (2006), comprova que os eventos históricos são portadores de elos de solidariedade sistêmica. Basicamente são dois os tipos de solidariedade decorrentes, a primeira que parte do evento e liga os lugares de forma distinta, assumindo simultaneamente uma forma em diversos espaços. Não se trata aqui de superposição, “sua ligação vem do movimento de uma totalidade superior à do lugar em que se instalam” (SANTOS, 2006, p. 152). Para o autor, é no segundo elo solidário que o evento se geografiza, quando entra no lugar, quando se instala de forma objetiva. Aqui ocorre um processo de superposição na área de ocorrência do evento, que representa o próprio fenômeno. O que implica dizer que a reforma portuária, bem como a expansão do poder das grandes corporações globalizadas, submissas à ordem do capitalismo financeirizado, podem ser tomadas como parte do mesmo fenômeno, como acontecer no local, ou como parte da geografização, no que se refere às mudanças no território analisado.

A etapa contemporânea da globalização pós anos 1980, sobretudo a partir do final da década, abriu duas novas fronteiras à expansão do capital. A primeira delas adveio da derrocada dos sistemas alternativos ao capitalismo, com o marco da “queda do muro de Berlim” e o fim da União Soviética (URSS). A segunda está relacionada ao fim das restrições à expansão e desenvolvimento do capitalismo, em cada país integrante do sistema mundial. Barreiras destruídas voluntariamente pelos blocos de interesses dominantes, como aponta Furtado (1999, p.4). Derivam desse processo três planos de hierarquias: 1) das frações do capital, na medida em que a financeirização promove alterações nas relações entre riquezas; 2) dos grupos sociais, com a condenação do Estado do bem-estar, desemprego em massa e ampliação da precarização das relações de trabalho; 3) das regiões, em função da mudança das margens de autonomia.

Para Chesnais (2002, p. 34), tanto a expansão dos investimentos diretos externos (IDE), como o crescimento do comércio internacional fluíram com muita intensidade, sobretudo entre os anos 1980 e 1990. Dentro dessa onda, os países avançados teriam sido os principais atores e beneficiários, ao menos originalmente. Na etapa anterior, comumente referenciada como etapa fordista, a integração do sistema mundial seguiu uma lógica distinta, a partir de uma base técnica estável e conhecida, para a qual as diversas economias convergiram, com maior ou menor autonomia. Para Furtado (1999, p.4), a maior autonomia dos Estados-nação em nível internacional tinha correspondência na atuação das empresas multinacionais, que seguiam um quadro “multi-doméstico”.

A característica essencial desse processo de integração no sistema mundial vem sendo radicalmente alterada contemporaneamente. Ao mesmo tempo que ocorre um estreitamento das relações entre as partes do sistema, também são acentuadas as diferenças a partir da especialização no âmbito das cadeias produtivas, que se decompõem internacionalmente. Aqui está o elemento crucial para compreender o reforço das hierarquias espacialmente definidas, na medida em que o comando central das cadeias produtivas é crescentemente centralizado (FURTADO, 1999, p.5).

Nesse contexto, reduz-se a margem para atuação do Estado, sob a perspectiva da geopolítica, que manteve o sistema portuário como elemento estratégico da autonomia nacional. Isto é, a inserção competitiva internacional das cadeias produtivas passa a requisitar os portos como elementos de sua estrutura.

Isto explica a pressão pela desagregação dos pilares do sistema nacional tal como fora edificado até os anos 1970, quando a forte presença do Estado foi responsável pelo aprofundamento das relações capitalistas. O Porto de Paranaguá, organizado como porto graneleiro, passa a expressar essa força de mudanças por meio das cadeias produtivas do agronegócio, dominadas pelas grandes *tradings* internacionais que comandam os negócios do setor.

A reestruturação de todas as atividades econômicas a partir das novas condições de concorrência trouxe à economia de escala, bem como à dominação de parâmetros de mercado, importância ainda maior que a exercida no passado. Para Furtado (1999, p.9), “a produção num espaço nacional dado torna-se fortemente desconectada dos fluxos de rendimentos”. Tais elementos, por sua vez, podem ser trazidos para a dinâmica impressa ao setor portuário nacional no pós-1990, e, por conseguinte, para o recorte regional do território ao qual se vincula o porto de Paranaguá. De um lado, observa-se que a tendência já apontada de aumento dos ganhos de escala, manifestada, por exemplo, no porte dos navios e no processo de integração vertical nas cadeias produtivas que dominam os fluxos do porto, torna-se acirrada. De outro, a relação porto-cidade torna-se cada vez mais dicotômica, tendo em vista que o porto se insere num circuito de produção de riqueza, da qual a parte localmente retida é cada vez menos significativa⁶⁴.

Vinculada às novas relações econômicas está o que Santos (2006, p. 247) chama de “produtividade espacial ou produtividade geográfica”, que representa uma noção aplicável a um lugar em função de um conjunto de atividades que ele congrega. Portanto, refere-se ao espaço produtivo e à capacidade de manter-se dentro dele. Conforme Santos (2006, p. 248),

[...] os lugares se especializam, em função de virtualidades naturais, de sua realidade técnica, de suas vantagens de ordem social. Isso responde à exigência de maior segurança e rentabilidade para capitais obrigados a uma competitividade sempre crescente.

Importante destacar ainda que a redefinição territorial da atividade produtiva é promotora de uma nova forma urbana e cultiva o policentrismo das regiões metropolitanas (MOURA, 2004). No caso do território analisado, observou-se desde os anos 1950 a construção da centralidade da cidade de Curitiba, que passou

⁶⁴ Conforme apontado por Monié e Vidal (2006), no contexto da globalização as cidades portuárias precisam desenvolver capacidade de retenção dos fluxos econômicos através de novas habilidades produtivas e de prestação de serviços. Caso contrário, há risco efetivo de uma relação típica de “enclave” entre porto e cidade.

crescentemente a ser exercida pela Região Metropolitana. Da mesma forma, a lógica do Arranjo Urbano-Regional, que melhor caracteriza o contexto contemporâneo, conforme aponta Moura (2009), permite perceber que a cidade de Paranaguá é incorporada dentro dele em função da atividade portuária, atendendo à uma relação de complementaridade. Todavia, essa complementaridade é redimensionada em função da própria diversificação da economia da RMC, cujos requisitos não são imediatamente atendidos pela estrutura do Porto de Paranaguá, focado na especialidade graneleira⁶⁵. O que implica dizer que as necessidades relacionadas às cadeias produtivas instaladas nesse espaço levaram ao estabelecimento de relações mais estreitas com outros portos, o que se torna mais evidente nos anos 2000.

No bojo do processo do redimensionamento das relações econômicas contemporâneas é destacado o fato de que a empresa global representa o agente central da transformação do território. Para Furtado (1999), essa empresa é mais que uma unidade que atua na escala mundial e que integra diversas fontes de forma peculiar (financeira, produtiva, tecnológica, comercial e logística). Trata-se de uma massa de capital, bem como de uma grande diversidade de operações que “nenhum espaço nacional está em condições de criar individualmente” (FURTADO, 1999, p.11). Para o autor, o global aparece como negação do local, do regional e mesmo do nacional. Portanto, observa-se aqui um movimento altamente perturbador das relações instituídas, cujas conseqüências, em termos de mudanças na ordem territorial ainda são precariamente dimensionáveis. O mesmo se pode dizer sobre os vetores de resistência em relação a esse processo.

O espaço produtivo, em qualquer recorte que seja participante da ordem global, é apropriado pelos atores em especial pelas grandes corporações, que exercem influência decisiva nos processos de mudança. Todavia, os vínculos tornam-se crescentemente seletivos e limitados entre as unidades produtivas e o lugar. Sem dúvida, as relações territoriais se mostram mais profundas nos lugares em que as empresas desenvolvem atividades tecnológicas, produtivas e financeiras, e, mais superficiais em plataformas produtivas (FURTADO, 1999, p.14). Entre estes extremos existem diversos graus de territorialidade corporativa, bem como emerge

⁶⁵ Importante ressaltar que esse movimento gerou um estímulo de resposta e adaptação do porto de Paranaguá, que foi crescentemente se capacitando para a recepção de cargas de maior valor agregado, em especial aquelas relacionadas ao complexo automotivo.

uma dimensão escalar própria ligada às estratégias das empresas globais. Pode se dizer que as cidades portuárias estão entre esses extremos, mas a proximidade do nível de menor e maior territorialidade, bem como da apropriação de benefícios decorrentes dela depende da capacidade de gerar ambiente propício aos negócios dessas corporações, de forma a se posicionar melhor na estratégia territorial corporativa.

O agigantamento dessas empresas, como afirma Carneiro (2007, p.5), resulta de um processo que assumiu expressão inusitada entre os anos de 1994 e 2006, as fusões e aquisições. Vale destacar, ainda segundo o mesmo autor, que a mudança na estrutura de propriedade não foi acompanhada pela mesma expressividade no que tange ao desempenho produtivo. Além disso, no caso brasileiro, a internacionalização foi processada a partir de um movimento assimétrico. O que resultou em aumento muito expressivo da participação das multinacionais na economia brasileira.

O quadro de predomínio das multinacionais na economia brasileira, derivado da “inserção indiscriminada” apontada por Furtado (1992, p. 30), está profundamente vinculado à nova lógica financeirizada do capital produtivo. O que significa, para Carneiro (2007), alterações na estrutura de propriedade, por sua vez vinculadas ao aumento do requisito de liquidez dos investimentos. Mesmo a forma de governança das empresas torna-se alterada mediante o objetivo de maximizar seu valor acionário.

Existem diferenças nas estratégias competitivas de empresas, de acordo com os graus variados de intensidade tecnológica que caracterizam seus setores. Naqueles cujo ritmo do progresso técnico é mais lento, o aumento da concentração de capital torna-se instrumento essencial de garantia de melhor posicionamento no mercado (CARNEIRO, 2007, p. 6). É exatamente isso que acontece com os setores que se consolidaram no espaço produtivo que constitui a *hinterlândia* original do porto de Paranaguá. O complexo agronegocial de soja (grãos e derivados), hegemônico nos fluxos portuários, tinha já nos anos 1980 a ação predominante de poucas e grandes empresas multinacionais, o que se aprofundou no período pós-1990⁶⁶. A variação a esse quadro ficou a cargo da Região Metropolitana de Curitiba,

⁶⁶ Ainda nesse capítulo é discutido o papel das corporações que dominam os fluxos de cargas, ao mesmo tempo em que se transformam em importantes agentes na produção do espaço no Porto de Paranaguá. Destacam-se efetivamente as empresas ligadas ao agronegócio graneleiro, mas também

especialmente a partir dos anos 1990, que passou por um processo de industrialização derivado da desconcentração industrial brasileira, e teve no setor automotivo um segmento relevante (IPARDES, 2005).

O novo contexto competitivo vem acirrando o estímulo à integração vertical para os negócios de baixa intensidade tecnológica. Contudo, Carneiro (2007, p.7) também aponta para o desmembramento das atividades, sem que o núcleo do negócio deixe de estar associado aos países centrais. Nesse cenário, as semiperiferias possuem inserções distintas sem que se possa perceber as condições efetivas de superação dessa condição. Merece ênfase, a performance apresentada pelos países da América Latina, a primeira periferia do capitalismo⁶⁷. No caso brasileiro, a inserção no contexto global se dá fundamentalmente pelo processo de fusões e aquisições, o que pode ser vislumbrado na dinâmica das cadeias produtivas do agronegócio, instaladas no Porto de Paranaguá. O que implica dizer que a análise do espaço portuário é reveladora de impactos territoriais derivados de uma dinâmica econômica característica da inserção latino-americana, e especialmente a brasileira na nova divisão territorial do trabalho.

Ademais, é importante destacar conforme Benko (2001, p.7), que essa etapa sintetiza uma ordem difusa, no interior da qual as relações entre estados tornam-se diluídas, enquanto são fortalecidas conexões entre regiões afastadas, cuja ligação advém das relações de competição ou de colaboração. Em outras palavras, pode se dizer que se trata de uma etapa em que o território organizado em rede torna-se mais importante, submetido à impositiva necessidade de valorização rápida do capital produtivo, baseado na capacidade potencializada das corporações globalizadas.

3.2 O período pós-1990: crise e redesenho do papel do estado a partir dos impactos sobre o porto de Paranaguá

Conforme Bustello (2008, p. 143), em 1989 surgiu, na expressão de John Williamson, o Consenso de Washington (CW). Neste, havia um decálogo de

emergem com importância crescente aquelas que estão ligadas ao complexo exportador de carnes e ao setor automotivo.

⁶⁷ Carneiro (2007, p.22) discute os distintos pontos de partida das duas grandes periferias do capitalismo global, a América Latina e a Ásia, o que revela uma maior complexidade da divisão territorial do trabalho na contemporaneidade.

propostas para o ajuste das economias, tendo em vista um novo equilíbrio do sistema mundo. Em seus pontos fundamentais estavam incluídas as recomendações de medidas que envolviam ampliar a disciplina orçamentária dos governos; reorientação dos gastos públicos para saúde, educação e infra-estruturas; realização de reforma fiscal; liberalização financeira; busca de condições competitivas para o funcionamento do mercado; abertura comercial; liberalização do investimento estrangeiro; privatização das empresas públicas; desregulação de mercados (de trabalho e de produtos); e a garantia dos direitos de propriedade. Os 10 pontos representavam os grandes norteadores das reformas para as quais foram induzidos os ajustes das economias latino-americanas e asiáticas. Consistem, de forma sintética, na essência do processo de ajuste para inclusão na nova ordem de valorização do capital.

Os anos 1990 acabaram sendo, no caso brasileiro, o funil no qual colidiram o processo de esgotamento de um modelo de industrialização, que havia combinado autoritarismo, intervencionismo econômico e ampliação da concentração de renda, com o cenário de revalorização da ortodoxia liberal na gestão pública e a financeirização da economia. Conjuntura esta na qual a política industrial perdeu as características inerentes ao PSI, para tornar o mercado externo o núcleo do processo dinâmico da economia. Daí que a abertura comercial tenha assumido centralidade, no sentido de gerar propulsão e reversão ao quadro crítico e de estagnação do setor produtivo.

Conforme Guimarães (1995, p. 106), a política de liberalização foi desenhada com o propósito de ampliar a exposição das empresas frente à concorrência internacional, ao mesmo tempo que se estruturava um novo aparato de apoio ao aumento da competitividade através do Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade (PBQP) e o Programa de Apoio à Capacitação Tecnológica (PACTI). É fato, no entanto, que a sincronia dos dois elementos que compunham a política industrial não foi ajustada, tendo sido mais efetiva a ação do processo de abertura, no que se refere a gerar um fator motivacional para operação de mudanças sobre o ambiente produtivo nacional. Desta forma, foi criado o ambiente propício para o avanço das empresas multinacionais e para a intensa concentração de mercado.

Foi estabelecido um conjunto de novas variáveis, que exigiram mudanças na cultura empresarial instalada. Ligada às chamadas reformas de primeira geração, a abertura comercial e a privatização das estatais consistiram em elementos cruciais

deste processo, cujas principais medidas se deram entre 1989 e 1996. As alíquotas tarifárias simples foram reduzidas de forma persistente em 33,4%, entre 1989/90; 17,8%, entre 1991/93; 12,9%, entre 1994/96; e, 13,9%, entre 1997/98 (BAUMAN, 1999, p. 20). Adicione-se a isto o fato de que em 1990 foram eliminadas barreiras não-tarifárias e inseridos incentivos gerais às exportações, na tentativa de substituir a política de câmbio desvalorizado.

Após a implantação do Plano Real (1994) entraram em pauta alguns novos fatores de crucial importância, o primeiro e mais evidente deles é justamente o sucesso no que se refere ao processo de estabilização econômica. O que criou um novo ambiente macroeconômico, propício ao planejamento empresarial de longo prazo, que envolve decisões relacionadas ao investimento produtivo com maior grau de risco. O segundo fator está relacionado à importância da política cambial e da progressiva valorização do real frente à moeda internacional, o que favoreceu as importações.

A pressão para o aumento de competitividade está expressa no perfil das importações, o que se revela na expressividade dos itens relacionados à renovação da estrutura produtiva e de novos materiais. O gargalo que se expunha, no entanto, estava relacionado à infra-estrutura, cuja renovação e adequação a um novo padrão de crescimento baseado em regras competitivas distintas, se mostrou completamente insuficiente. Os setores ligados à infra-estrutura, que foram líderes do crescimento no período de implantação do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) nos anos 1970, dentre estes a indústria de mineração e transporte, também reduziram de forma considerável sua participação na formação bruta de capital fixo ao longo dos anos 90.

Para Becker (1997, p.5), a fragilização do Estado, especialmente da União, atingiu a capacidade de planejamento público e de expansão da infra-estrutura desde os anos 1980. Nesse contexto, o imperativo da integração nacional cedeu espaço para tornar a integração regional a questão central, no que se refere às ações governamentais. Ao mesmo tempo em que foi rompida a sustentação do modelo de modernização conservadora, inseriram-se novas variáveis, definidas de fora para dentro, que se referem à gestão territorial. Em especial, a autora destaca a variável ambiental, que por sua vez passou a exercer influência progressiva e impor

limites e conflitos em relação aos novos requisitos infra-estruturais da retomada do crescimento⁶⁸.

O contexto reformista dos anos 1990 representou a definição de um novo modelo, que em geral significou a saída do Estado das atividades produtivas, em alguns casos completamente, passando a regulador; em outros casos, mantendo o caráter público da produção, mas concedendo à iniciativa privada, ou compondo com ela através de parcerias público-privadas (PPPs). Conforme Bielschowsky (2002, p. 22-23), o setor industrial entrou na era pós Real (a partir de 1994) com grande parte das reformas fundamentais relacionadas a esse novo modelo implementadas ou encaminhadas, em função da implantação do processo de privatização e da abertura comercial. No que tange ao setor de infra-estrutura, no entanto, ocorreu um processo desequilibrado. No caso do setor de telecomunicações, por exemplo, a reforma foi bastante rápida, realizada por meio do processo de privatização. Já no setor de transportes, a privatização das ferrovias foi quase integral, enquanto a concessão de serviços portuários e rodoviários foi lenta e gradual (BIELSCHOWSKY, 2002, p. 57).

Todavia, é necessário retomar a perspectiva da regionalidade para pensar os rebatimentos do novo cenário e das reformas em questão. Ao fazê-lo aponta-se para o que Pacheco (1996, p.23) chamou de “formas concretas do desenvolvimento do capitalismo nas diferentes regiões” brasileiras. Para esse autor, tais processos são determinados por uma conjugação de fatores, dentre os quais estão as condições de acumulação de capital em cada região, além das formas pelas quais esses se articulam com outras regiões (seja pela subordinação, e/ou pela integração comercial e produtiva).

A análise do porto de Paranaguá integrado a uma área territorial de abrangência (hinterlândia) possibilitou compreender um conjunto de políticas e ações públicas que se conjugaram no sentido de articular os pontos em rede. Ocorre que a nova conjuntura, delineada a partir dos anos 1990, impôs outros elementos, que influenciaram no sentido da reconfiguração desse arranjo. Sua expressão é medida, ao longo do tempo, por um conjunto de novos fluxos e de novos fixos, demarcando as relações estabelecidas entre os atores que comandam a produção do espaço. Em primeiro lugar, fica evidenciada a crescente presença do setor

⁶⁸ Esse elemento fica mais claro nos anos 2000 quando o Estado volta a investir na infra-estrutura.

privado vinculado ao agronegócio exportador dentro da área portuária, o que está relacionado ao perfil do Porto de Paranaguá e à supressão dos entraves para a avanço das corporações nas cadeias produtivas. De outro lado, a diversificação da economia paranaense, em especial da RMC, criou novas demandas sobre a atividade portuária, ao mesmo tempo que a descentralização do sistema portuário expôs o porto à concorrência, requerendo ações no sentido de manter a atratividade para os fluxos de cargas de sua *hinterlândia*.

De tal forma, que pode se dizer que dois elementos se espalharam sobre o território analisado. O primeiro diz respeito ao processo intenso de modernização agrícola e expansão das fronteiras produtivas, completado durante os anos 1970 e 80, que permitiram classificar o porto de Paranaguá como graneleiro e exportador. O segundo diz respeito à desconcentração industrial que não foi completada, em que pese ter sido objeto do IIPND. Esta última terminou sendo mais prejudicada pelo “zig-zag da política econômica, bem como pela dificuldade de coordenar as decisões de investimentos privados complementares ao esforço público” (PACHECO, 1996, p.67).

Entre 1980 e 1994, os dados do PIB regional comprovam que houve continuidade no processo de desconcentração produtiva. Para Pacheco, o choque de competitividade do período pós governo Collor promoveu a redefinição do leque de produtos distribuídos ao longo do território nacional, bem como a internacionalização por meios dos acordos, fusões e aquisições (PACHECO, 1996). De acordo com IPARDES (2005, p.15), tal período marcou a regressão produtiva da economia nacional, acirrando a especialização e a busca das vantagens competitivas, com base na produção de bens que possuem um padrão locacional tradicional, vinculado às fontes de matérias-primas, o que implica elevado grau de competitividade.

Ainda segundo IPARDES (2005, p.17), as análises regionalizadas dos rebatimentos do processo de desconcentração e reestruturação produtiva, bem como da redefinição da atuação pública tornam-se mais complexas e se esbarram com a inflexibilidade da base de dados oficial, fundamentada nos recortes em micro e mesorregiões homogêneas. Merece destaque, mais uma vez, no que se refere ao recorte territorial analisado, a instalação da indústria automobilística no Paraná, mais especificamente na Região Metropolitana de Curitiba, com unidades tecnologicamente modernas, e com uma perspectiva de integração internacional

distinta daquela verificada no posicionamento histórico da indústria no território nacional⁶⁹.

É importante ressaltar que tornou-se muito relevante o fato de que o governo federal se retirou do papel de articulador das políticas de desenvolvimento regional, deixadas a cargo dos estados precariamente dotados de instrumentos (CASTRO, 2005, p. 72-73). Nesse período, foi desencadeada uma prática concorrencial predatória entre os mesmos, predominantemente baseada no instrumento da isenção fiscal, tendo em vista atrair os investimentos das grandes empresas. Muitos desses investimentos, no entanto, possuíam uma capacidade reduzida de geração de efeitos multiplicadores que compensassem os incentivos concedidos.

É importante lembrar, que no caso do Paraná, existe uma relação historicamente consolidada que articula infra-estrutura de integração territorial, especialmente a rede viária que consolidou a liderança do eixo Curitiba / RMC / Paranaguá (porto), e, desenvolvimento. Da mesma forma, desde os anos 1950, observa-se um esforço efetivo de suas elites políticas e econômicas, no sentido de garantir um espaço privilegiado dentro da união federativa. Tais elementos corroboram para compreender que, tanto a questão do desenvolvimento econômico associado à capacidade de investimento em infra-estrutura, como a disputa federativa (acirrada pela forma de condução do governo federal) continuaram ativas, embora tenham assumido novas estratégias.

No que se refere à escala nacional, Coutinho e Ferraz (1994) apontavam no documento “Estudo da Competitividade da Indústria Brasileira”, que fundamentou as ações estratégicas governamentais ao longo da segunda metade da década de 1990 e nos anos 2000, que o gargalo fundamental para a inserção internacional brasileira estaria na precariedade da infra-estrutura de transportes. Conforme os autores,

[...] para as necessidades de curto prazo da competitividade industrial brasileira, a degradação das condições operacionais dos transportes e atividades conexas (armazenagem e terminais portuários e outros), que oneram seriamente as exportações, assim como os preços domésticos. O colapso dos mecanismos de financiamento não apenas reduziu ao mínimo os novos investimentos como, principalmente, tornou precárias a conservação e a operação dos sistemas de transportes já existentes (COUTINHO; FERRAZ, 1994, p. 146).

⁶⁹ Refere-se aqui à instalação da Renault e VW-Audi em São José dos Pinhais, e à unidade da Chrysler em Campo Largo, cujas atividades foram encerradas em 2001. Ainda nesse capítulo, a análise dos fluxos comerciais possibilita compreender os impactos dessa instalação na reconfiguração das atividades do porto de Paranaguá.

Visto como conjunto, incluso os segmentos de rodovias, ferrovias e portos, observa-se que o setor de transportes sofreu declínio substancial entre os anos 1970 e o triênio 1993-95. Conforme Bielschowsky (2002, p. 106-107), o investimento no setor caiu de 2% do PIB nos 1970 para 0,5% entre 1993-95. Especificamente no que se refere ao setor portuário, tanto o patamar inicial era inferior a este, como a queda foi ainda mais drástica, partindo de 0,7% para 0,2% do PIB.

Além da insuficiência de investimentos, com decorrências estruturais, o modelo público de gestão portuária acabou promovendo um acúmulo de distorções, cujas conseqüências se transformaram em entraves para o comércio exterior. Ainda segundo Bielschowsky (2002, p. 107), a complexidade da política tarifária era responsabilizada por onerar de forma exagerada os custos dos usuários dos serviços, sem que isto implicasse em contrapartida na prestação de serviços. De forma paradoxal, as tarifas altas também não eram voltadas para remunerar os investimentos realizados, sendo injustificável econômica e socialmente. Acrescem a isto dois elementos que afetam os custos, a baixa integração com os modos terrestres de transporte e a estrutura corporativa de contratação de mão-de-obra.

No bojo das reformas dos anos 1990, a Lei 8.630 intitulada 'Lei de Modernização Portuária' indicava a necessidade e urgência de adequação estrutural, que possibilitasse modernização da infra-estrutura portuária, e, por conseguinte a adoção de novas tecnologias. Contudo, coincidiram nesta etapa um conjunto de fatores adversos que obstruíram a concretização de soluções para estes problemas. A contenção de gastos públicos, em função da prioridade da política de estabilização, adiou o processo de ajuste, dando fundamentos para o reclame de privatização.

No mesmo período, internacionalmente ocorreu uma 'revolução tecnológica' nos portos de carga, que envolveu o acirramento da contêinerização. Em função da adoção dos contêineres tornou-se possível o desenvolvimento de uma série de equipamentos para movimentação de cargas, bem como a redefinição dos tamanhos, formas e funções dos navios, possibilitando o aproveitamento das economias de escala e de escopo. Em contrapartida, "ao final dos anos 80, os portos estatais [brasileiros] haviam se transformado em verdadeiros museus" tamanho o atraso na adoção das novas tecnologias (ALBAN, 2002, p. 46).

Conforme Bieslchowsky (2002), o sentido mais geral da reforma legal, no que se refere ao sistema portuário, é incorporar a dinâmica inerente ao modelo de gestão da iniciativa privada, tanto na exploração como na administração do setor. A perspectiva, segundo o autor, estava na racionalização do processo de trabalho, na desobstrução de gargalos e sobretudo, na redução de custos operacionais. O que se traduz na preparação para a atuação do porto como componente da cadeia produtiva dos produtos ligados ao comércio exterior. Isto é, implica no aprofundamento do posicionamento do porto como nó da rede, dentro de um espaço produtivo redimensionado. Assim, a reforma arremessa os portos ao sistema de gestão privado, ou, sincronizado com as mudanças ocorridas nas demais pontas da cadeia. Nesse contexto, a rede que interconecta as regiões produtivas ao mercado global torna-se elemento estratégico da competitividade.

Sendo assim, as décadas de 1990 e 2000 constituíram uma etapa crucial, definida pela adaptação do Porto de Paranaguá a uma conjuntura marcada pelo escasseamento dos recursos públicos, pela necessidade de adaptação à dinâmica competitiva interportos e intraportos, ao mesmo tempo que passa a conviver com a presença cada vez maior das corporações, cujo papel se torna decisivo para a forma e a função do porto frente à sua área de abrangência.

3.3 Fluxos e fixos no porto de paranaguá no período pós 1990 frente ao (re)dimensionamento das relações continentais e extracontinentais

As duas décadas que marcaram as transformações econômicas, sociais, e, sobretudo, as territoriais, analisadas nesse capítulo foram não apenas relevantes, como extremamente complexas, tendo em vista a profusão de vetores que marcaram os cenários nacional e internacional. A questão portuária emerge como um elemento de uma cadeia de fatores que definem a reorganização da economia brasileira e de sua inserção na economia mundo. Nesse sentido, é importante destacar que os primeiros anos da década de 1990 foram marcados por recessão econômica profunda e, ascensão inflacionária sucessora de várias tentativas frustradas de controle por parte dos governos brasileiros desde a abertura democrática em 1984. O Plano Real, de estabilização econômica, veio, a partir de sua implementação em 1994, não apenas trazer elementos substanciais para

equacionar tal problema estrutural, mas especialmente para corroborar com o projeto de abertura e de integração da economia brasileira a uma economia mundo, marcada pelo contexto da globalização.

A estabilização econômica combinada à abertura comercial representou, na verdade, uma opção de gestão macroeconômica de conseqüências pouco previsíveis (COUTINHO, 1996, p.230). A centralidade da política cambial que sustentou o câmbio valorizado até o final da década ressonou sobre o setor produtivo de forma geral, em especial sobre os segmentos exportadores, tradicionalmente beneficiados pela desvalorização da moeda como forma de fomento à atividade⁷⁰. Ao longo desses anos pós Real, isto é, entre a aplicação da política econômica de estabilidade até a má desvalorização cambial de 1999, observa-se a redução da preocupação em manter o *drive export* ativo. Paralelamente, diversas ações redesenharam a inserção brasileira combinando atratividade do capital estrangeiro através de oportunidades de negócios que se abriam pela saída do Estado do setor produtivo e/ou pela mudança de teor de sua atuação.

Mediante esse quadro é natural que tenham ocorrido abalos à forma de interligação entre o Porto de Paranaguá e sua hinterlândia, cujo traçado havia sido definido pelo planejamento público nos anos 1970, e implementado até os anos 1980. Marcadamente, o perfil do porto foi definido como exportador, especializado nas mercadorias advindas dos circuitos estabelecidos de agronegócio exportador, liderado pelo complexo soja. Para Santos (2006, p. 97), a “instabilidade dos objetos” pode ser uma chave para compreender o impulso de mudança que os quadros relacionais impõem ao espaço geográfico, ao redefinir os objetos que o formam. O que, por sua vez, não se deu sem resistências, haja vista que a definição de papéis dentro do sistema de ações e objetos envolve as determinantes de poder, bem como as definições relativas às formas pelas quais atuam de acordo com uma proposição de perpetuação, refletindo a inércia dos objetos.

Torna-se assim crucial realizar a análise de diversos indicadores, em especial aqueles que derivam do movimento da economia regional, como forma de compreender de que forma os novos vetores passam a (re)definir o espaço portuário

⁷⁰ É importante destacar que entre 1994 e 1995 a condução da política de abertura comercial sofreu as nuances das crises internacionais que ora tornaram mais, ora menos favorável a manutenção de patamares muito elevados de déficit comercial financiável pela entrada de capitais.

em Paranaguá. Pode se dizer que dois conjuntos de elementos são destacáveis aqui, o primeiro deles se refere nos anos 1990, aos reflexos sobre o espaço produtivo, articulado para a exportação, que passa a conviver com uma conjuntura de desestímulo, ou, ao menos de destituição dos mecanismos tradicionais de estímulo às exportações. O que, por sua vez, projetou em princípio o enfraquecimento do Porto, reformulado para atender à exportação de granéis. Ao mesmo tempo, ainda nesse período, estão colocados os reflexos da gestão estadual que reposiciona o perfil produtivo do estado, mantendo a concentração de capitais na Região Metropolitana de Curitiba, reforçando a centralidade econômica e política da capital, e do arranjo urbano-regional por ela liderado. Esse fato, por sua vez, impactou as relações de complementaridade entre Curitiba e Paranaguá. O segundo conjunto de elementos se liga ao período que sucedeu à desvalorização cambial de 1999, no qual são mantidos os incentivos gerados pela Lei Kandir de 1996⁷¹ e, marcado por um aquecimento das relações internacionais, com destaque para o crescimento do papel da China no intercâmbio com o Brasil e com a *hinterlândia* do Porto de Paranaguá.

Nesse sentido, a análise das transformações espaciais que impactam o Porto de Paranaguá deve ter em vista esses elementos que marcaram o contexto sob o qual as mesmas se processaram, e cujos desdobramentos ainda se encontram em curso.

3.3.1 Fluxos de importações no Porto de Paranaguá nas décadas de 1990 e 2000, novos atores e os impactos territoriais

Enquanto elemento nodal do corredor exportador Paraná, o Porto de Paranaguá tradicionalmente apresenta maior volume de fluxos de longo curso, em detrimento dos fluxos ao longo da costa brasileira, de cabotagem. Essa característica não foi alterada nos anos 1990, tampouco na última década de 2000. O que é possível detectar com clareza, no entanto, foi o crescimento das importações em ritmo superior às exportações na primeira década. Todavia, como o perfil estrutural do porto de Paranaguá havia sido redefinido, tendo em vista a

⁷¹ A Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, Lei Kandir, concedeu isenção de ICMS para produtos básicos e semi-elaborados destinados à exportação, possibilitando a compensação de receitas para os Estados.

exportação crescente de cargas granelizadas, foram tais cargas que lideraram as importações realizadas através do porto.

A alteração do volume das importações nos anos 1990 incidiu sobre a economia brasileira como decorrência da maior liberalidade comercial, o que envolveu tanto a redução das barreiras tarifárias e não tarifárias, como a valorização do câmbio, que tornou mais baratas as mercadorias importadas. Parcialmente, tais medidas estiveram relacionadas a acordos bilaterais com países pertencentes ao Mercado Comum do Sul (MERCOSUL). De forma geral, a liberalização comercial trouxe elevação das importações, sobretudo daquelas relacionadas a bens de consumo duráveis, não duráveis, peças e componentes vinculados ao ajuste produtivo das cadeias industriais brasileiras (HAGUENAUER *et al.*, 2001, p.11).

O final da década de 1990 foi marcado por uma inversão significativa na condução da política cambial, o que trouxe aumento da competitividade dos produtos exportados em detrimento dos importados. O elemento que se destaca no Porto de Paranaguá, no que se refere às importações, no entanto, foi a manutenção da ascensão da curva de importações dos graneis sólidos. Também é destacável que os itens de carga geral assumiram uma tendência consistentemente ascendente, como se pode observar pela performance exposta no Gráfico 4. O que sustenta essa elevação das importações são especialmente dois produtos, os fertilizantes (dentro os graneis sólidos) e, os veículos automotores (dentro os itens de carga geral).

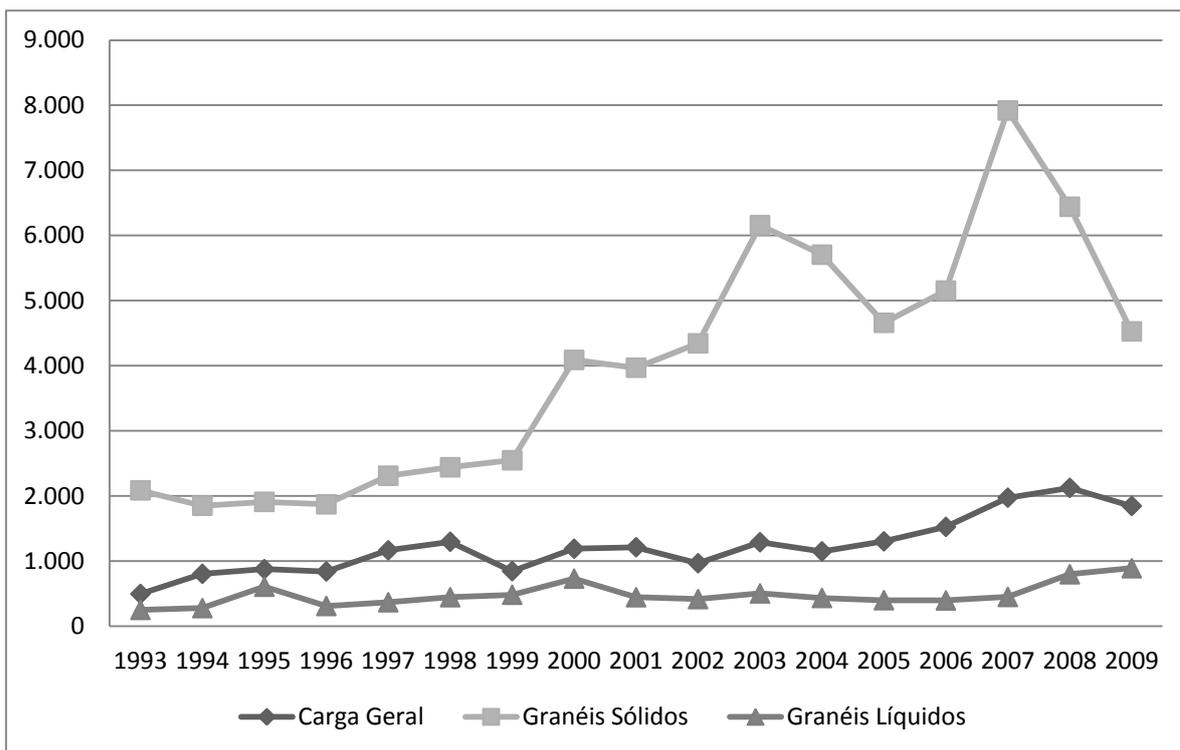


Gráfico 4 - Movimento de mercadorias importadas pelo Porto de Paranaguá entre 1993 e 2009 (em 1.000 toneladas)

Fonte: Boletins da APPA, 1993 a 2009. Organização da autora

Considerando o impacto territorial da importação e produção de fertilizantes, à medida que se estabeleceu um pólo de empresas misturadoras na cidade de Paranaguá, cujas atividades estão intimamente associadas à dinâmica portuária, esse produto é tratado com maior detalhamento no subitem 3.3.1.1. No que se refere ao movimento de importações de veículos, merece destaque o fato de que ao final da década de 1990, mais especificamente a partir de 1997, observa-se a ativação do fluxo de importações de veículos/material de transportes. Trata-se de um elemento relevante tanto pelo valor movimentado, como pelo fato de que o fluxo irá imprimir uma nova dinâmica espacial sobre a área portuária, que ao longo dos anos 2000 foi sendo dotada de estrutura para atender uma nova demanda da hinterlândia.

A implantação do pólo automotivo na RMC consiste na principal resultante da nova estratégia de desenvolvimento espacialmente concentrado. Conforme Moura (2009, p. 196-197), o instrumento fiscal usado para atrair o investimento das multinacionais Renault e Audi/Volkswagen tiveram no município de Curitiba sua principal atratividade, mas geraram os maiores impactos espaciais nos municípios de São José dos Pinhais, Pinhais, Quatro Barras, Campo Largo, Colombo, Fazenda

Rio Grande, bem como municípios ligados à indústria de minerais não-metálicos e à indústria cimenteira.

O parque industrial implantado nos anos 1990 segue o padrão tecnológico e a estrutura de gestão pós-fordista, baseada nas relações de complementaridade proporcionadas pela terceirização, e pela adoção de estratégias tais como os consórcios modulares de produção. O início das atividades das montadoras, isto é, o período em que tais arranjos espaciais de complementaridade ainda estão em processo, foi responsável por gerar mais pressão sobre as importações. Há evidentemente uma congruência entre o aumento do volume de importações de material de transporte e o período de sobrevalorização cambial (CASTRO, 2005, p.66).

Importante destacar, no entanto, que a diversificação da economia da RMC exigiu novas conexões de escoamento, o que se defronta com os limites da forma/função do Porto de Paranaguá. Isso justifica que ao longo da segunda metade dos anos 1990 tenha ocorrido um enfraquecimento da relação de complementaridade entre a RMC e Paranaguá. O que não se restringe às importações, mas também às exportações. Tanto os portos do norte de Santa Catarina, como o porto de Santos/SP se apresentam como receptores importantes de cargas do estado, numa divisão do trabalho que expressa integração regional do espaço produtivo. No caso do item material de transportes observa-se o escoamento pelos portos de Paranaguá, Santos e Itajaí (IPARDES, 2000, 2001, 2002, 2003).

Pode se dizer que este seja um momento crítico no sentido de explicitar a ruptura de uma relação de acomodação entre o porto de Paranaguá e sua hinterlândia. Tornam-se mais evidentes os impactos das mudanças econômicas que impulsionam a concorrência interportos. Em especial os portos do estado de Santa Catarina foram se consolidando, ao longo das décadas de 1990 e 2000, como concorrentes do Porto de Paranaguá. Isto se processa tanto para as cargas novas, aquelas que são vinculadas ao complexo automotivo, como às tradicionais, ligadas ao agronegócio graneleiro⁷².

⁷² Sobre esse aspecto, o capítulo 4 traz uma análise mais aprofundada.

3.3.1.1 O pólo de fertilizantes e os aspectos da territorialidade corporativa

Vale a pena destacar, no que se refere aos anos 1990, período em que a redução das barreiras à exportação foi muito acentuada, que o crescimento das importações de granéis foi consideravelmente influenciado pelas relações comerciais com países do Mercosul. Dentre os produtos que se destacam nessa categoria estão o arroz (Uruguai e Argentina) e o trigo (Argentina).

Todavia, mesmo na década de 1990, dentre os granéis sólidos, os fertilizantes predominaram em volume na pauta de importações, o que está relacionado ao modelo de agricultura moderna e dependente de insumos industriais importados, hegemônica desde os anos 1970 no espaço produtivo ao qual o porto de Paranaguá se vinculou. Em que pese os investimentos realizados através do II PND, o Brasil nunca teve auto-suficiência na produção dos principais insumos utilizados pela indústria de fertilizantes, o que configura um quadro de dependência estrutural de importações para um setor que se tornou, por meio das políticas e ações públicas, essencial para a produção agroindustrial nacional.

De acordo com dados da SECEX/MDIC (Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio), a importação de insumos básicos para a fabricação interna de fertilizantes não chegava a 0,30% do total gasto com importações do setor no Brasil, até o final da década de 1990. Ao mesmo tempo, existem diversos fatores que dificultam o estabelecimento de um fluxo continuado de importação de produtos finais, os fertilizantes misturados. A pulverização do mercado comprador, composto em sua grande maioria por fazendeiros individuais, torna o mercado de fertilizantes prontos menos atraente, do ponto de vista dos atores que definem os fluxos internacionais. O que significa, por outro lado, que a demanda crescente por fertilizantes confirmava o leque de oportunidades aberto para o estabelecimento de empreendimentos no Brasil.

A preocupação dos planejadores com a monodependência da cidade de Paranaguá em relação ao porto⁷³, por sua vez, vinha gerando estímulos à instalação de empresas vinculadas aos setores de atividade, que são relevantes para o perfil

⁷³ O caráter cada vez mais tecnificado das atividades especificamente vinculadas ao porto fez emergir a preocupação relacionada à incongruência entre o aumento da geração de riqueza no porto em detrimento da redução na capacidade de geração de empregos. Daí que se torne cada vez mais freqüente a alusão à necessidade de medidas de gestão pública vinculadas ao fomento de outras atividades produtivas.

portuário local. Nesse sentido, a indústria de fertilizantes assumiu papel de destaque na economia da cidade. Em BNH (1978, p.11) faz-se alusão aos investimentos relacionados à essa tentativa por meio da conjugação de uma série de ações, dentre elas a instalação de unidades industriais vinculadas ao setor⁷⁴. Entre o final dos anos 1990 e a década de 2000, de fato, tornou-se atrativo aos investidores atuarem próximos ao Porto de Paranaguá, tendo em vista sua dupla vantagem, a especialidade graneleira e a conexão viária com um território definido pela predominância do agronegócio exportador.

De outro lado, conforme Fernandes *et al.* (2009, p. 206), a abertura da economia brasileira nos anos 1990 provocou uma profunda reestruturação das empresas de fertilizantes, o que implicou na transferência patrimonial do setor público para o privado. O principal braço do Estado, a empresa PETROFÉRTIL, encerrou suas atividades em 1994. A indústria de fertilizantes possui três segmentos, o primeiro de matérias-primas é altamente concentrado, o que é decorrência do acesso restrito às fontes de matérias-primas (no Brasil existe oferta basicamente da rocha fosfática, os demais insumos são importados). As empresas líderes do segmento hoje são Bunge, Fosfértil e Copebrás. O segundo segmento, intermediário, também é dependente do acesso restrito às matérias-primas, e é liderado por Fosfértil e Bunge. O terceiro segmento, este sim presente na cidade de Paranaguá, tem na proximidade portuária uma vantagem competitiva. Trata-se do segmento de misturadoras de fertilizantes⁷⁵, tradicionalmente dominado por empresas de porte regional.

Todavia, os grupos que atuam nas cadeias produtivas do agronegócio, em especial o graneleiro (com destaque para o complexo soja) têm avançado sobre o segmento de mistura de fertilizante, ampliando o grau de concentração empresarial (FERNANDES *et al.*, 2009, p. 207-210). Empresas como Bunge e Cargill são atores centrais nesse processo de mudança, ambas com atuação na cidade de Paranaguá. Além disso, algumas empresas de porte regional, como o grupo Heringer, têm conseguido romper com essa condição e assumido posição competitiva no cenário nacional. Essa empresa também possui atuação relevante em Paranaguá e, através da instalação de sua unidade industrial, e de seus impactos ambientais, têm sido

⁷⁴ No documento são citadas a Fertipar/Beker e suas unidades satélites.

⁷⁵ As misturadoras são empresas que produzem os fertilizantes mistos que dependem da oferta de fertilizantes simples. Os ofertantes internos são poucas empresas que atuam em estruturas altamente concentradas, de modo que as misturadoras são dependentes da importação dos mesmos.

explicitados conflitos entre a dinâmica econômica associada à especialidade portuária da cidade e os objetivos de preservação ambiental.

Desde a década de 1990, quando teve início o processo de privatização do sistema de empresas estatais ligadas à extração de recursos minerais e da produção industrial de fertilizantes, o avanço das empresas, em termos de ocupação de espaços geograficamente estratégicos tem se dado através do processo de aquisições, incorporações e parcerias empresariais (consórcios). Conforme Sologuren (2004), em que pese as reduzidas barreiras à entrada no segmento de fertilizantes mistos, a participação das grandes empresas do agronegócio desde os anos 1990 tem criado novas limitações à entrada e permanência das pequenas e médias empresas. Somadas, as participações da Bunge Fertilizantes⁷⁶ e da Cargill Fertilizantes⁷⁷ chegam a 45% das vendas de fertilizantes ao consumidor final atualmente. O Grupo Bunge é totalmente integrado na cadeia de fertilizantes, atuando sobre matérias-primas básicas, intermediárias, fertilizantes simples e fertilizantes mistos. Já a Cargill atua apenas nos dois últimos segmentos. O que expressa o peso dessas duas corporações em termos de territorialidade na cidade de Paranaguá, tendo em vista o caráter estratégico do posicionamento das unidades misturadoras nas mediações portuárias.

Conforme Fischer (2008, p. 61), a empresa não se instala em espaço neutro ou indiferenciado, sua implantação se dá no meio socioeconômico, portanto, no território. O território, por sua vez, torna-se um fator estratégico crescentemente incorporado à gestão empresarial na medida em que propicia sinergias, propõe ou gera capacidade inovativa e influencia o desenvolvimento e a competitividade da empresa. Contemporaneamente, o espaço deixa de ser uma escolha da empresa que apenas a posiciona entre as matérias-primas e os clientes, para ser incorporado de fato como elemento estratégico de gestão. O que traz à cena o papel decisivo das corporações do agronegócio e suas extensões nos portos brasileiros, como no caso do porto de Paranaguá.

A análise do grupo de empresas que compõem atualmente o pólo de fertilizantes em Paranaguá revela que o processo de integração vertical por parte

⁷⁶ Fazem parte do grupo Bunge Fertilizantes Serrana, Manah, Ouro Verde e IAP.

⁷⁷ A Fertiza e a Solorrigo são integrantes do Grupo Cargill, que assume o nome MOSAIC para a atuação no setor de fertilizantes.

das empresas *tradings*⁷⁸ do agronegócio assume uma condição concreta na cidade de Paranaguá. O Quadro 03 apresenta a relação de empresas e aponta a predominância daquelas que possuem atuação nacional e global. O grupo analisado é composto por 19 empresas, das quais 11 são parte de grupos cuja atuação se estende pelo território nacional, dentre elas, 8 estão associadas a grupos internacionalizados. Parte dessas corporações atua em nível internacional com o negócio de grãos e têm no setor de fertilizantes a busca de fortalecimento e ganho de posições de mercado. Tal é o caso das empresas ADM, Bunge, Cargill e suas afiliadas.

| Empresa | Âmbito da atuação | | | |
|--|-------------------|----------|----------|--------|
| | Local | Regional | Nacional | Global |
| ADUBOS TREVO | | | | X |
| ADM FERTILIZANTES | | | | X |
| AGROINDUSTRIAL SÃO LUIZ LTDA | X | | | |
| ANDALI OPERAÇÕES INDUSTRIAIS LTDA | | X | | |
| BUNGE FERTILIZANTES | | | | X |
| CARGILL FERTILIZANTES | | | | X |
| COOPERATIVA AGRÍCOLA DO CENTRO-OESTE LTDA | X | | | |
| DELTA FERTILIZANTES | X | | | |
| FERTIBRAS S.A. | | | | X |
| FERTIPAR - FERTILIZANTES DO PARANÁ LTDA | | X | | |
| FERTIZA CIA NACIONAL DE FERTILIZANTES | | | | X |
| FOSPAR S.A. FERTILIZANTES FOSFATADOS DO PARANÁ | | | | X |
| FERTILIZANTES HERINGER | | | X | |
| MACROFÉRTIL IND. E COM. DE FERTILIZANTES | | X | | |
| MULTIGRAIN S.A. | | | | X |
| PENÍNSULA INTERNACIONAL | | X | | |
| TAKENAKA S.A. IND. E COMÉRCIO | | | X | |
| UTILFERTIL | | | X | |
| SOLO VIVO INDÚSTRIA E COMÉRCIO | X | | | |

Quadro 03 - Misturadoras de Fertilizantes presentes em Paranaguá segundo a abrangência da atuação em 2010

Fontes: www.andali.com.br; FERNANDES et al., 2009; KULAIF, 1999; HERINGER, 2010; www.peninsulafertilizantes.com.br. Organização da autora

⁷⁸ As empresas *tradings* são aquelas que atuam no negócio de exportação e importação de *commodities*, cuja estratégia de integração vertical é decisiva para garantir competitividade. Tal estratégia, por sua vez, ativa os pontos do território que assumem funções relevantes na projeção econômica global da corporação.

Dentre as empresas de atuação regional e local vale a pena destacar alguns casos, tendo em vista o caráter elucidativo das relações entre empresas estabelecidas na área portuária. Um dos aspectos a se destacar se refere à terceirização da fabricação e da estrutura de armazenagem como prática do segmento. No caso da Andali, criada em 1998 em parceria com a Mitsui (multinacional do setor de fertilizantes), e que desfez tal parceria em 2000, seu crescimento no mercado advém substancialmente da estratégia de parceria com as grandes empresas. Conforme Andali (2010), seus principais parceiros são a Bunge, Heringer, Mosaic (Cargill) e a COABRA (Cooperativa de produtores rurais de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul). A expansão física da estrutura da empresa em Paranaguá nos anos 2000 aponta que a estratégia tem sido acertada. Em 2003, a Andali construiu um barracão de 2.500 m² para armazenagem e nova unidade de mistura, em 2005 montou mais uma unidade de mistura, e em 2006 começou a trabalhar com desova, armazenagem e expedição de produtos transportados em contêineres. Desde 2007, a empresa afirma ter uma parceria com a ALL na recepção de vagões de fertilizantes industrializados a granel e, em 2008 construiu área de 5.000 m² para armazenagem.

As três outras empresas classificadas aqui como atuantes em nível regional, Fertipar, Macrofértil e Península Internacional, por sua vez, deixam claro que a região de abrangência de suas unidades de produção e de vendas está relacionada à hinterlândia do Porto de Paranaguá (Paraná, Santa Catarina, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e, Goiás). Também importa destacar a relação com as cooperativas instaladas nessa região de abrangência. Especialmente a Península é o caso de uma empresa que adveio da parceria com a Cooperativa Central Agropecuária do Paraná (COCAP) em 1994, com vistas à realização de atividades relacionadas ao abastecimento de fertilizantes (PENÍNSULA FERTILIZANTES, 2010). Desde 1997 esta empresa atua com produção própria, além de terceirizada no setor, sua sede está em Curitiba, e possui cinco unidades fabris e de armazenamento em Paranaguá (33.000 m² e 80.000 toneladas de capacidade estática de armazenamento).

As empresas classificadas como locais praticamente não disponibilizam informações sobre sua atuação, todavia há indícios que parte delas esteja vinculada às cooperativas da região de abrangência do porto. A origem da empresa Delta Fertilizantes, por exemplo, está associada a uma família que veio de Contenda no

Paraná em 1991, e estabeleceu a matriz em Curitiba e duas unidades de produção em Paranaguá. Tais unidades representam uma área de 150.000 m² na cidade de Paranaguá.

No que se refere às empresas de atuação nacional, merece destaque o caso da Heringer. Trata-se de uma empresa familiar, que seguiu uma trajetória clara de expansão. Transformou-se em sociedade anônima, com lançamento de ações na bolsa em 2004, ano chave para a estratégia de crescimento da empresa. Possui 19 unidades de produção e mais de mil canais de vendas (HERINGER, 2010). Em Paranaguá sua unidade misturadora é terceirizada e, além dela possui uma unidade fabril de ácido sulfúrico e superfosfato simples (SSP), que entrou em operação em 2008. A produção anual da fábrica é de cerca de 250 mil toneladas de SSP e 200 mil unidades de ácido sulfúrico, o que representa, segundo dados da empresa, 40% da necessidade de SSP e 6% da demanda do grupo por matérias-primas de fertilizantes. Conforme Heringer (2010), a instalação da unidade de Paranaguá⁷⁹ implica em ganhos substanciais, tais como, ...

(i) ganhos de sinergia consideráveis uma vez que será capaz de produzir nessa mesma unidade tanto fertilizantes intermediários, como misturas NPK; (ii) redução da dependência de terceiros no fornecimento de matérias-primas e elevação das margens operacionais; (iii) uma melhor logística de distribuição para os estados do Centro-Oeste.

Além da Heringer Fertilizantes, o último sub-grupo de empresas presentes no pólo de fertilizantes em Paranaguá é composto por outras onze corporações, que atuam nacional e internacionalmente. Dentre elas, oito estão ligadas parcial ou completamente a quatro grandes conglomerados empresariais (ADM⁸⁰, Yara Brasil, Bunge Brasil e Cargill Brasil), como se pode verificar no Quadro 04. A Multigrain também é uma corporação multinacional, todavia sua atuação é mais restrita que aquela identificada para as quatro citadas.

⁷⁹ Essa unidade tem sido alvo de diversas ações judiciais que questionam o fato de que não foi exigido da empresa o Estudo Prévio de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto sobre o Meio-ambiente (EIA-RIMA). Outro elemento que pesa contra o empreendimento é a localização dentro da área de preservação permanente. Em abril de 2010, por decisão judicial foram suspensas as atividades da empresa, processo que se estendeu ao longo do ano.

⁸⁰ Dentre as grandes tradings do agronegócio, apenas a ADM (Archer Daniels Midland) está no Paraná apenas com essa unidade misturadora e não diretamente no negócio de grãos.

| Empresa | Tradings | | | |
|--|----------|---------|-------|------|
| | ADM | Cargill | Bunge | Yara |
| ADUBOS TREVO | | | | X |
| ADM FERTILIZANTES | X | | | |
| BUNGE FERTILIZANTES | | | X | |
| CARGILL FERTILIZANTES | | X | | |
| FERTIBRAS S.A. | | | | X |
| FERTIZA CIA NACIONAL DE FERTILIZANTES | | X | | |
| FOSPAR S.A. FERTILIZANTES FOSFATADOS DO PARANÁ | | X | | |
| TAKENAKA S.A. IND. E COMÉRCIO | | | X | |

Quadro 04 - Misturadoras de Fertilizantes com atuação nacional e/ou global presentes em Paranaguá e vinculadas (aquisição ou participação acionária) às maiores tradings do agronegócio brasileiro

Fontes: FERNANDES et al., 2009; KULAIF, 1999. Organização da autora

As empresas Adubos Trevo e Fertibrás estão ligadas ao grupo Yara Brasil, a empresa mais globalizada do setor de fertilizantes, de acordo com os dados apresentados por Fernandes *et al.* (2009, p. 216). A Yara, por sua vez, é o braço da norueguesa Norsk Hydro, que opera mundialmente com extração e beneficiamento de recursos minerais, em especial o alumínio. A criação da Yara deu autonomia para os negócios ligados ao setor de fertilizantes dentro da *holding*. A Trevo, por sua vez, de origem gaúcha foi uma empresa com histórico de expansão até 1995, quando entrou em crise financeira e teve que reduzir suas atividades para reverter o quadro crítico (KULAIF, 1999, p. 67-71). Em 2000 suas unidades foram vendidas para a Yara Brasil. A sede da Trevo continua em Porto Alegre, mas o escritório central de negócios no Brasil está localizado em São Paulo.

A Fertibrás também pertence atualmente ao grupo Yara. Essa empresa foi criada em 1961 como comercializadora de fertilizantes NPK, e sua primeira unidade misturadora surgiu em 1965. Nos anos 1980 teve início sua expansão no mercado nacional, quando em 1990 adquiriu uma unidade em Paranaguá e instalações de gerência regional em Curitiba, Toledo e Mato Grosso do Sul. Sua expansão continuou até ser comprada em 2006 pelo grupo Yara (FERNANDES *et al.*, 2009, p. 216).

A Bunge Fertilizantes, por sua vez, é o braço da corporação global do Grupo Bunge cuja origem é holandesa, e tem no século XX um histórico de expansão mundial no setor de alimentos e agronegócio, mas que se estende para a química e

para o setor de fertilizantes (FAJARDO, 2008). A expansão da Bunge para a cadeia produtiva de fertilizantes advém dos anos 1930, com a compra da Quimbrasil. Desde então, foram vários processos de compras e parcerias no sentido de expandir sua atuação em cada um dos segmentos da cadeia produtiva. Como apontado anteriormente, trata-se da empresa com maior grau de integração vertical atuando no Brasil hoje (FERNANDES *et al.*, 2009, p. 205). A partir dos anos 1990, no entanto, as ações da Bunge no setor foram ampliadas, tendo em vista o cenário favorável para a atuação do capital privado em contrapartida à redução do papel do Estado. Entre 1997 e 2000 ocorreram as compras da IAP, da ELEKEIROZ e parte do capital da TAKENAKA (também presente em Paranaguá). Além disso, houve a incorporação da empresa Fertilizantes Serrana (ligada à empresa criada pela Bunge em 1938 para exploração de rocha fosfática) à MANAH. Também em 2000, a reorganização da *holding* criou um braço do grupo para atuar no setor de fertilizantes, a Bunge Fertilizantes (FERNANDES *et al.*, 2009, p. 211). As unidades da Bunge Fertilizantes em Paranaguá estão ligadas ao negócio da importação, e em Ponta Grossa está sua unidade misturadora de NPK (BUNGE, 2010). A atividade de mistura em Paranaguá é realizada por empresas terceirizadas, como é o caso da Andali, anteriormente citada.

A Cargill Fertilizantes é o braço da multinacional americana Cargill Brasil, cuja atuação no setor de fertilizantes advém dos anos 1990. Desde então, ela expandiu significativamente sua presença no setor por meio da estratégia de aquisição de unidades misturadoras. Em 1999 adquiriu o controle acionário da SOLORRICO, e em 2000, da Fertiza (atua em Paranaguá também através da unidade dessa empresa). É controladora da Fosfértil, da Ultrafértil e da Fospar, essa última com importante presença em Paranaguá. Embora continue atuando ainda com o nome Cargill Fertilizantes, desde 2004 o braço do grupo responsável pelos negócios do setor está ligado à empresa MOSAIC, que surgiu no Brasil a partir da *joint venture* com a IMC Global, empresa que produz fosfato concentrado, potássio e ingredientes para alimentação animal, e que não tinha atuação no país.

Importante destacar que a Fospar opera o terminal de descarga de fertilizantes da Cargill em Paranaguá, com capacidade de operação para volume superior a 2 milhões de toneladas. São 14 mil m² de área construída de retroporto e 5 mil m² de píer, com sistemas de correias para movimentação de fertilizantes (CARGILL, 2010). Todavia, a operação da Fospar não é exclusivamente para o

grupo Cargill. Tanto assim, que em notícia publicada pelo jornal O Estado do Paraná, em 10 de junho de 2002, o desempenho do terminal da Fospar/Cargill foi apresentado como sinal de que o estímulo governamental para a realização dos investimentos privados no porto de Paranaguá foi substancial para consolidar o pólo de fertilizantes. Observa-se ainda que a Fospar tem uma função dentro do pólo de Paranaguá, isto é, existe uma divisão do trabalho e uma relação de complementaridade entre as empresas instaladas. Conforme depoimento de Di Cesar Santiago, diretor da Península Internacional,

[...] as misturadoras estão animadas com a instalação do terminal da Fospar, que com seus equipamentos modernos, trouxe agilidade no descarregamento de fertilizantes. Ele destaca que a grande vantagem é que as misturadoras estão deixando de pagar elevadas tarifas com as estadias de navios que trazem os fertilizantes (O ESTADO DO PARANÁ, 10/06/2002).

O pólo de fertilizantes representa uma faceta da especialização do Porto de Paranaguá, o que reflete a inserção econômica do espaço produtivo. Seu fortalecimento, através dos investimentos privados, complementa as demandas inerentes às cadeias exportadoras. Tais investimentos foram guiados pelas corporações globais, em Paranaguá merece destaque o caso da Cargill pela intensidade e pelo histórico de atuação na cidade e no porto. Nas palavras do superintendente da APPA em 2010,

Paranaguá é hoje o porto do agronegócio brasileiro, ainda que tenha se consolidado como importante ponto para movimentação de contêineres, congelados e veículos. Estamos entre os líderes nacionais em exportação de grãos e isto garante uma vantagem financeira que é o frete de retorno. Funciona assim: os caminhões e trens chegam com farelo ou grão para exportação e na volta, ao invés de retornarem vazios, carregam os produtos para produção de adubo que foram importados por Paranaguá. Chamamos este processo de logística da soja, que dá mais eficiência e lucratividade para os usuários dos portos do Estado (ANEP, 2010).

3.3.2 Fluxos de exportações no Porto de Paranaguá nas décadas de 1990 e 2000, novos atores e os impactos territoriais no sítio urbano

O perfil exportador e graneleiro do Porto de Paranaguá, definido ao longo das décadas precedentes, não sofreu alteração estrutural nos anos 1990, quando vigorou o câmbio sobrevalorizado, que desestimulou os fluxos de exportação. Conforme se depreende dos dados expostos no Gráfico 5, tomado o período entre

1993 até o ano de 2009, foram poucos os anos de declínio no crescimento do volume das exportações de granéis sólidos. Vale a pena destacar, ainda, que o movimento de cargas gerais assumiu uma nova dinâmica ao longo dos anos 1990, com maior ênfase para o período que sucedeu a maxidesvalorização cambial. O desempenho ascendente ao longo dos anos 1990, no entanto, foi acompanhado por vários esforços no sentido de tornar a agricultura exportadora paranaense mais competitiva, como forma de compensar as perdas cambiais. Conforme Castro (2005, p.72) houve um conjunto de ações, concentradas entre 1994 e 1995, que estiveram relacionadas a tais compensações. Dentre elas, a ampliação da infra-estrutura ferroviária, através da Ferroeste, com o projeto de integração entre os produtores do extremo oeste paranaense e o Porto de Paranaguá; a modernização do porto, por meio do incentivo às ações das empresas privadas em adesão aos princípios da Lei 8.630; e a ampliação da oferta energética através da construção da Usina de Segredo (Rio Iguaçu).

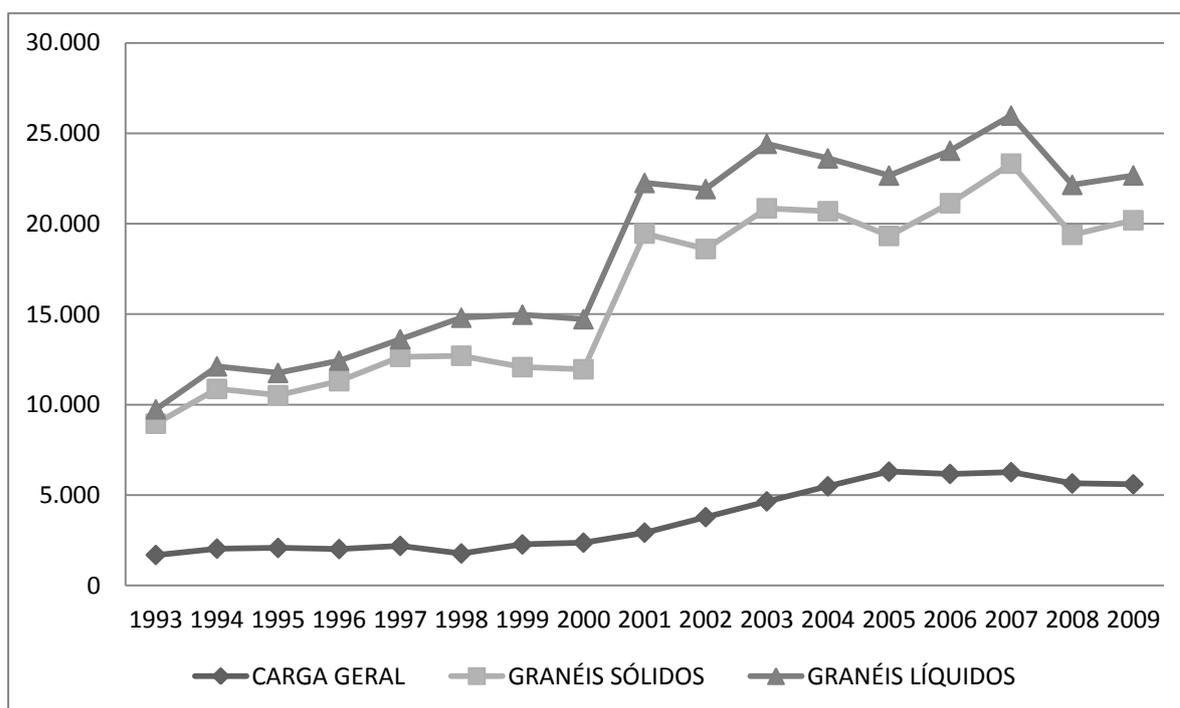


Gráfico 5 - Movimento de mercadorias exportadas pelo Porto de Paranaguá entre 1993 e 2009 (em 1.000 toneladas)

Fonte: Boletins da APPA, 1993 a 2009. Organização da autora

A performance das exportações de granéis sólidos explicita que o momento mais relevante de declínio de volume exportado está vinculado ao ano de 2005. Tal contração representa um reflexo das estiagens que atingiram o estado do Paraná, e

prejudicaram a principal origem dos fluxos do complexo soja. Também interferiram nessa conjuntura, a imposição de barreiras às exportações da soja paraguaia, com impactos sobre os fluxos, bem como sobre a atuação do entreposto paraguaio no Porto de Paranaguá⁸¹.

Dentre as três especificações de cargas transportadas, carga geral, granéis sólidos e granéis líquidos, estão alguns produtos cuja expressividade, tanto econômica, como espacial, tornam-se especialmente importantes para a análise aqui desenvolvida. Nessa perspectiva estão os produtos congelados (cargas gerais), vinculados à cadeia de carnes; o farelo e a soja em grão (granéis sólidos) e, os óleos vegetais (granéis líquidos). Dentre esses, o farelo, a soja em grão e os óleos vegetais (óleo de soja) são reagrupados como itens do complexo soja, subitens da cadeia produtiva da soja.

A análise dos fluxos de exportação, do ponto de vista da receita cambial, gerada entre 1998 e 2008 revela um segundo elemento importante. Os dados, sistematizados pela APPA para o período, permitem dizer que as mercadorias exportadas como carga geral são responsáveis por gerarem receitas mais expressivas, com volumes menores em peso⁸². O que significa, de outro lado, que o espaço requerido para os granéis sólidos é superior, em que pese a geração menor de receita, em função do menor valor agregado dos produtos enquadrados nessa categoria. De acordo com APPA (1998; 2008), no ano de 1998, as cargas classificadas como granéis sólidos representavam 74% do peso exportado, já em 2008 representavam 62%. Em contrapartida, em 1998 eram responsáveis por 46% das receitas, enquanto em 2008 representavam 28% das receitas cambiais geradas pelas exportações realizadas pelo porto de Paranaguá.

3.3.2.1 Complexo soja: fluxos e fixos no Porto de Paranaguá

Argentina, Brasil e EUA representam atualmente os maiores exportadores de soja em grão do mundo, juntos atendem a 85% da demanda mundial. Tal cultura agrícola, no caso brasileiro, está intimamente associada ao processo de

⁸¹ Sobre esse aspecto, o texto traz mais elementos ainda nesse capítulo, no item referente ao entreposto paraguaio no Porto de Paranaguá.

⁸² Aqui também existe um indicador de valor agregado, o que aponta para o fato de que as mercadorias que figuram na classificação de Carga Geral tenham mudado de perfil.

modernização da agricultura, que se associou ao modelo de integração territorial implementado no regime militar a partir dos anos 1970. À medida que a inserção internacional brasileira na divisão internacional do trabalho foi consolidando o país como fornecedor de *commodities*, sobretudo agrícolas, e, que a soja e seus derivados assumiram um papel central nessa equação, a hinterlândia do porto de Paranaguá foi estimulada, o que aprofundou o processo de especialização produtiva.

No que se refere ao Porto de Paranaguá, até os anos 1980 observou-se a predominância da exportação de farelo, o que levou à interligação de unidades produtivas dispersas. Tais unidades, no entanto, foram ativadas pela combinação entre as políticas de fomento à modernização e de estruturação do sistema viário, e estão concentradas nos eixos definidos pelo mesmo. Nesse processo observa-se uma maior concentração espacial na atividade de beneficiamento, em especial na cidade de Ponta Grossa e, na atividade de escoamento pelo Porto de Paranaguá. Em função dessa estrutura, apenas as exportações do complexo soja do estado do Paraná chegaram a representar 36% do volume nacional em 1994. Se considerados os itens farelo e óleo de soja chegavam a representar 40%, o que denota a concentração da atividade de geração de maior valor agregado no estado do Paraná.

Conforme Ipardes (1996, p. 2-6), em 1995 foi registrada uma redução do dinamismo no comércio exportador da soja em grão, a região centro-oeste chegou a sofrer 8,54% de redução das exportações da produção matogrossense e quase 30% da produção goiana. O Paraná não perdeu posição no ranking dos estados exportadores, mas teve reduzida sua participação percentual. O comércio do óleo de soja, por sua vez, vinha crescendo em função da entrada da China no mercado, enquanto os maiores compradores de farelo e de soja em grão, países da União Européia, reduziam suas compras.

Ao longo do período analisado houve mudança no quadro que apontava para a ampliação da expressividade dos produtos de valor agregado mais elevado dentro da cadeia produtiva da soja, em especial o óleo de soja. A partir de 1997 observa-se o maior peso das exportações da soja em grão brasileira, como um reflexo da reativação desse estímulo nos corredores de exportação, especialmente naquele que está ligado ao Porto de Paranaguá. Em contrapartida, as exportações tanto do farelo, como do óleo de soja foram perdendo força de expansão. A análise

comparativa entre o volume de exportação e a receita cambial ainda revela que mesmo tendo ocorrido a redução no ritmo de crescimento de exportações de farelo e óleo de soja, ambos possuem maior relevância em termos de geração de divisas, exatamente em função do valor agregado (APPA, 1993-2009).

O Brasil e, por conseguinte, o espaço produtivo do corredor de exportação Paraná, foram progressivamente assumindo o papel de ofertador do produto que está no elo mais básico da cadeia produtiva da soja. Tal processo, por sua vez, trouxe implicações do ponto de vista territorial, na medida em que a necessidade corporativa de redução de custos tornou-se agravada, e a estratégia mais presente é a integração vertical, que implica na extensão do raio de atuação das grandes empresas, que passam a dominar o setor em diversos pontos do território.

Para Coronel *et al.* (2008, p.3) dois fatores se combinaram internamente para estimulação desse caminho, o vigor da Lei Complementar 87 (Lei Kandir) e, a desvalorização cambial a partir de 1999. Já do ponto de vista da conjuntura externa, os autores identificam, que entre os anos 1990 e os 2000, a entrada da China no mercado do complexo trouxe alterações quantitativas e qualitativas, que também influenciaram as decisões dos produtores brasileiros.

Enquanto a política de comércio exterior, em especial a LC 87, fomentou a expansão da venda de soja em grãos, respondendo à demanda crescente pela *commodity*, a produção de farelo perdeu espaço, mesmo tendo ocorrido aumento de produtividade. Para este subproduto da cadeia, segundo Coronel *et al.* (2008, p.14), a infra-estrutura logística brasileira tem forçado uma redução de competitividade em função da exigência de realização de um percurso anti-econômico pelo modal rodoviário. Do ponto de vista externo, tanto a China, como a Tailândia impuseram barreiras tarifárias à importação de farelo visando a proteção das esmagadoras de soja nacionais. No caso do óleo, os autores alegam que a redução das exportações está relacionada a uma combinação de fatores que envolvem a baixa capacidade produtiva das esmagadoras, custos elevados de transporte, carga tributária elevada, especialmente em relação à capacidade competitiva dos concorrentes internacionais (Argentina e EUA) e às barreiras impostas pelos principais importadores (China e União Européia).

É observável que em 2007 já estava claramente definido que as alterações nas relações internacionais, no que se refere ao complexo soja, tinham conduzido à intensa concentração das exportações na soja em grão. Da mesma forma, observa-

se a dependência de um grande importador, a China, que chegou a representar mais de 60% da demanda por soja em grão brasileiro, em 2007. Tanto mais relevante se torna esse dado, quando se identifica o peso do complexo no conjunto de bens exportados (em 2007 representou 19,5% dos resultados de exportação do agronegócio) (Ver Quadro 05).

| Região | SOJA EM GRÃO | FARELO | ÓLEO DE SOJA |
|----------------|---------------------|---------------|---------------------|
| União Européia | 13,10% | 10% | - |
| Irã | - | 11,30% | 18,60% |
| China | 60,60% | - | 6,60% |
| Arábia Saudita | - | 2,90% | - |

Quadro 05 - Principais compradores externos dos derivados do Complexo Soja brasileiro em 2007

Fonte: Anuário Exame, 2008-2009. Organização da autora

A força territorial desse movimento se expressa na expansão da área ocupada pela produção de soja no Brasil. O que, por sua vez, está relacionado aos estímulos advindos do aquecimento da demanda e da ascensão dos preços internacionais da *commodity* ao longo dos anos 2000, conforme apontam os dados da FAO⁸³ (*Food and Agriculture Organization*). É possível observar a relevância do estado do Paraná, que representa praticamente 18% da produção nacional, cujos produtores são os principais usuários do Porto de Paranaguá para o escoamento dos produtos. Merecem destaque também os estados do Mato Grosso, principal estado produtor no Brasil (cerca de 30% da produção nacional), e Mato Grosso do Sul (quinto produtor nacional, com 8% da produção) (EXAME, 2008). De forma geral, entre 1990 e 2006, houve uma densificação do cultivo de soja em toda a área dedicada à sua produção, com destaque para o estado do Paraná, onde esse processo é ainda mais expressivo.

⁸³ A FAO é o organismo das Nações Unidas responsável por programas relacionados a alimentação e agricultura.

O peso dos estados produtores, e da própria *commodity* no cenário nacional refletem, por sua vez, uma revalorização do Porto de Paranaguá dentro do sistema portuário brasileiro nos anos 2000. O gráfico 06 mostra a liderança das exportações paranaenses nos fluxos do complexo soja via Porto de Paranaguá, que declinam ao patamar inferior a 60% da geração de receitas cambiais apenas no ano de 2006, tendo em vista as quebras sucessivas de safras entre 2005 e 2006 em função de fatores climáticos (IPARDES, 2006). Já os fluxos referentes à exportação de produção advinda do maior estado produtor do complexo, Mato Grosso representaram a segunda fonte de geração de receitas para o mesmo período.

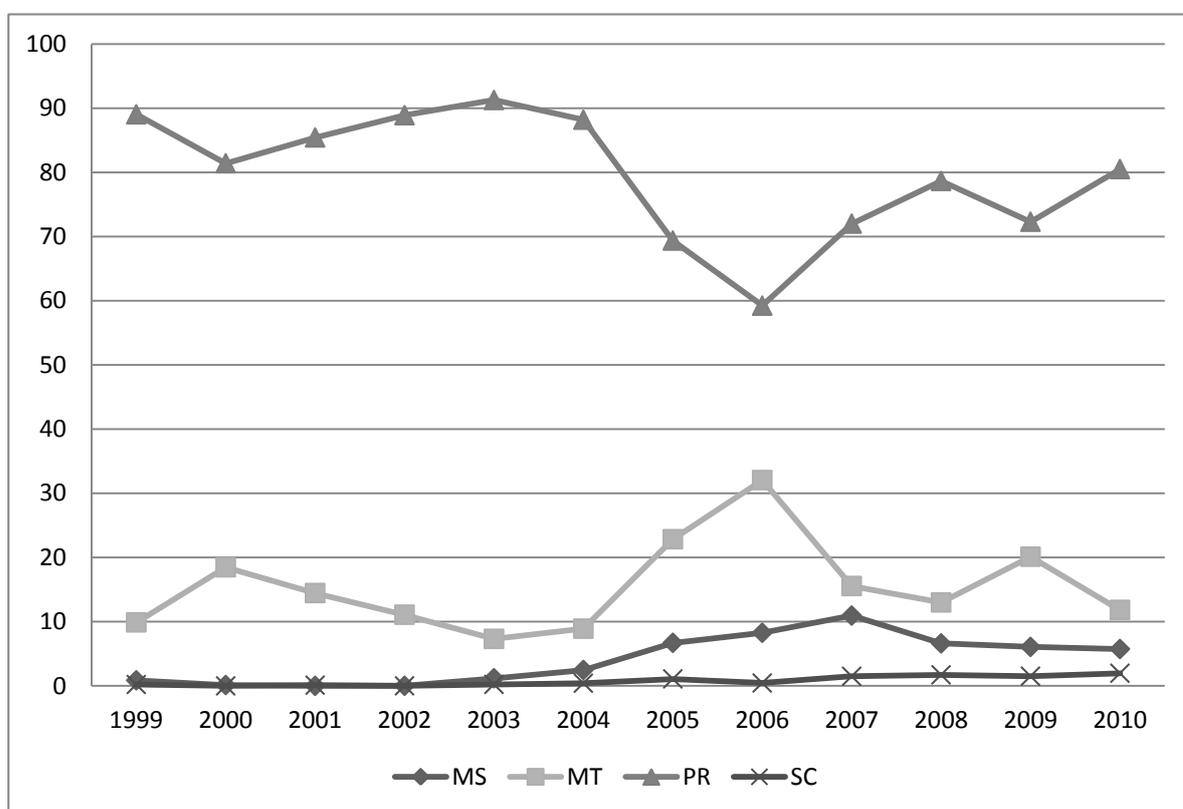


Gráfico 06 - Participação dos estados na geração de receita cambial por exportação de soja pelo Porto de Paranaguá entre 1999 e 2010 (em %)
 Fonte: Boletins da APPA, 1999 a 2010. Organização da autora

De outro lado, é importante chamar atenção para os aspectos referentes aos demandantes internacionais e suas influências sobre o espaço produtivo. Para Acioly *et al.* (2011, p.4-6), a dinâmica do mercado internacional do complexo soja exerceu impactos consideráveis na divisão internacional do trabalho. A presença de novos atores globais no sistema mundo tornou-a mais desequilibrada, em função da

estratégia e do planejamento chinês de inserção internacional. Entre 2000 e 2009, a China se tornou o maior exportador do mundo, e o segundo maior importador. Além desse novo peso na balança do poder econômico internacional, os autores acrescentam a questão geopolítica, que cerca de forma tensionada a disputa entre China e EUA na acumulação de poder. Alguns aspectos alimentam essa disputa, o tênue equilíbrio na bacia do pacífico, o fato de que a China possui uma Zona Econômica Exclusiva (ZEE) marítima pequena frente ao tamanho de seu território, e a carência de hidrocarbonetos no território chinês, enquanto os mares da China meridional e oriental possuem expressivos depósitos de petróleo e gás natural.

No que se refere à inserção global, propriamente em sua faceta econômica, o que se viu desde o “milagre chinês” dos anos 1980, foi a execução de uma estratégia pacífica de ascensão ao cenário global. O papel de “oficina do mundo” se tornou efetivo. De tal forma, que

[...] o novo eixo sino-americano vem configurando uma teia intrincada de nós do processo de produção globalizado em que a China vem assumindo papel significativo e que as empresas americanas conseguem auferir ganhos na cadeia de valor globalizada de produtos manufaturados, dado que são elas as empresas de *brand* no ciclo produtivo globalizado (ACIOLY *et al.*, 2011. p.12).

A década de 2000 também foi marcada pela maior aproximação da China em relação aos países da América Latina. Mas, nesse vetor a relação se projetou no sentido de buscar atendimento de demandas relacionadas a produtos básicos, mesmo assim com resistências protecionistas. Tanto assim, que a entrada do país na OMC (Organização Mundial de Comércio) em 2001, foi um marco no sentido da redução das complexas barreiras protecionistas adotadas pelo país. O que cerceou a expansão mais acentuada das exportações brasileiras de óleo de soja nos anos 1990.

Ainda conforme Acioly *et al.* (2011, p.25), o índice de intensividade de comércio revela um nível preocupante de dependência da relação comercial brasileira com a China. O que se torna exponenciado pelo perfil da relação comercial entre os dois países. Em 2000, a pauta Brasil-China concentrava 68% das negociações nos produtos básicos, o que foi elevado para 83%, em 2009. Em contrapartida, as importações brasileiras vêm crescendo em produtos industrializados de alta e média tecnologia (ACIOLY *et al.*, 2011, p.25). Considerando a expressividade do Porto de Paranaguá na exportação de bens

primários do complexo soja, e do estado do Paraná, como principal produtor e usuário do porto, é relevante observar que em 2000, apenas 7,08% das exportações de soja paranaense tinham a China como destino, em 2008 já representavam 56,8% (IPARDES, 2009, p.7).

O último aspecto a se destacar está relacionado à presença das corporações chinesas no Brasil, no espaço produtivo relacionado ao Porto de Paranaguá e, no próprio porto. Dentre as cinco empresas chinesas mais globalizadas está a Cosco Group, vinculada ao transporte marítimo, cuja sede no Brasil está no porto de Santos. A análise dos investimentos diretos chineses no Brasil revela, que a expansão da produção de soja e derivados vem se constituindo um foco de atuação. Acioly *et al.* (2011, p.44) identifica quatro grupos com atuação no agronegócio, inclusive adquirindo terras para produção de soja. Em especial, o Grupo Beidahuang que possui área de produção próxima a Porto Alegre e no Tocantins. Além disso, o grupo importou, em 2010, 1,5 milhões de toneladas de soja via portos de Santos e Paranaguá, e tem projeto de construção de um terminal portuário no sul ou no nordeste brasileiro, além do aumento da posse de terras e expansão da produção.

O processo de entrada chinesa como ator estrategicamente posicionado no sistema mundo contribui para explicitar as consequências da inserção brasileira no pós-1990. De forma clara, o que se pode aferir é que a inserção periférica, baseada no desenvolvimento dependente e associado, persiste como linha geral, que posiciona o capitalismo brasileiro dentro do sistema. No contexto da lógica de produção global, mediante os requisitos da etapa financeirizada do capitalismo, é possível identificar o papel crescentemente territorializado das corporações vinculadas aos setores mais relevantes na inserção internacional, em especial isto se processa no que se refere ao complexo soja, como resposta aos estímulos de crescimento.

3.3.2.2 Aspectos territoriais do agronegócio da soja no complexo portuário de Paranaguá

No Brasil, quatro grandes empresas dominam a cadeia produtiva do agronegócio, com centralidade no complexo soja, ADM, Bunge, Cargill e Coinbra/LDC (FAJARDO, 2007, p.18). No processo de modernização da agricultura paranaense as grandes *tradings*, especialmente a Bunge e a Cargill, se

encarregaram das relações externas. Tais empresas conformam um arranjo territorial, através de suas estruturas de armazenagem, beneficiamento e, dos terminais portuários. De outro lado, estão as cooperativas rurais estimuladas nos anos 1970, e que passaram por forte crise nos anos 1980. Estas passaram por reestruturações profundas nos anos 1990, o que levou à verticalização e horizontalização como estratégias de sobrevivência no novo cenário. Parte dessas cooperativas conseguiu ampliar seu poder econômico e territorial de forma significativa, tornando-se atores decisivos no mercado nacional, sem, contudo conseguir estender suas ações para o ambiente internacional de forma significativa.

Os dois grupos corporativos, multinacionais e cooperativas regionais, são os atores mais relevantes na produção do espaço portuário. Para ambos, a atividade portuária assume função estratégica no processo de integração das atividades e na elevação de barreiras aos concorrentes. Dentre as cooperativas, em Paranaguá destacam-se a Cotriguaçu, originada como consórcio de Cooperativas fomentada pelo governo do estado do Paraná nos anos 1970; e a COAMO, também originada nos anos 1970 em Campo Mourão. No que se refere às corporações multinacionais, atuam como operadores portuários, e com estruturas na Área de Porto Organizado (APO), as empresas Bunge Alimentos, Cargill e Coinbra, empresa do grupo LDC (Louis Dreyfuss Company). Deve-se citar ainda a Sociedade Cerealista de Produtos Paranaenses (SOCEPAR), adquirida pela Bunge em 2007, que passou a operar suas instalações no porto.

O Quadro 06 sintetiza a atuação das corporações que se ligam à cadeia produtiva do complexo soja de forma integrada, e que estão presentes na cidade e no Porto de Paranaguá. Interessante destacar que Exame (2008, p.68) estabelece um ranking das 400 maiores empresas do agronegócio brasileiro, na qual Bunge e Cargill aparecem como primeiro e segundo lugar respectivamente, e a Coamo aparece como a 18ª maior empresa do setor de alimentos. Considerada a região sul, a COAMO sobe para o 4º lugar, onde também se destacam as cooperativas que compõem a Cotriguaçu (C. Vale, 11ª; Lar, 16ª; Coopavel 28ª; Copacol, 29ª). Tais dados apenas corroboram para que se compreenda o peso das corporações, que assumiram papel mais relevante no que se refere à dimensão territorial.

| | ATUAÇÃO | CONCESSÃO | MATRIZ | FILIAIS | ATUAÇÃO EM PARANAGUÁ | LOCALIZAÇÃO EM PARANAGUÁ |
|-----------------------|--|---|---|---|---|--|
| COOPERATIVAS | | | | | | |
| Coamo | Farinha de Trigo, café, óleo de soja, margarina e preparados para bolo. | Terminal portuário e armazenagem. | Campo Mourão | Atuação em 53 municípios dos estados Paraná, SC e MS. | Terminal portuário com capacidade de embarque de até 3.000 ton/h. | Av. Portuária |
| Cotriguaçu | Granéis sólidos: soja, milho, sorgo, farelos de modo geral. | Terminal arrendado | Cascavel | Cooperativas associadas: C. Vale, Coopavel, Copacol e Lar. | Terminal e área de armazenamento. | 1) Av. Cel. José Lobo (APO); 2) Av. Cel. José Lobo 1711 – Oceania; 3) Rod. Br 277 – CEP 83260-410 |
| MULTINACIONAIS | | | | | | |
| Bunge Alimentos | Indústria de soja, indústria de trigo, mineração, produção de lecitinas, produção de margarinas e maioneses, refino de óleo e produção de gorduras hidrogenadas, unidades misturadoras de NPK. | Terminal portuário soja e trigo (berço exclusivo) | Nos EUA: Nova York No Brasil: Gaspar em SC. | No Brasil: Estados de atuação: BA, DF, ES, GO, MA, MG, MS, MT, PA, PE, PI, PR, RS, SC, SP. Estruturas portuárias: Soja: portos de Ilhéus, Vitória, São Luiz, Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande. Trigo: portos de Paranaguá, Porto Alegre, São Francisco do Sul e Santos, | Central de Distribuição Terminal Portuário de Trigo e Soja. | Central de Distribuição (CD Paranaguá): Av. Bento Munhoz da Rocha, 731. Estrutura Portuária (soja/trigo) Rua Manoel Bonifácio 2315 – Porto. No Paraná: Industrialização de soja Ponta Grossa – Distrito Industrial |
| Soccepar | Escoamento de granéis sólidos | Terminal portuário – possui berço exclusivo. | Desde 2007 pertence ao grupo Bunge | - | - | Idem Bunge. |

| | | | | | | |
|---|---|---|-----------------------------------|--|---|---|
| Cargill Agrícola S/A | Produção agrícola: - Açúcar e Etanol - Algodão - Complexo Soja. Produção Industrial: Amidos, Bioplástico, metais e óleos. | Terminal portuário para instalações próprias. | Eua: MinneapolisBrasil: São Paulo | Soja: SP, MG, PR, MS, BA, GO, MT. Soja - terminais: Guarujá (SP)*, Paranaguá (PR), Santarém (PA) e Porto Velho (RO). | Terminais portuários Complexo Soja | Cargill Agrícola Rua João Eugênio 816 Cargill Agrícola Av. Portuária (APO); Rod. Br 277 |
| Coinbra S/A – Comércio e Indústrias Brasileiras | Soja e sucroalcooleira | Operador Portuário | São Paulo | No Paraná: Ponta Grossa e Paranaguá | Área de ensilagem e berços compartilhados no corredor de exportação | Escritório em Paranaguá R. Rodrigues Alves, 800 – Centro Histórico. |

Quadro 06: Corporações atuantes no complexo soja com estruturas em Paranaguá (Cooperativas e Multinacionais)

Fonte: Sites das empresas. Organização da autora

Um aspecto que deve ser destacado aqui se refere ao fato de que todas as organizações já atuavam na cidade antes da implementação da lei de modernização portuária (Lei 8.630/93). Todavia, o nível de profundidade e de vinculação territorial na região são bastante distintos, tanto entre as empresas da mesma categoria, como entre as duas categorias.

A Cotriguaçu tem sua história vinculada à sobrevivência competitiva dos produtores rurais do Paraná, através da estratégia de unificação e produção para exportação, o que por sua vez envolveu, desde os anos 1970, estar presente de forma significativa no Porto de Paranaguá. Reúne quatro cooperativas (citadas acima: Cooperativa Vale, Coopavel, Copacol e Lar) das cidades paranaenses Cascavel, Toledo, Palotina, Marechal Cândido Rondon e Campo Mourão. Em 1975, deixou de ser consórcio e passou à cooperativa, mas foi nos anos 1980 que deu início à expansão de suas instalações na cidade de Paranaguá, tendo em vista ampliar a competitividade de seus cooperados. A expansão de mercado dos anos 2000, por sua vez, possibilitou investir na ampliação do terminal portuário, na construção de uma segunda linha de embarque (com capacidade 1500 toneladas/hora), construção de novo desvio ferroviário, moega com 3 linhas de descarga ferroviária, ampliação da subestação de geração de energia elétrica, dentre outras ações (Ver Figura 01). Embora todas as cooperativas que compõem a Cotriguaçu tenham forte atuação no

complexo carnes, o seu foco em Paranaguá é o complexo grãos. Além disso, sua expansão no sentido da hinterlândia também é significativa (COTRIGUAÇU, 2011).



Figura 01 – Fotografia aérea da unidade da Cotriguaçu em Paranaguá
Fonte: www.cotriguaçu.com.br, 2010.

Atualmente, as unidades das cooperativas que compõem a Cotriguaçu se estendem para a região que abrange o oeste do Paraná, o noroeste de Santa Catarina, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Paraguai (apenas a C. Vale possui três unidades nesse país) (VALE, 2011). O posicionamento geográfico dos produtores associados à Cotriguaçu justifica que eles sejam os maiores demandantes do aprimoramento da ligação viária entre a região oeste do Paraná e o Porto de Paranaguá. Tanto assim, que a Ferroeste, originalmente nominada Ferropar, representa parte de suas demandas históricas.

A COAMO Agroindustrial Cooperativa também surgiu nos anos 1970, com o objetivo de unificar produtores rurais do centro-oeste paranaense. Congrega produtores do Paraná, Mato Grosso do sul e Santa Catarina. Dados da cooperativa, referentes a 2009, indicam cerca de 22.000 cooperados. Em 1990, a Coamo começou a atuar no Porto de Paranaguá como parte de sua estratégia de superação da crise dos anos 1980, que envolveu o investimento na integração vertical. Originalmente a atuação em Paranaguá esteve vinculada a operação portuária, esmagamento de soja e industrialização de óleo. Atualmente, além da unidade produtora de óleo, do terminal portuário, são 3 armazéns, 2 linhas de embarque e 2 moegas (Ver Figura 02). Praticamente 100% do escoamento é realizado por Paranaguá, mas o porto de São Francisco também é considerado estratégico para a

cooperativa (COAMO, 2011). De acordo com o presidente da COAMO, o Porto de Paranaguá compõe a estratégia de fortalecimento do agronegócio paranaense, e a cooperativa está comprometida com investimentos para melhorar sua estrutura (COAMO, 2010).



Figura 02 – Fotografia aérea da indústria e terminal da COAMO no Porto de Paranaguá
Fonte: www.coamo.com.br, 2010.

O mercado de *commodities* agrícolas é mundialmente um dos mais concentrados, dominado por um oligopólio, em que predominam quatro empresas controladas por cinco famílias. Entre as empresas ADM (Archer Daniels Midland), Grupo Bunge (da família Hirsches e Borns), Grupo Cargill (da família MacMillans e Cargill) e a LDC (Louis Dreyfus Company da família Louis Dreyfuss), apenas a primeira saiu do controle da família fundadora (SOLOGUREN, 2004, p. 120). No caso de Paranaguá, a ADM atua exclusivamente com a unidade industrial de fertilizantes, fora da área portuária, já a LDC atua através da Coimbra, como operadora portuária de grãos, porém apresenta um baixo grau de territorialização. De outro lado, a Bunge e a Cargill possuem ampla atuação na cidade.

A atuação da Bunge Alimentos em Paranaguá no que se refere ao mercado de grãos, o que envolve também o trigo, está ligada a armazenagem e estrutura portuária. Sua atuação na cidade é marcada pela conjuntura dos anos 1990 e, também aqui contou com a estratégia das aquisições para acelerar o processo de ocupação de espaços. No final de 2006, adquiriu a estrutura da SOCEPAR, que segundo Morgenstern (2006) teve seu primeiro silo no Porto de Paranaguá

inaugurado no final da década de 1960. Sua estrutura portuária cobre outros pontos do território nacional, o que lhe concede melhores condições de gestão estratégica logística. Apenas no que se refere ao complexo soja são 7 portos, dentre eles Ilhéus na Bahia, Vitória no Espírito Santo, São Luiz no Maranhão, Rio Grande no Rio Grande do Sul e São Francisco do Sul em Santa Catarina, além, é claro, de Paranaguá, no Paraná.

A Bunge está presente com seu aparato de produção, armazenamento, suporte técnico e de distribuição logística em 16 estados brasileiros, e no estado do Paraná exerce influência significativa na divisão territorial do trabalho (FAJARDO, 2007, p.20). Grande parte de suas unidades de armazenamento e captação, bem como o atendimento logístico a produtores está espalhada pela área de abrangência do porto. Estrategicamente, parte da produção voltada à exportação, bem como o beneficiamento estão concentrados no distrito industrial de Ponta Grossa. Observa-se uma relação de complementaridade na divisão de funções dentro da estrutura verticalmente integrada da empresa, que estabelece no eixo Ponta Grossa – Paranaguá agregação de valor e escoamento para o exterior⁸⁴.

A relevância territorial da Bunge é indicada por sua presença em praticamente todo Brasil. De forma mais expressiva sua presença está vinculada aos estados do Mato Grosso, com 34 unidades em municípios diferentes, enquanto são 8 no Mato Grosso do Sul e 16 no Paraná, sendo que em Paranaguá existem dois escritórios, um vinculado à distribuição (porto) e outro a armazenagem. Da mesma forma, pode-se dizer que a espacialização traz indícios de uma estratégia sofisticada, necessária para a atuação em mercados concentrados, e focados em produtos com baixo valor agregado na inserção internacional.

Já no que se refere à Cargill merece destaque o fato de seu ingresso no mercado de processamento de soja nos anos 1970, que acabou se transformando em uma de suas principais atividades (FAJARDO, 2008, p. 321-322). Sua estratégia de integração vertical é semelhante às demais corporações do setor, todavia seu grau de aprofundamento vertical é inferior à Bunge, o que tem contrapartida na maior horizontalidade. Essa característica fica evidenciada na quantidade e variedade de produtos que a Cargill produz para abastecer a indústria alimentícia.

⁸⁴ Como se vê no Quadro 5 as estruturas portuárias do grupo Bunge possibilitam que a empresa estabeleça uma arquitetura logística, responsável por maximizar resultados e minimizar custos e prazos.

De acordo com as informações disponibilizadas pela empresa, existem unidades em 120 municípios.

Em Paranaguá, a atuação da Cargill remonta ao início dos anos 1970, como aponta Morgenstern (2006), com estrutura de armazenamento em área arrendada no porto. Atualmente, a empresa possui área de armazenagem também fora do porto, na Rodovia BR 277, além de manter sua área de operação do complexo soja dentro da APO. Na escala nacional, os setores estratégicos de atuação da companhia estão vinculados tanto ao setor primário (açúcar, algodão, cacau, etanol e soja), como à atividade industrial (amidos e adoçantes, aromas, chocolate, óleos, dentre outros). Todavia é evidenciável o papel estratégico da soja dentro do *pool* de negócios da corporação. O que, por sua vez, se liga ao estabelecimento de fluxos calculados de escoamento, que conectam cargas derivadas de cada região a determinados terminais portuários.

A Cargill atua estrategicamente com vários terminais portuários, dentre eles os terminais portuários do Guarujá (em consórcio com a Louis Dreyfuss), o de Santarém no Pará (ainda em processo de aprovação pelo IBAMA), Porto Velho (Rondônia) e o de Paranaguá. Pode se dizer que a localização desses terminais circundam a área de produção, e garantem um leque de opções logísticas, capazes de assegurar maximização de resultados e minimização de custos à corporação.

Na área do porto organizado do Porto de Paranaguá na qual todas as empresas aqui destacadas possuem instalações e operam terminais, atuam 20 operadoras de cargas, dentre as quais apenas mais duas⁸⁵ operam exclusivamente com granéis sólidos e líquidos ligados ao complexo soja. Ambas são empresas de caráter regional focadas em logística e armazenagem, que atuam de forma complementar e em rede com as empresas que dominam o setor, sejam elas multinacionais ou cooperativas. Padrão que foi também verificado no pólo de fertilizantes, onde se observou o estímulo a uma rede de empresas regionais para atuarem como terceirizadas no processo fabril da mistura.

Vale dizer ainda, que a estratégia territorial das empresas multinacionais e das cooperativas, que incluem o porto enquanto elemento substancial, projeta e redimensiona a questão das escalas geográficas, tanto no que se refere à dimensão econômica, como na dimensão política. O porto responde à gestão estadual,

⁸⁵ As empresas Centro Sul e Interalli /CBL são especializadas em armazenagem e expedição de granéis sólidos.

depende das decisões e do investimento da política nacional executada pelo governo federal, e também representa elemento substancial da rede de corporações territorializadas, que estabelecem papéis distintos para as diversas porções do território nos quais atuam.

3.3.3 O complexo carnes e a exportação de veículos: outras territorialidades no Porto de Paranaguá

A análise dos dados referentes ao volume exportado e à receita cambial gerada pelos principais itens movimentados como carga geral no Porto de Paranaguá também trazem indicadores importantes para o propósito da análise aqui proposta. Deve se dizer, que dentro dessa categoria estão açúcar, carnes congeladas, madeira, papel e veículos, responsáveis pelos fluxos mais relevantes no porto. Dentro desse grupo deve-se observar, em especial pelo volume movimentado, o item madeira, produto tradicional da pauta exportadora do estado do Paraná. O ciclo ascendente da exportação desse item sofreu um processo de retração na segunda metade da década de 2000, em função dos efeitos da crise que assolou a economia americana, na medida em que o principal destino são os EUA. Ainda assim, apenas a partir de 2008 houve queda de receita cambial gerada pelo item madeira, tendo em vista esse ser o momento mais crítico da recessão econômica estadunidense. O maior destaque, no entanto, se refere aos congelados e aos veículos, sobretudo, ao se combinar os aspectos econômicos, de volume e receita cambial, aos impactos territoriais no Porto de Paranaguá, e na cidade de uma forma mais geral (Ver gráficos 7 e 8).

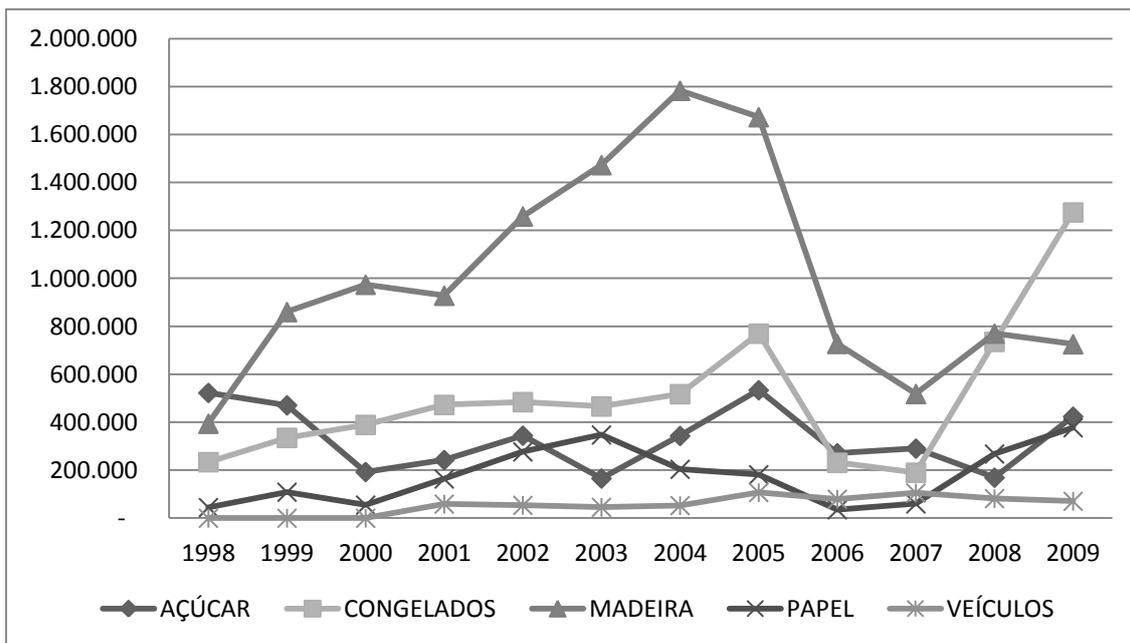


Gráfico 07 - Exportação de carga geral pelo Porto de Paranaguá entre 1998 e 2009 (principais produtos - em toneladas)

Fonte: Boletins da APPA, 1998 a 2009. Organização da autora

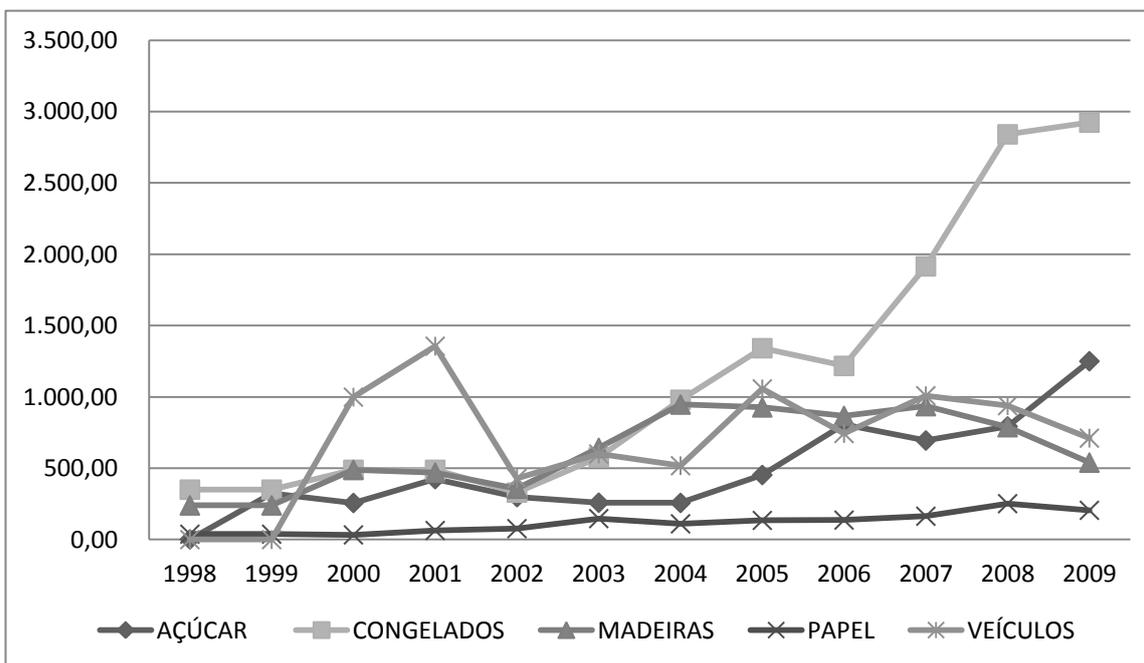


Gráfico 08 - Receita cambial gerada pela exportação de carga geral pelo Porto de Paranaguá entre 1998 e 2009 (principais produtos - em US\$ 10⁶)

Fonte: Boletins da APPA, 1998 a 2009. Organização da autora

Conforme IPARDES (2000; 2002), no caso do complexo carnes, o frango foi o produto mais importante nas exportações paranaenses, predominantemente realizadas através do Porto de Paranaguá. Alguns fatores contribuíram para o

desempenho favorável, o primeiro deles está relacionado à conquista de novos mercados, incluindo países do Oriente Médio, Ásia, Rússia, e mais recentemente, a Venezuela e Argentina passaram a figurar entre os compradores da carne brasileira. Outro aspecto, que foi influente no início dos anos 2000, foi a crise relacionada à carne bovina na Europa, em função da contaminação do seu rebanho bovino com a Encefalopatia Espongiforme Bovina (conhecida como “mal da vaca louca”). Esse elemento impulsionou tanto o complexo soja, em função do processo de substituição de insumos na produção europeia, como o complexo carnes brasileiro, em função da substituição do consumo de carne bovina por frango, o que ampliou a demanda pelo produto.

No que se refere à produção avícola na região de abrangência do Porto de Paranaguá existe uma concentração no oeste paranaense. O espaço produtivo se expande tanto para o Mato Grosso do Sul, como é consolidado no oeste catarinense, região tradicional de produção de carnes (aves e suínos). Conforme Exame (2008, p. 115), o maior rebanho de aves brasileiro está no estado do Paraná, o que representa 19,6% da produção nacional.

As cooperativas paranaenses e a empresa multinacional BR Foods (fruto da união entre as nacionais Sadia e Perdigão em 2009)⁸⁶ predominam na organização produtiva do setor, com fortes impactos territoriais. Antes do surgimento da nova companhia em 2007, as empresas Sadia e Perdigão figuravam como a quinta e a sexta maiores empresas do agronegócio brasileiro, classificadas pelo volume de vendas. Já na região sul, a Sadia com sede em Santa Catarina, figurava como a segunda maior empresa (EXAME, 2008, p. 68; 94).

A década de 1990 redefiniu o padrão de especialização da indústria alimentar no Paraná com base em três pilares, o capital multinacional, o capital nacional e o cooperativado. Todavia, o que se percebe é que o cenário da globalização e a força das novas regras competitivas do capitalismo financeirizado vêm alterando rapidamente este quadro. A sobrevivência do capital nacional está vinculada à sua capacidade de atuar no ambiente internacional a partir do processo de concentração

⁸⁶ Em maio de 2009 foi assinado o contrato de compra da Sadia pela Perdigão, operação a partir da qual surgiu uma companhia com elevado poder de mercado, portanto, fortalecida para a concorrência internacional, a partir das regras do regime de acumulação financeirizado. Todavia, no mercado nacional sua atuação depende da aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), responsável pela aplicação da legislação antitruste em vigor no Brasil. Apenas em 2011 saiu a deliberação desse órgão aprovando a criação da nova companhia e estabelecendo as sanções responsáveis por reduzir seu poder monopolístico em diversos segmentos da cadeia de carnes.

de capitais, e expansão territorial estratégica. O peso da indústria de carnes, em especial da Sadia no setor e no estado do Paraná fica explicitado por sua posição entre as principais empresas exportadoras (IPARDES, 2000-2009).

A Sadia possui presença significativa tanto no estado do Paraná, como na cidade de Paranaguá. Dentre as dezesseis fábricas que compõem o grupo, cinco estão no estado, e, uma delas especificamente em Paranaguá. A atuação na cidade data dos anos 1980, com a instalação da Frigobrás, que cedeu espaço para a instalação de uma de suas unidades de produção de margarinas em 1991⁸⁷. Na APO, a Frigobrás possuía contrato de arrendamento desde 1981, o que já expressava a relevância da estratégia territorial para os objetivos de inserção internacional da corporação. Atualmente, possui terminal arrendado e área de armazenagem no Porto (são 2 armazéns na APO), em destaque na Figura 03, que apresenta foto da área exclusiva da Sadia no Porto de Paranaguá.



Figura 03 – Fotografia unidade da Sadia no Porto de Paranaguá (2009).
Fonte: Acervo APPA., 2009.

Apesar da relevância do item carnes exportadas (congelados), apenas mais uma empresa atua na APO como operadora portuária focada nesse item, além da Sadia, o que indica o poder desta empresa sobre os produtores rurais fornecedores. A empresa Martini Meat Armazéns Gerais é especializada na operação de cargas de terceiros, mas sua atuação no Porto de Paranaguá teve início nos anos 1990, como

⁸⁷ Dados fornecidos pela empresa através de entrevista realizada em novembro de 2010.

extensão dos negócios originais da empresa, relacionados a frigorífico e abate de eqüinos. Para carga frigorificada ela oferece 223.481,25 m² de área, além da disponibilidade de pátio de contêineres.

Já no que se refere ao grupo veículos, seus aspectos econômicos e territoriais tornam-se mais importantes em função do processo de reconfiguração da divisão territorial do trabalho dentro do território nacional, que se explicitou com a instalação do parque automobilístico na região metropolitana de Curitiba. Para Moura (2009, p. 198), as externalidades oferecidas pela aglomeração de Curitiba para o estabelecimento de um parque industrial dinâmico foram decisivas, e, ao mesmo tempo, ampliaram seu grau de centralidade. A autora aponta a liderança dessa cidade para o corredor industrial regional constituído por Blumenau / Joinville / Curitiba / Maringá. Ademais, a região também comporta aglomerações industriais exportadoras de grande escala, dentre elas, uma que envolve Curitiba e municípios vizinhos, especialmente Ponta Grossa e Paranaguá.

Observa-se pelo Gráfico 09 que os fluxos portuários decorrentes da instalação do complexo automobilístico começaram a assumir contornos mais relevantes nos anos 2000. O que mostra que ao longo da década de 1990 houve mobilização de forças tendo em vista atrair as cargas oriundas da RMC. Conforme IPARDES (2002), em 2001 o item veículos tornou-se mais expressivo na pauta de exportações dentro da categoria materiais de transporte. O destino das exportações se concentrou basicamente em três países, EUA, México e Argentina. Importante destacar que a crise argentina, que sucedeu esse momento, afetou de forma significativa o ritmo de crescimento das exportações de veículos. A partir de 2004/05, no entanto, torna-se visível a queda das exportações provocada pela menor atratividade gerada pelo ritmo lento e conservador de renovação dos modelos de carros montados na região (IPARDES, 2004). De outro lado, pode se dizer que a queda das exportações foi compensada pela retomada das importações, especialmente a partir de 2005.

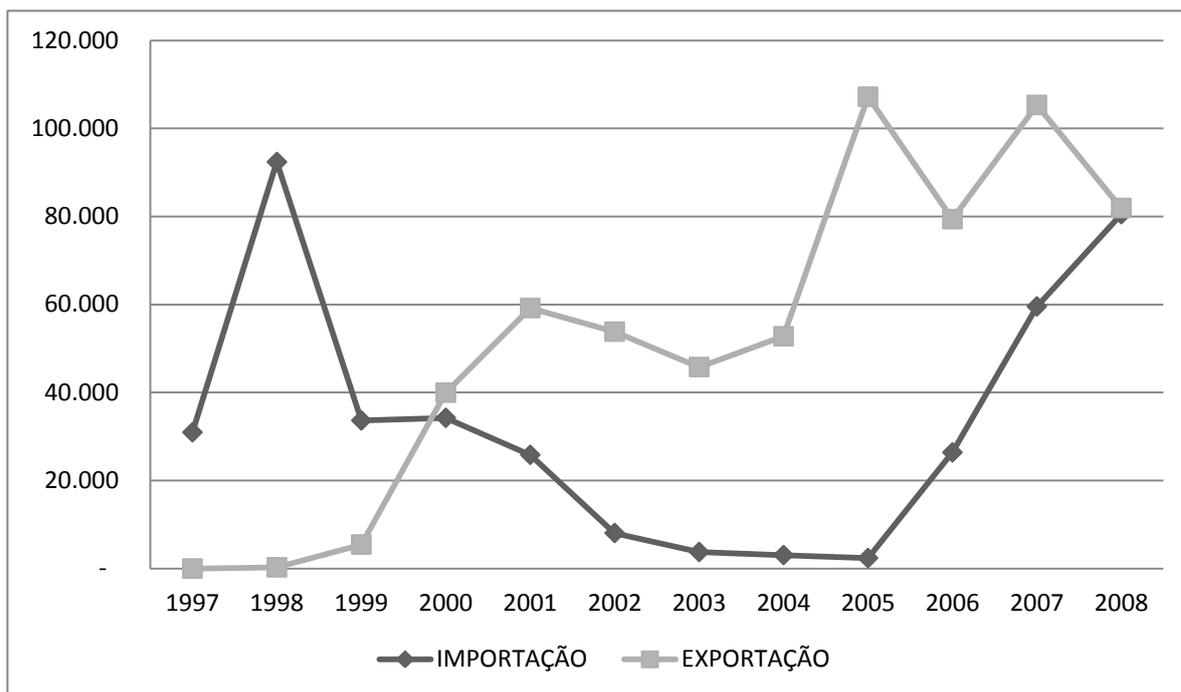


Gráfico 09 - Movimento de exportação e importação de veículos pelo Porto de Paranaguá entre 1997 e 2008 (em unidades)

Fonte: Boletins da APPA, 1997 a 2008. Organização da autora

Um fator relevante para que o Porto de Paranaguá pudesse concorrer com os demais portos que se ligam à Região Metropolitana, seja o porto de São Francisco, seja o de Itajaí, no que se refere à movimentação das cargas de veículos e materiais de transporte de forma geral, está no fato de que em 1981 (EIA PORTO, 2004) foi construído um terminal especializado em cargas *Ro-Ro*⁸⁸. O objetivo era “reduzir o número de carretas circulando nas estradas através da navegação de cabotagem” (p.21). Nos final dos anos 1990 teve início a operação de veículos, possibilitada pela instalação do pátio de veículos na retroárea do Porto. Até 2004, o terminal destinado a tais operações compartilhava o uso com a operação de contêineres e fertilizantes, numa faixa de 58,70 metros de cais (EIA PORTO, 2004).

Para Soares (2009, p.81), o pátio público de veículos foi estruturado como parte significativa da infra-estrutura da APO, com área de 28.600 m² e, capacidade estática de 1.200 automóveis, tendo em vista atender ao fluxo ascendente de movimento desse item. Há também um conjunto de dois pátios para armazenamento de veículos, que atende ao fluxo de importações e exportações. Um dos pátios, com 27.000 m² e capacidade estática para 1200 automóveis é administrado pela própria

⁸⁸ Os navios *Ro-Ro* são destinados ao transporte de carga modular rolante, especializados no transporte de veículos e cargas paletizadas. A sigla abrevia o termo *rol on – rol off*.

APPA. O segundo é arrendado pela Volkswagen do Brasil, e possui 120.000 m², com capacidade estática para 5.500 automóveis (Figura 04).

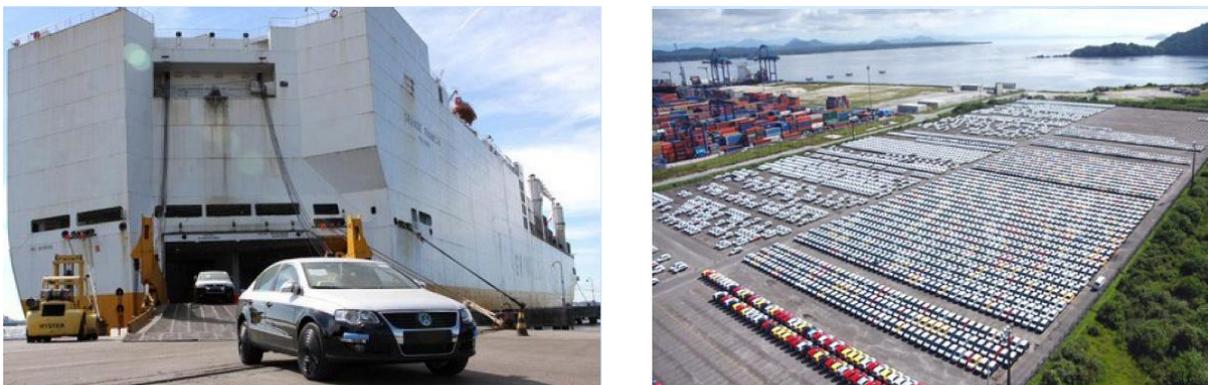


Figura 04 – Fotografia de descarregamento de Veículos e pátio arrendado pela Volkswagen do Brasil no Porto de Paranaguá (2009).
Fonte: Acervo APPA., 2009.

A expressividade da área arrendada pela Volkswagen do Brasil no Porto aponta para seu caráter estratégico. Nesse sentido, a afirmativa do diretor logístico da empresa é elucidativa ao apontar que “... o Porto de Paranaguá é extremamente estratégico para a Volkswagen e continuará sendo nos próximos anos. Aqui construímos uma boa relação com a administração portuária, é onde manteremos nossos negócios” (APPA, 2009a).

3.3.4 O entreposto paraguaio no Porto de Paranaguá

Entre os anos 1970 e 80, conforme apontado anteriormente, os fluxos de exportação e importação advindos do Paraguai foram direcionados para o Porto de Paranaguá, o que implicou na implantação de estrutura física de armazenamento e operações administrativas na APO. A partir dos anos 1990, os fluxos movimentados pelo entreposto paraguaio apresentaram alterações importantes. Observa-se a concentração dos fluxos de exportação nos produtos do complexo soja, tanto a soja em grão, como farelo, enquanto os fluxos de importação cresceram exponencialmente, a partir da segunda metade dos anos 1990 (Ver Tabela 08). O período auge das exportações de soja ocorreu entre a virada da década de 1990 para os anos 2000. Até meados dos anos 2000, os fluxos relacionados a soja sofreram redução até sofrerem interrupção em 2005, o que foi consequência do cerceamento imposto pela APPA, a partir das diretrizes do governo do Paraná, em função da predominância da soja transgênica na produção paraguaia.

Tabela 08 - Movimento de importação e exportação de mercadorias do entreposto paraguaio no Porto de Paranaguá entre 1989 e 2008 (volume em toneladas)

| ANOS | IMPORTAÇÃO | | EXPORTAÇÃO | | | | | TOTAL | |
|------|------------|----------|------------|---------|--------|---------|---------|------------|------------|
| | C. GERAL | C. GERAL | MADEIRA | TRIGO | ARROZ | SOJA | FARELOS | IMPORTAÇÃO | EXPORTAÇÃO |
| 1989 | 120 | 78 | 23.920 | - | - | 837.498 | 26.250 | 120 | 887.746 |
| 1990 | 245 | - | 36.588 | 64.620 | - | 628.915 | 8.810 | 245 | 738.933 |
| 1991 | 1.209 | 7.353 | 28.115 | - | 32.960 | 256.390 | 15.000 | 1.209 | 339.818 |
| 1992 | 1.829 | - | 45.625 | - | - | 318.354 | 69.259 | 1.829 | 433.238 |
| 1993 | 936 | 910 | 51.482 | - | - | 486.782 | 37.231 | 936 | 576.405 |
| 1994 | 2.333 | 1.105 | 47.420 | - | - | 430.531 | 52.071 | 2.333 | 531.127 |
| 1995 | 19.946 | 1.139 | 58.053 | - | - | 273.291 | 191.225 | 19.946 | 523.708 |
| 1996 | 20.984 | 1.179 | 46.522 | - | - | 66.940 | 82.037 | 20.984 | 196.678 |
| 1997 | 55.983 | 20 | 37.894 | - | - | 358.858 | 17.061 | 55.983 | 413.833 |
| 1998 | 75.138 | - | 17.480 | 8.839 | - | 415.574 | 585.513 | 75.138 | 1.027.406 |
| 1998 | 75.138 | - | 17.480 | 8.839 | - | 415.574 | 585.513 | 20.984 | 1.027.406 |
| 1999 | 43.221 | - | 28.453 | - | - | 66.074 | 22.737 | 43.221 | 117.264 |
| 2000 | 55.784 | - | 34.972 | - | - | 73.494 | 3.002 | 19.946 | 111.468 |
| 2001 | 55.580 | - | 27.449 | 38.763 | - | 136.743 | 19.389 | 20.984 | 222.344 |
| 2002 | 98.858 | - | 21.816 | 47.035 | - | 591.672 | 353.096 | 98.858 | 1.013.619 |
| 2003 | 65.513 | - | 8.141 | 95.001 | - | 333.825 | 284.041 | 65.513 | 721.008 |
| 2004 | 85.604 | 6.170 | - | 162.572 | - | 134.572 | 48.944 | 85.604 | 352.258 |
| 2005 | 66.918 | - | - | - | - | - | - | 66.918 | - |
| 2006 | 29.895 | 6.975 | - | - | - | - | - | 29.895 | 6.975 |
| 2007 | 15.445 | 10.462 | 631 | - | - | - | - | 15.445 | 11.093 |
| 2008 | 24.073 | - | - | - | - | - | - | 24.073 | - |
| 2009 | 31.593 | - | - | - | - | - | - | 31.593 | - |

Fonte: APPA, Boletim Informativo, 1989- 2008. Organização da autora

Ainda segundo os dados da APPA (1989; 2008) observa-se uma guinada no volume de importações desde meados da década de 1990. Nesse período, as importações paraguaias contribuíram para alimentar a expansão do mercado informal de produtos contrabandeados no Brasil. As mercadorias importadas entravam legalmente pelo porto de Paranaguá através do entreposto, atravessavam o estado e voltavam pela Ponte da amizade para o abastecimento de um mercado consumidor em expansão no Brasil. Este, por sua vez, era composto por um novo

conjunto de consumidores que, aliados do consumo no mercado formal em função dos preços, passou a recorrer às compras de sacoleiros, alimentando a expansão dos negócios informais. A ascensão desse novo grupo adveio do processo de estabilização, que sucedeu a implementação do Plano Real em 1994.

A delicada tarefa diplomática de conter esse fluxo chegou a alimentar a proposição do governo federal de concentrar todas as operações paraguaias no entreposto do porto de Santos. Tal medida, por sua vez, esvaziaria a atuação dos paraguaios no Porto de Paranaguá, o que suscitou um movimento de resistência no Paraná. Em 18/01/1996, o jornal Gazeta do Povo publicou a notícia “Paranaguá, Santos e o container paraguaio”, na qual expressava a indignação dos paranaenses e a reação do governo do estado contra esse desvio de fluxos. Naquele contexto, 75% do desembarque de cargas importadas pelos paraguaios era realizada pelo porto de Paranaguá. Os dados revelam, que a reação surtiu efeito e impediu o desvio desse fluxo no período (LARSEN, 1996).

De outro lado, observa-se também através dos dados da Tabela 08 que houve perda progressiva dos fluxos de exportação, especialmente a partir da década de 2000. O que está vinculado ao fato de que nos anos 2000, o governo Requião imprimiu uma intensa batalha contra a produção da soja transgênica no Paraná, com reflexos efetivos sobre o Porto de Paranaguá. Em outubro de 2003, o governador chegou a buscar definir através do estado um acordo diplomático com o governo paraguaio acerca da questão, visando cercear a produção e o envio da soja transgênica produzida no país. De acordo com a notícia publicada no “Paraná *on line*” em 31/10/2003, o governador apontava que a estrutura paraguaia no Porto de Paranaguá estaria sendo administrada pela ADM, empresa que domina os negócios do complexo soja na Paraguai. A partir daí, várias barreiras sanitárias foram instaladas desde 2004, tendo em vista cercear a comercialização da soja geneticamente modificada. Os efeitos desse cerceamento ficaram evidentes a partir de 2005, quando a exportação de soja pelo porto de Paranaguá se tornou nula, e as instalações de armazenagem ficaram ociosas.

Em entrevista realizada em 11 de agosto de 2010, os pesquisadores do IPARDES, Gracia Besen e Paulo Delgado, que participaram do grupo contratado pela IIRSA (Iniciativa para Infra-estrutura Sul-americana) para análise de viabilidade

dos projetos de integração no Eixo Capricórnio⁸⁹, explicam que 2005 foi o marco de um processo de redefinição da logística da cadeia da soja no Paraguai, que ficou denominado como “efeito Requião”. Segundo os pesquisadores, as pressões do governo paranaense, tendo em vista a mudança na estrutura produtiva do país vizinho, acabaram motivando um conjunto de investimentos em estruturas de escoamento da soja paraguaia por meio do modal hidroviário. Tais investimentos de caráter privado, realizados por grandes corporações, dificilmente são reversíveis, na opinião dos pesquisadores. A partir deles, a soja paraguaia passou a ser direcionada para os portos de Rosário na Argentina e, Nova Palmeira, no Uruguai. Em contrapartida, os fluxos de importação passaram a usufruir da logística do porto de Santos, utilizando-se da hidrovia Tietê-Paraná.

Observa-se recentemente que após o término dos mandatos do governador Requião, os gestores da APPA estabeleceram como prioridade investir na busca do restabelecimento desse fluxo de cargas. Em agosto de 2010, a imprensa do estado publicou notícia, reproduzida por jornais ligados ao agronegócio, afirmando que há uma ação em conjunto da APPA e da CODEPAR, cujo objetivo é criar estruturas para concentrar a produção paraguaia no porto Seco de Cascavel (em processo de construção), de onde seria redirecionada para o Porto de Paranaguá. O esforço paranaense de cerceamento dos fluxos de soja transgênica entre 2003 e 2005, bem como o de retomada dos mesmos no final da década, revelam que a situação acabou fortalecendo a posição territorial paraguaia, que voltou a poder barganhar com os interesses conflitivos entre Brasil e Argentina, os dois concorrentes sul-americanos no negócio global da soja. Todavia, ao que tudo indica, agora a barganha é dirigida pelas grandes corporações ligadas ao agronegócio nos três países.

⁸⁹ O eixo capricórnio é um dos eixos prioritários de investimentos em infra-estrutura para IIRSA e envolve as malhas produtivas que ligam Paraguai e Brasil.

CAPÍTULO 04 – MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA E LOGÍSTICA VINCULADAS AO PORTO DE PARANAGUÁ: REDES TÉCNICAS E CORPORATIVAS NA DEFINIÇÃO DO TERRITÓRIO

O recorte territorial analisado nessa pesquisa foi objeto de um processo intenso de transformação e modernização, sob a influência decisiva da organização das redes de circulação de mercadorias, bem como da oferta e distribuição energética e de telecomunicações. Desde os esforços estaduais, promovidos pelos governos paranaenses do pós-guerra, até as intervenções dos governos militares no pós-1970, foram erigidas as condições infra-estruturais para adequação espacial, tendo em vista a produção e gestão da empresa capitalista.

Conforme apontam Becker e Egler (2010, p. 144-145), o caráter de semiperiferia assumido pelo Brasil no cenário internacional se reflete, tanto nos níveis econômico e social, como na estrutura espacial. Para os autores, três elementos contribuem para limitar a fluidez do espaço: o privilégio de grupos sociais, setores de atividades e lugares, como proposta da modernização conservadora; a inércia espacial produzida pelo formato histórico do arquipélago econômico brasileiro; e as dificuldades relativas à dimensão continental do país. O enfrentamento desses se deu no período ditatorial, com a politização exacerbada da estrutura espacial, que envolveu um forte entrelaçamento dos objetivos econômicos e políticos no processo de planejamento e execução das ações públicas.

Certamente, a gestão territorial, no caso da implantação do Corredor de Exportações, implicou na ativação de nós e no empoderamento de atores, que passaram a exercer influências decisivas na produção do espaço, transformando-o em território. No caso do Porto de Paranaguá, e sua área de influência fica bastante evidente, conforme discutido nos capítulos 2 e 3, que alguns setores da economia foram mais beneficiados, como foi o caso do agronegócio da soja, em detrimento de outros. Por conseguinte, os grupos sociais ligados aos mesmos também se tornaram mais poderosos. Da mesma forma, fica evidenciada imposição de uma escala hierárquica de decisões, que subjugou o nível da municipalidade. Isso porque, as decisões sobre o porto estão ligadas às escalas nacional e estadual, no que se refere ao poder público, e no que se refere aos conglomerados privados é incluída a escala global de decisões. O que se torna ainda mais acirrado no contexto contemporâneo, em que predominam os fluxos globais.

Para Becker e Egler (2010, p. 201),

O espaço dos fluxos, conectado aos circuitos internacionais de capitais, mercadorias e informações, tende a “descolar-se” do espaço dos lugares, fundado na permanência de territorialidades historicamente adquiridas, que constituem imensa resistência a transformações. (Grifo dos autores)

Isso pode ser observado tanto em nível da escala nacional, como na escala das regiões. Importante destacar que as redes de transporte, assim como as de comunicação são facilitadores da formação das redes contemporâneas globalizadas, e reforçam o papel das cidades e dos arranjos urbano-regionais, que exercem maior grau de centralidade dentro da dinâmica de acumulação de capital.

A apreciação da estrutura viária brasileira possibilita dizer que os três elementos apontados por Becker e Egler (2010), a inércia do arquipélago econômico, o peso concentrador da modernização conservadora, e as dificuldades estruturais do território continental permanecem evidentes e constituem desafio ao processo de inserção brasileira no contexto global. É sob essa rede basilar, de estrutura contraditória, que os fluxos globais são transportados e irradiam suas influências. Considerando que a rede é indispensável para a inserção dos atores, e que os custos de sua implantação são elevados, ficam evidenciadas as barreiras para reduzir a tendência de multiplicação das desigualdades espaciais pelo território nacional.

Sobrepõe-se a esse quadro um conjunto de novas demandas territoriais que envolvem a organização do espaço dos fluxos. Egler (2003, p. 13-15) afirma que os conflitos atuais estão vinculados à geoeconomia, o que envolve desde o uso e gestão dos recursos naturais até a propriedade e controle das inovações tecnológicas. Conforme o autor [...] “a principal noção que serviu de base para geografia econômica [...], o mercado nacional, tem hoje reduzido poder de explicação sobre o comportamento dinâmico da produção e distribuição de bens” (EGLER, 2003, p.26). O que é em grande parte derivado do processo de integração transfronteiriça das cadeias produtivas, como se observa na cadeia da soja na área de abrangência do porto de Paranaguá.

Na etapa em que predomina o regime de acumulação financeirizado, ou na etapa do capitalismo financeirizado, a compressão espaço-temporal é acompanhada por uma imposição de redução de custos, para que os fluxos tornem de fato viáveis a apropriação dos benefícios produtivos de diversas localidades. Nesse sentido é que a infra-estrutura logística emerge como elemento central da competitividade. Ao mesmo tempo que se torna papel do Estado, nesse contexto, a gestão do ambiente

da concorrência. Tanto para o setor público, como para o privado, a consolidação e operação de redes logísticas (de transporte, energia e comunicação) de forma integrada, multimodal e interdependente tornaram-se uma condição de sobrevivência (EGLER, 2003, p.15).

Nesse sentido é que esse capítulo está norteado pelo objetivo de identificar de que forma o processo de integração territorial e desenvolvimento se reorganizam no contexto atual. O que implica tratar as várias tramas corporativas que influenciam as mudanças no Porto de Paranaguá a partir da visibilidade de suas redes. Da mesma forma, implica em compreender as redefinições de infra-estrutura que afetam o porto, bem como aquelas que o ameaçam frente ao avanço de portos concorrentes.

4.1 A ascensão da logística no processo de integração territorial e desenvolvimento econômico

As redefinições em termos de ação estatal, que se processaram nos anos 1990 no Brasil, são elucidativas do novo contexto, e seus rebatimentos internos. Para Egler (2003, p. 29), o país adentrou uma etapa em que o Estado se compromete com o suporte à consolidação das cadeias produtivas instaladas no território. Tal orientação foi evidenciada através da proposição dos Eixos Nacionais de Desenvolvimento (ENIDs), cuja fundamentação adveio dos estudos do GEIPOT sobre os pontos de estrangulamento logístico nos corredores de transporte. Uma via alternativa teve origem na Secretaria de Assuntos Estratégicos ligada à presidência no governo Collor (SAE-PR). Nesta, Eliézer Batista delineou um mapa com os principais corredores logísticos necessários para integrar o território, e vencer os gargalos operacionais. É destacável aqui o fato de ter ocorrido uma mudança qualitativa na proposição da integração, suplantando a linha baseada na ativação dos pólos de desenvolvimento, presente nos projetos dos governos militares, em prol de uma proposição baseada na noção de rede. Os eixos são ativadores de redes que não se circunscrevem aos limites definidos pelas fronteiras internas ou internacionais (tomado o continente sul-americano) (EGLER, 2003, p.30-32).

O deslocamento do foco do planejamento territorial dos pólos de desenvolvimento para as redes foi adotado no governo Fernando Henrique Cardoso, e passou a compor as metas do Plano Plurianual (PPA) de 1996/99. Incorporado no

Programa “Brasil em Ação”, o governo assumia para o setor de transporte uma parcela substancial de contribuição para o desenvolvimento, e para a redução dos desequilíbrios econômicos e sociais brasileiros. Conforme fica explícito no Quadro 07, foram definidos sete eixos de integração territorial (norte-sul, oeste, nordeste, sudeste, sul, e os eixos continentais saída para o Caribe e Pacífico). A definição dos eixos e das metas representa, sobretudo, um elemento simbólico, um marco de mudança na perspectiva da ação pública, que passou a congrega integração e desenvolvimento a partir de uma perspectiva consonante com o novo regime de acumulação.

Tanto na perspectiva apontada pelo GEIPOT, de redução dos gargalos logísticos dos Corredores de Exportação, como na ótica dos ENIDs observa-se a incorporação do Porto de Paranaguá dentro das prioridades de gestão territorial. No primeiro caso, pode se dizer que o planejamento apontava para o aprofundamento das relação *hinterlândia*-porto, enquanto continuidade das políticas de integração dos anos 1970 e 1980. No segundo caso, a rede Sul tomada como Eixo Sul, interliga os três estados com extensões para o Centro-Oeste, Paraguai e Uruguai. As metas de investimento concediam destaque ao processo de modernização dos dois portos de corredor da região sul, tanto o Porto de Paranaguá, como o de Rio Grande.

Considerado o conjunto de investimentos programados nos ENIDs pode se dizer que os fluxos de carga passaria a ter um leque de escolha logística entre os portos da região, rompendo a lógica de fidelização, originalmente estabelecida no Programa de Corredores. O que, por sua vez, é compatível com a perspectiva da modernização do sistema portuário, que preconizava a concorrência interportos como um dos pilares do aumento de eficiência sistêmica.

| EIXOS | ABRANGÊNCIA | PRINCIPAIS PROJETOS DE INFRA-ESTRUTURA |
|--------------------------|--|---|
| 1) Saída para o Caribe | Ligação do Brasil com países do Caribe | Pavimentação da BR-174 |
| 2) Saída para o Pacífico | Ligação do Brasil com Peru e Bolívia | Recuperação de 350 km da BR-317 (Rio Branco/AC até Assis Brasil/AC, divisa com o Peru), techo de 90Km ligando Aruanã (RO) e Guajará Mirim (RO), fronteira com a Bolívia, melhoria da navegabilidade da Hidrovia do Rio Madeira |
| 3) Eixo Norte-Sul | Oeste da Bahia, sudoeste do Piauí, sul do Maranhão, Tocantins e parte de Goiás | Trecho da Ferrovia Norte-Sul entre Imperatriz (MA) - Estreito (MA) e Hidrovia Araguaia-Tocantins |
| 4) Eixo Sul | | Duplicação das BR-116/BR-376/BR-101, entre São Paulo e Florianópolis, implantação da Ferroeste (645 Km, ligando Guarapuava/PR a Dourados/MS), adequação e modernização dos Portos de Paranaguá e Rio Grande, melhoria da navegabilidade nas Hidrovias do Paraná e Paraguai, construção da ponte entre São Borja (Brasil) e São Tomé (Argentina) |
| 5) Eixo Sudeste | Região sudeste (atua sobre a infra-estrutura existente) | Reestruturação e adequação das rodovias troncais, duplicação da BR-381 (Fernão Dias), entre Belo Horizonte e São Paulo |
| 6) Eixo Nordeste | Região nordeste (atua sobre a infra-estrutura existente) | Revitalização da hidrovia do São Francisco, modernização da malha ferroviária, implantação do trecho Petrolina-Salgueiro da Transnordestina, adequação e ampliação do Porto de Suape (PE) |
| 7) Eixo Oeste | Liga estados do Acre e Rondônia aos estados do Centro-sul e Sul | Implantação da Ferronorte, entre Aparecida do Taboado (MS) e Alto Araguaia (MT), gasoduto Bolívia-Brasil |

Quadro 07 - Eixos de Integração Nacional e Continental - PPA 1996/1999

Fonte: EGLER, 2003, p. 31-33. Organização da autora

É importante destacar que o *Brasil em Ação* trouxe uma combinação de objetivos, que se tornou paradigmática da ação do governo federal também na primeira década do século XXI. Foram definidos como objetivos: “i) a construção de um Estado moderno e eficiente; ii) a redução dos desequilíbrios espaciais e sociais; e iii) a inserção competitiva e modernização produtiva” (LIMA, 2005, p.1). No período seguinte, o PPA 2000-2003 acresceu à agenda da integração, a exploração das sinergias entre os componentes da infra-estrutura (transporte, telecomunicações, energia), e deles com a infra-estrutura social e recursos hídricos. No que tange ao sistema portuário, ficava definida a necessidade de ampliar o processo de modernização, o que por sua vez, requeria a consolidação da Lei dos Portos⁹⁰ (LIMA, 2005, p.3). Ainda que a estratégia dos ENIDS tenha sido limitada por diversos fatores nos anos 1990, as mudanças desencadeadas no Porto de Paranaguá desde então, com a implementação da lei de modernização portuária, constituem parte de um mesmo processo, uma aposta na consolidação da ótica das redes.

No âmbito estadual, no que se refere ao Paraná, no período correspondente aos dois mandatos do governo Jaime Lerner (1996/99 – 2000/2003), o plano de desenvolvimento de transportes do estado revela alinhamento em relação às diretrizes nacionais. Seu fundamento esteve nas concessões de rodovias e ferrovias, além da aposta efetiva no processo de arrendamento das áreas portuárias. Definia a consolidação do polígono de integração das cidades de Ponta Grossa, Londrina, Maringá, Campo Mourão, Cascavel e Guarapuava, com eixos para Curitiba e Foz do Iguaçu, através do Anel Viário. A projeção era de que nenhuma das cidades do Paraná ficasse a mais de duas horas de distância das cidades que formavam o polígono (SILVA NETO, 2005, p.50).

Importante destacar, que há uma espécie de hibridação entre a proposição de desenvolvimento territorial, baseada nas cidades pólos (aquelas que compõem o polígono), e a lógica da rede. Isso porque, a rede viária se transforma numa malha de captação, que direciona os fluxos para pontos nodais já ativados, portanto, potencializa a dinamicidade dos mesmos. Como aponta Silva Neto (2005), o

⁹⁰ Conforme Lima (2005, p.30), diversos fatores contribuíram para que a implantação das novas diretrizes de gestão baseadas nos eixos de desenvolvimento não tivessem seus efeitos esperados, dentre elas destacam-se a baixa capacitação de gestão pública de projetos de alta complexidade, reforçada pela permanência de velhas práticas de gestão frente a novos instrumentos; e, as restrições orçamentárias, que foram potencializadas pelo direcionamento clientelístico em detrimento das prioridades estratégicas norteadoras do plano.

proposto era que o redimensionamento do sistema viário paranaense pudesse potencializar o Paraná como centro logístico, e multimodal. O que, por sua vez, partia da condição geoeconômica privilegiada de estar entre os maiores pólos industriais do país e da América do Sul (SP/RJ/BH e Buenos Aires/Córdoba/Montevideú).

Como se vê, indissociabilidade, solidariedade e contradição são características da composição sistêmica entre objetos e ações na definição do espaço. Ademais, toda a criação de objetos responde a condições sociais, e técnicas presentes em determinado momento histórico (SANTOS, 2006). O que implica dizer que é possível identificar a mudança da base teórica da estratégia de gestão territorial da teoria dos pólos para a teoria das redes. Esta mudança, por sua vez, é conseqüência de uma nova condição histórica que fez a logística ascender ao centro da ação do Estado contemporâneo. Para Becker (2009, p. 291),

[...] a logística é uma das raízes da (des) ordem e da globalização/fragmentação. Pois que, se a nova racionalidade tende a se difundir pela sociedade e o espaço, ao nível operacional, concreto, ela é seletiva gerando uma geopolítica inclusão-exclusão.

Pode-se dizer que a globalização reposicionou a competição entre territórios, tendo em vista a captação dos fluxos de bens, de capitais e de informações, cuja circulação foi exponenciada (MONIÉ, 2003, p.72). Todavia, se o Estado torna-se ator relevante na definição da base infra-estrutural, capaz de viabilizar os fluxos com maior ou menor grau de eficiência, sua apropriação pelas corporações potencializa o papel destes atores na definição do uso, na ativação do território. Para Becker (2009, p. 292),

[...] bancos e empresas transnacionais incorporam espaços selecionados em seus sistemas globais demarcando territórios com características variadas que são partes de conjuntos planetários; subsistemas regionais e/ou locais são patentes nos complexos territoriais construídos por grandes empresas que flexibilizam a economia mediante a subcontratação e o "just in time" [...].

A década de 2000, ao longo dos dois mandatos do presidente Luis Inácio Lula da Silva, aprofundou a reflexão e a dotação do Estado de instrumentos para o ordenamento territorial, com base na perspectiva da rede. Fica explícita a necessidade de equacionar os interesses de exportadores, a influência das grandes corporações sobre a infra-estrutura de integração, e os objetivos de desconcentração e equilíbrio regional. Conforme Brasil (2006, p. 70),

[..] a infra-estrutura viária e energética é reveladora de conexões não apenas no território nacional, mas também entre países do continente sul-americano. Portos e conexões entre cidades são os melhores indicadores para analisar o nível de inserção do país no sistema global.

O que comprova que o caráter geoestratégico da América do Sul, e sua conexão com o fortalecimento da inserção econômica do Brasil no cenário global, também são reforçadas e redimensionadas.

Ainda que haja uma nova tônica no discurso impresso na política de ordenamento territorial, é possível identificar a combinação de duas lógicas na construção da infra-estrutura logística, que atuam com velocidades distintas. Na ação do setor privado são construídos complexos sistemas logísticos, responsáveis por garantir sua inserção competitiva no mercado. No caso da agroindústria do complexo soja, por exemplo, que tem forte impacto sobre a organização do Porto de Paranaguá, através das grandes *tradings* e cooperativas agroindustriais, existe uma penetração maior no território nacional. É articulada uma rede, que entrelaça os pontos nodais de armazenagem, unidades de esmagamento, terminais de transbordo e portuários.

Já sob a lógica pública, observa-se uma frustração, evidenciada nos anos 2000 com relação à insuficiência da resposta da privatização em relação aos investimentos na infra-estrutura⁹¹. Todavia, não existe uma mudança substancial de perspectiva, no que se refere ao processo de modernização portuário, em que pese ter havido o reconhecimento da necessidade de uma estrutura burocrática de suporte melhor organizada, capaz de nortear o processo e subsidiar as ações, e políticas de investimento em infra-estrutura. A isso se deve a criação da Secretaria Especial de Portos (SEP), ligada à Presidência da República em 2007, referendada pela Lei 11.518/2007⁹².

Para Ruckert (2007), a insuficiência de investimentos públicos em infra-estrutura, que efetivamente estivessem balizados numa perspectiva ampla de desenvolvimento e redução das desigualdades regionais, terminou por promover

⁹¹ É possível ilustrar essa incongruência a partir dos resultados do Programa de Revitalização das Ferrovias lançado pelo governo Lula, que segundo Lima (2005, p.8), contava que as empresas concessionárias fizessem investimento da ordem de 1,3 bilhões de reais entre 2003 e 2004. Enquanto, de outro lado, a prioridade das empresas era que o governo assumisse a expansão das linhas e contornos ferroviários em grandes centros urbanos.

⁹² A concepção da SEP, no entanto, destoa da direção tomada nos governos FHC, na década de 1990, quando foram criadas as agências de regulação responsáveis por regular e fiscalizar os serviços públicos concessionados ao setor privado. No caso do setor portuário, esse papel cabe à Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), criada pela Lei 10.233 de 5 de junho de 2001. Assim como ocorreu com as demais agências, ao longo dos anos 2000 ocorreu o esvaziamento da autonomia desses órgãos.

uma espécie de “retorno da litoralização e dos dois Brasis”. Tal colocação se justifica em função do uso do território realizado pelas grandes empresas em suas relações dentro das cadeias produtivas. A análise presente no documento governamental “Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento” (BRASIL, 2008a) revela que o apontamento de Ruckert (2007, p.3) continua fazendo parte das preocupações centrais dos planejadores públicos, em especial no nível federal. Ao menos em nível dos fundamentos do planejamento, existe clareza da necessidade de se estabelecer objetivos e ações, no sentido da desconcentração espacial. De acordo com BRASIL (2008a), para que os princípios básicos delineados para o desenvolvimento sejam atingidos é necessário que sejam planejados

[...] - traçados de modais de transportes que contribuam para integração territorial, [que] não sucateiem precocemente regiões e estruturas urbanas recentemente instaladas, criem novas centralidades e possibilitem a interiorização do desenvolvimento, de forma a evitar o modelo predominante de corredores de exportação;

- traçados de modais de transportes que não concorram para processos de acumulação especulativa imobiliária rural e urbana.
- traçados de modais que não apoiem apenas ciclos de produtos (ex: expansão temporária da soja) que configurem infra-estruturas monofuncionais, posto que a rentabilidade de tais produtos pode decrescer, graças às injunções do mercado internacional, restando infra-estrutura nova e subutilizada (BRASIL, 2008a, p.82).

Entretanto, considerando que o núcleo da economia brasileira está associado a basicamente três complexos industriais, metal-mecânico, químico e agroindustrial, todos vinculados à dinâmica internacional, é notório que os sistemas logísticos construídos pelas empresas que os comandam criam um direcionamento para o litoral, isto é, para os nós de conexão com o sistema internacional. Desta forma, acabam reforçando o papel das cidades mais bem dotadas de infra-estrutura física e social para a concentração dos fluxos. Ademais, as ligações produtivas e financeiras dos complexos exportadores e importadores extrapolam as fronteiras do mercado doméstico, e são definidas na escala global. No contexto contemporâneo, o comportamento e as estratégias competitivas passaram a ser definidos, em grande medida, a partir da avaliação da posição das corporações no espaço econômico global, tendo em vista a construção ou solidificação de vantagens reais e potenciais. Para Egler (2003), essa é uma espécie de “jogo de tabuleiro mundial”.

O que está em jogo, de fato, é a redefinição dos atores e de seus papéis na produção do espaço. A nova forma do Estado é delineada mediante uma dupla fragilização da soberania. De um lado, é afetada em sua faceta externa em função

do poder econômico e financeiro; de outro, também o é internamente em função da tendência atomizante das territorialidades econômicas e políticas das corporações vinculadas ao espaço global. Todavia, justamente os fatores limitantes da soberania são também aqueles que tornam necessária a redefinição de seu papel. O que significa dizer que o Estado não deixa de ser unidade política básica do sistema, mas que a nova ordem promove para o exercício desse papel, os atores dotados de capacidade econômica global. “O Estado certamente não é a unidade única representativa do político nem o território nacional a única escala de poder. O poder técnico-econômico é efetivo” (BECKER, 2009, p.303).

Nessa dinâmica de transformação produtiva e territorial, bem como de redefinição do peso e do papel dos atores na produção do espaço, as mudanças qualitativas nos fluxos econômicos, em especial os de mercadorias, impuseram a adaptabilidade da infra-estrutura de transportes. Dentro dela, cabe ao porto um papel mais integrado às cadeias produtivas, como forma de garantir a sua própria sobrevivência dentro do sistema de ações e de objetos. Nesse contexto é que foi adensada a discussão acerca do necessário enfrentamento das deficiências portuárias brasileiras, tomadas como gargalo para a inserção competitiva do Brasil no cenário global.

Vale lembrar que o perfil brasileiro de inserção na divisão internacional do trabalho, cuja ênfase permaneceu vinculada à oferta de *commodities* agrícolas, torna ainda mais explícito o peso do transporte marítimo, enquanto principal modal utilizado nas rotas do comércio mundial. Esse foco de inserção brasileira reforça também o papel das regiões e dos portos, que se ligam ao escoamento do agronegócio, como é o caso do Porto de Paranaguá. As deficiências desse porto, por sua vez, aparecem como gargalos técnicos e de produtividade que vêm impondo tarifas elevadas, bem como excessiva demora nos processos operacionais. De maneira geral, esse quadro não destoa do cenário nacional. De acordo com a avaliação da CEL/COPPEAD (2008), apenas três portos no Brasil possuem nível de excelência (Ponta da Madeira, Aratu e Tubarão), dois são considerados bons (Praia Mole e Rio Grande) e os demais são regulares, como é o caso do Porto de Paranaguá, ou deficientes, como o caso mais complexo, que se refere ao Porto de Santos.

Segundo Monié e Vidal (2006, p. 975), entre as décadas de 1980 e 1990, os países inseridos no contexto global realizaram suas reformas portuárias. Esse

processo acompanhou, com modelos e velocidades distintas entre os países que atuam nesse cenário, o movimento de aquecimento do comércio, e seus rebatimentos sobre o transporte marítimo. Todavia, a crise financeira dos anos 1980 e o novo modelo de gestão austera das contas públicas nos anos 1990, combinado às limitações do investimento público no Brasil, terminaram por reduzir os investimentos em infra-estrutura às ações mais emergenciais. Para Monié (2003, p. 74-76), os projetos foram reduzidos àqueles de prioridade máxima. Dessa forma, tornou-se exponenciado o gargalo entre a intensidade e qualidade de mudanças nas duas escalas, aquela em que atuam os atores globais que operam os fluxos, e aquelas em que são realizados os fluxos no território nacional.

Nesse sentido, a análise do ponto de vista sistêmico possibilita compreender o que Santos (2008a) chama de circuitos espaciais de produção, que congregam fluxos materiais definidos por fluxos não-materiais, capital e informação. Estes regulam o processo produtivo, e garantem a realização do capital, redefinindo por consequência o território.

Um circuito espacial envolve diversas empresas e ramos e, também, diversos níveis (local, nacional, internacional). Há uma topologia da empresa, enquanto há uma topografia do circuito – e dos círculos de cooperação. Isso significa que o circuito permite agregar a topologia de várias empresas em um mesmo movimento; mas, ao mesmo tempo, permite captar uma rede de relações que se dão ao longo do processo produtivo, atingindo uma topografia que abrange uma multiplicidade de lugares e de atores (ARROYO, 2006, p.79).

O que se observa é que as diversas ações que afetam ao território portuário estão conectadas, refletem e exercem influência dessa nova economia da circulação. Ao mesmo tempo, torna-se evidenciado o conjunto de novos atores que atuam no processo de produção do espaço, desde a reconfiguração do Estado, até os circuitos que conectam as cadeias produtivas ao ambiente da economia mundial.

4.2 A IIRSA no suporte ao desenvolvimento econômico integrado da América do sul e os reflexos sobre o porto de Paranaguá e sua área de influência

Desde os anos 1980, o fator limitante da ação pública no Brasil, e na América Latina de forma geral, vinculou-se à insuficiência dos mecanismos de financiamento. O que se explica em função do aumento da escassez e da seletividade da oferta de recursos internacionais. Por outro lado, em termos das prioridades ficaram explícitos os direcionamentos estratégicos relativos à integração e logística na ação do

governo federal nos anos 1990, que foram reforçados nos anos 2000. Dentre tais direcionamentos, merece destaque a estratégica integração sul-sul, a nova perspectiva regionalista, bem como a proposição geopolítica de garantir a consolidação das saídas bioceânicas.

Ainda no que se refere ao contexto nacional, que passou a guiar as ações do Estado brasileiro, em termos de investimento em infra-estrutura, é interessante mencionar a progressiva mudança de posicionamento nacional no jogo das relações internacionais. Historicamente, o Brasil demonstrou ser mais uma ameaça que uma parceria frente às nações latino-americanas, no que se refere ao fortalecimento do continente. Tal posição começou a ser mudada nos anos 1980, tomado o Tratado de Assunção⁹³, em 1991, como marco da mudança de postura. Ainda assim, não é possível falar definitivamente de uma redefinição estratégica de parceiros até os anos 2000 (RIBEIRO *et al.*, 2009). Todavia, a nova perspectiva de atuação concedeu, e vem concedendo impulsionamento para o setor de transportes de forma integral.

O Mercosul constituiu um fator crucial no sentido de mudar a perspectiva das relações econômicas no sul do continente, afetando de forma mais específica os portos da região sul. No caso de Paranaguá, pode se chamar atenção para a ampliação do comércio com a Argentina, em função das operações realizadas através do pólo automobilístico, especialmente nos anos 1990, como apontado no capítulo 3. De forma geral, no entanto, esse porto possui uma vantagem geográfica, em função do seu posicionamento em relação às principais cidades da América do Sul, inclusive as cidades brasileiras que concentram a maior parte da riqueza nacional, situadas na região sudeste.

O quadro no qual o Mercosul se inclui remete a um novo regionalismo na América Latina, que foi reforçado na delimitação da política internacional do governo Lula, desde o primeiro mandato em 2003. Conforme Ribeiro *et al.* (2009, p.101), o adensamento da cooperação entre os países da América do Sul tornou a articulação infra-estrutural elemento crucial, no sentido de dotar de vantagens efetivas as proximidades geográficas. O que configura um conjunto de iniciativas que apontam para a reversão da situação de exclusão da América do Sul do processo de ampliação das relações comerciais entre-vizinhos, que ascendeu mundialmente no

⁹³ O Tratado de Assunção firmado entre Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai estabeleceu diretrizes para a criação de uma rede de livre comércio, que ficou popularmente conhecida como Mercosul.

último quartel do século XX (ARAÚJO, 2009, p.17). Importante destacar que a principal razão para a exclusão estava no grau de fechamento da economia brasileira.

A formação da Iniciativa para Integração da Infra-estrutura Regional Sulamericana (IIRSA) em 2000, que contou com efetivo apoio do governo brasileiro representa o passo mais substancial no sentido da integração. Isso porque partiu do pressuposto de que a infra-estrutura energética, comunicacional, e, sobretudo de transportes, representa fator mais consistente e relevante da integração, superando a retórica que defende a integração por meio da política de redução tarifária (ARAÚJO JR, 2009).

Ainda segundo Araújo Junior (2009, p.6), são atualmente 514 operações compondo a carteira de projetos da IIRSA, dentre os quais 60% são empreendimentos nacionais que afetam todos os vizinhos. O restante dos projetos, tais como pontes binacionais e túneis, afetam em geral dois países vizinhos. Há ainda os projetos que envolvem todos os países, como a difusão de serviços postais focados na facilitação de exportação para micro e pequenas empresas, e, o acordo com operadoras de telefonia celular para promoção de acordos de *roaming* na região.

A IIRSA atua com a idéia dos eixos de integração territorial, o que reflete a atualidade e aprimoramento da perspectiva dos eixos nacionais, traçados por Eliéser Batista na concepção do governo brasileiro. Assim, foram definidos 10 eixos delineados conforme apresenta o Quadro 08. Dentre os eixos definidos na IIRSA, o que mais diretamente influencia a área de estudo é o Eixo Capricórnio, isto é, influencia o estado do Paraná e a cidade de Paranaguá, por conseguinte o porto de Paranaguá. É especialmente importante fazer referência à Iniciativa considerando que seu objetivo maior consiste no fortalecimento do posicionamento do eixo sul-americano na divisão internacional do trabalho. A definição do Eixo, e a atuação da IIRSA complementam objetivos territoriais de integração, com base na perspectiva da economia articulada em rede, o que já se mostrava ideia vencedora na delimitação das ações públicas desde o primeiro governo FHC.

O Eixo Capricórnio projeta a interligação entre o porto de Paranaguá, na costa do Atlântico, ao Porto de Antofagasta no Chile, na costa do Pacífico. Todavia, os esforços até o final da década de 2000 estiveram concentrados no trecho Paranaguá-Assunção. O que implica dizer, que a delimitação do eixo vem sendo

sucedida de um conjunto de estudos e definições de prioridades e viabilidades para a complementação da infra-estrutura, tendo em vista atingir aos objetivos de integração.

| EIXOS | ABRANGÊNCIA | PRINCIPAIS METAS DE INFRA-ESTRUTURA |
|----------------------------------|---|--|
| 1) Eixo Andino | Venezuela, Colômbia, Equador, Peru e Bolívia | Integração energética, destaque para a construção de gasodutos |
| 2) Eixo Capricórnio | Norte do Chile e da Argentina, sul do Brasil | Integração energética, incorporação de novas terras à agricultura de exportação, biocombustíveis |
| 3) Eixo do Amazonas | Colômbia, Peru, Equador, Brasil | Criação de uma rede eficiente de transportes entre a bacia amazônica e o litoral do Pacífico |
| 4) Eixo do Sul | Sul do Chile (Talcahuano e Concepción), sul da Argentina (Neurquén e Baía Blanca) | Exploração de turismo e dos recursos energéticos (gás e petróleo) |
| 5) Eixo Interoceânico Central | Sudeste brasileiro, Paraguai, Bolívia, norte do Chile, sul do Peru | Rede de transportes para exportar produtos agrícolas brasileiros e minerais bolivianos pelo Pacífico |
| 6) Eixo Mercosul-Chile | Brasil, Argentina, Uruguai e Chile | Integração energética: gasodutos e construção de hidrelétricas |
| 7) Eixo Peru-Bolívia-Brasil | Peru, Bolívia e Brasil | Redirecionamento de exportações agrícolas brasileiras para o Pacífico |
| 8) Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná | Sul e sudoeste do Brasil, Uruguai, Argentina e Paraguai | Integração de transportes fluviais, incremento de na oferta de energia hidrelétrica |
| 9) Eixo do Escudo Guiano | Venezuela, Guiana, Suriname, extremo-norte do Brasil | Aperfeiçoamento da rede rodoviária |
| 10) Eixo Andino do Sul | Região andina da fronteira Chile-Argentina | Turismo e rede de transportes |

Quadro 08: Eixos de Integração Continental da IIRSA

Fonte: FUSER, 2008. www.diplo.org.br/2008-03. Organização da autora

Acerca da estrutura de transportes, Ribeiro *et al* (2009, p.33) demonstra que a presença brasileira na América do Sul gera uma desproporção no quadro logístico, em função das dimensões do país. O Brasil apresenta a maior rede logística da região, sendo que 70% das estradas da América do Sul encontram-se em território brasileiro. Todavia, a qualidade da infra-estrutura rodoviária brasileira acaba sendo a maior responsável pela oferta interregional deficiente. Se tomada a malha ferroviária, a insuficiência torna-se ainda mais visível, à medida que a brasileira é menor que a da Argentina. O Brasil possui, isto sim, uma condição privilegiada no que tange ao sistema energético no contexto da região.

O financiamento dos projetos da IIRSA constitui uma evidência de que a integração representa um processo estratégico definido por e para os governos⁹⁴. O que reafirma a relevância do Estado na estruturação da infra-estrutura, na criação de uma base logística capaz de possibilitar a integração das cadeias produtivas à economia mundial. Em contrapartida, o que representa sua força, a iniciativa pública dos países envolvidos, constitui também sua fonte de instabilidade. Isto porque é da característica dos investimentos em infra-estrutura os resultados de longo prazo, em geral extrapolando os mandatos dos governantes. Daí a necessidade de repactuar diversas vezes a agenda de consenso.

Na carteira de investimentos da IIRSA, voltado ao eixo Capricórnio, a previsão de projetos no Brasil absorve praticamente 10% dos recursos injetados pela iniciativa. Merece destaque, o fato de que parte desses projetos pactuados também compõe a carteira de investimentos do Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) do governo federal brasileiro. Na área do Capricórnio, o PAC tem provido recursos para cinco projetos. Dentre eles, dois são relativos a rodovias e pontes, dois a ferrovias e um para portos e aeroportos (ARAÚJO JUNIOR, 2009, p.13-14).

A carteira de projetos e as análises realizadas pelas equipes subsidiárias⁹⁵ da IIRSA, em 2009, merecem destaque, na medida em que permitem vislumbrar o reforço ou enfraquecimento do sistema de circulação de mercadorias, que consolidou o Porto de Paranaguá a partir do Corredor de Exportação Paraná. Pode

⁹⁴ As instituições internacionais financiadoras dos projetos consensuados na IIRSA são: Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Corporação Andina de Fomento (CAF) e o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata) (RIBEIRO *et al.*, 2009, p. 17).

⁹⁵ As equipes subsidiárias são equipes técnicas de cada país responsáveis pela realização das análises de viabilidade e potencialidade dos projetos de investimentos. No caso brasileiro, técnicos especialistas do IPEA e do IPARDES participaram do GP3 – Assunção Paranaguá, analisando o grau de integração das cadeias produtivas, e prováveis rebatimentos dos investimentos em infra-estrutura na região.

se observar que a estrutura viária do estado do Paraná constitui o eixo central para a qual seriam direcionados os fluxos, tendo como destino prioritário o Porto de Paranaguá, à medida que os projetos fossem implementados de fato. Dentre os sete projetos aprovados como prioritários e contemplados nos estudos da IIRSA, cinco estão vinculados à ampliação da infra-estrutura do porto de Paranaguá (Ver Quadro 09).

| PROJETOS IIRSA PARA O EIXO CAPRICÓRNIO CLASSIFICADOS PELO GRAU DE RELEVÂNCIA |
|--|
| 1) Ampliação da Infra-estrutura do Porto de Paranaguá |
| 2) Construção das ferrovias Cascavel - Foz do Iguaçu e Cascavel-Guaíra |
| 3) Nova Ponte Porto Presidente Franco - Porto Madeira, com Centro de Fronteira Paraguai - Brasil |
| 4) Construção do Anel Ferroviário de Curitiba |
| 5) Construção da Variante Ferroviária do Oeste do Paraná |
| 6) Ponte Ferroviária com pátio de cargas (<i>Ciudad del Este</i> - Foz do Iguaçu) |
| 7) Construção do Anel Viário de Curitiba |
| PROJETOS DE INFRAESTRUTURA COMPLEMENTARES - MODAL RODOVIÁRIO |
| 1) Ampliação da Capacidade da rodovia BR-277 |
| 2) Construção da BR-153 entre Imbituva e Ipiranga (PR) |
| 3) Implantação da BR-101 no litoral do Paraná (BR 277 - Antonina - BR 116) |
| PROJETOS DE INFRAESTRUTURA COMPLEMENTARES - MODAL FERROVIÁRIO |
| 1) Construção de Nova Ferrovia Ponta Grossa - Curitiba |
| 2) Construção de Nova Ferrovia Curitiba - Paranaguá |
| 3) Trecho ferroviário Guarapuava - Curitiba - Paranaguá |
| 4) Construção da variante ferroviária de Francisco Beltrão - Três Pinheiros (PR) |
| 5) Ferrovia do Sudoeste - Laranjeiras do Sul a Chapecó (SC) |
| PROJETOS DE INFRAESTRUTURA COMPLEMENTARES - MODAL AQUAVIÁRIO |
| 1) Porto do Mercosul / Porto de Pontal do Paraná |
| 2) Construção de eclusa na Usina de Itaipu |
| 3) Implantação do terminal hidroviário em Foz do Iguaçu |
| 4) Abertura de canal entre os rios Iguaçu e Paraná |
| 5) Construção do Terminal Hidroviário de Guaíra - hidrovia do Paraná |
| 6) Construção do Terminal Hidroviário Santa Helena - Hidrovia do Paraná |

| |
|---|
| PROJETOS DE INFRAESTRUTURA COMPLEMENTARES - MODAL AEROPORTUÁRIO |
| 1) Ampliação do aeroporto de Curitiba - nova pista de pouso e ampliação do terminal de cargas |
| 2) Construção do aeroporto de cargas em Paranaguá |
| PROJETOS DE INFRAESTRUTURA COMPLEMENTARES - TERMINAIS INTERMODAIS / PLATAFORMAS LOGÍSTICAS |
| 1) Implantação do Terminal intermodal de Cascavel |
| 2) Construção do Terminal intermodal de União da Vitória |
| 3) Construção do Terminal intermodal de Curitiba |
| PROJETOS DE INFRAESTRUTURA COMPLEMENTARES - TERMINAIS MULTIMODAIS |
| 1) Terminal multimodal em Irati |
| 2) Terminal multimodal em Laranjeiras do Sul |

Quadro 09 - Projetos de infraestrutura da carteira IIRSA e complementares no Eixo Capricórnio - Trecho Assunção / Paranaguá

Fonte: IPEA/IPARDES, 2009, p. 26-30. Organização da autora

Considera-se que tais projetos poderão ampliar as possibilidades de transporte a custos mais competitivos, o que por sua vez, tende a gerar maior demanda sobre as operações portuárias do Porto de Paranaguá. Ainda conforme essa análise existe uma boa perspectiva no que se refere ao retorno das operações graneleiras oriundas do Paraguai, que passaram a utilizar a estrutura hidroviária da bacia do Paraná. O que viabilizou o desvio para outros portos de parte considerável das cargas de exportação, até 2005 escoadas pelo Porto de Paranaguá. Existe ainda um leque de projetos classificados para o segmento Foz-do-Iguaçu / Paranaguá, considerados como complementares, e que estão vinculados aos quatro modais de transporte: rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário.

É importante que se diga que a arquitetura completa dos projetos (prioritários e complementares) aponta para o reforço do posicionamento do Porto de Paranaguá. Mas, é possível dizer que apenas os prioritários não são capazes de solucionar as deficiências infra-estruturais que atingem o porto. No que se refere ao planejamento público em nível nacional, a relevância estratégica dos investimentos é comprovada pela inclusão de parte dos mesmos tanto no Programa de Aceleração de Crescimento (PAC), como no Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) (BRASIL, 2007).

Considerados os sete projetos destacados como prioritários da carteira IIRSA, observa-se uma aposta no reforço do modal ferroviário, o que certamente busca

reduzir os desequilíbrios identificados entre os países sul-americanos em termos de infra-estrutura de transporte, conforme apontado anteriormente. Mas, a insuficiência na projeção dos investimentos nos demais modais faz com que os analistas projetem uma sobrecarga de fluxos de transporte sobre a BR277 dada a confluência da estrutura logística do estado para Curitiba, que tem nela a única ligação com o porto de Paranaguá. De outro lado, espera-se que a potencialização do modal ferroviário proporcione menor desequilíbrio no sistema de transportes do estado, tendo como consequência a redução dos custos logísticos (IPEA/IPARDES, 2009, p.47).

Ainda no sentido dos investimentos em infra-estrutura que afetam, direta ou indiretamente, ao porto de Paranaguá é importante reiterar que o PAC tem contemplado parte significativa dos empreendimentos projetados na carteira do IIRSA, bem como alguns mais especificamente voltados para o aparelhamento portuário. Conforme Brasil (2010), dentre os investimentos, previstos nesse programa, são diversos os que afetam diretamente o porto de Paranaguá. O primeiro deles diz respeito à construção e recuperação de berços no porto. Além disso, a construção do corredor ferroviário oeste do Paraná, que permite a integração do sistema Ferroeste-ALL é estratégica na estruturação da intermodalidade. E ainda, destaca-se a adequação do contorno de Curitiba na BR116PR (BRASIL, 2010).

O que fica nítido, a partir da perspectiva contemporânea de fortalecimento da infra-estrutura de transportes e circulação, é que a configuração das redes de transporte se traduz, de forma ainda mais contundente, como redes territoriais (FRAGA, 2006). Os projetos do eixo territorial Capricórnio têm rebatimentos diretos sobre a área de influência do Porto de Paranaguá, o que permite observar uma tendência de reafirmação da rede estruturada até os anos 1990, que concedeu à capital do estado, Curitiba, um papel de centralidade e à Paranaguá o papel de porto. O que, por sua vez, possibilitaria ampliar as condições competitivas do porto frente ao cenário em que a sobrevivência dos portos passa a incorporar a dinâmica concorrencial que afeta as corporações. Além disso, aponta para a complexificação das escalas de ação que definem a configuração do território, numa trama ampliada de atores em processo de interação.

4.3 A adequação do sistema portuário como condição para integrar a rede de suporte das cadeias produtivas globalizadas: mudanças no padrão de eficiência logística do porto de Paranaguá

É relevante destacar, que cerca de 76% das atividades brasileiras relacionadas ao comércio exterior são realizadas através dos portos. Entre 1999 e 2004, tais operações cresceram 78% em nível geral, enquanto as exportações propriamente ditas foram elevadas em 114%, no mesmo período (LACERDA, 2005, p. 299). Os dados expressam a relevância do modal marítimo de transporte para a viabilização da inserção econômica brasileira na divisão internacional do trabalho. Considerando que os portos marítimos realizam a interface entre os modais de transporte marítimo e terrestres torna-se evidente a preocupação dos atores públicos e privados quanto ao aumento de sua eficiência técnica.

Para Trujillo e Nombela (1999, p.04), os preceitos da UNCTAD (United Nations Conference on Trade Development) para um porto moderno envolvem a capacidade de viabilizar não apenas o trânsito de mercadoria e pessoas, mas também representa constituir-se como espaço privilegiado para a industrialização de múltiplos produtos. Monié (2003, p.78) acrescenta que a modernização é uma janela de oportunidades para a reaproximação entre porto e cidade, se esta última estiver mobilizada para captar os fluxos da globalização. Isto é, para oferecer não apenas o posicionamento para a produção de bens que tenham vantagem competitiva na proximidade portuária, como é o caso das misturadoras de fertilizantes em Paranaguá, mas também a oferta de serviços qualificados e a constituição de plataformas logísticas⁹⁶ que possibilitem a agregação de valores.

Nesse sentido, é importante destacar que a indústria de transporte marítimo sofreu profundas mudanças nas últimas décadas, que a transformaram em capital intensiva, com consequências sobre a geração de excedente de mão-de-obra ao redor de todo o mundo. Destaca-se aí o desenvolvimento da tecnologia do transporte contêinerizado, que impôs mudanças estruturais aos portos, tanto no que se refere aos equipamentos, como na existência de terminais especializados na operação de contêineres (TRUJILLO; NOMBELA, 1999, p.6). Confirmando a tendência a contêinerização, os portos brasileiros vinculados aos corredores de exportação são hoje os que mais realizam movimentação desse tipo de carga. O

⁹⁶ Espaços industriais dotados de infra-estrutura para importação de matérias-primas, geração de valor agregado a partir dessas, e reexportação ou distribuição interna.

Porto de Paranaguá, por sua vez, representa o terceiro mais importante na movimentação de contêineres no Brasil, e o segundo na região sul, de acordo com os dados da ANTAQ (2010). Desde 1997 sua operação é realizada em terminal privado, gerido por um pool de empresas. Conforme Daudt (2007, p.88), até 2006 o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) foi o que melhor acompanhou as taxas de crescimento industrial.

A containerização está vinculada a mudanças substanciais na indústria de navegação, capaz de explicitar um conjunto sistêmico de inovações que envolvem desde a produção de navios adaptados ao transporte de cargas unitizadas, até a adequação terrestre de destinação dos mesmos rumo ao seu ponto final. Esse sistema de objetos só pode fluir à medida que o sistema de ações o acompanha, o que requer nova forma de gestão da operação da carga, bem como a disposição para o investimento na infra-estrutura. Permitindo, assim, que o fluxo possa ser operado de acordo com os objetivos dos atores envolvidos na cadeia de produção e comercialização.

Para Santos (2007, p.47), entre os anos 1960 e 1990, as inovações da indústria de navegação permitiram reposicionar tanto o transporte de cargas gerais, com a tendência a unitização crescente, como o transporte de cargas granelizadas através dos sistemas de manobra das mesmas. De tal forma que,

[..] o custo de transporte a granel, [por exemplo], foi tão reduzido que, às vezes, é mais vantajoso importar certas matérias-primas de países distantes do que comprá-las de fornecedores a alguns quilômetros, mas que terão que transportar o material por terra (p.48).

As mudanças tecnológicas se correlacionam com a instalação de um novo ambiente competitivo na indústria de navegação, que representa uma parte do sistema que integra pela via marítima os atores globais do comércio internacional.

Nesse sentido, pode-se dizer que a modernização dos portos constitui um elemento do processo de redefinição sistêmica da logística global. Na qualidade de elementos nodais de alta complexidade, os portos representam um tipo especial de organização, cujo funcionamento interno revela a existência de múltiplos serviços sendo produzidos e demandados no interior da área portuária (TRUJILO & NOMBELA, 1999, p.6-10). É no âmbito dessa multiplicidade que a Lei de Modernização portuária brasileira (Leis 8630/93) abriu espaço para a atuação do setor privado, promovendo uma redivisão interna do trabalho no âmbito da área

portuária. Emergiu daí um agente chave da atividade logística portuária, que é o operador portuário, cuja atuação torna-se articulada com as agências marítimas que são, por sua vez, representantes dos armadores internacionais, empresas participantes da indústria de navegação.

No caso do porto de Paranaguá são atualmente 40 operadores portuários em atividade, sendo que a articulação entre os operadores, as agências de navegação e os armadores representam uma expressão da inserção do porto na economia em rede no contexto atual. O que, por sua vez, pode ser apontado como uma derivação da implementação da Lei de Modernização Portuária.

Para Monié (2011) existe uma dupla tendência em processo mediante as transformações da economia mundial, de um lado a pressão para integração, e de outro a expansão do alcance geográfico das operações comerciais. O que torna praticamente impossível pensar um elemento do sistema logístico sem conectá-lo aos demais. Os portos passam a ser demandados a se ajustarem para integrar uma rede de valor agregado, num processo pluri-escalar, cuja intensidade é exponenciada. Todavia, identifica-se que o padrão tradicional de domínio dos portos sobre sua hinterlândia tem sido quebrado e substituído por uma lógica concorrencial, tanto mais eficaz, quanto mais a integração logística possibilite aos usuários do porto realizar escolhas de acordo com seus interesses de maximização de resultados.

O diagnóstico presente no documento de planejamento estratégico elaborado pelo Conselho de Administração Portuária (CAP) de Paranaguá, em 2010, deixa explícita a relevância desse novo ambiente competitivo, e sua capacidade de afetar o posicionamento do porto enquanto organização. Conforme NPEE (2010, p. 5),

[...] as rápidas mudanças experimentadas pelo setor de transportes e logística a nível mundial tem agora especial incidência nos portos brasileiros. O Brasil passa da incipiente participação de menos de 1% do comércio internacional, para a arrancada como grande parceiro da economia mundial. Esta mudança de posicionamento do país na economia mundial afeta diretamente ao sistema portuário nacional, obrigado a adotar as estratégias das grandes linhas marítimas que exigem a geração de economia de escala, integradas à cadeia logística com claras vantagens competitivas.

O planejamento aponta para uma imposição de táticas de concorrência impostas de fora para dentro a partir das empresas, que atuam no transporte marítimo. Empresas que passaram, em grande medida, a se posicionar como operadores logísticos globais, alterando a dimensão de suas ações e sua

penetração territorial. Além disso, o porto passa a incluir a preocupação com a ruptura da tradição de clientes cativos a partir de seu hinterlândia. Ao mesmo tempo que deve se preocupar em acompanhar a dinamicidade da mesma (NPEE, 2010, p.6).

Dentro da cadeia produtiva da navegação internacional, de longo curso, os armadores marítimos assumiram uma posição predominante. A força competitiva desses agentes é maior que as demais organizações envolvidas ao longo dos elos do negócio internacional de transportes. O que, por sua vez, indica a sua importância no sentido de definir os rumos adotados pelo conjunto dos atores envolvidos no processo. Segundo o NPEE (2010, p.7), esse elemento é essencial na conjuntura sobre a qual o planejamento portuário deve ser definido, já que o grau de concentração da indústria marítima é tamanho que seis alianças empresariais estratégicas dominam 50% das rotas mundiais.

O grau de concentração na indústria marítima empodera as empresas líderes de tal maneira que as exigências do setor tornam-se as exigências das mesmas, e envolvem diversos fatores, dentre os quais, a redução dos custos de escala, a eficiência da rede logística, calado seguro para navegação (que acompanhe o crescimento dos navios, o que está ligado à economia de escala). As exigências são tão veementes que entre 2005 e 2009 o governo do Estado do Paraná teve que fazer várias dragagens de emergência, tendo em vista evitar a inviabilização técnica do Porto de Paranaguá. O que também explica a inclusão das obras de dragagem nos investimentos do PAC, possibilitando o atingimento da profundidade de 14,5 m a 16,0 metros, com um volume de 9 milhões de m³, conforme aponta IPEA/IPARDES (2009, p.27).

As mudanças territoriais que afetam os portos vêm sendo (re)definidas a partir de dois vetores fundamentais de pressão. O primeiro se refere à sua área de abrangência, que para o Porto de Paranaguá, está relacionada à força das corporações do agronegócio e suas estratégias de integração vertical, e incorporação dos terminais portuários como elementos da gestão logística das mesmas. De outro lado, estão as corporações vinculadas ao transporte global marítimo que atuam crescentemente na perspectiva da logística do “porta a porta” (*door to door*), o que é mais acirrado dentre aqueles que operam com o transporte de cargas containerizadas.

De acordo com IPEA (2010, p.8), o sistema portuário brasileiro apresenta deficiências estruturais gerais, de modo que no ranking internacional de qualidade de portos ocupa a 123ª posição, entre 134 países. Visto como um todo, o sistema requer investimentos que estrapolem os montantes que têm sido aplicados até aqui no setor de transportes, em especial no modal hidroviário. Todavia, existem especificidades dentro do sistema, que permitiram definir a necessidade de cerca de 133 obras envolvendo construção, ampliação e recuperação de áreas portuária. Dentre elas estão 45 obras relacionadas a acessos terrestres, 46 ligadas a dragagem e derrocagem e 41 de infra-estrutura, o que perfaz um investimento estimado da ordem de R\$ 42,88 bilhões (p. 8).

Considerada a maior demanda de investimentos, a necessidade de expansão de área, o estudo do IPEA (2010, p.9-10) aponta que estão incluídos os novos portos, como o porto de Pontal do Paraná, projetado para a Ponta do Poço, que compõe o complexo portuário de Paranaguá. Sua destinação está definida para atender aos fluxos do Mercosul, exclusivamente com operações de contêineres. Já no que se refere às prioridades de investimento em acesso para os portos, também figura como gargalo a demanda pela duplicação de 110 kms da ferrovia que liga Curitiba a Paranaguá. O terceiro gargalo logístico mais relevante, em nível nacional, é relativo à necessidade de dragagem (berços de atracação e baía de evolução), o que também afeta o porto de Paranaguá de forma significativa, chegando a representar praticamente 10% dos recursos necessários para suprimir os gargalos, que obstruem a capacidade de resposta do porto frente ao contexto global.

Na avaliação do CAP Paranaguá, conforme NPEE (2010, p.11), os ranços burocráticos relacionados à estrutura alfandegária, tributária, bem como aqueles que se relacionam aos sistemas de financiamentos também compõem o quadro institucional que agrava os gargalos logísticos do sistema nacional. O mesmo elemento é apontado por IPEA (2010, p.8), revelando que a assincronia entre os órgãos públicos que trabalham na área portuária⁹⁷, responsáveis pela liberação das cargas, contribui para a deficiência do sistema como um todo.

Outro elemento importante, destacado pelo estudo do IPEA (2010, p. 14), diz respeito aos papéis dos agentes ligados aos setores público e privado na realização

⁹⁷ Dentre os principais órgãos públicos atuantes e cuja assincronia aparece em destaque pelos usuários dos portos estão a Secretaria da Receita Federal, Ministério da Agricultura, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa).

de investimentos no que se refere ao setor portuário. Na atuação de ambos, observa-se uma performance deficitária. Do ponto de vista do setor público, comprometido com as inversões na infra-estrutura, percebe-se que tem sido dedicado um percentual muito pouco significativo para o modal hidroviário (em 1999 representou 11% do investimento em transportes, e em 2008, 5%; sendo que os investimentos em transportes saíram da casa de R\$ 1,7 bilhões em 1999 para R\$ 33,3 bilhões). No que se refere aos investimentos privados, é destacável que têm contribuído pouco para reverter o quadro de insuficiência logística pensada de forma sistêmica. Investimentos estes que se concentram nas atividades operacionais. Isto é, estão relacionados fundamentalmente à necessidade de redução de custos operacionais ligados aos serviços portuários, o que não se estendeu significativamente nem mesmo para o sistema de armazenagem (IPEA, 2010, p.17).

Os efeitos práticos do baixo grau de investimentos na melhoria dos sistemas de integração logística, que atendem ao porto, podem ser visualizados, por exemplo, através do complexo soja, principal complexo do agronegócio exportador que movimenta o porto de Paranaguá. A dependência excessiva do modal rodoviário configura um dos maiores problemas do escoamento da soja, desde o produtor até o porto. Conforme Ojima (2006, p.18), ...

[...] o problema dessa predominância também se dá pelo baixo aproveitamento do transporte, pois um caminhão carrega cerca de 150 vezes menos soja que uma composição ferroviária e cerca de 600 vezes menos que um comboio de barças numa hidrovía como a do Rio Madeira.

Considera-se tecnicamente que o transporte de produtos de bens de baixo valor agregado, como é o caso da soja, deveria utilizar o modal rodoviário por uma distância máxima de 300 quilômetros. Ou seja, distâncias médias entre áreas produtoras e as concentradoras, que congregam as estruturas de armazenagem e beneficiamento (OJIMA, 2006, p.19).

Campos Neto (2006, p.23), em sua análise sobre os portos brasileiros⁹⁸, classificou o Porto de Paranaguá como de grande porte. Sua *hinterlândia* primária é responsável por cerca de 82% do movimento do porto e continua centrada especialmente nos estados do Paraná e do Mato Grosso. Vale destacar aqui, que

⁹⁸ O propósito de Campos Neto (2006) foi o de propor uma metodologia de classificação dos portos brasileiros tomando por base um conjunto de critérios, dentre eles, a área de influência; participação do valor movimentado no porto em relação ao PIB brasileiro; os principais produtos transacionados; pelo atendimento a características nacionais, regionais ou locais; pelo valor transacionado por cada unidade da federação em cada porto; e o valor agregado médio de cada porto.

tais estados são responsáveis pelos principais fluxos do porto relacionados ao agronegócio, com destaque para o complexo soja.

Também é visível o desequilíbrio logístico, tendo em vista o uso massivo do modal rodoviário para o transporte de soja de sua origem até o porto. No início da década de 1980, cerca de 80% da soja era transportada pela rodovia, o que não sofreu alteração substancial, haja vista que em 2009, quase 70% da carga continuava usando esse modal para chegar ao Porto de Paranaguá. O que também implica em problemas dificilmente contornáveis, relacionados aos substanciais congestionamentos na rodovia, e ao longo da cidade nos períodos de safra. Como aponta o NPEE (2010), o fato do único acesso rodoviário para Paranaguá dos fluxos advindos de Curitiba ser pela BR277 constitui um problema logístico grave.

É importante frisar que o gargalo logístico relacionado aos meios de acesso ao porto não geram problemas circunscritos à sua competitividade, mas exercem influências negativas consideráveis sobre a cidade. Em 2001 a Secretaria Estadual de Transportes do Paraná (SETPR) e a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) realizaram um estudo propositivo, tendo em vista solucionar o problema relacionado às filas de caminhões ao longo do BR 277, no período da safra de grãos (PARANÁ, 2001, p.26). No documento, a justificativa para a realização do estudo está relacionada à necessidade de melhoria da infra-estrutura logística que afeta “a competitividade dos produtos movimentados”, bem como à sociedade. Dentre as propostas derivadas desse estudo estiveram: 1) a ampliação do pátio de triagem; 2) adoção de sistema de programação para envio de mercadorias ao Porto de Paranaguá; 3) plano de segurança pública voltado para os caminhoneiros; 4) adoção de sistema de controle de liberação de caminhões do pátio de triagem; 5) recuperação do acostamento e melhoria das condições de operação da BR277, trecho entre Curitiba e Paranaguá; 6) melhoria e capacidade de recepção e armazenagem no porto; 7) ampliação da capacidade de transporte pelo modal ferroviário; 8) melhoria das condições de tráfego dentro da cidade; 9) aprofundamento do calado para acesso de navios maiores; 10) ampliação do cais oeste.

Em que pese o transcorrer de uma década após a realização do estudo, e da definição da ordem de prioridades dos projetos definidos no estudo Paraná (2001, p.41-42), grande parte das demandas apontadas continuam sem ser atendidas. Como decorrência prática do estudo, merece destaque a adoção da ferramenta

“carga on line”, que possibilita um melhor gerenciamento do fluxo logístico de veículos, através do estabelecimento de uma quota diária de caminhões e vagões que serão recebidos por cada terminal/operador. O sistema funciona de forma tal, que a carga de grãos destinada ao porto deve ser cadastrada na origem e o caminhão deve seguir a viagem apenas quando liberado pelo sistema. Além disso, as vagas do pátio de caminhões são restritas aos veículos carregados com cargas de grãos.

No que se refere aos investimentos na rodovia deve-se destacar que a BR277 tem seu trecho Curitiba-Paranaguá concessionado ao grupo Ecorodovias, responsável pela realização dos investimentos sobre esse modal. Todavia, ao longo dos dois mandatos do governador Roberto Requião, nos anos 2000, foi recorrente o questionamento, e a impetração de recursos jurídicos contra os processos de privatização e as empresas concessionárias. O que, por sua vez, especialmente na primeira metade da década, trouxe impactos negativos sobre os investimentos na melhoria das condições de tráfego da rodovia. Tanto assim, que os investimentos de maior vulto, realizados pela companhia, estão concentrados entre os anos de 2005 e 2006.

De acordo com UFPR - FUNPAR (2006), existem vários conflitos de tráfego e trânsito no cruzamento entre as vias que conduzem à área de porto organizado e as ruas da cidade. Um elemento que se destaca está relacionado à realização dos investimentos de melhoria da pavimentação, que foi efetivada sem que se completasse os investimentos adjacentes, tais como sinalização adequada e acostamento suficiente. Para o NPEE (2010, p.42-43) existe um emaranhado logístico que é fruto dos cruzamentos entre porto e cidade, o que se apresenta de forma crítica tanto no que se refere ao modal rodoviário, como para o ferroviário, como é ilustrado na Figura 05. Nesta, estão destacados os cruzamentos entre ruas da cidade e a linha ferroviária na área portuária.

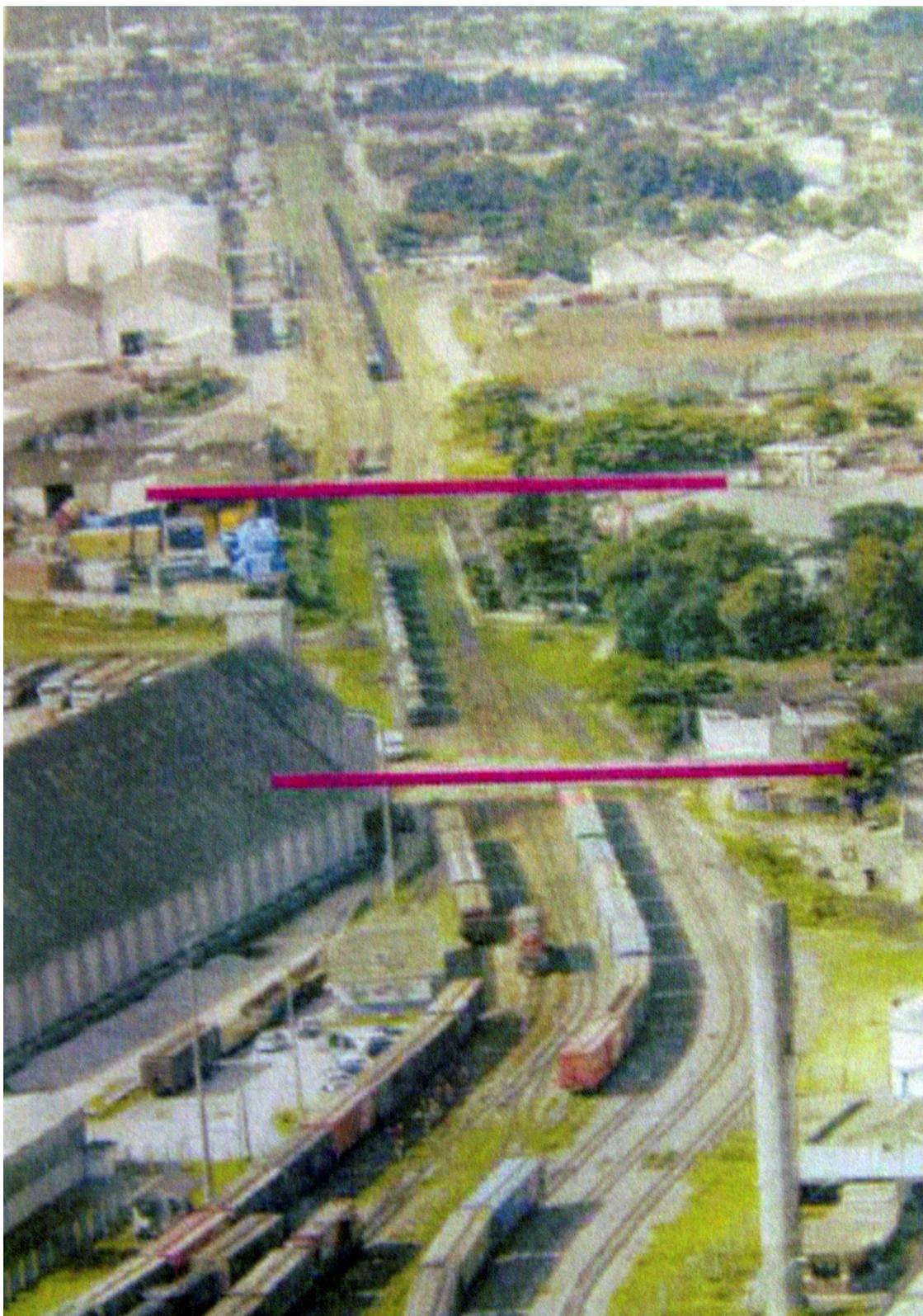


Figura 20:- Fotografia aérea de cruzamento de ruas com os trilhos do trem em Paranaguá
Fonte: NPÉE, 2010.

4.3.1 O novo cenário portuário e a competição interportos

Pode se dizer que, de forma mais expressiva, dois elementos vêm contribuindo, desde os anos 1990, para propiciar a instalação de um ambiente concorrencial entre os principais portos que compõem o sistema brasileiro⁹⁹. O primeiro deles está vinculado ao novo modelo institucional, com grau elevado de descentralização no processo de gestão dos portos. Necessário que se destaque, quanto à dependência de investimentos oriundos do setor público no que se refere à infra-estrutura portuária. Ainda assim, conforme expresso no texto final da reforma portuária brasileira, o ambiente portuário passou a ser “caracterizado pela descentralização administrativa e pela competição, em oposição à antiga concepção de sistema portuário nacional de complementaridade entre portos”. O segundo elemento está vinculado ao planejamento estratégico dos principais atores corporativos, que utilizam a estrutura portuária. A força desses atores advém da hinterlândia, pela concentração de mercado, e pela presença de fortes líderes nas cadeias produtivas mais relevantes nas exportações brasileiras (no caso de Paranaguá, as cadeias do agronegócio graneleiro). Mas, também advém da cadeia logística, severamente concentrada no segmento de transportes de cargas containerizadas.

No sentido apontado por Furtado (1992), esse aspecto de fragmentação do sistema portuário, combinado ao sobrepeso dos atores globais na definição do território, e de sua própria permanência no sistema mundial, pode ser tomado como um indicador do avanço da “desarticulação do nosso sistema econômico” (p.13). Segundo esse autor,

Na lógica da ordem econômica internacional emergente parece ser relativamente modesta a taxa de crescimento que corresponde ao Brasil. Sendo assim, o processo de formação do sistema econômico nacional já não se inscreve naturalmente em nosso destino nacional. O desafio que se coloca [...] é, portanto, duplo: o de reformar as estruturas anacrônicas que pesam sobre a sociedade e comprometem sua estabilidade, e o de resistir às forças que operam no sentido da desarticulação de nosso sistema econômico, ameaçando a unidade nacional (FURTADO, 1992, p.13).

Em diagnóstico realizado sobre os principais portos da América Latina em 2003, UPV-IIRSA (2003) apontam que um dos problemas da integração logística do

⁹⁹ Um pressuposto da Reforma Portuária brasileira é que o aumento da competição interportos tende a reduzir a concorrência intraportos, considerada responsável pela degradação da qualidade dos serviços prestados (GEIPOT, 2001).

continente está no elevado grau de concentração de operações em determinados portos. Isso porque existe uma tendência à concentração do transporte marítimo em portos que atuam como núcleo de redes de distribuição nacional e regional. Isso é mais contundente para as rotas de contêineres, que congregam os fluxos de maior valor agregado em trânsito global (UPV-IIRSA, 2003).

La necesidad de optimizar el flujo de contenedores en las principales rutas transoceanicas lleva a una concentración creciente sobre un pequeño número de escalas, vinculadas a localizaciones estratégicas y dotadas de líneas de atraque suficiente y equipamientos de transbordo adecuados, que permitan mover un volumen alto de mercancías y faciliten la consecución de niveles elevados de productividad (UPV-IIRSA, 2003, p.16).

As características físicas dos portos, que envolvem calado, longitude dos molhes, disponibilidade de áreas de armazenamento e equipamentos para movimentação rápida de contêineres são substanciais para o posicionamento do porto no sistema portuário global. No entanto, o fator considerado determinante para que o complexo portuário participe dessa rede contemporânea, que vem concentrando fluxos de forma cada vez mais evidente, é a infra-estrutura logística. No caso do Porto de Paranaguá, o que se observa é que o perfil graneleiro acabou fundamentando uma ideia de fidelidade dos clientes, e revela-se ainda presente a visão da existência de uma *hinterlândia* cativa. O que por sua vez pode ser tomado como uma barreira, em termos de cultura organizacional, para a reação frente ao novo contexto de competição interportos. O que se reflete na análise do planejamento estratégico proposto pelo CAP Paranaguá (NPEE, 2010) que destaca a necessidade de uma “inteligência portuária”, requerendo a formação de massa crítica em gestão portuária, capaz de dar respostas ao novo cenário concorrencial.

Informações extraídas da pesquisa realizada por Silva, M. (2006, p.71) revelaram-se elucidativas acerca do aspecto da competitividade, bem como no que se refere ao peso dos vetores externos, tomados resumidamente como pressões de mercado. Ao analisar o ambiente competitivo, o autor aponta incongruência entre o discurso dos planejadores da atividade portuária e daqueles que estão vinculados às atividades operacionais¹⁰⁰ no Porto de Paranaguá. O ambiente competitivo e as ameaças externas são explicitadas no discurso dos atores vinculados ao planejamento, o que não é detectado no caso daqueles que estão vinculados às

¹⁰⁰ Silva, M. (2006) discorre sobre o resultado de entrevistas aplicadas a diversos atores influentes na atividade do Porto, dentre eles está um entrevistado vinculado à área de planejamento e um segundo que exerce o cargo de chefia operacional do Corredor de Exportações.

chefias operacionais. O que foi confirmado através das visitas realizadas à APPA, e as entrevistas com técnicos responsáveis pela gestão de dados do Porto, em contraponto à visão sistêmica de conselheiros do CAP Paranaguá.

No que tange ao peso dos vetores externos e à limitação das ações públicas, no sentido de influenciar os fluxos do Porto de Paranaguá, chama atenção a imposição de restrições ao embarque da soja transgênia, que vigorou entre 2004 e 2005. Para os entrevistados, ligados à atividade operacional, tratou-se de uma redução de trabalho sobre os berços destinados à exportação de grãos. Em contrapartida, para aqueles que estão vinculados ao planejamento, esse foi um momento crucial de perda de força competitiva do porto para dois portos concorrentes, Santos e São Francisco do Sul (SILVA, M., 2006, p.79). A reação política frente à ação do governo estadual também é elucidativa do novo contexto. Em notícia publicada pela Assembléia Legislativa do Paraná, em 2005, um dos deputados da bancada de oposição ao governo defendia a intervenção federal no Porto de Paranaguá. Na argumentação, o deputado responsável pela proposta alegava que “a fila dos caminhões de soja a caminho do porto de São Francisco do Sul (SC) alcançou 40 quilômetros de extensão às vésperas do feriado de Páscoa ... Nossos vizinhos catarinenses e gaúchos estão recebendo investimentos que o Paraná se nega a receber, inclusive terminais ferroviários de acesso aos portos” (ALEP, 2005).

Conforme Daudt (2007, p.106), até 2006 apenas três portos do sul do Brasil apresentavam expressividade na movimentação nacional de cargas containerizadas, Paranaguá, Itajaí e Rio Grande. Cenário que vem mudando com relativa rapidez, tendo em vista a maior agilidade de mudanças observadas no que se refere aos portos de Santa Catarina¹⁰¹ e os avanços, em termos de produtividade, do porto de Rio Grande. Deve-se lembrar que os terminais de contêineres tornam mais visível a rede logística global, em função do grau mais elevado de concentração na cadeia de transportes. A própria viabilização dos terminais requer investimentos fixos muito elevados, o que constitui forte barreira a entrada de concorrentes. Por conseguinte, é de se supor que os portos, que saíram na dianteira da expansão dos investimentos, alcancem vantagens dificilmente refutáveis.

¹⁰¹ Além da especialização do porto de Itajaí em movimentação de contêineres, a inauguração do porto de Itapoá em 2011 (embora a expectativa de inauguração fosse para 2008/09), com calado de 16 metros e do Portonave, de Navegantes, faz de Santa Catarina um elo estratégico do sistema portuário global no continente sulamericano.

O ambiente concorrencial, em sua configuração atual, apresenta-se destacado no documento Plano Estratégico dos Portos do Paraná (NPEE, 2010). De forma geral, os portos da região sul aparecem como ameaças concorrenciais para o Porto de Paranaguá. Todavia, o documento traz especial ênfase para os portos de Santa Catarina, como sendo aqueles que apresentam maior peso na disputa dos fluxos de cargas, e na influência sobre a hinterlândia.

Um dos elementos que aparece como ameaça externa para o Porto de Paranaguá está vinculado ao acesso a investimentos pelos portos concorrentes, em detrimento dos portos do Paraná. O porto de Santos, o maior do Brasil, tem em sua hinterlândia atual área que se sobrepõem à abrangência tradicional do Porto de Paranaguá, envolvendo o norte do Paraná, Mato Grosso do Sul, o sul do Mato Grosso e Goiás. A partir dela, recebe tanto cargas do agronegócio, como as containerizadas. Além disso, constitui o porto que mais tem recebido aporte de investimentos do governo federal. Inclusive, o Plano de Expansão e Estudo de Acessibilidade do Porto, já contratado pela SEP, é o primeiro desse gênero no país (NPEE, 2010, p.15).

O Porto de Rio Grande, por sua vez, tem demonstrado inteligência estratégica, e meta de se transformar em líder regional com foco nos fluxos do Mercosul. Conforme o NPEE (2010, p.16), a “área de expansão recente [desse porto] conhecida como “porto novo”, tem quase 3 quilômetros de cais (o tamanho do porto público de Paranaguá) com 70 novas empresas instaladas, ou, em processo de instalação”. Outro aspecto da estratégia riograndense aparece na instalação do pólo estaleiro naval, voltado para reparos de navios. Além disso, a dragagem contratada para esse porto no Plano Nacional de Dragagem aprofunda seu calado para 18 metros¹⁰². Em artigo publicado em 2000, Vieira e Vieira (2000) já apontavam para a redifinição da geoestratégia do sítio portuário e retroportuário de Rio Grande, a partir do redimensionamento de sua função para a escala global dos fluxos.

Em que pesem as estratégias mais elaboradas estarem vinculadas aos portos de Santos e Rio Grande, no que se refere aos concorrentes do Porto de Paranaguá, o foco da análise do NPEE (2010, p.17) está consideravelmente voltado para os portos catarinenses. Somados, os portos de Santa Catarina captam quase 30% das

¹⁰² Com a dragagem de manutenção realizada pelo governo do estado do Paraná em fevereiro de 2011, a profundidade nos berços de atracação do Corredor de Exportação passou a 12,3 metros. Enquanto a dragagem prevista no PAC ainda depende da aprovação do EIA-RIMA (estudo de impacto ambiental e do relatório de impacto sobre o meio ambiente).

cargas do Paraná, enquanto a situação inversa não chega a 10%. Esses portos têm operado com cargas tradicionalmente escoadas pelo Porto de Paranaguá, captadas na sua hinterlândia tradicional. O Porto de São Francisco do Sul, com a realização do aprofundamento de seu calado de 11,4 para 14 metros, passa a permitir a operação de navios pós-panamax¹⁰³. Assim, observa-se tanto o seu avanço sobre as cargas de granéis, como sobre as containerizadas.

O porto de Itapoá é o mais novo porto catarinense, investimento do grupo Aliança Battistella / Hamburg Süd, um dos mais poderosos armadores da atualidade, que tem projeção de ampliação de sua atuação para 1 milhão de TEUs¹⁰⁴, em apenas cinco anos. Seu posicionamento é também estratégico para captação das cargas de contêineres, que hoje são direcionadas para Paranaguá. O porto de Itajaí, que opera tradicionalmente com cargas em contêineres, também teve seu calado aprofundado, ampliando sua capacidade infra-estrutural de captação de cargas. A novidade fica por conta do porto de Imbituba que além da ampliação do calado conta com o investimento em “660 metros de cais, [...] 4 portêineres super pós-panamax e dois MHCs (guindastes móveis sobre pneus) além de 3 mil metros de armazéns cobertos”. Além desses, o porto de Navegantes possui infra-estrutura considerável com cais de 900 metros de extensão, 4 berços e 270 mil m² de retroárea (NPPE, 2010, p.18).

Uma das preocupações, que aparece no documento de planejamento produzido pelo CAP, é a incongruência entre o discurso do governo federal, que classifica o porto de Paranaguá como estratégico para a economia brasileira, sem que isso seja acompanhado pela realização e mesmo programação de investimentos para sua ampliação e adequação estrutural¹⁰⁵. O Quadro 10 explicita os investimentos previstos, e em realização pelo Programa de Aceleração do Crescimento no que se refere ao segmento portuário. O mesmo confirma que exceto a dragagem para adequação do calado do Porto de Paranaguá, aprofundando-o para 15 metros, não existem outros investimentos aprovados, e com dotação

¹⁰³ O termo panamax se transformou em referência para dimensões de navios, e está relacionado às limitações em termos de largura e profundidade do canal do Panamá. Atualmente, um navio panamax é considerado de médio porte (965 pés ou 294 metros de comprimento; 106 pés ou 32,3 metros de largura; 39,5 pés ou 12,04 metros de calado). Os navios de contêineres têm ultrapassado essas medidas, impulsionando novos padrões.

¹⁰⁴ O TEU é uma medida de equivalência à unidade ‘pés’, cada TEU (twenty-foot equivalent unit) representa o equivalente a 20 pés, sendo que 1 pé equivale a 30,48 centímetros.

¹⁰⁵ Importante frisar que se refere aqui aos investimentos diretos, especificamente voltados para a estrutura do porto.

orçamentária. Em contrapartida, existe um aporte mais expressivo para todos os portos concorrentes. Como se vê, os portos de Santos, Itajaí e Rio Grande são contemplados tanto no PAC1, como no PAC2, com investimentos de expansão da capacidade de atuação dos portos.

| PORTO | INVESTIMENTOS PAC 1 | INVESTIMENTOS PAC 2 |
|--------------------------|---|--|
| Porto de Manaus | - | Terminal de Passageiros |
| Porto de Santarém | - | Ampliação do Terminal Múltiplo uso 1 e construção do TMU 2 |
| Porto Vila do Conde | Ampliação do PIER principal, rampa <i>roll on roll off</i> , construção de Terminal Múltiplo Uso* | - |
| Porto de Itaquí | Construção do Berço 108 | Construção do Berço 100, recuperação do 101 e 102 e dragagem |
| Porto Luis Correa | Conclusão da construção do porto | Dragagem |
| Porto de Fortaleza | Dragagem | Construção de Terminal de Contêineres e de passageiros |
| Porto de Areia Branca | Ampliação e repotencialização | Dragagem |
| Porto de Natal | Dragagem | Ampliação do cais e terminal de passageiros |
| Porto de Cabedelo | Dragagem | - |
| Porto de Recife | Dragagem | Construção de Terminal de passageiros |
| Porto de Suape | Dragagem e acesso rodoferroviário | Construção de terminal de granéis sólidos |
| Porto de Maceió | Construção do cais de contêineres | Dragagem |
| Porto de Salvador | Dragagem | Ampliação do quebra-mar e terminal de passageiros |
| Porto de Aratu | Dragagem | - |
| Porto de Barra do Riacho | - | Dragagem |
| Porto de Vitória | Ampliação do cais e dragagem | Construção de berço, pátio de estocagem e porto de águas profundas |

| | | |
|-------------------------------|---|--|
| Porto de Angra dos Reis | Dragagem | - |
| Porto do Rio de Janeiro | Dragagem | Reforço de cais e dragagem, pieres e terminal de passageiros |
| Porto Barra do Fundo | - | Dragagem |
| Porto Itaguaí | Dragagens 1 e 2 | Dragagens 3 e 4 |
| Porto de Santos | Plano de Desenvolvimento*, Margem direita, margem esquerda e plano de desenvolvimento | margem direita, margem esquerda, mergulhão, pieres Alamos e Barnabé, reforço de cais, dragagem e realinhamento de cais |
| Porto de Paranaguá | Dragagem | Construção de silo graneleiro |
| Porto de São Francisco do Sul | Dragagem, berços 101 e 102 | - |
| Porto de Itajaí | Dragagem e acesso rodoferroviário | Reforço de berço e retroárea |
| Porto de Imbituba | - | Dragagem |
| Porto de Rio Grande | Ampliação de molhes, cais do Porto Novo | Cais do Porto Novo Fase 3, dragagem |

* Estudos e Projetos

Quadro 10: Projetos de obras e estudos para Investimentos em infraestrutura portuária no Brasil no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 1 e 2)

Fonte: SEP, 2010. //http.www.portosdobrasil.gov.br// Organização da autora

Com base no atual cenário competitivo, o que os planejadores vislumbram como condição de sobrevivência do Porto é a redefinição de sua estrutura, o que passa fundamentalmente por expansão da área ocupada, bem como redefinição de funções hoje estabelecidas. São apontados como debilidade do porto: a falta crônica de cais para atracação; o fato de que o Terminal de Contêineres de Paranaguá atua com capacidade plena, gerando filas de navios para atracação; a insuficiência dos acessos terrestres (tanto rodoviários, como ferroviários); a necessidade recorrente de aprofundamento do calado; e a relação conflituosa entre porto e cidade. Todos esses aspectos envolvem conflitos territoriais, que se expressam em diversas escalas, e que aparecem na análise dos agentes planejadores como dificultadores para a construção de vantagens competitivas.

No que se refere ao conflito porto-cidade é importante chamar a atenção para o que o CAP chama de sobreposição da cidade em relação à área portuária. O

decreto presidencial nº 4.558¹⁰⁶, de dezembro de 2002, define que o Porto Organizado de Paranaguá tem sua área constituída por:

[...] instalações portuárias terrestres existentes na Baía de Paranaguá, desde o Pontal do Sul, estendendo-se até a Foz do Rio Nhundiaquara, abrangendo todos os cais, pontes e piers de atracação e acostagem, armazéns, silos, rampas ro-ro, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviárias e ferroviárias e ainda os terrenos e ilhas ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporadas ou não ao patrimônio do Porto de Paranaguá ou sob sua guarda e responsabilidade.

Nesse sentido, mesmo que o avanço urbano preceda ao decreto, a cidade torna-se invasora, ao menos juridicamente, da área pertencente ao porto. Todavia, sabe-se de antemão das dificuldades para resolução de conflitos territoriais de qualquer ordem, o que se torna viável, apenas se houver uma relação de complementaridade e parceria entre a administração portuária e a administração da cidade.

O que se sabe, no entanto, é o que as relações administrativas entre porto e cidade foram desgastadas ao longo de praticamente toda a década de 2000, durante os mandatos do governador Roberto Requião. Em entrevista realizada com um dos membros da equipe de planejamento urbano da Prefeitura Municipal de Paranaguá¹⁰⁷, um dos pontos conflituosos relatados se refere ao isolamento do Porto, que passou a desconsiderar as normas urbanísticas estabelecidas pelo município, tanto na área primária, como na retroárea. As empresas atuantes no porto passaram a se recusar a prestar contas, e mesmo a pagar tarifas para a Prefeitura, instaurando assim uma típica configuração de enclave¹⁰⁸.

Ainda conforme a entrevista acima, nos últimos anos houve reversão dessa relação de animosidade, e vem sendo estabelecida uma relação de colaboração entre as duas instâncias administrativas, no sentido de viabilizar a expansão do porto. Os gestores municipais colocam-se como implementadores do Plano Diretor de 2006 (UFPR - FUNPAR, 2006), que contempla no zoneamento da área urbana as zonas de interesse portuário, bem como as zonas de serviços e industriais. O reordenamento espacial, no entanto, requer a colaboração da APPA, das empresas que estão vinculadas ao porto e que atuam em áreas definidas como residenciais ou

¹⁰⁶ BRASIL. **Decreto-Lei n. 4.558**, de 30 de dezembro de 2002. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF.

¹⁰⁷ Entrevista roteirizada realizada em 20 de outubro de 2010 na Secretaria de Serviços Urbanos da Prefeitura Municipal de Paranaguá.

¹⁰⁸ O termo geográfico enclave advém da combinação de sua origem grega, o prefixo que indica fechamento, combinado ao termo “chave”, indica estar chaveado, fechado. Politicamente, representa o estar sem pertencer, a não submissão às regras jurídicas do Estado, embora usufrua do seu território.

de preservação. Da mesma forma, assume-se a necessidade de realocação de vilas inteiras, como ocorreu com a Vila Becker, tendo em vista solucionar os atritos porto/cidade, mediante os critérios de proteção ambiental vigentes na região. Todavia, pode-se dizer que mesmo que haja diálogo e colaboração, o próprio zoneamento definido pelo Plano Diretor do município não vai de encontro a todas as necessidades especiais apontadas pelo CAP em seu planejamento estratégico (NPEE, 2010).

4.4 Expansão portuária do porto de Paranaguá

Como apontado anteriormente, o emaranho porto-cidade é considerado uma barreira para que o porto se adeque às novas regras de concorrência, que se estabeleceram no sistema portuário nacional, em especial entre os portos da região sul. De acordo com o NPEE (2010, p. 39), a ocupação da área de porto organizado, definida no Decreto 4.558, é “empurrada e travada pelo crescimento urbano”. Mediante esse quadro, e dada a dificuldade de reversão, ao menos no curto prazo, da relação de sobreposição entre ocupação urbana e necessidade territorial para a expansão portuária é que vem sendo articulado o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado (PDZPO)¹⁰⁹.

O pressuposto tácito do PDZPO é que o porto de Paranaguá “continua despreparado para atender às mudanças econômicas do Paraná e da sua hinterlândia” (NPEE, 2010, p.69). Nele, considera-se não apenas a redistribuição e redefinição de funções espaciais dentro da APO, mas também há a incorporação do Porto de Antonina, como parte do sistema portuário de fato. O que significa apontar para o planejamento integrado dos portos como forma de aumentar a força competitiva. A partir daí é que se projeta como possibilidade para os investimentos entre 2010 e 2020, um sistema com quatro portos, Antonina, Imbocuí¹¹⁰.

O planejamento proposto pelo CAP inclui metas de curto, médio e longo prazos para a expansão do complexo portuário de Paranaguá. Nas possibilidades de expansão até 2030, projeta-se a inclusão do porto da Cottinga, situado na Ilha Rasa da Cottinga. De outro lado, existe um gargalo no projeto do complexo em função das

¹⁰⁹ A equipe de planejamento urbano da Prefeitura Municipal de Paranaguá afirmou estar participando da Comissão de elaboração do PDZPO do Porto de Paranaguá.

¹¹⁰ O Porto do Imbocuí está projetado para área definida no Plano Diretor de Paranaguá como Zona de Interesse de Expansão Portuária.

limitações do Porto de Antonina. Conforme consta do estudo de impacto ambiental da expansão portuária, realizado em 2004 (EIA-PORTO, 2004, p.174), este porto apresenta as piores condições infra-estruturais, seja em termos de acesso logístico ao mesmo, seja pela limitação do calado, que reduz em muito as possibilidades de destinação de cargas. Ainda assim, a proposta da APPA envolve compensar deficiências não remediáveis através da estratégia de gestão integrada dos cinco portos, que podem ampliar as vantagens competitivas do complexo. Uma das vantagens, que se pretende potencializar, é a posição geoeconômica privilegiada em função da proximidade da região que concentra a maior parte do PIB brasileiro, bem como a experiência e qualidade da mão-de-obra operacional da região¹¹¹.

Tendo em vista, que as ligações viárias constituem um gargalo para que o sistema integrado de portos do Paraná possa assumir uma posição competitiva no cenário regional, a proposta de expansão inclui a defesa de uma nova malha viária. Malha complementar voltada para o atendimento das necessidades de circulação interportos e dos mesmos para a hinterlândia. Daí a proposta da rodovia interportos com o objetivo de interligar todo o sistema e a construção de duas novas ligações com a área de abrangência a partir de Antonina com a BR116 e com Garuva/SC em direção à BR 101 (NPEE, 2010)¹¹². No que se refere à questão ambiental, o documento aponta para sua absorção do ponto de vista da gestão, isto é, como componente da redefinição do perfil do porto.

O último aspecto a se destacar está relacionado à relação porto-cidade. Duas ações são apontadas nesse sentido por NPEE (2010), a primeira é a composição entre as diversas instâncias governamentais, com vistas à criação da Zona de Apoio Logístico em Paranaguá. Para Monié (2003), as relações porto-cidade no contexto contemporâneo passam exatamente pela capacidade de gerar a proatividade, de tal forma que a cidade seja mobilizada para captar os fluxos da globalização e transformá-lo em benefícios para sua população, através do aumento do nível de emprego e qualidade de vida. O que parece uma questão delicada, tendo em vista o histórico esvaziamento político de Paranaguá, em detrimento do fortalecimento da capital na gestão dos fluxos regionais e na captação dos empreendimentos de melhor qualidade. O que se liga à segunda ação acima referida, que é a de estreitar

¹¹¹ Ao longo da execução da pesquisa todos os entrevistados, entre operadores e gestores foram unânimes em reconhecer a qualidade da mão-de-obra portuária de Paranaguá.

¹¹² O que é consonante com as propostas complementares avaliadas pela IIRSA.

relações porto/cidade, em prol do planejamento do desenvolvimento que beneficie a ambos, isto é, que traga equilíbrio na balança de fluxos.

Em que pese tais ações serem complexas e sofrerem a clivagem das resistências históricas de integração e de adoção de critérios coletivos para a gestão, em um contexto sob fortes pressões externas, é preciso que se diga que a proposição aponta para o que pode ser visto como macrotendência das cidades portuárias inseridas nos fluxos globais. Fischer (2008, p.60) afirma que a nova geografia da indústria, marcada por desequilíbrios e desigualdades, que refletem o que ele chama de “disjunção funcional” entre as atividades produtivas e periprodutivas decorrentes do progresso tecnológico, ocorre tanto em nível dos transportes, como da comunicação. O que permite que se pense no caráter ainda mais proeminente do território como componente do planejamento do desenvolvimento, sobretudo na perspectiva inclusiva do mesmo.

A expansão portuária aparece assim como requisito frente às escolhas das corporações, cujo poder territorial torna-se sobrepujado na atual configuração de forças.

4.5 A cadeia logística de contêineres: novas territorialidades no porto de Paranaguá

De acordo com Fischer (2008, p.62), a nova configuração do sistema econômico mundial passou a exigir das corporações a capacidade de geração de sinergias e diferenciais competitivos em função da decisão locacional. O que tem se transformado no elemento substancial para a instalação das unidades corporativas. Para o autor, ...

[...] todo espaço geográfico é objeto de uma dupla estruturação simultânea: de um lado, ele é estruturado pelos diversos níveis administrativos institucionais, de outro lado, ele é estruturado pelos sistema de fluxos e das redes relacionais das empresas (p.61).

“A maior concentração das atividades econômicas em regiões aglomerativas dinâmicas representa uma característica econômica fundamental do novo mapa econômico mundial”, segundo a análise de Conti (2005, p. 210). O que significa que a desterritorialização, possibilitada por tecnologias flexíveis que dão suporte à fragmentação das corporações, e caracterizam o regime de acumulação

financeirizado, implica em movimento subsequente de reterritorialização. Isto é, significa que há uma nova dinâmica, que envolve a relação empresa-espaco, que se dá em uma escala e através de uma forma distinta daquela em que as empresas internacionalizadas atuavam como multi-firmas. Tal mudança torna-se passível de ser evidenciada para o recorte territorial analisado, seja através das relações em rede, estabelecidas pelas corporações vinculadas ao agronegócio, seja pela rede logística que comanda o tráfego de contêineres e é dominada por um conjunto reduzido de grandes empresas, em uma estrutura de mercado tipicamente oligopolística.

O processo de expansão global requereu o aprimoramento da capacidade de formar redes, através das quais o poder econômico pode ser efetivado, difundido, enraizado. Nesse sentido, territorializado. A força desse processo é tão efetiva que se reflete no desencadeamento de um processo competitivo interportos, como discutido no item anterior, tal como se presencia no caso brasileiro atualmente. Para Conti (2005), a corporação global, organizada em rede, tem se transformado na fonte indubitável do poder de transformação da economia contemporânea. Considerando a concepção de Chesnais (2002) de um novo regime de acumulação financeirizada seria possível registra-la como veículo das transformações, a partir de uma lógica que fragiliza os limites fronteiriços clássicos do Estado-Nação moderno. Todavia, é importante que se diga que ...

[...] não mais se faz referência a empresas como organizações que governam a economia, mas a processos formativos das próprias empresas que derivam do comportamento coletivo (a rede, em essência) que se expressa tanto dentro quanto fora do mercado [...] (CONTI, 2005, p.214).

O que ressignifica a corporação, o corpo em ação torna-se coletivo, seus canais são a rede, sua cabeça o poder concentrado dos grandes capitais oligopolizados.

Nesse novo contexto, é natural que sejam ampliadas as fricções, no caso do sistema portuário, várias das contradições emergentes tomam a forma e sobrepõem velhas contradições expressas no espaço da cidade e da região. A formação das redes empresariais globais é tanto enfraquecedora da soberania econômica do Estado-nação, conduzindo ao que Furtado (1992) chamou de forças ameaçadoras da unidade nacional, como também é responsável pela especialização regional das atividades competitivas. O que, por sua vez, fica evidente estar em processo no caso do sistema portuário brasileiro. Torna-se, assim, ainda mais relevante compreender os meandros das relações interempresariais, ao menos no que se

refere às relações centrais que delimitam as redes em operação no Porto de Paranaguá, que por sua vez pode ser perfeitamente visto como um caso tipo dentro do contexto aludido.

4.5.1 Fluxos contêinerizados no Porto de Paranaguá: o Terminal de Contêineres de Paranaguá e seus elos globais

A operação com contêineres não constitui um fenômeno decorrente do processo de modernização e da privatização de sua operação, já que pôde ser verificada e apontada nos documentos de planejamento do porto, desde os anos 1980. Todavia, foi a partir dos anos 1990, que houve a escalada desses movimentos, tanto em função do reordenamento das atividades operacionais e da tecnologia de movimentação, como pela coincidência com o crescimento global desse tipo de carga. Os gráficos 10 e 11 explicitam a escalada do fluxo de cargas contêinerizadas no porto de Paranaguá, desde a entrada em vigor da Lei de Modernização portuária.

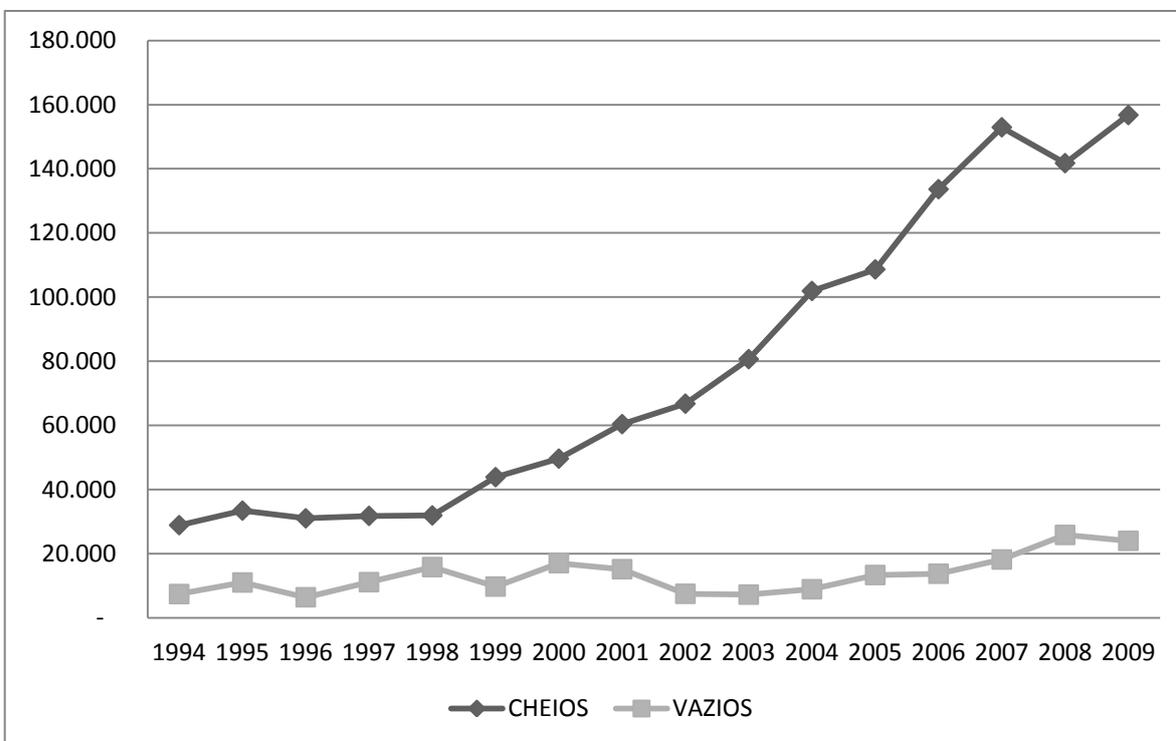


Gráfico 10 - Movimento de contêineres cheios x vazios embarcados no Porto de Paranaguá entre 1994 e 2009 (em unidades)

Fonte: Boletins da APPA, 1994 a 2009. Organização da autora

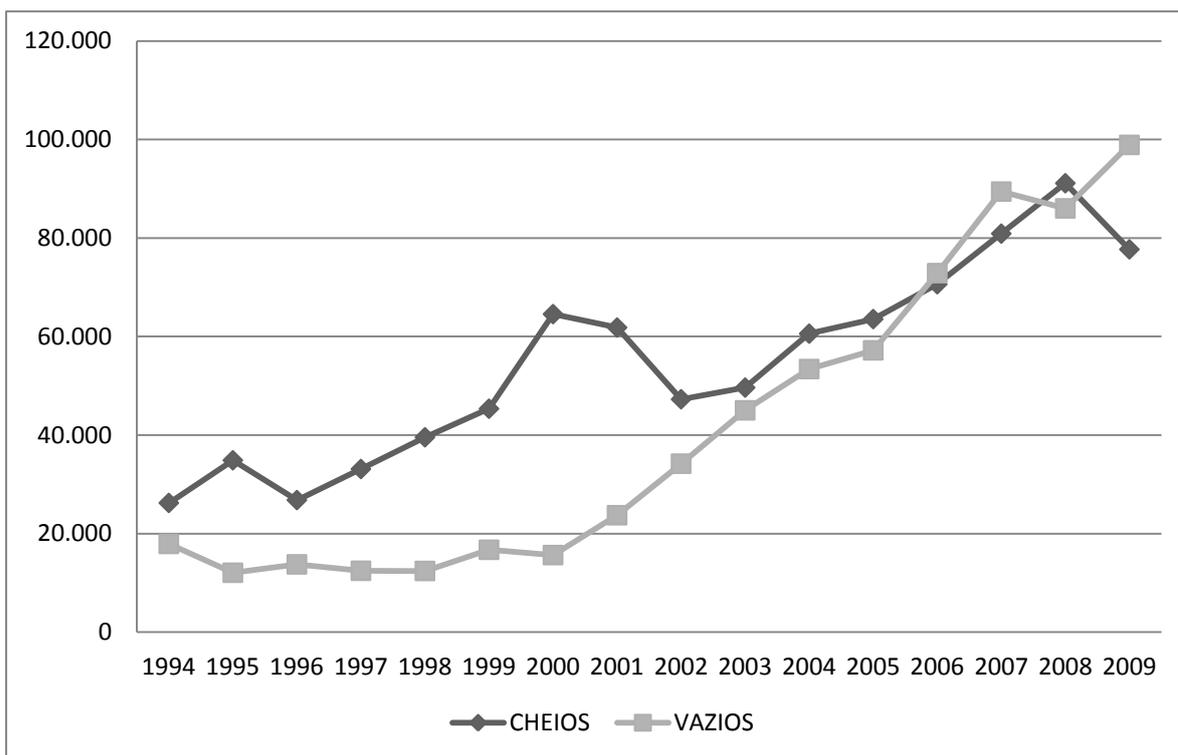


Gráfico 11 - Movimento de contêineres cheios x vazios desembarcados no Porto de Paranaguá entre 1994 e 2009 (em unidades)

Fonte: Boletins da APPA, 1994 a 2009. Organização da autora

Através desses dados é possível diferenciar os movimentos de embarque e desembarque (cheios e vazios). O que, por sua vez, é capaz de expressar a necessidade de área para depósito dos contêineres. Observa-se que no movimento de exportação, visto pelos dados referentes a contêineres embarcados, há predominância dos cheios, com acentuação nos anos 2000. Em contrapartida, a importação de cargas containerizadas também ascende, conforme aponta o crescimento do desembarque de contêineres cheios, mas é acompanhada da movimentação de contêineres que desembarcam vazios, e requerem a disposição crescente de área de pátio para os mesmos.

Conforme Bandeira (2005, p.16), a gestão dos contêineres é em si um processo complexo, que depende de um conjunto grande de variáveis. Um dos elementos que evidencia a complexidade, com rebatimentos sobre a necessidade de áreas no porto e mesmo na cidade para depósito dos contêineres, está relacionado ao fato de que os operadores precisam redistribuir os vazios ou mesmo arrendar, tendo em vista atender aos clientes. O tempo de permanência deles dependerá da combinação de fatores, tais como a demanda nos portos, o tempo de retorno dos

clientes consignadores, bem como a capacidade dos navios para transportar contêineres vazios. A necessidade de área para expansão do pátio de contêineres no porto de Paranaguá constitui hoje um reflexo da expansão da movimentação combinada à essa dinâmica, que envolve a gestão de cheios e vazios, a partir dos fatores citados.

A operação do terminal de contêineres de Paranaguá é realizada por uma empresa privada constituída para esse fim em 1996, a TCP (Terminal de Contêineres de Paranaguá). Sua constituição foi resultante da composição acionária inicial de cinco grupos empresariais, de origem nacional e estrangeira. Historiar o processo de formação da TCP permite compreender melhor a dinamicidade desse negócio, e como ele consegue apresentar os reflexos do regime financeirizado de acumulação de capital. Importante ressaltar que também reflete a necessidade de capitalização elevada para atuar no segmento, tendo em vista o quadro competitivo já apontado.

Originalmente as empresas que compuseram a sociedade para a formação da TCP foram a Pattac Empreendimentos e Participações S/A, Tucuman Engenharia e Empreendimentos Ltda, Soifer Participações Sociedade Ltda, Galigrain S.A., e a Group Maritim Barcelona (TCB). Basicamente são dois grupos, o primeiro formado por empresas paranaenses, ligadas principalmente à infra-estrutura (especialmente a PATTAC e a Tuccuman) e comércio (Soifer), todas elas com sede em Curitiba. O segundo grupo formado por empreendedores espanhóis, ligados a agenciamento e operação portuária de contêineres (Galigrain e TCB).

A companhia de perfil global, no entanto, é a TCB, por sua vez controlada por uma tradicional família espanhola (Pérez Maura), e pela empresa Portobar Capital Limited, com 37% de participação acionária. A TCB possui 13 terminais portuários espalhados pelo mundo, e um plano estratégico de expansão global. Em 2007, a Portobar, sua principal sócia, teve 50% de seu capital adquirido pelo grupo português Amorim, através de sua empresa financeira a FINPRO, numa operação conjunta com a QIC, umas das maiores empresas de fundos de pensão australiana (DUARTE, 2007). Ainda mais recentemente, em operação realizada em 2010, a empresa financeira de gestão de Fundos *Private Equity* Advent International¹¹³, que

¹¹³ Os fundos *private equity* constituem uma modalidade, que se diferencia pela aquisição de participação acionária em empresas de diversos setores, conforme a avaliação de potencial de valorização, a partir do aporte de capital que o mesmo pode oferecer. A Advent International tem

atua no Brasil há cerca de 14 anos, comprou 50% da participação acionária da TCP, tornando-se seu principal investidor. A expectativa é que o aporte de capital advindo da entrada dessa empresa, como principal investidor, possibilite os investimentos de expansão da TCP, cuja meta é de aumento de 70% da capacidade de movimentação de contêineres (TCP, 2011).

É importante destacar dois aspectos desse histórico de progressiva inclusão do TCP na lógica global do investimentos, no segmento de operação portuária de contêineres. O primeiro deles se refere à tentativa de compor um grupo de investidores nacionais, paranaenses, que não conduziriam para o capital externo, “desterritorializado”, o comando do processo. Todavia, o segundo elemento, que se destaca aqui, mostra como a pressão competitiva tem se sobreposto a objetivos desse tipo, sejam eles planejados explicitamente ou não, afetando o poder de companhias familiares em todo o sistema mundial, como é o caso da própria TCB. Sendo assim, a primeira rede que se evidencia é aquela que é capaz de dar suporte financeiro para a operação global em um segmento com elevadas barreiras a entrada e intensivo em capital fixo. Além disso, o suporte dessa rede é considerado requisito para os contratos com os armadores, que detêm as linhas de transporte internacionais.

Outro aspecto da rede empresarial, que pode ser explorado na atividade de transporte de cargas containerizadas, está relacionado ao conjunto de empresas que se articulam para viabilizar todo o processo logístico, que intermedia as relações entre os importadores e exportadores. A quantidade de empresas envolvidas nesse processo depende do tipo de contrato que está sendo executado na atividade de transportes. Conforme Ferreira Neto (2010) existem quatro modalidades contratuais, o “*house to house*” ou “*door to door*”, considerado o modelo ideal, no qual a mercadoria é colocada no contêiner nas instalações do exportador e retirada no pátio do consignatário, sem que haja manuseio da carga nesse percurso; o “*pier to pier*”, modalidade pouco comum em função da elevação substancial do custo do frete, nela a mercadoria é transportada em contêiner apenas dentro do navio; o “*house to pier*” caso em que o exportador se encarrega das despesas para encher o contêiner e as despesas de desova no porto são por conta do importador; por fim, a situação inversa ocorre no contrato tipo “*pier to house*”.

O agente central dessa cadeia logística é representado pelas companhias proprietárias dos navios e que possuem linhas, exclusivas ou não, que disponibilizam para a execução do transporte. Esses são os armadores, que estabelecem nos portos seus agentes, empresas responsáveis pelo processo burocrático. De acordo com a Fenamar (Federação Nacional de Agentes Marítimos), o agente marítimo é um ator fundamental no sistema, em função de seu “notório conhecimento em diversas áreas comerciais e jurídicas” (FENAMAR, 2011). A longevidade do agente marítimo é um elemento substancial, já que ratifica sua competência para a atuação no segmento. Também importante destacar, que em geral, trata-se de empresa nacional em função da especificidade da atuação, que requer conhecimento aprofundado do funcionamento das instituições públicas vinculadas a liberação das cargas. Todavia, tem se percebido um processo crescente de concentração desse mercado em um número menor de empresas, em geral aquelas que conseguem se vincular de forma muito estreita aos grandes armadores, responsáveis pelos navios de contêineres.

Morgenstern (2006, p.99-100) relata que até 1965 havia três empresas atuando no porto, dentre elas a Rocha S.A., empresa cuja história se confunde com a do porto de Paranaguá. Em 1977 foram identificadas oito empresas, o que não se alterou substancialmente até 1981. Dentre as empresas que atuaram no porto no período que antecedeu o marco legal estabelecido pela Lei 8.630/93, eram 10 as de maior movimentação. O Quadro 11 relaciona esse conjunto de empresas que foi se estabelecendo na atividade, todas elas empresas de capital nacional, empresas que construíram seu patrimônio com base na tradição típica do segmento. Todavia, apenas uma parte delas continuou apresentando atuação significativa no porto a partir das transformações decorrentes da modernização, sendo que nem todas vinculadas ao fluxo de cargas containerizadas.

| Período | Agências de Navegação atuantes no Porto de Paranaguá |
|----------------|--|
| 1935/65 | Rocha S/A; Cia Costeira de Navegação; Leon Israel - Agrícola e Exportadora S/A. |
| 1977 | Pinho Comissária de Despachos S/A; Rocha S/A (desdobrada em várias empresas); Marcom Serviços de Despachos em Geral Ltda; Rodrimar S/A Agentes, Comissária e Armazéns Gerais; Agência Marítima Transatlântica Ltda; Comissária de Despachos Brasil-Paraguai; Oceanus S.A; V. Morel Ag. Marítimo e Despachos. |
| 1981 | Agência Exportadora Marítima Araucária Ltda; Marítima Dikson S/A; Sinarius; Transatlântica Ltda; Brasilmar; Damar Serviços Marítimos S.C. Ltda; Oceanus Ltda; Rocha S.A. Com. e Navegação. |

Quadro 11 - Agências de Navegação Atuantes no Porto de Paranaguá antes do marco legal estabelecido pela Lei 8.630/93

Fonte: MORGENSTERN, 2006. Organização da autora

Desde o início das atividades da TCP como operadora do terminal de contêineres de Paranaguá é possível vislumbrar um novo quadro operacional. Nesse contexto, os armadores compram serviços em grande escala dos terminais de contêineres. Conforme Daudt (2007), embora haja variações entre os terminais públicos da região sul, em média, cada um deles trabalha com mais de 20 armadores. Esses, por sua vez, têm adotado a verticalização como parte de suas estratégias competitivas. No caso da TCP foram identificadas relações muito estreitas entre agências e armadores, que em alguns casos são reveladoras da estratégia de verticalização de fato, e em outros se dá por meio de relações de exclusividade.

A partir da base de dados sistematizada pela APPA foi possível identificar as empresas mais importantes e com maior frequência de atuação junto à TCP. O Quadro 12 sintetiza elementos que subsidiam a compreensão de uma nova rede que envolve operador, agências, operadores logísticos e a ação de alguns dos maiores armadores marítimos. Ao todo são 14 agências de navegação, dentre as quais 10 são brasileiras. Essa predominância das empresas brasileiras revela que ainda é um requisito importante o conhecimento aprofundado do território, em suas nunces político-administrativa e jurídica. Isto é, que esse elemento ainda configura uma barreira à entrada de empresas estrangeiras, tornando preferível as associações entre empresas globais e nacionais. Vale lembrar, no entanto, que apenas duas

dessas empresas já atuavam no Porto antes do processo de modernização, a Oceanus e a Rocha Top (Rocha S.A.). Não por acaso ambas estão ligadas a grandes armadores (o grupo Grimaldi, de origem italiana, e o Kent Line, de origem canadense, no caso do primeiro; Hamburg Süd, no caso da Rocha Top). Além disso, são empresas que oferecem os serviços logísticos integrados, possibilitando a cobertura de todas as etapas da cadeia produtiva logística.

As informações sistematizadas no Quadro 12 possibilitam a identificação de quatro grupos de empresas conectadas ao TCP¹¹⁴. O primeiro grupo é formado por empresas brasileiras, cuja atuação não se circunscreve ao âmbito regional e que estão ligadas a grandes armadores globais (Oceanus, Rocha Top, Vapores Grieg, Seatrade e Unimar). O segundo grupo é formado também por empresas brasileiras, cuja atuação é predominantemente regional, e em alguns casos com escritórios em outros portos, mas que não explicitam vinculações de exclusividade com armadores globais (Aliamar, Cargonave, MB Ag. Marítima). O terceiro grupo é formado por empresas estrangeiras de atuação global (CMA CGM, CSAV Group, Libra, Maersk Sealand, Mercosul/Maersk). No último grupo está a única empresa que destoa da classificação acima, a empresa brasileira de maior grau de atuação no território brasileiro, a tradicional Wilson, Sons.

O grupo Wilson, Sons representa uma das empresas brasileiras mais antigas em atividade na indústria marítima. Possui frota de 13 navios *offshore*¹¹⁵, também possui seu próprio estaleiro. Fundada em 1837 para oferta de serviços de abastecimento de carvão para navios, a Wilson, Sons, ao longo de sua história, foi abrangendo outras atividades (como a construção de estradas de ferro, depois estiva, rebocagem e reparo de navios), o foco atual está no agenciamento marítimo, e na logística dentro das cadeias de suprimentos. É também operadora de Terminais de Contêineres em Rio Grande e Salvador. Em Niterói, opera o terminal da Brasco Logística Offshore (empresa focada na oferta de serviços logísticos para a indústria de gás e petróleo). A matriz da empresa continua no Rio de Janeiro, onde foi originada. Em Paranaguá possui uma filial, cujo foco está no agenciamento marítimo.

¹¹⁴ É importante frisar que a classificação é balizada nas informações disponibilizadas pelas empresas nas entrevistas e nos sites das mesmas.

¹¹⁵ Os navios *offshore* são unidades de apoio marítimo que devem possuir boa capacidade de manobra para possibilitarem a aproximação das unidades atendidas. Trata-se de um mercado no qual empresas brasileiras têm conseguido crescer com competitividade, desde o final dos anos 1990.

| AGÊNCIAS DE NAVEGAÇÃO | ORIGEM | FOCO DA ATUAÇÃO | | | É representante exclusiva de empresas globais do setor? |
|-----------------------|-----------|----------------------------|------------------------|-----------------------|---|
| | | ALCANCE ESPACIAL PRINCIPAL | INDÚSTRIA DE NAVEGAÇÃO | OPERADOR LOGÍSTICO | |
| ALIAMAR | BRASIL | regional | N | s/inform. Disponíveis | N |
| CARGONAVE | BRASIL | regional | N | S | N |
| CMA CGM | FRANÇA | global | S | S | S |
| CSAV GROUP | CHILE | global | S | S | S |
| GRIEG | BRASIL | nacional | N | S | sim, da Evergreen Line, pool de 4 companhias de navegação que formaram o Grupo Evergreen (Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd, Italia Maritima S.p.A., Evergreen Marine (UK) Ltd e a Evergreen Marine (Hong Kong)). |
| LIBRA | CHILE | global | S | S | S |
| MAERSK SEALAND | DINAMARCA | global | S | S | S |
| MB AG. MARIT. | BRASIL | regional | N | s/inform. Disponíveis | N |
| MERCOSUL | BRASIL | nacional e mercosul | S | S | sim, (comprada pela Maersk Sealand em 2006) |
| OCEANUS | BRASIL | nacional | N | S | sim, dos armadores: Grimaldi Group (Italiano) e Kent Line (Canadense). |
| ROCHA TOP | BRASIL | regional | N | S | sim, do armador Hamburg Sud |
| SEATRADE | BRASIL | regional | N | s/inform. Disponíveis | sim, do armador MSC - Mediterranean Shipping Company |
| UNIMAR | BRASIL | regional | N | S | sim, do armador K Line Brasil. |
| WILSON, SONS | BRASIL | nacional | S | S | N |

S = sim, do próprio grupo; N = não.

Quadro 12 - Informações sobre as Agências de Navegação com maior frequência de atuação junto ao Terminal de Contêineres de Paranaguá entre 2002 e 2009

Fonte: APPA, 2000; 2009. Organização da autora

4.5.1.1 O grupo de empresas brasileiras representantes de armadores globais

A Oceanus é uma empresa ligada ao grupo nacional Lachman, fundado em 1827, que atua em 11 estados brasileiros. O contrato de exclusividade do Grupo Grimaldi (especializado no transporte de carros, contêineres e passageiros) é realizado com a Lachman, empresa *holding*, que possui na Lachman Logística a capacitação para atender grande armadores, tanto assim, que também passou a representar o grupo canadense Kent Line, desde 2001, para serviços de transporte marítimo do Brasil para a costa leste dos Estados Unidos da América (EUA).

A Rocha Top, como apontado anteriormente, é a única empresa originária de Paranaguá atuando no segmento. Atualmente, cerca de 40% do controle acionário da companhia pertence à AG Angra¹¹⁶. Fundada no final do século XIX passou em seguida sua sede para Curitiba, onde possui serviços de desembarço aduaneiro¹¹⁷. Em Paranaguá realiza desembarço aduaneiro, transporte, possui armazém alfandegado, dentre outras instalações. Seu foco de atuação ainda é regional, especialmente nos portos de Santa Catarina (Itajaí e São Francisco do Sul) e Paranaguá, no Paraná. Todavia sua expansão inicial já está implantada com a instalação no terminal paulista do Guarujá. Na área em que atua, possui parceria com a Hamburg Süd, que pertence ao grupo empresarial alemão Rudolf Oetker KG, fundado em 1871. Trata-se de um grupo com grande poder de mercado, cuja expansão vem se realizando principalmente por meio de aquisições, tal como ocorreu em 1998, quando assumiu o controle acionário da empresa brasileira de navegação, Aliança Navegação e Logística, cuja fundação data da década de 1950. Vale destacar ainda, que o interesse estratégico da Hamburg Süd tem sido mais expressivo nos portos catarinenses, o que se reflete também na ação da Rocha Top¹¹⁸.

O terceiro caso, que se enquadra nessa mesma classificação, é o da Vapores Grieg, empresa brasileira fundada em 1930 em Santos/SP, cuja matriz permanece nesta cidade, com filiais em São Paulo, Guarujá, Paranaguá e Itajaí. Também

¹¹⁶ A AG Angra é uma *joint venture* entre o fundo de investimentos Angra Partners e a construtora Andrade Gutierrez, ambas interessadas em entrar no negócio portuário.

¹¹⁷ Trata-se de um procedimento de conferência de dados e documentos, que possibilitam que a mercadoria prossiga seu destino, seja na exportação ou na importação.

¹¹⁸ O investimento da Hamburg Süd, no porto de Itapoá, através da Aliança Navegação e Logística Ltda, que adquiriu mais de 30% de participação acionária na Itapoá Terminais Portuários S.A., controlada pela Portoinvest Participações S.A., ratifica a relevância do posicionamento territorial dos portos catarinenses para a corporação (BRASIL, 2008).

oferece serviço, que possibilitam integração das atividades logísticas, armazenagem, consolidação e desconsolidação de produtos, transporte e distribuição. Atua como agente da Evergreen Line, que representa um *pool* de companhias de navegação / armadores de três países (Taiwan, a Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd.; Inglaterra, a Evergreen Marine Corp. (UK) Ltd.; e, de Hong Kong, a Evergreen Marine (Hong Kong) Ltd.).

Já a Seatrade foi fundada em 1989, em São Francisco do Sul /SC, com foco na movimentação de carga geral e containerizada. Expandiu sua atuação para os portos de Itajaí, Navegantes e Paranaguá, ao longo dos anos 1990. Na movimentação das cargas containerizadas presta serviços para o armador suíço MSC (Mediterranean Shipping Company), fundado em 1970, que já representa uma das linhas mais importantes de fluxo de transporte de cargas containerizadas. A Unimar, por sua vez, fundada em 1995 e ligada ao Porto de Santos, onde está sua matriz, possui escritórios comerciais em São Paulo (central), Porto Alegre, Itajaí e Rio Grande. Suas filiais ficam nos portos de São Francisco do Sul e Paranaguá. Representa o armador internacional especializado em transporte de contêineres e cargas *ro ro*, K Line América Inc., que entrou no Brasil em 2007¹¹⁹. A K Line América Inc. é subsidiária da empresa japonesa Kawasaki Kisen Kaisha Ltda, companhia global verticalmente integrada.

4.5.1.2 Empresas brasileiras sem vinculação exclusiva com armadores

A Aliamar é uma empresa com sede em São Francisco do Sul, em Santa Catarina. Embora sua presença em Paranaguá indique um processo de expansão de sua atuação, a empresa não disponibiliza outras informações que permitam identificar suas conexões. A Cargonave é uma agência de Paranaguá com filiais tanto em Santos, como São Francisco do Sul, bem como escritórios em outros 10 terminais portuários (Aratu e Ilhéus na Bahia, Itacoatiara no Amazonas, Porto Madeira em São Luiz do Maranhão, Santarém no Pará, Rio Grande, Porto Alegre e Tramandaí no Rio Grande do Sul, Tubarão no Espírito Santo, Santa Clara no Rio de Janeiro). A última empresa dentro dessa classificação é a MB Agência Marítima,

¹¹⁹ Nesse mesmo ano a companhia fez sua incursão no mercado indiano.

cuja única informação disponível é sobre sua origem, sediada em Itajaí, Santa Catarina.

4.5.1.3 As empresas globais

A agência marítima CMA CGM pertence ao grupo francês de mesmo nome, que representa a terceira maior companhia marítima do mundo em transporte de contêineres, e a primeira na França. A origem da empresa CMA advém da fusão entre a MESSMAR e a TRANSAT, em 1977. Em 1999, a nova companhia adquiriu a CGM em seu processo de privatização, passando a operar com 78 navios e 260.000 TEUs. Atualmente, sua frota é composta por 396 navios, 170 rotas, realiza operações em 400 portos, em 150 países, possui 650 agências e escritórios, sendo 63 apenas na China. O crescimento da empresa se deu principalmente na década de 2000, por meio de diversas aquisições de empresas inglesas e taiwanesas. No Brasil, possui 23 agências e escritório regional em São Paulo. Em 2002, foi criado o braço especializado em logística do grupo, que segue a proposta do *door-to-door*.

A CSAV Group (Compañia Sudamericana de Vapores) é uma companhia chilena, cuja fundação data de 1872 com foco na navegação costeira. Ao longo do tempo suas operações foram sendo paulatinamente estendidas para os EUA, depois para a Europa, Japão e sudoeste da Ásia. A última etapa da expansão foi direcionada para a costa leste da América Latina. Atualmente, opera em cinco continentes. No Brasil, são 12 agências marítimas, dentre as quais cinco são operadas pela agência marítima brasileira Wilson, Sons (em Fortaleza, Imbituba, Vitória, Recife/Suape, Belém), já o escritório central da empresa no Brasil fica em São Paulo.

A Libra é uma agência de origem brasileira, ligada à companhia de navegação de mesmo nome, criada em 1960 a partir da união de 13 empresas nacionais, em função do estímulo concedido pelo governo federal tendo em vista ampliar a presença das empresas nacionais na navegação de cabotagem. Todavia, em 1999 seu controle acionário foi passado a CSAV, que se tornou a maior companhia de navegação da América Latina. Em 2003 houve a fusão entre a Cia Libra de Navegação e a empresa Uruguia Montemar S.A. (atuava nas rotas Norte da Europa e Costa Leste dos EUA). Sua sede no Brasil está no Rio de Janeiro, seu centro regional em São Paulo, e possui no Porto de Paranaguá escritório de

agenciamento. A atuação da Libra no porto de Paranaguá se dá ao longo de toda a década de 2000, mas nos últimos anos foi agregada à atuação do escritório da CSAV.

A Maersk Sealand é hoje a maior companhia de navegação do mundo. Pertence ao Grupo A.P. Moller – Maersk, que opera em 130 países, grupo que atua nos mais diversos setores, tais como petróleo e logística. São ao todo 10 companhias compondo o grupo. Fundada em 1876, a Maersk se consolidou nos anos 1940, especialmente no pós-guerra. Seu primeiro navio porta-contêiner foi lançado em 1972, no final desta década deu início às atividades de operação de contêineres. A empresa de navegação possui frota de mais 500 navios, e mais de 46.000 atracções em portos realizadas apenas no ano de 2006, segundo dados divulgados pela mesma (MAERSKSEALAND, 2011). Por fim, vinculada a essa empresa está a Mercosul Line, brasileira, criada em 1999 com foco na navegação de cabotagem, foi comprada em 2006 pela Maersk Sealand. Opera com os serviços porta a porta e tem expandido sua atuação para os portos do nordeste e norte do Brasil.

4.5.1.4 Sobre as redes corporativas ligadas ao fluxo de cargas containerizadas atuantes no Porto de Paranaguá

O conjunto de empresas e de relações interempresariais que perpassam o quadro corporativo contemporâneo relacionado aos fluxos de contêineres no porto de Paranaguá permite compreender o papel dessas redes, bem como a confirmação dos elementos que aparecem teoricamente como tendências de comportamento dos atores. Um desses elementos está vinculado ao que Conti (2005) aponta como condição da competitividade, que ultrapassa a esfera de uma única empresa. Para o autor, “as relações determinantes da competitividade são, cada vez mais, externas e não geridas internamente” (CONTI, 2005, p.223), o que torna cada vez mais complexa a economia.

Um elemento concreto está na precariedade imputada às empresas brasileiras para sobreviver mediante a abertura progressiva e à insuficiência do suporte financeiro, como aponta Furtado (1999), para fazer frente às novas condições concorrenciais. O que, por sua vez, apresenta diferenças setoriais e escalares. Destaca-se antes de tudo, que a inserção das empresas brasileiras na

indústria da navegação marítima tornou-se ainda mais periférica desde os anos 1990. Ou melhor, passou a se dar nos elos mais frágeis da cadeia produtiva, aqueles que implicam em menor intensidade de capital, como é o caso da operação e agenciamento marítimo.

Além disso, o impulso à integração vertical dos grandes conglomerados globais tem imposto às empresas brasileiras uma condição básica de sobrevivência, por meio da submissão hierárquica às primeiras. O que fica mais evidente, ao passo que são realizados os cruzamentos entre as empresas, e delineada a teia de relações a que cada uma sua vincula em cada caso particular, como no Porto de Paranaguá. Pode se apontar, como ratificador desse processo, a própria dinâmica empresarial nos negócios ligados ao porto de Paranaguá, tanto na operação portuária, como no agenciamento de navegação.

A submissão hierárquica, por sua vez, confirma uma tendência do novo regime de acumulação em sua expressão espacial, conforme já discutido por Furtado (1999). Observa-se que o motor sistêmico depende do nó central da cadeia produtiva, que inexoravelmente encontra-se fora da economia brasileira (o segmento industrial da navegação, os armadores), e, tanto mais da área de abrangência do Porto de Paranaguá. Haja vista que, a exceção de uma empresa paranaense, a Rocha Top, e de parte dos acionistas do TCP, os demais atores das redes que comandam o negócio no porto são oriundos de outras regiões do país e do mundo.

Conti (2005) afirma, ainda, que o próprio desenho da rede torna visível a ruptura com a idéia de continuidade espacial dos fenômenos. O que pode remeter também à reflexão sobre as centralidades no sistema econômico brasileiro, que possui uma hierarquia expressa, sobretudo nas cidades. Ou numa expressão melhor do contexto contemporâneo, nos arranjos urbano-regionais (MOURA, 2009). Nesse sentido, pode-se destacar que as redes ligadas aos fluxos de maior valor agregado, representados pela containerização, ligam-se mais fortemente a São Paulo enquanto concentradora da maior parte dos escritórios centrais das corporações, que a Curitiba, que tradicionalmente exerce essa função sobre os fluxos relacionados ao porto de Paranaguá. Ao que tudo indica, as contradições e desequilíbrios da sociedade brasileira vêm sendo potencializadas de fato, e o território constitui um elemento central nesse processo dinâmico.

4.6 As relações em rede a partir da operação portuária relacionada aos fluxos do agronegócio¹²⁰ no porto de Paranaguá

As análises dos planejadores públicos federais, que projetam a infra-estrutura logística responsável por dar suporte aos fluxos de comércio exterior relacionados ao agronegócio, mantêm-se vinculadas aos corredores de exportação, como norteadores das ações governamentais. Conforme Brasil (2005), as ações de política pública com vistas a ampliar a competitividade das cadeias produtivas centrais da pauta de exportação brasileira devem ponderar os seguintes elementos: a espacialização do agronegócio brasileiro, e as transformações recentes sobre a mesma; a redistribuição da pauta exportadora, conforme o valor agregado/região produtora; e, as potencialidades dos corredores de exportação, novos e os já consolidados.

A expansão do agronegócio brasileiro partiu do Rio Grande do Sul, se estendendo para os demais estados da região sul, e depois para o Centro Oeste. Mais recentemente tem avançado no sentido das regiões norte/nordeste. Com base na primeira etapa da expansão é que os planejadores públicos na década de 1970 estabeleceram os três corredores de exportação tradicionais, todos eles ligados a portos do sul e do sudeste, como foi o caso do Corredor Paraná, com seu elo final no Porto de Paranaguá. A expansão mais recente, no sentido norte e nordeste, no entanto, tem sido apontada por Brasil (2005) como suporte para a proposição de novos corredores, para escoar a produção de regiões como a área produtora de Rondônia, norte do Mato Grosso e toda a extensão norte e nordeste.

É importante lembrar que o corredor Paraná, que direciona cargas para o porto de Paranaguá tem possibilitado o surgimento de novas cargas, com maior valor agregado, dentre elas as carnes congeladas (especialmente aves e suínos) e os automóveis, em função da instalação do pólo automobilístico na Região Metropolitana de Curitiba. Mesmo que a hinterlândia do Porto de Paranaguá não seja considerada a área que mais projeta crescimento de produção do complexo soja, conforme o estudo do Brasil (2005), no presente constitui um corredor para produtores que estão em áreas de elevado crescimento dessa produção, como ocorre com os produtores do Mato Grosso. O planejamento público, no entanto,

¹²⁰ No que se refere às redes logísticas do agronegócio não foi possível identificar os armadores, mas apenas agências e operadoras portuárias.

projeta redirecionar parte dessas cargas para outros portos, o que vai de encontro ao interesse das *tradings* do agronegócio que atuam no território nacional.

Esse processo, por sua vez, tende a aumentar a eficiência sistêmica da logística exportadora nacional, em que pese os efeitos negativos sobre os fluxos do Porto de Paranaguá. Em todos os setores produtivos com forte presença no porto, portanto, com grau elevado de territorialização como apontado no capítulo 3, observa-se que as empresas líderes têm avançado seu planejamento territorial com base na perspectiva dos corredores (tradicional e novos).

Outro elemento relevante, no que se refere às ações desse conjunto de atores, vinculado à atividade portuária se refere à própria atuação dentro do sistema portuário que tem assumido novas conotações, com a construção de relações interempresariais motivadas pelo objetivo de aumento de produtividade e retorno dos investimentos. Mudanças que são respaldadas pelo novo marco legal da Lei de Modernização portuária. Em todos eles é possível destacar, especialmente a partir do final da década de 1990, um novo arranjo corporativo na atuação dentro do porto, com vistas a ampliar sua capacidade competitiva, a agilidade no processo de exportação e importação, bem como a redução de custos operacionais.

4.6.1 As relações interempresariais vinculadas à cadeia logística da exportação de carnes congeladas no porto de Paranaguá

O análise dos dados sistematizados pela APPA permite vislumbrar, que até meados dos anos 2000, cerca de 8 operadores portuários atuavam no segmento de congelados. Desde 2000, no entanto, o operador mais importante, com maior movimentação, foi a empresa Sadia S/A. Tal empresa, que representa a maior *trading* do agronegócio de carnes, atuante no porto, também é operadora portuária, e se vinculou às agências Hélice, Transcar, Transgolf, Sulnav e Wilson, sons. Até 2005, verifica-se que a operadora utilizava os serviços de ao menos 3 dessas agências por ano. Todavia, desde 2006 é possível detectar uma mudança de comportamento, que aponta para a concentração dos negócios com a empresa Transgolf e mais recentemente também com a Wilson, Sons. À exceção dessa última, todas as empresas apresentam um alcance regional, com matrizes ligadas a Paranaguá ou Curitiba, São Francisco do Sul/SC ou Rio Grande/RS. A Transgolf é

uma agência de Paranaguá com filial em São Francisco do Sul e Rio Grande. Sua atuação está concentrada na atividade de agenciamento marítimo.

4.6.2 As relações interempresariais vinculadas à cadeia logística do pólo de fertilizantes no porto de Paranaguá

Na relação interempresarial que complementa a atividade de exportação/importação nos portos, dentro do segmento de fertilizantes observa-se um número maior de empresas em operação. Todavia, é nítida a concentração das operações em algumas empresas, especialmente cinco delas: Fertimport, Fortesolo, Fospar, Multigrain e Rocha Top. O mesmo se pode dizer quanto às agências marítimas, as mais importantes (considerada a permanência da atividade e o número de parceiros) são: Cargill, Fertimport, Fortesolo, Multitrans, Orion e Rocha Top (Ver Quadro 13).

| PRINCIPAIS OPERADORES | PRINCIPAIS AGÊNCIAS DE NAVEGAÇÃO |
|------------------------------|---|
| Cargill (até 2005) | Cargill |
| Fertimport | Fertimport |
| Fortesolo | Fortesolo |
| Fospar | Multitrans |
| Multitrans | Orion |
| Rocha Top | Rocha Top |
| | Wilson, Sons |

Quadro 13: Principais Operadores e Agências na importação de fertilizantes

Fonte: APPA, 1998; 2009. Organização da autora

A Fertimport, criada em 1947, atua tanto como operadora, como agência marítima, e faz parte do conglomerado Bunge Y Born. Possui 15 unidades distribuídas pelos portos brasileiros, com matriz em Santos e escritório comercial em São Paulo. Enquanto operadora de fertilizantes não tem contratos de exclusividade com sua agência, já operou com a Orion, a Multitrans, a Rodrimar e a Wilson, Sons. A exceção da Multitrans, que é uma empresa de atuação regional, todas as demais atuantes no segmento são empresas grandes, que estão em vários portos, e

possuem complexa infra-estrutura logística de suporte. Ainda assim, desde 2005 a Fertimport vem redirecionando suas relações para dentro do grupo (operador e agência Fertimport). Apenas em 2009 foi identificada relação com uma agência que não pertence ao grupo, a Oceanus. Essa empresa pertence ao grupo Lachman (já citado anteriormente), e é especializada em agenciamento, todavia o conglomerado possui divisões de logística integrada e contratos com vários armadores globais.

A Fortesolo é uma empresa com 20 anos de atuação no Porto de Paranaguá, vinculada ao Grupo de Consultoria Empresarial Equiplan, de Curitiba. Embora seu foco seja fertilizante, atua também com contêineres e carga geral. Desde 2003, atua como agência dentro do mesmo grupo, sem exclusividade. Diversas agências aparecem em sua rede, mais recentemente estiveram a Blue Ocean, Cargonave, Cargill, Rocha Top e Wilson, Sons. Todas elas são empresas com estrutura logística, que permitem a oferta de serviços que vão além do desembarço das cargas.

É interessante destacar ainda a estratégia do grupo Cargill, que foi transferindo a função de operador portuário do segmento de fertilizantes para a FOSPAR, mantendo a agência dentro do grupo, com a identidade Cargill. Por fim, a presença da Rocha Top como operadora e agência marítima no segmento de fertilizantes revela que a mesma tem conseguido capitalizar sua experiência, seu vínculo histórico com o porto, para manter-se competitiva nesse mercado.

4.6.3 As relações interempresariais vinculadas à cadeia logística do complexo soja no Porto de Paranaguá

Analisando as informações relativas aos três subprodutos do complexo soja exportados pelo porto de Paranaguá, farelo, óleo e soja em grão, observa-se a predominância de três empresas, dentre elas as duas *tradings* globais, Cargill, Fertimport (Bunge) e Cargonave (Ver Quadro 14). Vale dizer que a Cargonave é uma empresa com estrutura também considerável e com parcerias locais, como é o caso da Terlogs em São Francisco do Sul, que lhe concedem agilidade na prestação de serviços e permitem integrar os processos logísticos.

| FARELO | | ÓLEO DE SOJA | | SOJA EM GRÃO | |
|------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|
| OPERADORES | AGÊNCIAS | OPERADORES | AGÊNCIAS | OPERADORES | AGÊNCIAS |
| Cargill | Cargill | Cargill | Cargill | Cargill | Cargill |
| Cargonave | Cargonave | Cargonave | Cargonave | Cargonave | Cargonave |
| Fertimport | Fertimport | Catallini | Fertimport | Fertimport | Fertimport |
| | Transcar | União Vopak | Interocean | Tibagi | Transcar |
| | | | Marcon | | |
| | | | Transcar | | |

Quadro 14: Principais Operadores e Agências atuantes no complexo soja no Porto de Paranaguá

Fonte: APPA, 1998; 2009. Organização da autora

Interessante destacar aqui também que não existe uma relação de exclusividade, embora a operadora Cargill opere especialmente com sua estrutura de agenciamento, também contrata os serviços da Cargonave, da Fertimport e da Transcar. Já a Fertimport, do grupo Bunge apresenta mais variações de contratos, isto é, utiliza os serviços de sua agência e da agência Cargill, ao longo de toda a década, além das empresas Cargonave e Interocean. No caso da soja em grão, as combinações não sofrem variações importantes de atores, a Cargill contrata os serviços da Fertimport em praticamente toda a década, além do uso de sua estrutura própria. A Fertimport, por sua vez, mantém-se mais restrita à sua própria agência, embora também contrate outras, como a Cargill, Cargonave, Transcar.

As variações mais importantes, em termos de empresas atuantes, estão relacionadas às redes empresariais da exportação de óleo de soja. Destacam-se as empresas Cattalini e União Vopak. Ambas apresentam forte presença em termos de área ocupada, em função de atuarem no pólo químico, sendo responsáveis pela estrutura de granéis líquidos do porto de Paranaguá. A Cattalini Terminais Marítimos foi fundada em 1981, com foco na operação de óleo de soja. Em 1987, expandiu seus negócios para os granéis líquidos de forma geral, incluindo os produtos químicos. Seu parque de tancagem atual possui capacidade para 278 mil m³, sendo composto por um complexo que envolve dois terminais, pátio de triagem e píer exclusivo.

Já União Vopak advém da *joint venture* entre a Ultracargo, ligada ao grupo Ultrapar e a Vopak Brasil, empresa pertencente ao grupo holandês Royal Vopak. O grupo brasileiro Ultrapar atua na distribuição de combustíveis, na indústria química e

no segmento de logística de graneis líquidos. É uma empresa de capital aberto com forte vinculação ao mercado de capitais. O grupo Royal Vopak, por sua vez, também é um grupo global de suprimento de serviços de logística, distribuição de produtos químicos e indústria de óleo, criado em 1616 em Rotterdam na Holanda, com atuação em sete países da América Latina (Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Peru e Venezuela). Seu foco está na estocagem e manuseio de produtos químicos, gases e óleos vegetais.

4.6.4 As relações interempresariais vinculadas à cadeia logística da exportação e importação da indústria automotiva no Porto de Paranaguá

No que se refere à relação interempresarial na cadeia logística de veículos observa-se a crescente concentração de mercado, ao longo dos anos 2000. No início da década, o porto chegou a contar com sete operadores autorizados a operar esse tipo de carga. Todavia, apenas um operador persistiu com essa função ao longo de toda a década, a empresa Marcon. Fundada em Paranaguá em 1964, onde permanece instalada sua matriz, que compõe um grupo de empresas, a Marcon Operadora Portuária Ltda, a NS Armazéns Gerais Ltda e a Sulterminais de Armazéns Gerais Ltda. Suas filiais estão Itajaí/SC, São Francisco do Sul /SC, Imbituba/SC e Antonina/PR. Já a agência que consolidou sua hegemonia é a Oceanus, cuja presença já foi explicitada anteriormente. Deve-se chamar atenção para o fato de que essa cadeia conta com a presença da Volkswagen, cuja relevância se expressa em termos dos fluxos de importação realizados pela companhia, bem como pela área portuária ocupada pela mesma.

4.7 O porto de Paranaguá como expressão do processo de territorialização corporativo

É necessário, mais uma vez, destacar que as informações relativas às cadeias corporativas no Brasil são praticamente indisponíveis. O que se agrava quando a abordagem envolve diversos setores de atividade econômica, como se torna impositivo na abordagem corporativa de um porto marítimo. O fechamento em relação às informações e a indisposição em relação às contribuições para pesquisa podem ser tomadas como uma das facetas do papel do território nacional, e da

região na divisão internacional do trabalho. Apontam para um descomprometimento ou descrédito em relação ao papel das reflexões teóricas, no sentido de prover contribuições e elementos importantes para o planejamento, seja público ou privado. À exceção das empresas Rocha Top e Sadia S/A todas as demais empresas se recusaram a participarem da pesquisa, explícita ou implicitamente, pelo não atendimento, após longo período de insistências.

Ainda assim, as fontes documentais obtidas por meio da APPA e dos sites das empresas, acrescidas de pesquisas em periódicos permitiram traçar parte das relações interempresariais que explicitam, apesar da incompletude, a relevância e o papel das corporações na produção do espaço. Deixam claro ainda, como aponta Raffestin (1993) que o poder, que define o processo de territorialização não está restrito ao campo da política. Isso fica ainda mais evidente na etapa contemporânea da acumulação de capital, cuja lógica financeirizada impõe arranjos eficientes e capazes de promover sistemicamente a redução de custos.

Considerando a perspectiva de Santos (2008) que requer que se pense o lugar a partir de seus vínculos com a totalidade, pode se dizer que as cadeias logísticas se transformaram no grande vetor de imposição de mudanças, responsáveis por conceder ao espaço portuário uma conotação de território, trespassado por múltiplas escalas, como característica inerente ao contexto da globalização.

A observação dos fluxos e das relações interempresariais no Porto de Paranaguá permite afirmar que, de um lado está a cadeia logística ligada ao fluxo de contêineres, que revela a dominância das empresas armadoras, detentoras das linhas de navegação. De outro lado, estão as *tradings* do agronegócio e sua estratégia de integração vertical. Em ambos os casos, produz-se uma nova relação com o local, estratégica e impositiva. O caráter impositivo fica explícito na percepção de urgência do CAP sobre as mudanças estruturais do porto terem se transformado em condição da própria sobrevivência do Porto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho buscou-se realizar um processo analítico através do enfrentamento teórico e prático de um objeto de elevado grau de complexidade, que se refere ao Porto de Paranaguá. A dinâmica econômica que a ele se relaciona, promove e provoca mudanças geográficas, ao mesmo tempo que é limitada e mobilizada por elas. Ao recorrer ao par de conceitos, “fluxos e fixos”, proposto pelo geógrafo Milton Santos, buscou-se destacar os dois movimentos, econômico e geográfico, que se interpenetram na definição das transformações sociais e se apresentam concretamente no lugar. Nesse sentido, o Quadro 15 tem o objetivo de sintetizar esses movimentos, discutidos ao longo dos quatro capítulos que resultaram do trabalho de pesquisa.

| | FLUXOS | FIXOS |
|-------------|--|---|
| 1970 / 1980 | <ul style="list-style-type: none"> - Predomínio das exportações; - Predomínio das rotas de Longo Curso; - Exportação de Granéis Sólidos: farelos de soja produto de maior destaque; - Exportação Paraguaia relacionada ao complexo soja; - Importações de granéis sólidos: fertilizantes; - Cabotagem: granéis líquidos (combustíveis). - Crescimento do volume de contêineres. | <ul style="list-style-type: none"> - Investimentos relacionados ao Corredor de Exportações e às empresas arrendatárias; - Infra-estrutura para manuseio de cargas granelizadas: transporte, armazenamento e carregamento/descarregamento dos navios; - Ampliação do parque de silagem; - Estrutura para cargas frigorificadas; - Ampliação da estrutura e criação do terminal de inflamáveis; - Planejada a construção do terminal próprio para fertilizantes |
| 1990 / 2000 | <ul style="list-style-type: none"> - Permanece o foco nos granéis sólidos para exportação e importação; - Crescimento do peso da soja em grão em função do comércio com a China; - Crescimento das exportações de congelados: destaque em volume e receita cambial; - Fluxos ligados ao setor automotivo, | <ul style="list-style-type: none"> - Expansão do parque de fertilizantes; - Presença das tradings globais do agronegócio no segmento de mistura de fertilizantes; - Estrutura de mercado mais concentrada reduz a quantidade de empresas atuando no porto e aumenta sua capacidade de territorialização: Cooperativas (Coamo e Cotriguaçu) e <i>Tradings</i> (Bunge e Cargill); |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>importações e exportações;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aumento das importações paraguaias de carga geral desde meados dos anos 1990; - Redução até a interrupção das exportações paraguaias de grãos, ao longo da década de 2000; - Predominância do modal rodoviário para escoamento da soja para o Porto; - Expansão da containerização; - Redes empresariais dominadas pelas grandes <i>tradings</i> do agronegócio e pelos grandes armadores internacionais na cadeia logística do transporte de cargas containerizadas. | <ul style="list-style-type: none"> - Predomínio das <i>Tradings</i> também na estrutura empresarial de operadores portuários de grãos; - Ampliação do complexo exportador de carnes: predomínio da Sadia na exportação e na operação portuária; - Instalação e ampliação do Parque automobilístico: estreitamento das relações com a Volkswagen através do pátio exclusivo; - Ociosidade da estrutura voltada para atender ao entreposto paraguaio; - Instalação do Terminal de Contêineres de Paranaguá; - Ampliação de espaços na área de porto para depósito de contêineres; - Instalação do terminal exclusivo para fertilizantes administrado pela FOSPAR (Cargill); |
|--|---|--|

Quadro 15 - Fluxos e fixos no porto de paranaguá entre as décadas de 1970 e 2000 (destaques)
 Fonte: Dados da pesquisa. Organização da autora

Também constituiu um propósito prático reflexivo da pesquisa, analisar as conexões entre as transformações sistêmicas, que são referidas como “totalidade”, e as suas ressonâncias no lugar. A relação entre totalidade e lugar transformou-se em um guia permanente para a análise proposta. Nessa perspectiva, um segundo par de conceitos, verticalidades e horizontalidades, tornou-se relevante para compreender os processos de transformação que envolveram o Porto de Paranaguá entre as décadas de 1970 e 2000. O Quadro 16 busca sintetizar os principais vetores de mudanças e suas conseqüências espaciais a partir dessa premissa teórica.

| PERÍODO | VERTICALIDADES | HORIZONTALIDADES | MUDANÇAS ESPACIAIS NO PORTO DE PARANAGUÁ | IMPACTOS SOBRE A CIDADE DE PARANAGUÁ |
|-----------|---|---|--|--|
| Anos 1970 | <ul style="list-style-type: none"> - Objetivos de integração territorial e desenvolvimento conjugados nas ações públicas do governo federal e do estado do Paraná; - Programa Corredores de Transporte/Exportação: criação do Corredor Paraná / Santa Catarina; - Parceria entre governos federal e estadual nos programas de desenvolvimento; - Estímulo à exportação de granéis; - Ampliação da infraestrutura rodoviária nacional; - Apoio do estado do Paraná às cooperativas; - Instalação do Parque industrial em Curitiba; - Instalação da Refinaria Presidente Getúlio Vargas em Araucária (REPAR); - Expansão da fronteira da soja para o Paraguai e Centro-Oeste brasileiro. | <ul style="list-style-type: none"> - Ociosidade crescente de espaços ocupados p/ exportação de café após a crise de 1975; - Demanda por infraestrutura urbana em Paranaguá em função do aumento dos fluxos para e na cidade (tanto demográficos, como de veículos pesados). | <ul style="list-style-type: none"> - Adequação estrutural para exportação de granéis; - Ampliação da participação de empresas privadas (nacionais e estrangeiras) e de cooperativas no espaço do porto; - Infra-estrutura para transporte de granéis líquidos (tanques e berços exclusivos); - Ativação do entreposto paraguaio. | <ul style="list-style-type: none"> - Crescimento demográfico e espacial, com ocupação de áreas frágeis e insalubres; - Redução da capacidade do porto de absorver mão-de-obra em função da maior tecnificação. |
| Anos 1980 | <ul style="list-style-type: none"> - Crise econômica brasileira; - Política econômica de geração de superávits no comércio exterior (<i>drive export</i>); | <ul style="list-style-type: none"> - Consolidada a especialização graneleira do porto; - Potencialidade para ampliação das complementaridades produtivas nas cadeias | <ul style="list-style-type: none"> - Instalação do parque de misturadoras de fertilizantes | <ul style="list-style-type: none"> - Filas de caminhão e sobrecarga sobre as vias públicas da cidade. |

| | | | | |
|------------------|---|---|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Escasseamento progressivo dos recursos para infra-estrutura no estado do Paraná; - Expansão da fronteira da soja para o Paraguai e inclusão na área de abrangência do PP; - Abertura democrática e mudanças no quadro político em nível nacional e estadual. | <p>do agronegócio exportador;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pressão por espaço para contêineres; - Necessidade de ampliação de berços de atracação em função do porte dos navios. | | |
| Anos 1990 e 2000 | <ul style="list-style-type: none"> - Descentralização do sistema portuário nacional; - Novo marco legal propõe a modernização portuária através da ampliação da participação do setor privado, da concorrência interportos e intraportos; - Reformas: privatização e desregulamentação envolvem infra-estrutura e fertilizantes; - Maior abertura da economia brasileira envolve ampliação das fusões e aquisições empresariais; - Valorização cambial nos 1990; - Implantação da Lei Kandir de compensação para exportadores de produtos agrícolas de baixo valor agregado, como a soja em grão; - Privatização das rodovias no Paraná e consolidação do Anel Viário; - Instalação do parque | <ul style="list-style-type: none"> - Sucateamento da infra-estrutura; - Cultura gerencial baseada na hinterlândia cativa; - Insuficiência de infra-estrutura para atender novas demandas advindas da hinterlândia; - Domínio das empresas líderes da indústria da navegação na cadeia de transportes contêinerizados; - Domínio das <i>tradings</i> internacionais e cooperativas paranaenses sobre o agronegócio regional torna o Porto de Paranaguá parte da estratégia corporativa; - Perda dos fluxos de exportação paraguaios em função das restrições à soja transgênica. | <ul style="list-style-type: none"> - Ampliação dos espaços vinculados a empresas multinacionais, especialmente as <i>tradings</i> Bunge e Cargill; - Expansão da área destinada a contêineres com a instalação do Terminal de Contêineres; - Aumento do espaço destinado à soja em grão; - Criação e expansão da estrutura para exportação e importação de materiais de transporte; - Modernização e expansão do parque de tancagem nos granéis líquidos; - Investimentos do PAC em dragagem da baía de Paranaguá; | <ul style="list-style-type: none"> - Impactos ambientais (poluição e geração de resíduos que se espalham ao longo das vias da cidade) relacionados ao aumento do volume de exportação de soja e à mistura de fertilizantes; - Impactos sobre a estrutura viária (aumento do fluxo de veículos pesados dentro da cidade), em função do desequilíbrio entre os modais de transporte; - Expansão das ocupações periféricas e conflito entre porto e cidade. |

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| | <p>automobilístico na RMC;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Crescimento do transporte de cargas containerizadas segue a tendência mundial de comércio; - Aumento da importância da China no comércio internacional; - Integração continental sobre nova perspectiva expressa no papel da IIRSA; - Logística emerge como elemento central da competitividade. | | <ul style="list-style-type: none"> - Projeção do complexo portuário, incluindo os portos de Antonina, Cotinga, Imbocuí, Paranaguá e Ponta do Poço. | |
|--|--|--|---|--|

Quadro 16: Síntese dos vetores de mudanças nas escalas de influência e das principais transformações espaciais no Porto de Paranaguá entre as décadas de 1970 e 2000
 Fonte: Pesquisa. Organização da autora

CONCLUSÕES

A pesquisa que ora se conclui buscou jogar luzes sobre uma temática complexa, ainda que em primeira instância não se perceba a dimensão das questões que a ela se relacionam. Ao abordar o Porto de Paranaguá, um dos principais portos brasileiros, foi possível evidenciar a complexidade do organismo portuário, tanto pela multiplicidade de operações e negócios que nele se instalam e que a ele se vinculam, como pela dimensão política e de relações de poder que envolvem as decisões a ele relacionadas. Nesse sentido, é que se pode dizer que o primeiro aspecto que se apresenta como uma conclusão possível da pesquisa é perceber no Porto de Paranaguá um elemento importante para elucidar as transformações territoriais de uma extensa área de abrangência à qual se vinculou ao longo do século XX.

A análise do porto também é particularmente substantiva no sentido de elucidar a multiplicidade de escalas envolvidas nas decisões contemporâneas, sobretudo, em se tratando do contexto da globalização. Daí, que se perceba a pertinência da escolha metodológica e da base conceitual como instrumentais teóricos para a apreciação do objeto. Ao longo de sua história geográfica, o Porto de Paranaguá testemunhou, através dos seus elos e das forças de transformação que o afetaram, mudanças relativas à conformação do território nacional, da região sul e do estado do Paraná. Todavia, foi ao longo do século XX, que os processos de integração territorial paranaense e brasileiro assumiram contornos que definiram a forma e a função do porto.

Assim, é que se torna relevante, nessa etapa final, retomar o questionamento do qual resultou a realização da pesquisa. A partir desse, o que se buscou ao longo do percurso foi compreender os impactos das políticas e ações públicas de integração e desenvolvimento, tomado como processo de modernização capitalista, sobre as transformações territoriais que afetaram o Porto de Paranaguá. Vale lembrar que o território aqui não se confunde com o espaço, ou com a área física ocupada pelo porto. Todavia, na medida em que está vinculado ao conjunto de relações de poder que impactam a conformação do espaço, também se refletem na delimitação e formatação da área ocupada pelo porto, de tal maneira que as mudanças que se apresentaram ao longo dos anos 1970 e 2000 na área física do

porto apresentaram-se como reflexos das transformações territoriais, envolvendo um conjunto de relações sociais, políticas e econômicas, que assumiram uma forma espacial que lhes é compatível.

Tendo em vista responder ao questionamento original da pesquisa, tomou-se como pressuposto a proposição segundo a qual as políticas e ações públicas de integração territorial e modernização, aplicadas na escala nacional e regional, exerceram influência decisiva sobre a atividade do Porto. Considerou-se ainda, que ao promoverem a ativação do porto, elas foram responsáveis por reforçar a centralidade de Curitiba, capital do estado do Paraná. Por fim, também propiciaram as condições para a ampliação do poder das corporações, o que assumiu maior ênfase no contexto contemporâneo. Dada a dimensão da hipótese, considera-se que a análise dos resultados possa ser realizada a partir de cada um dos três aspectos que a compõem.

No que se refere às ações públicas que (re) definiram a estrutura do Porto de Paranaguá, é importante destacar que a inserção do mesmo na rede de comércio internacional do século XIX, liderada pelo Rio de Janeiro, inclusive para o tráfico de escravos, consolidou uma espécie de “vocação espacial”, o que fez emergir uma camada social dotada de poder econômico e social, que teve influência decisiva sobre os destinos do local e da região no século XX. Em especial, foi essa capacidade política que permitiu que o porto se transformasse na identidade da cidade, ao passo que o estabelecimento da capital da Província do Paraná e o desenvolvimento econômico do planalto paranaense alteraram o quadro de forças políticas e econômicas.

Desde o século XIX, a questão da integração territorial aparecia como elemento desafiador tanto no âmbito nacional, como na província do Paraná. Essa força motriz tornou-se ainda mais contundente ao longo do século XX, especialmente no período pós-guerra. Nesse contexto, ocupação, produção, desenvolvimento e estrutura viária tornaram-se componentes para garantir a integração do território. A relevância desse processo, no que se refere ao Porto de Paranaguá, está vinculada ao fato de que se transformou em um processo de mobilização destinado a trazer os fluxos econômicos, em especial os fluxos de exportação, para o eixo sob a influência direta da cidade de Curitiba. O que implica dizer, que o fortalecimento econômico do porto, consolidando-o como escoadouro para a produção paranaense, representava o fortalecimento político da capital.

Um dos objetivos traçados para a análise do problema da pesquisa envolveu compreender a influência das políticas de integração territorial na definição do papel regional do Porto de Paranaguá. Para tanto, os resultados organizados no capítulo 1 se destinaram a discutir o processo de formação econômica, social e territorial da cidade de Paranaguá, a partir das redes mercantis e viárias, como caminho para elucidar o papel regional, o que por sua vez possibilitou projetar um papel nacional para o Porto de Paranaguá.

A questão da integração territorial associada à ocupação e produção, à promoção do desenvolvimento econômico por meio do aprofundamento das relações capitalistas de produção, assumiram nova dimensão a partir dos anos 1970, com a implementação da política dos Corredores de Transporte e com os investimentos infra-estruturais relacionados ao II PND. Nesse contexto, o Porto de Paranaguá teve seu posicionamento reforçado, transformando-se em um porto de corredor, associado a uma hinterlândia bastante extensa territorialmente, chegando a abranger o território paraguaio. Importante destacar que a política de corredor foi associada à promoção da modernização da agricultura brasileira, e teve como carro-chefe a produção exportadora de grãos, especialmente os produtos do complexo soja (farelo, grãos e óleo). Ficou evidenciado que os interesses geopolíticos estiveram presentes, e fundamentaram a definição das estratégias, ações e políticas públicas, tanto em nível federal, como estadual. Também pode-se dizer que a estruturação do corpo burocrático de planejamento e gestão pública constituíram elementos decisivos para que as ações governamentais pudessem ter efetividade.

A crise dos anos 1980, em que pese o enfraquecimento da capacidade articuladora do Estado brasileiro, e em menor proporção também do estado do Paraná, impôs novos vetores que fortaleceram a função do porto. A necessidade de geração de superávits comerciais se expressou através de uma política econômica dotada de fortes estímulos à produção exportadora, o que beneficiou e aportou recursos (mesmo que insuficientes) na adequação do porto ao longo desta década. Ainda nesse período, observou-se que foi pela influência da análise dos planejadores e das ações públicas, do estado e da federação, que a economia da cidade de Paranaguá iniciou um processo de diversificação, rumo aos setores complementares às cadeias produtivas, cujos produtos eram predominantes nos fluxos do porto. Assim, o parque de misturadoras de fertilizantes constituiu um passo rumo à complexificação da economia local, e para os analistas do período uma

solução para a redução da dependência exclusiva da atividade portuária. Esta, por sua vez, cada vez mais tecnicizada, e com capacidade reduzida de gerar emprego em nível suficiente para atender às necessidades da sociedade local.

Identificar a influência e as correlações entre as transformações na hinterlândia, e aquelas que se impuseram sobre o Porto de Paranaguá, também constituíram objetivos da pesquisa. O capítulo 2 sistematiza esse processo que interrelaciona mudanças técnicas que se desdobraram sobre a estrutura portuária, transformando-o em um porto graneleiro. O que, por sua vez, foi desencadeado por esse conjunto de políticas públicas implementadas, sobretudo ao longo dos anos 1970, e que articularam a fronteira agrícola, organizada sob uma base tecnológica de produção, de transporte e de comercialização.

Até os anos 1980, pode se dizer que as ações públicas consolidaram uma relação fidelizada entre o Porto e sua área de influência, de forma que se observa a harmonia entre a produção de grãos na área de abrangência, a produção de máquinas agrícolas na RMC, o beneficiamento concentrado em alguns pólos regionais e o escoamento por meio do porto de Paranaguá. Todavia, nos anos 1990 outros vetores foram propulsionados pelas políticas governamentais, e deram o impulsionamento decisivo para o que o porto entrasse em sua fase atual. O primeiro elemento que compõe esse quadro está relacionado à nova lei de Portos, intitulada Lei de Modernização Portuária, de 1993, que sucedeu ao fechamento da empresa PORTOBRAS, responsável pela administração central do sistema portuário nacional. As novas medidas trouxeram a descentralização e a promoção do ambiente concorrencial nos portos (tanto entre portos, como dentro dos mesmos), como fundamentos para o aumento da eficiência do sistema portuário brasileiro, considerado moroso, um gargalo ao desenvolvimento, tendo em vista os requisitos sistêmicos da globalização. A expectativa era de que os portos pudessem se integrar de forma eficaz às cadeias produtivas a que atendem, ampliando assim sua competitividade.

Ainda no sentido de elucidar a relevância das políticas públicas para as transformações do espaço portuário de Paranaguá, tanto o segundo, como o terceiro capítulos trazem as resultantes da pesquisa, que deixam evidentes a importância desse elemento causal. Além disso, procuram sistematizar o papel dos novos atores que influenciam a atividade portuária, como uma decorrência do perfil que as ações

públicas concederam ao Porto de Paranaguá. O que implicou na ampliação do poder corporativo no que se refere ao processo de produção do espaço.

As políticas de abertura econômica que se espalharam no Brasil dos anos 1990, foram responsáveis por definir uma forma de inserção brasileira no contexto mais atual da globalização, através da recepção intensa de capitais internacionais e do foco na exportação de bens primários e de baixo valor agregado. A concentração de capitais e a influência da lógica da acumulação financeira sobre o setor produtivo tornaram-se cada vez mais evidentes nas estratégias territoriais das empresas. O que se vislumbra como decorrência da implementação da nova estrutura portuária, cujo processo de transformação ainda está em andamento, é exatamente a inserção dos portos em cadeias produtivas cada vez mais integradas, comandadas por grandes corporações, em geral de capital internacional.

Os dados sistematizados nos capítulos 3 e 4 evidenciam esse processo de territorialização corporativa no Porto de Paranaguá, no que se refere aos negócios vinculados às cadeias exportadoras, com ênfase em grãos e carnes. Mas evidencia o mesmo processo também no segmento que envolve as corporações vinculadas à produção de fertilizantes, tendo em vista a estratégia de integração vertical que lhes é característica. O que, por sua vez, reforçou a importância de se analisar o papel desses novos atores e suas redes, bem como sua capacidade de tornar o porto parte de sua estratégia logística de escoamento de mercadorias.

O que tem ficado cada vez mais claro desde os anos 1990, sobretudo ao longo da década de 2000, é o fato de que a logística se instaurou como elemento central da competitividade no cenário global. O Estado torna-se um ator fundamental, ao qual se delega a função de articular políticas e ações públicas, inclusive de integração transcontinental. Tanto assim, que as ações da IIRSA e a implementação do PAC constituem dois aspectos dessa nova dimensão da ação pública, que remetem claramente à influência sobre o Porto de Paranaguá, bem como aos portos concorrentes. Na perspectiva da logística vem se tornando patente que os portos, de uma forma geral, são componentes da estratégia corporativa. O que implica dizer que as empresas que atuam nos portos decidem sobre o escoamento de cargas a depender de seus critérios de economicidade, a partir das estruturas disponíveis para o transporte.

No que se refere ao posicionamento competitivo do Porto de Paranaguá, observou-se que ele apresenta vantagens geoestratégicas e estruturais, bem como

debilidades, que se transformam em ameaças iminentes de perdas de fluxos para portos que têm conseguido maior agilidade em mudanças estruturais, sejam elas físicas (tais como, calado e área de acostamento) ou políticas, em termos de autonomia decisória sobre os destinos da atividade fim do porto. Fatores que foram analisados no quarto capítulo, no qual a integração territorial já aparece como um requisito de competitividade, sob a alcunha da eficiência logística.

No que se refere ao segundo aspecto que compõe a hipótese, a pesquisa também assumiu que as políticas de ativação do porto seriam responsáveis por reforçar a centralidade da capital paranaense. Tal processo impactou as transformações do Porto de Paranaguá e foi por elas reforçado. É relevante destacar que a pesquisa trouxe elementos que explicitam que o planejamento territorial de integração do estado do Paraná teve, desde o princípio, o objetivo de consolidar a posição da capital. A estrutura de ocupação desse estado, e mesmo seu desenho físico não posicionam a capital de forma privilegiada, no sentido de emitir raios de influência. O norte do estado, por exemplo, esteve originalmente mais vinculado a São Paulo que ao restante do Paraná, enquanto uma grande extensão do estado praticamente era desabitada até meados do século XX.

O que se observou no processo de construção da estrutura viária foi que o esforço de integração se deveu em grande medida às relações de complementaridade entre as esferas estadual e federal. Essa termina por canalizar os fluxos para um tronco central (representado pela BR277), que remete à capital e por extensão à Paranaguá. Foi possível observar ainda que o redirecionamento dos fluxos de carga do norte do Paraná para o porto de Paranaguá, a partir dos anos 1960, transformou-se no grande trunfo do projeto, promovendo unificação e racionalização.

Entre os anos 1970 e 1980, ao longo do processo de implementação e consolidação do Corredor Paraná, ficou evidente a estruturação da cadeia produtiva ligada ao agronegócio. Dentro dela, na divisão territorial do trabalho, coube a Curitiba o papel de fornecedora dos implementos e máquinas agrícolas, posicionamento que se efetivou através da implantação de seu projeto de industrialização. Ratificando, a partir do sistema de objetos e ações, sua liderança em nível regional.

Na última etapa analisada, entre as décadas de 1990 e 2000, outro elemento passou a compor o quadro, no que se refere à centralidade de Curitiba em relação

aos fluxos portuários de Paranaguá. A diversificação do setor industrial da Região Metropolitana de Curitiba, a partir da instalação do parque automobilístico, promoveu a ampliação das relações econômicas com outros portos da região, em especial os do norte do estado de Santa Catarina. Pode se dizer que o quadro mais complexo da economia regional reduziu a veemência da relação econômica entre Curitiba e Paranaguá, em que pese não terem sido abalados seus vínculos políticos. Também ficou evidenciado que a economia em rede vem redesenhando os limites reais da cidade. Isto é, a escala do município torna-se insuficiente para abarcar a nova dinâmica econômica que envolve espaços como a metrópole regional de Curitiba. Nesse sentido é que o conceito Arranjos Urbano-Regionais mostrou-se pertinente e elucidativo para a interpretação dos fenômenos atuais.

A complexificação econômica do AUR Curitiba passou a exigir mais versatilidade do porto, estreitando seus laços regionais com outros portos, o que explica uma redução do vínculo com o Porto de Paranaguá. O que, por sua vez, foi parcialmente revertido em função da construção da área portuária voltada para atender demandas relacionadas ao complexo automotivo. A abordagem desse aspecto praticamente se tornou transversal nos quatro capítulos, em que pese uma maior ênfase sobre ele na discussão referente à estruturação da Formação Econômica, Social e Territorial da cidade e do porto de Paranaguá.

O último aspecto da hipótese a se destacar está relacionado à ideia de que as ações que impactaram o Porto de Paranaguá também propiciaram a ampliação do poder das corporações, especialmente no contexto contemporâneo. Acerca desse, também são vários os elementos importantes que derivam da pesquisa, o primeiro se refere à interpretação dos planejadores estaduais, que fomentaram deliberadamente o fortalecimento dos produtores agrícolas do estado do Paraná. O que foi realizado por meio dos incentivos à formação de grandes cooperativas que pudessem concorrer com as corporações que dominam os mercados estruturados em oligopólios. Em função dessa estratégia é que se pode perceber ainda contemporaneamente, mediante um quadro de elevado grau de concentração de capitais, a presença importante das cooperativas paranaenses, em especial da Cotriguaçu e da Coamo. Sendo que ambas possuem junto ao Porto de Paranaguá parte estratégica de sua estrutura, e atuam em um mercado dominado por *tradings* internacionais, cujas estratégias territoriais são bastante agressivas.

Outro elemento importante está relacionado ao fato de que durante as décadas de 1970 e 1980, a participação das corporações privadas foi substancial no Porto de Paranaguá, complementando a infra-estrutura do Porto, através de seus investimentos. Todavia, observa-se a predominância das empresas brasileiras, tanto no que se refere aos negócios produtivos, como aquelas que estão vinculadas à indústria de navegação, como os agentes marítimos. Essa conformação vem sendo alterada a partir dos anos 1990. Nesta etapa, não apenas ocorreu uma ampliação da participação do setor privado nos negócios portuários, com o surgimento da figura do operador portuário, como surgiu uma nova configuração. A primeira característica dessa nova configuração está na predominância das grandes empresas no domínio dos espaços e no comando dos fluxos, o que se observa no complexo soja, bem como na produção de fertilizantes (com a Bunge e Cargill, com destaque em relação às demais), na exportação de carnes (com a Sadia), e no comércio vinculado ao segmento automotivo (com a Volkswagen).

De outro lado, existe uma concentração proeminente no segmento de maior expansão nos fluxos portuários, as cargas containerizadas. Este apresenta os vínculos mais estreitos com a lógica dos mercados financeiros, sendo dominado por grupos empresariais com fortes estratégias territoriais. As principais empresas atuantes na região, nesse segmento, têm acirrado o contexto competitivo interportos. O que ocorre em função de estarem avançando rapidamente sobre os portos concorrentes do porto de Paranaguá, transformando alguns deles em plataformas exclusivas, como acontece com a Aliança / Hamburg-Sud no Porto de Itapoá, inaugurado em 2010, em Santa Catarina. Ainda nesse sentido, foi possível identificar que no segmento que predominam empresas brasileiras dentro da cadeia da indústria de navegação, representada pelos agentes marítimos, tendo em vista o requisito de conhecimento profundo dos procedimentos legais e burocráticos do país para o desembarço das cargas, ainda persiste essa proteção natural de mercado. No entanto, as empresas sobreviventes, em grande medida, têm sido aquelas com capacidade de se associar a grandes armadores internacionais, e a uma cadeia logística de distribuição, capaz de atender aos clientes sobre as novas regras de concorrência.

Em especial, no último capítulo estão reunidos elementos para discutir as redes empresariais que atuam na operação do porto, como forma de elucidar a territorialidade corporativa, mas também como um caminho para explicitar as novas

imposições sistêmicas do regime de acumulação, que se apresentam nesse recorte espacial através das relações econômicas e de poder. Nesse contexto, a concorrência interportos se revelou um fator importante e responsável por explicar o redimensionamento do Porto de Paranaguá, que ao menos em nível do planejamento, passará a operar como um complexo portuário (Portos de Antonina, Cotinga, Imbocuí, Paranaguá e Ponta do Poço). Este complexo envolve um conjunto de portos, que atendem às distintas necessidades e buscam preencher parte substancial do espaço previsto para a Área de Porto Organizado (APO) de Paranaguá, com preferência para ocupação das áreas menos povoadas, o que, por sua vez, não implica necessariamente o menor enfrentamento de conflitos, haja vista que a cidade está rodeada por unidades de conservação ambiental. Como já se apontou no início do trabalho, existe uma série de limitantes à mobilidade do espaço, o que permite apontar para o acirramento do conflito entre Porto e cidade nos próximos anos.

É importante ainda dizer que ao longo da pesquisa ficou evidenciada uma relação dialética entre porto e cidade no caso de Paranaguá. A cidade apresenta sua dependência econômica em relação ao porto, mesmo que tenha ocorrido uma diversificação das atividades que nela se instalaram. No entanto, a dimensão das relações que perpassam a atividade portuária tornou a escala do município aquela que tem o menor poder de influência sobre os processos, e sobre os impactos decorrentes da atividade instalada em seu território. A síntese dessa relação se expressa no próprio conflito espacial em processo no corpo da cidade.

Vários foram os indicadores que apontaram para que o afastamento entre porto e cidade caminhe no sentido da enclavização do primeiro, sobretudo em função de terem sido ampliados os requisitos tecnológicos para a atividade portuária. O que, por sua vez, veio reduzindo progressivamente o volume de trabalho necessário na atividade. Nesse sentido, um aspecto que parece relevante chamar a atenção é a necessidade de políticas públicas de longo prazo, que busquem ampliar a capacidade da cidade de Paranaguá para a retenção de parcelas mais substanciais da renda gerada na cidade, em função dos negócios vinculados ao Porto. A forma mais eficaz de fazer isto está relacionada ao fomento de serviços especializados.

Todavia, é possível ainda apostar nas potencialidades da cidade para outros caminhos de desenvolvimento, que estejam balizados, por exemplo, em seu

potencial turístico, em função do patrimônio histórico-cultural e ambiental privilegiados. Sabe-se, no entanto que o peso da atividade portuária ofusca qualquer alternativa para a sustentação da economia local, o que não é possível omitir, de outro lado, é que na contabilidade sócio-ambiental, o peso territorial do porto sobre a cidade tem sido superior aos benefícios que traz para a mesma.

Por fim, é importante reiterar que o modelo de modernização capitalista, tomado como caminho para o desenvolvimento, redefiniu as bases da dependência e da divisão territorial do trabalho em diversas escalas. Em todos os prismas da questão, a escala da cidade esteve sempre em segundo plano, no que se refere aos objetivos do desenvolvimento. No entanto, contemporaneamente é sobre o seu espaço que os múltiplos conflitos ocorrem, envolvendo desde a disputa entre grandes empresas, até a disputa do porto com os moradores da cidade, que se transformam em invasores da Área de Porto Organizado.

REFERÊNCIAS

- ACIOLY, Luciana; PINTO, Eduardo Costa; CINTRA, Marcos A.M.. **As relações bilaterais Brasil-China: a ascensão da China no sistema mundial e os desafios para o Brasil**. Brasília: IPEA, 2011.
- ALBAN, Marcus. Modal Aquaviário- Marítimo - A complexa articulação regional. In: **Transportes e Logística** - Os modais e os desafios da multimodalidade na Bahia. Caderno 4, Fudanção Luís Eduardo Guimarães: Salvador, 2002.
- ALBUQUERQUE, José Lindomar C.. A dinâmica das fronteiras: deslocamento e circulação dos “brasiguaios” entre os limites nacionais. In: **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, ano 15, n.31, p. 137-166, jan/jun 2009.
- ARAÚJO JR, José Tavares de. **Infraestrutura e integração regional – o papel da IIRSA**. Rio de Janeiro: CINDES. Disponível em: <<<http://iirsa.org.br/bancosmedios/documentospdf>>>, Acessado em: setembro de 2009.
- ARROYO, Maria Mônica. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. IN: SPÓSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar. (Orgs.). **Cidades Médias: produção do espaço**. São Paulo: Ed. Expressão Popular, 2006.
- BANDEIRA, Denise Lindstrom. **Alocação e movimentação de contêineres vazios e cheios – um modelo integrado e sua aplicação**. (Tese) Doutorado em Administração. UFRGS, Porto Alegre, 2005.
- BARAT, Josef. Corredores de transportes e desenvolvimento regional. In: **Política e Planejamento Econômico**. Rio de Janeiro, 2(2), p. 301-338, 1972.
- _____. **Logística, Transportes e Desenvolvimento: oportunidades para o Brasil**. São Paulo: Editora Unesp, 2007, v.2.
- BATISTA, Ivone Lopes. **Redes produtivas e novas territorialidades no sul fluminense**. (Tese) Doutorado em Geografia. UFF, Rio de Janeiro, 2006.
- BAUMAN, Renato. O Brasil nos anos 1990: Uma Economia em Transição. IN: **Brasil - Uma década em Transição**. Rio de Janeiro: Campus, 1999.
- BECKER, Bertha K.. A geopolítica na virada do milênio: logística e desenvolvimento sustentável. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.
- _____. Novos Rumos da Política Regional: Por um Desenvolvimento Sustentável da Fronteira Amazônica. In: BECKER, B. K. & MIRANDA, M. H. P. (orgs.), **Geografia Política do Desenvolvimento Sustentável**. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1997, p. 421-443.

BECKER, Bertha K.; EGLER, Claudio A. G.. **Brasil – uma nova potência regional na economia-mundo**. 6ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

BENKO, Georges. A recomposição dos espaços. IN: **Revista Internacional de Desenvolvimento Local**, Vol.1, nº 2, março de 2001.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Investimento e reformas no Brasil**. Indústria e infraestrutura nos anos 1990. Brasília: Ipea/Cepal. Escritório no Brasil, 2002.

_____. **Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1988.

BNH. Banco Nacional de Habitação. **Paranaguá – Paraná: Estudo de Transportes**. Paranaguá: Prefeitura Municipal de Paranaguá/Ministério do Interior, 1978.

BONI, Maria Ignês Mancini de. A empresa Mueller e a industrialização do Paraná. In: **Tuiuti Ciência e Cultura**. N.23, FCHLA 03, p.107-116, Curitiba, Out. 2001.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. **Corredores de Exportação**. Brasília: Câmara Temática de Infra-estrutura e logística do agronegócio. Dezembro de 2005.

BRASIL. Ministério da Defesa, Centran (Centro de Excelência em Engenharia de transportes). **PNLT - Plano Nacional de Logística e Transportes – Modelagem de Transportes**. Brasília/DF, Abril de 2007.

BRASIL. Ministério da Fazenda / Secretaria de Acompanhamento Econômico. **Ato de concentração nº 08012.010920/2007-93 – Operação de aquisição da CCL pela Hamburg Süd**. Brasília, 21 de maio de 2008.

BRASIL. Ministério da Integração, Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional, Departamento de Planejamento do Desenvolvimento Regional, Coordenação Geral de Planejamento e Gestão Territorial. **Documento base para a definição da Política Nacional de Ordenamento Territorial – PNOT (Versão Preliminar)**. Brasília: Universidade de Brasília / Centro de Desenvolvimento Sustentável (CDS), agosto de 2006.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Programa de Aceleração do Crescimento – previsão de investimentos 2007-2010**. Brasília: MPOG, 2008a. Disponível em : <<<http://brasil.gov.br/pac/investimentos>>> . Acesado em novembro de 2010.

BUSTELLO, Pablo. **Desarrollo económico: del consenso al post-consenso de Washington y más allá**. Disponível em: <http://www.ucm.es/info/eid/pb/BusteloPCW03.pdf>. Acessado em 22/08/2008.

CANEPARO, Sony Cortese. **Manguezais de Paranaguá - Uma Análise da Dinâmica Espacial da Ocupação Antrópica - 1952-1996**. (Tese) Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento. UFPR, Curitiba, 1999.

CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva. Portos brasileiros: área de influência, ranking, porte e os principais produtos movimentados. In: **Texto para discussão**, Brasília: IPEA, 2006.

CARNEIRO, Ricardo de Medeiros. Globalização produtiva e estratégias empresariais. IN: **Textos para Discussão**. Instituto de Economia / UNICAMP, Campinas, n. 132, agosto de 2007.

CASTRO, Demian. **Mudança, permanência e crise no setor público paranaense**: um balanço da trajetória estadual na segunda metade do século XX. Tese (Doutorado em Economia), Instituto de Economia: Unicamp, Campinas, 2005.

CASTRO, Iná Elias de. O problema da escala. IN: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

_____. Solidariedade territorial e representação. Novas questões para o pacto federativo nacional. In: **Revista Território**, 1(2), 1997.

CEL/COPPEAD – Centro de Estudos em Logística. Análise e Avaliação dos Portos Brasileiros. In: **Panorama Logístico - Relatório de Pesquisa**. Centro de Estudos em Logística, Rio de Janeiro: UFRJ, 2008.

CODEM. Comissão de desenvolvimento municipal. Prefeitura Municipal de Paranaguá. **Plano Diretor de desenvolvimento de Paranaguá**. Paranaguá: PMP, 1967.

CHESNAIS, François. A teoria do regime de acumulação financeirizado: conteúdo, alcance e interações. IN: **Economia e Sociedade**. Campinas, v.11, nº 1(18), p.1-44, Jan/Jun 2002.

CONTI, Sérgio. Espaço global versus espaço local – Perspectiva sistêmica do desenvolvimento local. In: DINIZ, Clélio Campolina; LeMOS, Mauro Borge. (Orgs.). **Economia e Território**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2005.

CORONEL, D. A.; CARVALHO, F. M. ; MACHADO, J.A.. Fontes de crescimento das exportações do complexo soja brasileiro. In: **XVI Congresso da Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural**. Rio Branco / AC, 20 a 30 de julho de 2008.

CORREA, Roberto Lobato. **Trajетórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1997.

COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia política e geopolítica**: discursos sobre o território e o poder. São Paulo: Edusp, 1992.

COUTINHO, Luciano G.. A fragilidade do Brasil em face da globalização. In: BAUMANN, Renato (Org.). **O Brasil e a economia global**. Rio de Janeiro: Campus, 1996. p. 219-237.

COUTINHO, Luciano G.; FERRAZ, J.C.. **Estudo da competitividade da indústria brasileira**. 2. ed, Campinas: Papirus, 1994.

COUTO, J. O Brasil Pombalino. In: **Revista Camões**, n. 15/16, 2003. Disponível em: <http://cvc.instituto-camoes.pt/conhecer/biblioteca-digital-camoes/cat_view/62-revistas-e-periodicos/69-revista>. Acesso em: Março de 2009.

DAUDT, Cláudio Gustavo. **Análise das estratégias competitivas dos terminais privados de contêineres da região sul do Brasil**: contribuições e aprendizado a partir de um exemplo internacional. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Administração, Universidade do Vale do Rio dos Sinos - UNISINOS, São Leopoldo/RS, 2007.

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. IN: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

DINIZ FILHO, Luiz Lopes; BESSA, Vagner de Carvalho. Território e Política: as mutações do discurso regionalista no Brasil. IN: **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, 1995. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/revista/arq/163.pdf>> . Acessado em: Maio de 2009.

EGLER, Cláudio Antônio G.. **Crise e questão regional no Brasil**. (Tese) Doutorado em Economia. Instituto de Economia, Unicamp: Campinas, 1993.

EGLER, Cláudio. A. G.. Geoeconomia do Mercosul: notas preliminares. IN: EGLER, Cláudio A. G.; MONIÉ, F.; PIRES, Gisela A.; LAUCELLI, Elsa; RAPOSO, Isabel; MONTANA, Elma; CARRIJO, Silvina; MONTANHA, R. Alves. **Geoeconomia do gás natural no cone sul**. Relatório Técnico de Pesquisa, 2003. Disponível em: <<http://www.laget.igeo.ufrj.br/egler/pesquisa.htm>>; Acessado em: Março de 2011.

EIA PORTO. Estudo de Impacto Ambiental do Porto de Paranaguá. **Ampliação e modernização da estrutura portuária da APPA**. Pinhais: Engemin, Agosto de 2004.

ERTHAL, Rui. Os complexos agroindustriais no Brasil – seu papel na economia e na organização do espaço. In: **Revista geo-paisagem** (on line). Ano 5, nº p, 2006.

FAJARDO, Sérgio. Discussões sobre a territorialidade econômica e as transformações na paisagem e no espaço rural pela ação das corporações. IN: **Campo-território**: revista de geografia agrária, v.2, n.3, p. 17-39, fev. de 2007.

_____. **Territorialidades corporativas no rural paranaense**. Guarapuava: Unicentro, 2008.

FERNANDES, Eduardo; GUIMARÃES, Bruna Almeida; MATHEUS, Romulo Ramalho. Principais empresas e grupos brasileiros do setor de fertilizantes. In: **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n.29, p. 203-228, mar.2009.

FERREIRA, Carlos M. C.. Espaço, regiões e economia Regional. IN: HADDAD, Paulo R. (Org.). **Economia Regional: teorias e métodos de análise**. Fortaleza: BNB/ETENE, 1989, p. 45-65.

FERREIRA NETO, Ricardo. **Análise do transporte de carga marítimo brasileiro de longo curso em relação à participação e a perda de espaço no cenário mundial**. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

FISCHER, André. Indústria, Ordenamento do Território e Transportes. In: FIRKOWSKI, Olga C. de F.; SPOSITO, E. Savério (Orgs.). **A contribuição de André Fischer**. Textos Traduzidos de André Fischer. São Paulo: Ed. Popular, 2008.

FLÁVIO, L. Carlos; SAQUET, M. Aurélio. Elementos de reflexão para fundamentar a pesquisa em Geografia centradas na relação tempo-espaço-território. In: **Revista Formação**, Nº15, Vol. 2, p. 67-77, 2008.

FRAGA, Nilson César. **Mudanças e Permanências na Rede Viária do Contestado**: uma abordagem da formação territorial no sul do Brasil. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) - Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento da UFPR, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2006.

FRAGOSO, João. Para que serve a história econômica? Notas sobre a história da exclusão social no Brasil. **Estudos históricos**, Rio de Janeiro, n.29, p.3-28, 2002.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. **O Arcaísmo como Projeto** – mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia - Rio de Janeiro de 1790/1840. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 2001.

FURTADO, Celso. **Brasil: construção interrompida**. São Paulo: Ed. Paz e Terra, 1992.

FURTADO, João. Mundialização, reestruturação e competitividade: a emergência de um novo regime econômico e as barreiras às economias periféricas. IN: **Revista Novos Estudos CEBRAP**, nº 53, 1999. Disponível em: <<<http://novosestudos.uol.com.br/>>>, Acessado em: 10/03/2011.

GEIPOPOT. Empresa Brasileira de Transportes. **A Reforma Portuária Brasileira**. Brasília, setembro de 2001.

_____. Ministério dos Transportes. **Corredores de Transporte** – Centro-Leste, Santos, Paraná. Brasília, 1993.

_____. Ministério dos Transportes. **Viabilidade econômica das centrais de carga no “hinterland” de portos brasileiros corredor do Paraná**. (estudos de navegação e de marinha mercante). Brasília, 1v., 266 p., 1989

GODOY, Amália Maria G.. **Um Olhar sobre a cidade de Paranaguá:** Os impactos sócio-ambientais das mudanças portuárias. [Tese de Doutorado]. Pós-graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento, UFPR, Curitiba, 1998.

GOULART FILHO, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. In: **Economia e Sociedade**, vol. 16, nº 03, Campinas, Dezembro de 2007.

GUIMARÃES, Eduardo Augusto. Abertura econômica, estabilização e política industrial. In: VELLOSO, João Paulo (Org.). **O real e o futuro da economia**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1995.

HAGUENAUER, Lia; BAHIA, Luiz Dias; CASTRO, Paulo Furtado de; RIBEIRO, Márcio Bruno. Evolução das cadeias produtivas brasileiras na década de 90. In: **Texto para Discussão**. N.786, Brasília: IPEA, 2001.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: AnnaBlume, 2005.

_____. **Condição pós-moderna –** Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Ed. Loyola, 2007.

_____. **Espaços da esperança**. São Paulo: Ed. Loyola, 2006.

IBGE. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **REGIC -** Regiões de influência das cidades 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

IBGE. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Atlas do Censo Demográfico 2000**. Rio de Janeiro: IBGE, 2003.

IIRSA/Iniciativa para La integración de la infraestructura regional suramericana. **Plan de Acción 2010**. IN: Décimo Primera Reunión Del Comité de Dirección Ejecutiva. Buenos Aires, Argentina: IIRSA, 03 de dezembro de 2009.

IPARDES. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Nova configuração espacial do Paraná**. Convênio Ministério do Interior, Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU), Curitiba: IPARDES, Janeiro de 1983.

_____. **Os vários Paranas:** estudos socioeconômico-institucionais como subsídio ao plano de desenvolvimento regional / Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. – Curitiba : IPARDES, 2005, 305p.

_____. **PARANÁ –** Comércio Exterior. Exportações 1995. Curitiba: IPARDES, 1996.

_____. **PARANÁ –** Comércio Exterior. Curitiba: IPARDES, n.4, 2000.

_____. **PARANÁ –** Comércio Exterior. Curitiba: IPARDES, n.5, 2001.

_____. **PARANÁ –** Comércio Exterior. Curitiba: IPARDES, n.6, 2002.

- _____. **PARANÁ** – Comércio Exterior. Curitiba: IPARDES, n.7, 2003.
- _____. **PARANÁ** – Comércio Exterior. Curitiba: IPARDES, n.8, 2004.
- _____. **PARANÁ** – Comércio Exterior. Curitiba: IPARDES, n.10, 2006.
- _____. **PARANÁ** – Comércio Exterior. Curitiba: IPARDES, n.13, 2009.
- _____. **Série retrospectiva do Paraná** – atlas histórico da indústria 1940-80. Curitiba: IPARDES, 1993a.
- _____. **Série retrospectiva do Paraná** – dados históricos da indústria 1940-1980. Vol. 02, Curitiba: IPARDES, 1993b.
- _____. **Subsídios ao diagnóstico socioeconômico do Paraná** – inventário de infra-estrutura – 2ª fase – transporte rodoviário, Curitiba: IPARDES, 1979.
- _____. **Subsídios ao diagnóstico sócio-econômico do Paraná** – Inventário da infra-estrutura, Segunda Fase – Transporte Rodoviário, Curitiba / PR, Janeiro de 1979.
- _____. **Subsídios ao plano de governo**. Vol. 01, Curitiba: IPARDES, 1982.
- IPARDES. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social; Secretaria do Estado do Planejamento; Fundação Universidade Estadual de Maringá. **O Paraná reinventado: política e governo**. Curitiba: IPARDES, Dezembro de 1987.
- IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Portos brasileiros: diagnóstico, políticas e perspectivas**. In: Série Eixos do Desenvolvimento Brasileiro, Nº 48, IPEA: Brasília, 2010.
- IPEA/IPARDES. IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada; IPARDES. Instituto Paranaense de Desenvolvimento. **Projeto IIRSA – Eixo Capricórnio GP3 – Assunção – Paranaguá**. Potencial de integração produtiva e desenvolvimento de serviços logísticos de valor agregado na área de influência do GP3. Relatório Técnico, Brasília, Abril de 2009.
- KULAIF, Yara. **A indústria de fertilizantes fosfatados no Brasil: perfil empresarial e distribuição regional**. Rio de Janeiro: CETEM/Cnpq, 1999.
- LACERDA, Sander Magalhães. Investimentos nos portos brasileiros: oportunidades de concessão da infra-estrutura portuária. In: **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n.22, p. 297-315, Setembro de 2005.
- LEANDRO, José Augusto. Devastação e tráfico de madeira no Litoral do Paraná Provincial. IN: **Revista de História Regional**. 4(2), p. 93-105, Inverno 1999.
- _____. **Gentes do Grande Mar Redondo: riqueza e pobreza na comarca de Paranaguá**. 1850 - 1888. (Tese) Doutorado em História. UFSC, Florianópolis, 2003.

LEFEBVRE, Henri. **The production of space**. Translated by Donald N. Smith, Oxford/UK: Ed. Anthropos, 1991.

LESSA, Antônio Carlos. Há cinquenta anos a operação Pan-americana. In: **Revista Brasileira de Política Internacional**, vol.51, n.2, Brasília, Jul/Dez de 2008.

LIMA, Fernando Raphael Ferro de; DIAS, Agemir de Carvalho. A Infra-estrutura Rodoviária no Paraná e o Tráfego nas Rodovias Pedagiadas. In: **Geografar** – Revista Eletrônica do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFPR, Curitiba, v.3, n.1, p.16-33, Jan/jun 2008.

LIMA, Iêda Maria de Oliveira. Retrospectiva do transporte brasileiro: as conquistas e os entraves na transição dos séculos XX e XXI. In: **Série de notas de Referência**. Banco Interamericano de Desenvolvimento, maio de 2005.

LINHARES, Temístocles. **História econômica do mate**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1969.

LICCARDO, A.; SOBANSKI, A.; CHODUR, N. L. O Paraná na História da Mineração no Brasil do Século XVII. In: **Boletim Paranaense de Geociências**, n. 54, Curitiba: Editora Paranaense, p. 41-49, 2004.

LIPIETZ, Alain. Fordismo, fordismo periférico e metropolização. Traduzido por Ricardo Brinco. In: **Ensaio FEE**. Porto Alegre, 10 (2): 303-335, 1989.

LOURENÇO, Gilmar Mendes. A Petrobrás e a industrialização do Paraná. In: **Análise Conjuntural**, v.25, n.5-6, mai/jun, 2003.

LUCHESE, Celso Fernando. Petróleo. In: **Estudos Avançados**, 12(33), 1998.

MARTINS, Ricardo Silveira. Caracterização da infra-estrutura de transportes. IN: UNIOESTE. Universidade Estadual do Oeste do Paraná. **Mesorregião oeste do Paraná**: diagnóstico e perspectivas. Cascavel: Unioeste, 2002.

MASCARÁ, Luca. A Heurística de Jean Gottmann: um dispositivo psicossomático. IN: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério. (Orgs.). **Territórios e territorialidades**: teorias, processos e conflitos. São Paulo: Ed. Expressão Popular / UNESP. Programa de Pós-graduação em Geografia, 2009.

MAURO, F. Portugal e o Brasil: A Estrutura Política e Econômica do Império, 1580-1750. In: BETHEL, L. (org.). **História da América - Latina**. América Latina Colonial. v. 1, 2. ed., 1 reimp., São Paulo, EDUSP, 2004.

MEDEIROS, Carlos Aguiar. Globalização e inserção internacional diferenciada da Ásia e da América Latina. IN: TAVARES, M.C. ; FIORI, J.L.(Org). **Poder e dinheiro**: uma economia política da globalização, 2ª edição, Petrópolis: Vozes, 1997.

MELO, Luciano Moraes. O fiel da balança: o Paraguai e a disputa pelos recursos das águas platinas entre Brasil e Argentina (1954-1979). In: **Revista História em Reflexão**, Vol. 3, n.6, UFGD – Dourados, Jul/Dez 2009.

MELLO, João Manoel Cardoso de. **O capitalismo tardio**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1982.

MONIÉ, Frederic. Planejamento territorial, modernização portuária e logística – o impasse das políticas públicas. In: EGLER, Cláudio A. G.; MONIÉ, F.; PIRES, Gisela A.; LAUCELLI, Elsa; RAPOSO, Isabel; MONTANA, Elma; CARRIJO, Silvina; MONTANHA, R. Alves. **Geoeconomia do gás natural no cone sul**. Relatório Técnico de Pesquisa, 2003. Disponível em: <<http://www.laget.igeo.ufrj.br/egler/pesquisa.htm>>; Acessado em: Março de 2011.

_____. **Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade/porto no Brasil**. Rio de Janeiro, 2011. (no prelo)

MONIÉ, Frederic; VIDAL, Soraia M. S.. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. In: **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro, 40(3), p.975-995, nov/dez de 2006.

MORGENSTERN, Algacyr. **Porto de Paranaguá – Contribuição à História: período de 1935-1985**. Vol.II, Curitiba: Coração Brasil Editora e Empreendimentos, 2006.

MOREIRA, Ruy. Da região à rede e ao lugar: a nova realidade e o novo olhar geográfico sobre o mundo. IN: **Etc, espaço, tempo e crítica**. Revista Eletrônica de Ciências Humanas e Sociais e outras coisas. 1º de junho de 2007, n.1(3), vol.1, 2007.

_____. As categorias espaciais da construção geográfica das sociedades. IN: **Geographya**. Revista do Programa de Pós-graduação da Geografia da Universidade Federal Fluminense, v. 3, n.15, 2001.

MOURA, Rosa. **Arranjos Urbano-regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba**. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

_____. Morfologias de concentração no Brasil: o que se configura além da metropolização? IN: **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba, n. 107, p. 77-92, julho-dezembro de 2004.

NASCIMENTO JUNIOR, Vicente. **Paranaguá: História, Crônicas e Lendas**. Conselho Municipal de Cultura, Paranaguá, 1981.

NPEE - NÚCLEO PERMANENTE DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS – CAP (Conselho de Administração Portuária). **Plano estratégico dos portos do Paraná**. Documento Interno, Paranaguá, 2010.

OJIMA, Andréa Leda Ramos de Oliveira. Perfil da logística de transporte de soja no Brasil. In: **Informações Econômicas**. São Paulo, v. 36, n.1, jan. 2006.

OLIVEIRA, Ricardo Costa de. Famílias, poder e riqueza: redes políticas no Paraná em 2007. IN: **Sociologias**. Porto Alegre, ano 9, nº 18, jun./dez. 2007, p. 150-169.

PACHECO, Carlos Américo. **A questão regional no Brasil pós-1980: desconcentração econômica e fragmentação da economia nacional**. Tese [Doutorado em Economia], Instituto de Economia, Unicamp, Campinas, 1996.

PADIS, Pedro Calil. **Formação de uma economia periférica: o caso Paraná**. São Paulo: Hucitec, Curitiba: Secretaria da Cultura e do Esporte do Governo do Estado do Paraná, 1981.

PAULANI, Leda Maria, O Brasil na crise da acumulação financeirizada. IN: **IV Encontro Internacional de Economia Política e Derechos Humanos**. Universidad Popular Madres de La Plaza de Mayo, 9 a 11 de setembro de 2010.

PARANÁ. Arquivo Público. **História Administrativa do Paraná (1948-1998): criação, competências e alterações das unidades administrativas do Estado**. Curitiba: Imprensa Oficial/DEAP, 2002.

PARANÁ. Secretaria Estadual dos Transportes. Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Plano Geral do Porto de Paranaguá**. Curitiba, 1990.

PARANÁ. Secretaria Estadual dos Transportes – Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Plano Diretor de Paranaguá**. Governo do Paraná. Curitiba, 1982.

PARANÁ. Secretaria Estadual dos Transportes – Diretoria de Controle de Resultados. **Porto de Paranaguá: Dossiê de Informações**. Governo do Paraná. Curitiba, 1984.

PARANÁ. Secretaria dos Transportes, Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, Departamento de Estradas e Rodagem, Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A. **Transporte e escoamento das safras agrícolas através do complexo portuário de Paranaguá** – propor ações para eliminar a fila de caminhões estacionados no acostamento da BR277, no aguardo para descarga no Porto de Paranaguá. Governo do Paraná. Curitiba, setembro de 2001.

PARANÁ. Secretaria Estadual de Planejamento; Secretaria Estadual de Administração; CAR – Conselho de Administração Regional; FIPARDES – Fundação Instituto Paranaense de Pesquisa e Desenvolvimento. **Viabilidade de aumento no volume de exportação de carga geral para o Porto de Paranaguá**. Curitiba. Fevereiro de 1981

PASIN, Jorge Antonio Bozoti. A logística de exportação de soja em grãos de Mato Grosso. In: **Revista do BNDES**. Rio de Janeiro, v.14, n.27, p. 195-212, Jun. 2007.

PENNA, Lincoln de Abreu. Petróleo e soberania nacional. IN: PENNA, Lincoln de Abreu; SENA FILHO, Nelson de; SOUSA, Celeste Aparecida Dias e Sousa. **Petróleo**

no Brasil – Três ensaios sobre a Petrobras. Rio de Janeiro: E-papers Serviços Editoriais Ltda, 2004.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. A Reforma do Estado dos anos 90: Lógica e mecanismos de controle. In: **Cadernos MARE de Reforma do Estado**, Caderno 1, MARE – Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado: Brasília-DF, 1997.

PEREIRA, Vicente de Brito. O subsetor de infra-estrutura rodoviária. In: **Infra-estrutura: perspectivas de reorganização; transportes**. Brasília: IPEA, 1998. v.6 t.1.

PESAVENTO, F.; MONTEIRO, S. Jogos coloniais: mudança institucional e desempenho econômico, o caso da diversificação agrícola no Rio de Janeiro – 1750-1800. In: **XXXIV Encontro Nacional de Economia (ANPEC)**. Salvador, 2006.

PIZZOLATO, Nélio Domingues; SCAVARDA, Luiz Felipe; PAIVA, Rodrigo. Zonas de influência portuárias – hinterlands: conceituação e metodologias para sua delimitação. In: **Gest. Prod.**, São Carlos, V. 17, n.3, p.553-566, 2010.

RAFFESTIN, Claude. A produção das Estruturas Territoriais e Sua Representação. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Silvério (orgs.). **Territórios e territorialidades** – teorias, processo e conflitos. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2009.

_____. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RFFSA. Rede Ferroviária Federal S.A.. **Ferrovias Paranaguá-Curitiba: 1885 - 2 de Fevereiro de 1985**. Curitiba, 1985.

RIBEIRO, Daniela M. de F.; CASTELAN, Daniel R. ; LEMGRUBER, Sílvia. A Política externa brasileira sul-sul na Integração Regional. In: **Anais do 33º Encontro Anual da ANPOCS**. São Paulo, 2009.

ROCANGLIO, Cynthia. **Das estradas às rodovias: meio século do rodoviarismo do Paraná**. Curitiba: DER: DEAP, 1996. 120 p.

RODRIGUE, J.P.; COMTOIS, C. SLACK, B. . **The Geography of transport systems**. New York: Routledge, 2007, 284 p. Disponível em: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/ch4c3en.html>. Acesso em: janeiro de 2010.

RUCKERT, Aldomar A.. A política nacional de ordenamento territorial, Brasil – uma política territorial contemporânea em construção. In: **Scripta Nova – Revista Eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales**. Universidad de Barcelona, vol. XI, nº 245 (66), 1 de agosto de 2007.

SALLUM JÚNIOR, Brasília. Transição política e crise de Estado. In: SOLA, Lourdes; PAULANI, Leda M. (Orgs). **Lições da década de 80**. São Paulo: Edusp; Genebra:UNRISD, 1995.

SAINT-HILAIRE, A. **Viagem a Curitiba e província de Santa Catarina**. São Paulo: Ed. Villa Rica, 1978.

SANTOS, Antônio Vieira dos. **Memória histórica cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município**. Curitiba: Museu Paranaense, 1962.

SANTOS, Joaquim Rocha dos. **A indústria marítima mundial: uma análise sob a perspectiva da dinâmica de sistemas**. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Engenharia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço – técnica e tempo, razão e emoção**. 4. Ed. 2 reimpr., São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

_____. A redescoberta da natureza. Aula inaugural da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP. In: **Revista Estudos Avançados**. Vol.6, no.14, São Paulo, 1992. Jan./Abr. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010340141992000100007>. Acesso em: 02/05/2008.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009b.

_____. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

_____. **Espaço e método**. 5. Ed., São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008a.

_____. **Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009a.

_____. **O espaço Dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. 2ª Ed., 1ª Reimpr., São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008b.

_____. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008c.

_____. Sociedade e ESPAÇO: Formação espacial como teoria e como método. In: **Espaço e Sociedade: Ensaio**. 2ª edição Petrópolis: Vozes, 1982.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SCHEIFFER, Bruna. **Paranaguá, cidade portuária: entre a cidade sonhada e a cidade real**. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em História, Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon, 2008.

SCHIMINSKI, Bruno. Caminhos do Paraná no Século XIX. IN: **Monografias:** Universidade Tuiuti do Paraná, História, 2010.

SILVA, Carlos Alberto Franco da. A transnacionalização do grupo André Maggi a partir do cerrado mato-grossense. In: **Revista geo-paisagem** (on line). Ano 4, nº 7, 2005.

SILVA, Golbery Couto e. **Geopolítica do Brasil**. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Rio de Janeiro, 1967.

SILVA, Marcos Cipriano da. **Governança e coordenação:** a função do porto de Paranaguá enquanto influenciador na dinâmica operacional e competitiva na cadeia agroindustrial da soja. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Administração, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2006.

SILVA, Ronaldo Alexandre do Amaral e. **Brasil – Paraguai:** marcos da política pragmática na reaproximação bilateral, 1954-1973. Um estudo de caso sobre o papel de Stroessner e a importância de Itaipu. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais), Instituto de Relações Internacionais (IREL), Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

SILVA NETO, Antônio Virgílio da. **As políticas públicas de Transportes no Paraná:** uma análise do governo Jaime Lerner – 1995-2002. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico, UFPR, Curitiba, 2005.

SOARES, Carlos Roberto. **Os Portos de Paranaguá (PR) e Itajaí (SC):** Análise comparativa das suas relações com as cidades de inserção, da estrutura operacional atual e das condições sócio-ambientais das regiões de entorno. [Tese de Doutorado]. PPG Meio-Ambiente e Desenvolvimento, UFPR, Curitiba, 2009.

SOJA, Edward. **Geografias pós-modernas:** a reafirmação do espaço na teoria social. Trad. Da 2ª [da edição inglesa], Vera Ribeiro; revisão técnica, Bertha Becker, Lia Machad, Rio de Janeiro: Jorge Zahar, Ed. 1993.

SOLOGUREN, Leonardo Junho. **Integração vertical, grupos estratégicos e competitividade: o caso do sistema agroindustrial da soja.** Dissertação (Mestrado) – Mestrado em Desenvolvimento Econômico, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2004.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Geografia e filosofia** – contribuições para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: Ed. Unesp, 2004.

_____. **Redes e cidades.** São Paulo: Editora Unesp, 2008.

TRINTIN, Jaime Graciano. **A economia paranaense:** 1985-1998. Tese (Doutorado em Ciências Econômicas), Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001.

TRUJILLO, Lourdes; NOMBRELA, Gustavo. **Privatization and regulation of the seaport industry**. Policy Research Working, Paper 2181, WB Institute, September 1999.

UFPR-FUNPAR, Universidade Federal do Paraná – Fundação da Universidade Federal do Paraná. **Plano diretor de desenvolvimento integrado**. Paranaguá, 2006.

UPV-IIRSA, Universidade Politécnica de Valencia – Iniciativa para Infra-estrutura da América Latina. **Evaluación de los principales puertos de América Del sur – análisis institucional, técnico y econômico**. Junho, 2003.

VARGAS, Cilos Roberto. **Paraná: Desenvolvimento e Transportes**. Dissertação (Mestrado) - Mestrado em Desenvolvimento Econômico, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2005.

VICENTE, António Pedro. Brasil: Factores de Unidade. In: **Revista de Letras e Culturas Lusófonas**. Nº 8, Jan-Mar de 2000.

VIEIRA, Marcelo Milano Falcão; VIEIRA, Eurípedes Falcão. Geoestratégia dos espaços econômicos: transformação e poder no sítio portuário – retroportuário do Rio Grande / RS. In : **O&S**, v.7, n.19, setembro/dezembro de 2000.

WACHOWICZ, R. C. **Norte velho, norte pioneiro**. Curitiba, [s.n], 1987.

WALLERSTEIN, Immanuel. **Historical capitalism with capitalist civilization**. Biddles Ltd: Great Britain, 2003.

Periódicos:

ALEP. Assembléia Legislativa do Paraná. Rusch pede intervenção federal no porto para liberar exportação de soja transgênica. Notícia publicada em 28/03/2005. Disponível em: <http://www.alep.pr.gov.br/noticia/rusch-pede-intervencao-federal-no-porto-para-liberar-exportacao-de-soja-transgenica>. Acessado em: Março de 2011.

ANEP. Agência de Notícias do Estado do Paraná. Porto de Paranaguá registra importação recorde de fertilizantes. Notícia publicada em 28/05/2010. Disponível em: <http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=56839&tit=Porto-de-Paranagua-registra-importacao-recorde-de-fertilizantes>. Acessado em: maio de 2011.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Anuário estatístico 2009**. Brasília/DF, 2010. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2009/Index.htm>. Acessado em: Janeiro de 2011.

APPA. Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Boletim Informativo**. 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988,

1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009. Paranaguá/Pr.

_____. Localização do Porto de Paranaguá. <<<http://www.appa.pr.gov.br>>>. Acessado em Outubro de 2010.

_____. Gerente da Volkswagen elogia infraestrutura do Porto de Paranaguá. 18 de setembro de 2009a.

COAMO. Coamo Agroindústria Cooperativa. Edição 394, maio de 2010, Campo Mourão, Paraná.

DUARTE, Pedro. Finpro adquire 50% da Portovar Capital Limited ao Deutsche Bank. 2007, IN: **Econômico**. Disponível em: <http://diarioeconomico.sapo.pt/edicion/diarioeconomico/nacional/empresas/pt/desarrallo/1019500.html>. Acessado em: março de 2011.

ESSO. ExxonMobil no Brasil. Disponível em: <http://www.esso.com/Brazil-Portuguese/PA/Operations/BR_OP_History_Esso.asp> Acesso em 22/02/2011.

EXAME. Revista . Anuário Exame – Agronegócio 2008-2009. São Paulo: Editora Abril, Junho de 2008.

HERINGER, Fertilizantes Heringer S.A.. **Relatório dos auditores independentes sobre as demonstrações financeiras consolidadas e individuais**. 31 de dezembro de 2010. Disponível em www.heringer.com.br ; Acessado em Maio de 2011.

JORNAL AGROSOFT. Grãos produzidos no Paraguai serão exportados pelo Porto de Paranaguá. Notícia. Publicada em 03/08/2010.

LARSEN, Gilberto. Paranaguá, Santos e o container paraguaio. Jornal Gazeta do Povo, publicado em 18/01/1996.

LIMA, Marli. Expansão da Ferroeste exigirá US\$ 3 bi. In: **Valor Econômico**. 12/09/2008. Disponível em <http://www.fazenda.gov.br/resenhaeletronica/MostraMateria.asp?cod=492388>. Acessado em 02/11/2010.

O ESTADO DO PARANÁ. Pólo de fertilizantes se consolida. Notícia publicada em 10/06/2002. Disponível em: <http://www.parana-online.com.br/editoria/economia/news/13830/?noticia=POLO+DE+FERTILIZANTES+SE+CONSOLIDA>. Acessado em: maio de 2011.

PARANÁ ON LINE. Requião discute com embaixador situação da soja paraguaia. Publicado em 31/10/2003. Disponível em: www.parana-online.com.br/.../63933. Acessado em: Maio de 2011.

Sites Consultados:

www.adubosdelta.com.br
www.adventinternational.com)
www.andali.com.br
www.appa.gov.br
www.bunge.com.br
www.coamo.com.br
www.coopavel.com.br
www.cotriguaçu.com.br
www.fenamar.com.br
www.heringer.com.br
www.ibge.gov.br
www.ipardes.gov.br
www.iirsa.org/grupos
www.peninsulafertilizantes.com.br
www.portosdobrasil.com.br
www.rais.gov.br
www.tcp.com.br
www.vale.com.br

ANEXO 1

| | | |
|--|-------------------------|----------------|
| Título do Projeto: ANÁLISE DA TERRITORIALIDADE DO SISTEMA PORTUÁRIO DA CIDADE DE PARANAGUÁ/PR | | |
| Nome do entrevistador: Cinthia Sena Abrahão | | |
| R.G.: M-4.715.045 | C.P.F.: 796.345.326-91 | |
| Telefone: (41) 3473 1965 | Celular: (41) 8884 8705 | |
| Endereço: Rua Cornélio Procópio Nro: 906 | Bairro: Caiobá | |
| Cep: 83.260-000 | Cidade: Matinhos | Estado: Paraná |
| Instituição: Universidade Federal do Paraná – Programa de Pós-Graduação em Geografia | | |
| Orientadora : Prof.a Dra Sony Cortese Caneparo | | |
| <p>Propósitos da entrevista: Compreender as transformações recentes do sistema portuário, especialmente a partir da década de 1990, em função do processo de modernização, a partir do depoimento dos atores envolvidos no mesmo.</p> <p>Duração da entrevista: 50 minutos</p> <p>Responsabilidades sobre a informação: As informações fornecidas pelos entrevistados serão apoio para análise da pesquisadora, tendo finalidade exclusivamente acadêmica.</p> | | |
| <p>CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIO:</p> <p>Nome do Entrevistado: Maria do P. Socorro Oliveira</p> <p>Cargo / função: Conselheira</p> <p>Obs.: Parte das informações foram obtidas por meio do documento de planejamento estratégico, cópia fornecida pela conselheira.</p> | | |
| <p>Roteiro de questões norteadoras:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Pensando historicamente, o que é e o que foi o papel da administração portuária na gestão das atividades portuárias? 2) O que mudou fundamentalmente a partir dos anos 1990, com a lei de modernização dos portos? 3) Em termos do espaço físico ocupado ou prospectado pelo porto, o que foi e o que permanece responsabilidade da Appa? Como a APPA atua para 'orquestrar' este espaço do porto (seus usos, conflitos, etc)? 4) Como vocês avaliam as mudanças administrativas que ocorreram desde 1993? | | |

- 5) Existe um saldo já analisado da relação público-privada na gestão do Porto de Paranaguá?
- 6) Qual é, na avaliação dos gestores da APPA, o papel do setor portuário (como um todo) para a economia brasileira?
- 7) Quais têm sido as ações do governo federal e de que forma impactam os portos paranaenses, em especial o de Paranaguá?
- 8) Dentro deste cenário, qual o papel dos portos do Paraná, e de Paranaguá mais especificamente?
- 9) O sistema portuário brasileiro como um todo sofreu mudanças nos últimos anos, existe complementaridade entre os portos? Ou o que se vislumbra mesmo é a concorrência entre eles?
- 10) De que forma o estado do Paraná tem contribuído para ampliar a atratividade dos negócios realizados no porto de Paranaguá? Qual seria o papel do complexo corredor de exportação dentro deste contexto?
- 11) Considerando este papel, qual é atualmente a abrangência (de influência) de atividade do porto de Paranaguá (alcance nas relações econômicas)?
- 12) Em termos de estrutura (tecnológica moderna, de pessoas, etc), o que mudou no Porto de Paranaguá na última década?
- 13) O que ainda se projeta de mudanças, no sentido da modernização tecnológica, para o curto, médio e longo prazos?
- 14) Quais eram os objetivos e quais têm sido os resultados atingidos com as mudanças e com as parcerias com o setor privado?
- 15) Tendo em vista que as relações do Porto extrapolam em muito os limites da cidade no contexto atual, o que mudou nas relações entre o porto (sua administração, seus operadores) e a cidade?
- 16) Dadas as necessidades de agilidade, estrutura logística, mão-de-obra qualificada, o que a cidade oferece e o que é insuficiente?
- 17) Como a APPA se relaciona com as instâncias administrativas da cidade, o poder público municipal, a câmara de vereadores? Existem ações conjuntas de planejamento?
- 18) Quais as necessidades, em termos de áreas físicas, para a expansão do porto?
- 19) Quais são as dificuldades enfrentadas no nível da cidade para alcançar estas necessidades?
- 20) De que forma os marcos legais sobre os portos, desde a Lei 8.630/1993 (de modernização portuária) têm afetado a gestão portuária?

ANEXO 2

QUESTIONÁRIO: OPERADORES PORTUÁRIOS INSTALADOS NA ÁREA DE PORTO ORGANIZADO (APO) DO PORTO DE PARANAGUÁ / PARANÁ

- 1) Empresa: _____ Ano de Fundação: _____
- 2) Grupo Empresarial (associado): _____ Origem: () Brasil ()
Outro: _____
- 3) Atividade (s) Econômica(s) Operada no porto:

- 4) Ano de instalação no porto: _____ É o mesmo ano de instalação na cidade? () Sim
() Não
- 5) Localização da Matriz: _____ Criada no ano de: _____
- 6) Filiais: _____ (Qtd) Localização: PR____, SC____, MS____, MT____, SP____,
Outros _____
- 7) Localização das unidades instaladas em Paranaguá:

| | |
|------------|-------------------------------|
| _____ | Começou a funcionar em: _____ |
| (endereço) | (ano) |
| _____ | Começou a funcionar em: _____ |
| (endereço) | (ano) |
| _____ | Começou a funcionar em: _____ |
| (endereço) | (ano) |
| _____ | Começou a funcionar em: _____ |
| (endereço) | (ano) |

- 8) Atividades realizadas em Paranaguá:

| |
|---|
| A. Operador portuário de: |
| () Açúcar () Álcool () Automóveis () Carga Geral () Carga Containerizada () Cargas Frigorificadas |
| () Combustíveis |
| () Fertilizantes () Grãos () Químicos em Geral () Sal () Outros |
| A1. Realiza os serviços de: |
| () Estiva |
| () Op. De terminal |
| () Pátio de carga/descarga de contêineres |
| () Depósito / reparos de contêineres |
| () Armazém alfandegado |
| () Terminal de carga geral |
| () Serviços de emergência (ex.: brigada de incêndio) |
| () Coleta e Entrega de materiais |
| () Depósito a serviço de empresas de contêineres |
| () Reparos / revisão de equipamentos |
| () Remoção de lixo |
| () Consultoria |
| () Operação de pool de carretas |
| () Segurança |
| () Abastecimento de combustível de embarcações |

() Outros: _____

A2. Alguns dos serviços acima são terceirizados? Quais?

() B. Operador Logístico Multimodal

() C. Processamento Industrial de

() D. Terminal Exclusivo de: () Contêineres () Grãos () Inflamáveis () Gr. Líquidos

() E. Armazenamento () Outros:

9) Existe necessidade de novos espaços no porto para a atuação da empresa?

() Sim () Não **Finalidade:** () Armazenagem () Outros:

10) Existe necessidade de novos espaços FORA DO porto para a atuação da empresa?

() Sim () Não **Finalidade:** () Armazenagem () Outros:

11) Que fatores motivaram a escolha do Porto de Paranaguá:

() A. Origem da empresa vinculada ao Porto de Paranaguá

() B. Localização estratégica na América do Sul e estrutura logística privilegiada

() C. Especialidade nos negócios graneleiros

() D. Ligação / integração com produtores da cadeia em que atua

() E. Infra-estrutura específica para atender a atividade foco da empresa

() F. Outros:

12) Quais são os principais clientes para negócios de:

EXPORTAÇÃO:

Localização clientes exportadores: () PR () SC () MT () SP () Outros

Destino das cargas (países):

Destino das cargas de cabotagem (estados):

IMPORTAÇÃO:

Localização clientes: () PR () SC () MT () SP () Outros

Proveniência das cargas (países):

Proveniência das cargas de cabotagem (estados):

13) Modal (is) utilizado (s) para entrega e recepção do produto operado no porto:

ENTREGA/DISTRIBUIÇÃO DE IMPORTADOS: () Caminhões () Vagões () Oleoduto.

CAPTAÇÃO/RECEPÇÃO DE EXPORTADOS: () Caminhões () Vagões () Oleoduto.

CABOTAGEM: () Caminhões () Vagões () Oleoduto.

14) Sobre as relações entre empresas:

ARMADORES com os quais a empresa trabalha:

AGÊNCIAS DE NAVEGAÇÃO com as quais a empresa trabalha:

PRESTADORES DE OUTROS SERVIÇOS com os quais a empresa trabalha:

15) Quais são os serviços contratados pela empresa na cidade:

() Mão-de-obra dos portuários () Contabilidade () Despachantes () Informática

- Reparos de Máquinas Seguros Outros (quais)
- 16) Existem dificuldades para a empresa atuar na cidade de Paranaguá? Sim Não
Se sim, quais? Falta de incentivos fiscais Infra-estrutura portuária Legislação ambiental
 Logística Oferta de imóveis e terrenos Oferta de Mão-de-obra qualificada Oferta de serviços especializados Outros:
- 17) Sobre a origem das pessoas que trabalham na empresa, qual a proporção entre aqueles que vêm de:
A.1) CORPO GERENCIAL / EXECUTIVO: (___ %) Paranaguá (___%) Curitiba (___%) Outros:
A.2) CORPO TÉCNICO / OPERACIONAL: (___ %) Paranaguá (___%) Curitiba (___%) Outros: