

As Transformações da Infra-estrutura de Transportes e o Porto de Paranaguá

Julio Takeshi Suzuki Júnior*
Luiz Fernando Oliveira Wosch**

RESUMO

Este texto apresenta um breve comentário a respeito das transformações institucionais no setor de transportes. Nos últimos anos, verificou-se um nítido processo de transferência das operações para a iniciativa privada, como conseqüência da deterioração da capacidade de investimento do setor público, resultando em concessões de direitos de exploração e arrendamentos de estruturas de transporte. Nesse contexto analisa-se o Porto de Paranaguá, desde a sua influência econômica até as particularidades da movimentação de cargas, evidenciando a dinâmica e a dimensão deste importante componente da infra-estrutura de transportes.

Palavras-chave: logística; privatização da infra-estrutura; movimentação de cargas; serviços portuários; economia paranaense.

ABSTRACT

The present text summarizes the transport sector institutional changes. In the last years, there was a clear operational transfer process from public to private sector as a consequence of the public sector investing capacity deterioration. Such deterioration resulted in the award of rights to explore and lease transport structures. Paranaguá Harbor was analyzed through this concept viewpoint, from its economic influence to cargo traffic particularities, highlighting the dynamics and dimension of this transport structure important component.

Key words: logistics; infrastructure privatization; cargo traffic; dock services; Paraná economy.

*Administrador de empresas, técnico do Núcleo de Estudos Econômicos do IPARDES. E-mail: junior@pr.gov.br

**Economista, técnico do Núcleo de Estudos Econômicos do IPARDES. E-mail: wosch@pr.gov.br

INTRODUÇÃO

Nos anos 90, com a intensificação do processo de globalização e o conseqüente acirramento da concorrência internacional, ampliou-se a discussão a respeito da superação dos entraves ao avanço competitivo da economia brasileira. No caso do setor de transportes, prevaleceu a tese que vincula a retomada dos investimentos e a indispensável modernização do sistema a uma ampla remodelagem institucional, voltada à transferência da prestação de serviços para a iniciativa privada, em sintonia com a tendência mundial de desregulamentação da infra-estrutura. Vencidas as resistências políticas, passaram a ser firmadas diversas parcerias público-privadas, com arrendamentos de bens pertencentes ao Estado e concessões de direitos de exploração, ou seja, as reformas no setor não compreenderam a cessão da propriedade dos ativos públicos, restringindo-se à transferência da posse das estruturas necessárias à disponibilização de serviços.

A despeito das mudanças institucionais, é consensual que não se pode prescindir da atuação do governo na área de transportes, dados os potenciais conflitos entre os interesses público e privado. Ademais, melhores resultados operacionais e econômicos em nível sistêmico não estão condicionados apenas à entrada de agentes privados, exigindo também ações governamentais para o aprimoramento da coordenação entre os ofertantes de serviços, de modo a atingir uma maior eficiência no conjunto dos operadores e, conseqüentemente, reduzir os custos logísticos da movimentação de cargas. Isso inclui o planejamento da reestruturação da matriz de transportes brasileira, tendo em vista que o domínio da modalidade rodoviária há muito tempo vem comprometendo o desempenho do sistema, com reflexos sobre a competitividade de toda a economia.

No Paraná, a reorganização da infra-estrutura de transportes encontra-se em um estágio avançado, com as concessões de 2.035 quilômetros de rodovias federais e estaduais para a implantação do Anel de Integração e as privatizações das malhas ferroviárias locais (Ferroeste e RFFSA). No tocante ao Porto de Paranaguá, verifica-se igualmente uma ampliação da participação privada, decorrente do processo de liberalização das operações portuárias iniciado em 1993, ano da sanção da Lei de Modernização dos Portos pela Presidência da República (BRASIL, 1993). Além de se constituir em um importante componente do sistema logístico, o porto também desempenha relevante papel no desenvolvimento de segmentos econômicos que mantêm estreito vínculo com o mercado externo. Em paralelo, exerce forte influência tanto na economia parnanguara quanto na paranaense, seja por meio das atividades portuárias, seja através dos seus efeitos indiretos, com impactos positivos sobre a geração de emprego e renda.

1 A MODERNIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES NO BRASIL

As privatizações da infra-estrutura de transportes vêm se desenvolvendo de forma fracionada no âmbito nacional, em virtude das diferentes alçadas político-administrativas, o que pode dificultar a conformação de um sistema voltado à complementaridade entre os operadores. Na modalidade rodoviária, os processos têm sido dirigidos paralelamente pela União e pelos governos estaduais, após a identificação dos trechos viáveis para a exploração privada. A opção pela descentralização ficou evidente com a Lei n.º 9.277/96, que delegou aos estados a administração de diversos trechos de rodovias federais para posterior privatização, viabilizando programas próprios de concessão, além da expansão da malha operada por agentes privados. Nos próximos anos, a operação privada deverá se estender por cerca de 12,1

mil quilômetros de rodovias federais (quadro 1), incluindo as concessões administradas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e pelas unidades da federação, o que corresponde a aproximadamente 22% da malha rodoviária pavimentada pertencente à União.

QUADRO 1 - CONCESSÕES DE RODOVIAS FEDERAIS⁽¹⁾

SITUAÇÃO	EXTENSÃO (km)
Concessões de rodovias federais administradas pelo DNER	8 269,3
Rodovias concedidas	1 480,0
Concessões rodoviárias a licitar	6 789,3
Concessões de rodovias federais administradas pelos estados	3 845,6
Rodovias delegadas pela União e já concedidas pelos estados	3 169,4
Rodovias delegadas pela União, mas ainda não concedidas	499,6
Rodovias em processo de delegação para posterior concessão	176,6
TOTAL	12 114,9

FONTE: DNER

(1) Posição em julho/2000.

Da mesma maneira, as concessões de direitos de exploração e os arrendamentos das malhas ferroviárias da Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa), em São Paulo, e da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. (Ferroeste), no Paraná, seguiram conforme critérios próprios, sem vínculos com o programa de privatização da Rede Ferroviária Nacional S.A. (RFFSA),¹ cuja execução coube ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Iniciada em 1996 e finalizada no ano seguinte, a privatização da RFFSA seguiu um modelo que compreendeu a divisão da malha em seis lotes (Oeste, Centro-Leste, Sudeste, Tereza Cristina, Sul e Nordeste), garantindo ao governo receitas da ordem de R\$ 1,5 bilhão (quadro 2).

QUADRO 2 - PRIVATIZAÇÕES DAS MALHAS REGIONAIS DA RFFSA

MALHA REGIONAL	EXTENSÃO (km)	ABRANGÊNCIA	VALOR (R\$ milhões)	CONCESSIONÁRIO
Nordeste	4 679	MA, RN, PB, PE, AL, SE	15,8	Companhia Ferroviária do Nordeste
Centro-Leste	7 080	SE, BA, MG, GO, ES, RJ	316,9	Ferrovia Centro-Atlântica
Sudeste	1 674	MG, RJ, SP	888,9	MRS Logística
Oeste	1 621	SP, MS	62,4	Novoeste
Sul	6 586	PR, SC, RS	216,6	América Latina Logística
Tereza Cristina	169	SC	18,5	Ferrovia Tereza Cristina

FONTE: RFFSA

Evidentemente, o fracionamento da desregulamentação setorial está relacionado à organização federativa da nação brasileira (CASTRO; ESPOSITO, 1998), favorecendo conduções autônomas das concessões. Todavia, dada a imprescindibilidade da consolidação de um sistema integrado, é indispensável a convergência das políticas de privatização, de modo a obter uma razoável homogeneidade contratual nas parcerias firmadas entre o poder público e os novos concessionários, evitando que distorções isoladas possam comprometer

¹Apesar da incorporação da Fepasa pela RFFSA em 1998, os processos de privatização da malha paulista e das ferrovias federais seguiram caminhos distintos.

a competitividade sistêmica. Por isso, torna-se premente a instituição de uma agência nacional reguladora (a proposta para a sua criação foi enviada à Câmara Federal em 1999), que terá ainda a função de promover a concorrência modal e intermodal,² considerando, obviamente, alguns aspectos monopolísticos dos serviços de transportes.

Ao mesmo tempo, serão necessárias medidas para a reestruturação da matriz de transportes nacional, caracterizada pela prevalência do modal rodoviário. Segundo a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot), essa modalidade responde por 61,8% da movimentação total de cargas, em toneladas/quilômetro no ano de 1999, enquanto as participações referentes aos transportes ferroviário e aquaviário atingem, respectivamente, 19,5% e 13,8% (tabela 1). Somente a título de comparação, nos Estados Unidos e no Canadá, países de dimensões semelhantes à do Brasil, os volumes transportados por meio de ferrovias superam em, respectivamente, 31% e 135% as movimentações de mercadorias do modal rodoviário (dados de 1997), como resultado dos menores custos logísticos do transporte ferroviário nos deslocamentos de grandes cargas a longas distâncias.

TABELA 1 - COMPOSIÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO BRASIL, SEGUNDO MODAIS DE TRANSPORTE – 1997-1999

MODAL	1997 (%)	1998 (%)	1999 (%)
Aéreo	0,26	0,31	0,31
Aquaviário	11,56	12,69	13,83
Dutoviário	4,55	4,44	4,58
Ferrovário	20,72	19,99	19,46
Rodoviário	62,91	62,57	61,82
TOTAL	100,00	100,00	100,00

FONTE: GEIPOT

NOTA: Em toneladas/quilômetro.

É claro que as diferenças entre a matriz nacional e as composições dos serviços de transportes nas nações desenvolvidas não podem nortear o planejamento da reestruturação, uma vez que devem ser consideradas as particularidades do território brasileiro e as especificidades das demandas do mercado interno, não havendo, portanto, uma composição ideal preestabelecida que garanta bons resultados operacionais em todos os casos. Sabe-se, por exemplo, que o potencial de aproveitamento do transporte hidroviário está concentrado nas bacias do norte do país, com amplas possibilidades no escoamento da produção agrícola do cerrado brasileiro, e que a utilização desse modal não deverá se expandir de forma significativa nas regiões mais densamente povoadas e industrializadas, levando em conta que poucos trechos navegáveis apresentam direções coincidentes com os sentidos dos fluxos de mercadorias.

Para o período 2000-2007, as inversões públicas e privadas no setor de transportes poderão totalizar R\$ 55,1 bilhões, segundo as oportunidades de investimento expostas no Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, o que certamente tornará mais eficiente o sistema logístico nacional. Dentre os projetos apresentados,³ cabe destacar:

²Para o aprofundamento do tema, recomenda-se a leitura de CASTRO (2000), o qual descreve os principais objetivos da regulação dos serviços de transporte.

³A relação completa das oportunidades de investimento no período 2000-2007 está disponível no Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (<http://www.eixos.gov.br>). É importante ressaltar que a regionalização apresentada no estudo difere da regionalização tradicional.

EIXOS DA AMAZÔNIA

PORTO DE SANTARÉM

Terminal de grãos: construção de píer para ancoragem de navios Panamax.

NOVO PORTO DE MANAUS

Construção de novo porto, próximo à Zona Franca de Manaus, compreendendo terminal, píer flutuante e pátio para contêineres e granéis.

PORTO DE PORTO VELHO

Adaptação do atual terminal de grãos para operar também com contêineres.

PORTO DE SOTAVE OU VILA DO CONDE

Conclusão das instalações nos terminais de grãos e contêineres, no Porto de Sotave, ou, alternativamente, realização de obras no Porto de Vila do Conde, condicionadas à construção da Alça Rodoviária de Belém (PA-151).

BR-230/PA

Pavimentação dos seguintes trechos:

- Marabá a Altamira, com 450 km.
- Altamira a Rurópolis, com 320 km.
- Rurópolis a Itaituba, com 140 km.

BR-163/PA

Pavimentação dos seguintes trechos:

- Santarém a Rurópolis, com 200 km.
- Matupá (MT) a Itaituba (PA), com 807 km (projeto alternativo à Hidrovia Teles Pires-Tapajós).

BR-319/AM

Pavimentação da rodovia Manaus a Porto Velho, trecho Humaitá a Careiro da Várzea com cerca de 730 km.

EIXOS DO NORDESTE

COMPLEXO PORTUÁRIO DO RECÔNCAVO BAIANO

Complementação de obras para operação de contêineres em Salvador, construção de píer no Porto de Aratu e revitalização de parte da zona portuária de Salvador.

PORTO DE SUAPE/PE

Construção de berço de contêineres.

PORTO DE PECÉM/CE

Construção de berço de contêineres.

PORTO DE AREIA BRANCA/RN

Ampliação da infra-estrutura portuária.

HIDROVIA DO PARNAÍBA

Conclusão do sistema de duas eclusas e canal de interligação na barragem de Boa Esperança e obras complementares na hidrovia do rio Parnaíba, trecho Santa Filomena a Teresina.

HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO

Complementação das obras previstas no Programa Brasil em Ação.

MALHA FERROVIÁRIA CENTRO-LESTE

Restauração dos seguintes trechos:

- 577 km entre Iaçú e Monte Azul.
- 103 km entre Mapele e São Francisco.
- 451 km entre São Francisco e Juazeiro.

FERROVIA TRANSNORDESTINA

Construção de novas linhas:

- 350 km, de Petrolina a Missão Velha (PE), passando por Salgueiro.
- 179 km entre Crateús e Piquet Carneiro (CE).

MALHA FERROVIÁRIA DO NORDESTE, ENTRE SÃO LUÍS E TERESINA

Recondicionamento de 442 km de linha simples, leito, sistema de sinalização e comunicação, além de construção de ligação (no Km 59) para transbordo entre trens de bitola larga e estreita.

MALHA FERROVIÁRIA DO NORDESTE, ENTRE SALGUEIRO E RECIFE E ENTRE TERESINA, ALTOS E CRATEÚS

Restauração de linhas existentes entre Salgueiro e Recife (595 km) e entre Teresina, Altos e Crateús (296 km), com extensão total de 891 km.

BR-101/RN/PB/PE/AL/SE

Duplicação de rodovia, entre Natal e Aracaju (trecho já duplicado: de Igarassu a Cabo de Santo Agostinho/PE, passando por Recife). Trechos prioritários: Messias (Entr. BR-104) a São Miguel dos Campos/AL (Entr. AL-220), próximo a Maceió, e construção de três novos trevos independentes; 82 km de pista simples, entre Igarassu/PE e João Pessoa/PB; 163 km de Natal a João Pessoa e reforma de 20 trevos; 200 km de Aracaju a São Miguel dos Campos e 180 km de Messias a Cabo de Santo Agostinho (PE).

EIXOS DO CENTRO-OESTE

HIDROVIA TELES PIRES-JURUENA-TAPAJÓS

Implantação de 1.043 km de hidrovia, incluindo canal dotado de eclusa no trecho de 23 km entre as cachoeiras de São Luís do Tapajós e Bujurú, além de derrocamento, dragagem e balizamento.

HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ

Dragagem no Canal Tamengo e apoio à navegação no trecho Cáceres a Corumbá.

PORTO DE ITAQUI - TERMINAL DE CONTÊINERES

Adequação de dois berços para operação com contêineres.

FERROVIA NORTE-SUL

Construção de nova ferrovia entre Goiânia e Estreito, com 1.466 km.

FERROVIA XAMBIOÁ A ESTREITO

Construção de nova ferrovia, com 165 km.

MALHA FERROVIÁRIA OESTE

Recondicionamento e instalação de sinalização em 1.300 km de linha simples, entre Corumbá e Bauru, construção de 6 km de pontes e 24 km de linhas laterais. Inclui construção de variantes para eliminar transposições urbanas no Mato Grosso do Sul.

FERRONORTE

Construção de nova ferrovia entre Alto Taquari e Cuiabá, com 525 km.

BR-364/MT

Duplicação de 210 km de rodovia, de Cuiabá a Rondonópolis, e construção de variante de 20 km na Serra de São Vicente.

EIXOS DO SUDESTE

PORTO DE VITÓRIA

Terminal de contêineres.

PORTO DE SANTOS - TERMINAL DE GRÃOS

Terminal de grãos, privativo, de 100.000 m², a ser construído na área de influência do Porto de Santos, com localização específica a ser definida.

PORTO DE SEPETIBA

Terminal de contêineres, com construção de oito berços adicionais.

FERROVIA SUL-LITORÂNEA

Construção de ferrovia em bitola estreita e linha simples no trecho Cachoeiro de Itapemirim ao Porto de Ubu, com cerca de 140 km, incluindo melhorias neste porto.

FERROVIA ENTRE ARAGUARI E SANTOS

Recondicionamento de 837 km (toda linha-tronco), melhoria do sistema de sinalização em 40 km e inclusão de passagens laterais, totalizando 20 km (trecho Mogi Guaçu-Casabranca/SP).

FERROVIA ENTRE SANTOS E CAMPINAS

Alteração de estruturas e melhoria da linha e sistema elétrico para acomodar transporte de contêineres, incluindo 70 km de trechos urbanos e túneis (travessia de São Paulo) e 139 km de novo sistema de eletrificação e melhorias no sistema de sinalização (Santos-Jundiaí).

BR-040/MG

Duplicação de 238 km da rodovia entre Belo Horizonte e Juiz de Fora.

BR-381/MG

Duplicação de 207 km da rodovia, de Belo Horizonte a João Monlevade e Ipatinga.

BR-050/GO

Duplicação de 207 km, de Araguari a Uberaba, da divisa GO/MG à divisa MG/SP.

BR-101/RJ

Duplicação da rodovia BR-101 no trecho Rio Bonito/RJ à divisa RJ/ES (250 km).

BR-101/ES

Duplicação da rodovia BR-101 no trecho da divisa RJ/ES a João Neiva/ES (240 km).

EIXOS DO SUL

PORTO DE PARANAGUÁ

Adaptação de parte do terminal de grãos para operação com contêineres e dragagem necessária para aumentar o calado de 11,8 m para 12,4 m no canal de acesso e bacia de retorno.

PORTO DO RIO GRANDE

Terminal de transbordo com berço único para guindastes de docas.

ECLUSAS NO RESERVATÓRIO DE ITAIPU

Construção de sistema de eclusas (três ou quatro unidades), com canal de 5 km.

MALHA FERROVIÁRIA SUL

Manutenção do leito ferroviário, substituição de 364 km de trilhos e incremento do sistema de sinalização no trecho de Ourinhos a Ponta Grossa (linha simples, bitola métrica).

FERROVIA ENTRE CASCAVEL E FOZ DO IGUAÇU E ENTRE CASCAVEL E GUAÍRA (PR)

Construção de novo trecho ferroviário em linha simples e bitola métrica, de 350 km em dois segmentos: Cascavel-Foz do Iguaçu (179 km) e Cascavel-Guaíra (170 km). Inclui 600 m de pontes, 12 km de linhas laterais e sinalização ao longo de todo o trecho.

FERROVIA ENTRE GUAÍRA E CIANORTE

Construção de novo trecho ferroviário em linha simples e bitola estreita, com uma extensão de 150 km, incluindo cerca de 1 km de ponte e 8 km de linhas laterais de passagem, além de sinalização. Interliga-se à Malha Ferroviária Sul em Cianorte (PR).

MALHA FERROVIÁRIA SUL, ENTRE CURITIBA E PARANAGUÁ

Construção de linha simples de 102 km, variante à linha existente, além de 4 km de linhas laterais de passagem e sistema de sinalização e comunicação ao longo do trecho.

MALHA FERROVIÁRIA SUL, ENTRE PONTA GROSSA E ENGENHEIRO BLEY

Reparo, melhoria do leito e substituição de 62 km de trilhos de linha simples.

MALHA FERROVIÁRIA SUL, ENTRE GUARAPUAVA, ENGENHEIRO GUTIERREZ E PONTA GROSSA

Melhoria de 121 km de trilhos, realinhamento de 150 km de linha simples, cons-trução de 600 m de pontes e expansão de dois pátios, num total de 271 km.

TERMINAL INTERMODAL EM SANTA TEREZINHA DE ITAIPU

Construção de 1 terminal, 1 berço e 2 galpões.

ACESSO FERROVIÁRIO AO TERMINAL EM SANTA TEREZINHA DE ITAIPU

Construção de uma nova conexão ferroviária em linha simples com 21 km de extensão.

BR-369/PR

Duplicação de 133 km de rodovia, de Ourinhos a Ibiporã.

BR-277/PR

Duplicação de 122 km de rodovia, de Santa Terezinha de Itaipu a Cascavel (PR).

PONTE SOBRE O RIO PARANÁ

Ponte rodoferroviária, com 600 m de extensão, sobre o rio Paraná, servindo à BR-262/SP-300 e à Malha Ferroviária Oeste, na divisa MS/SP, proximidades da represa de Jupia.

BR-317/PR

Duplicação de 86 km de rodovia, de Campo Mourão a Maringá/PR, e modificação de cinco cruzamentos sinalizados.

BR-369/PR E BR-376/PR

Duplicação de 146 km, de Arapongas a Apucarana e de Maringá a Paranavaí (PR).

2 A INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES PARANAENSE

O Estado do Paraná conta com 15,7 mil quilômetros de estradas pavimentadas (quadro 3), o que corresponde a 9,6% da malha nacional e 48,4% da rede rodoviária da Região Sul. Com a implantação do Anel de Integração, 2.035 quilômetros de rodovias federais e estaduais passaram a ser operados pela iniciativa privada, formando um polígono que conecta os principais centros urbanos do Paraná. Esse projeto tem como objetivo a redução das carências infra-estruturais, principalmente no interior do Estado, estabelecendo, dessa forma, condições para o desenvolvimento de atividades industriais em todo o território paranaense, em consonância com o intuito governamental de promover um crescimento econômico equânime.

QUADRO 3 - EXTENSÃO DAS RODOVIAS PAVIMENTADAS, NO PARANÁ – 1999

PROPRIEDADE	EXTENSÃO (Km)
Rodovias federais	3 264
Rodovias estaduais	9 875
Rodovias municipais	2 553
TOTAL	15 692

FONTE: DNER

Além disso, o Anel de Integração visa tornar mais eficiente o sistema logístico local, tanto na interligação com as demais estruturas de transportes quanto na movimentação intra-estadual de cargas, exigindo, portanto, vultosos investimentos por parte dos concessionários. Obviamente, a exploração privada resultou no pagamento de pedágios, o que vem

sendo motivo de discórdia entre usuários e operadores, dadas as divergências quanto aos valores das tarifas. No futuro, com a criação da Agência Nacional de Transportes (ANT), a resolução de conflitos entre os interesses público e privado deverá ser transferida do âmbito estadual para o órgão regulador, cuja principal característica é a autonomia em relação às diferentes esferas de governo.

Em paralelo ao processo de concessões rodoviárias, assistiu-se à privatização da malha ferroviária estadual. Constituída pelas linhas da RFFSA e da Ferroeste, a rede local tem uma extensão de 2,3 mil quilômetros em bitola estreita, ligando as regiões Norte, Noroeste e Oeste ao Porto de Paranaguá e conectando o Paraná aos estados de São Paulo e Santa Catarina.

Dentre os projetos para a expansão/modernização da estrutura ferroviária, destaca-se a construção de novos trechos no Oeste paranaense, que ligarão Cascavel a Foz do Iguaçu (extensão de 179 quilômetros) e Cascavel a Guaíra (170 quilômetros). Com isso, espera-se um significativo aumento da participação do transporte ferroviário no escoamento da safra de grãos da principal região produtora do Estado, impondo forte concorrência ao modal rodoviário. Todavia, é importante salientar que o fomento da concorrência intermodal está condicionado também à eliminação do estrangulamento existente no trecho Curitiba-Paranaguá, que vem impondo limites ao sistema ferroviário do Paraná. Até a construção de uma nova linha, o transporte rodoviário manterá a sua supremacia na movimentação de granéis agrícolas.

3 O PORTO DE PARANAGUÁ

O Porto de Paranaguá apresenta-se como um dos principais do país na movimentação de cargas, sendo superado apenas pelos portos de Tubarão, no Espírito Santo; de Itaqui, no Maranhão; e de Santos e de São Sebastião, em São Paulo (tabela 2). No aspecto das exportações de produtos agrícolas, a forte vocação do porto paranaense nesse segmento garante a liderança em decorrência dos substanciais embarques de soja em grão e farelo.

A despeito das especialidades individuais, os portos de Tubarão e de Itaqui sobressaem-se pelos embarques de minério de ferro, e o de São Sebastião pelos desembarques de petróleo. Já o Porto de Santos caracteriza-se pela diversidade das cargas, posicionando-se como principal porto brasileiro na movimentação de carga geral, tanto no sentido das exportações quanto das importações, e pelo equilíbrio nos fluxos de movimentação.

TABELA 2 - PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS EM MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS – 1999

PORTOS	EMBARQUES	DESEMBARQUES	TOTAL
Tubarão (ES)	65 288 566	1 780 829	67 069 395
Itaqui (MA)	40 498 014	6 498 325	46 996 339
Santos (SP)	24 264 690	18 410 817	42 675 507
São Sebastião (SP)	1 397 390	40 165 034	41 562 424
Paranaguá (PR)	14 971 118	4 294 037	19 265 155
Aratu (BA)	6 575 272	12 388 618	18 963 890
Angra dos Reis (RJ)	7 155 906	11 281 722	18 437 628
Rio de Janeiro (RJ)	9 130 318	5 447 597	14 577 915
São Francisco do Sul (SC)	3 521 163	10 653 393	14 174 556
Ponta Ubu (ES)	12 502 335	434 771	12 937 106
Rio Grande (RS)	7 239 780	4 844 387	12 084 167
Outros	22 949 218	33 509 320	56 458 538
TOTAL	215 493 770	149 708 850	365 202 620

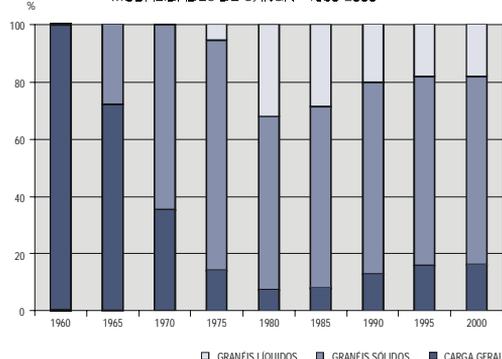
FONTE: GEIPOT

NOTA: Valores em toneladas.

No contexto da economia paranaense, o Porto de Paranaguá cumpre papel estratégico, mantendo suas operações fortemente atreladas às atividades produtivas do Estado. Durante a década de 60, os embarques de café e de madeira destacaram-se na movimentação, refletindo o ciclo econômico vigente. Com a implantação do corredor de exportação, operado inicialmente com embarques de milho, o segmento de granéis sólidos ganhou representatividade, vindo a consolidar-se com a inserção da cultura da soja no Estado. No final dos anos sessenta e início da década de setenta, o plantio da soja e a subsequente instalação das indústrias processadoras tornaram os embarques de soja em grão e de farelo a principal atividade do porto.

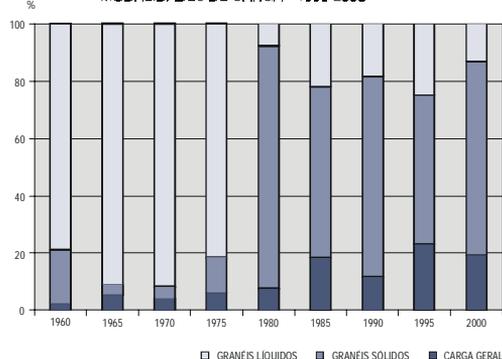
O grau de especialização do porto, embora não tão estreito quanto aqueles voltados às exportações de minério de ferro e às importações de petróleo, impõe significativa concentração no tocante à modalidade de carga, destacando-se, no caso, os granéis sólidos. Outra característica do porto é a superioridade das exportações diante das importações, respondendo por cerca de 70% da movimentação geral (gráficos 1 e 2).

GRÁFICO 1 - EMBARQUES PELO PORTO DE PARANAGUÁ, SEGUNDO MODALIDADES DE CARGA - 1960-2000



FONTE: APPA

GRÁFICO 2 - DESEMBARQUES PELO PORTO DE PARANAGUÁ, SEGUNDO MODALIDADES DE CARGA - 1960-2000



FONTE: APPA

4 MODALIDADES DE CARGA

Com relação, inicialmente, a granéis sólidos, vale mencionar que a movimentação pelo Porto de Paranaguá começou a ganhar participação a partir da segunda metade da década de 60, com os primeiros embarques de milho, cuja produção voltava-se a atender preponderantemente a demanda doméstica, destinando apenas o excedente ao mercado externo. Diferentemente do milho, a cultura da soja surgiu como fator de fortalecimento da atividade exportadora do Estado, elevando substancialmente a participação de granéis sólidos nos embarques efetuados pelo porto a partir de 1974 e despontando sua condição estratégica em termos de infra-estrutura de escoamento da produção. A ascensão ainda maior dessa modalidade de carga deu-se pela implantação de uma estrutura industrial de esmagamento de soja, a qual permitiu incorporar aos embarques, juntamente com o produto em grão, remessas crescentes de farelo, cuja peculiaridade é a grande aceitação no mercado internacional (tabela 3).

Na atualidade, pode-se dizer que os granéis sólidos consolidaram-se como o carro-chefe dentre as operações do porto. Grande parte da estrutura portuária está direcionada a atender este tipo de carga, destacando a existência do corredor de exportação como meio de garantir agilidade aos embarques e, por conseqüência, competitividade nesse modo de operação. A especialização do porto na movimentação de granéis sólidos amplia sua área de

influência, fazendo com que, além do escoamento da produção agrícola paranaense destinada ao mercado externo, a estrutura de distribuição sirva a outros estados exportadores, como Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

TABELA 3 - EMBARQUES PELO PORTO DE PARANAGUÁ REFERENTES À MODALIDADE GRANÉIS SÓLIDOS - 1960-2000

ANOS	EMBARQUES (toneladas)						
	Milho	Soja	Farelo	Trigo	Açúcar	Outros	TOTAL
1960	-	-	-	-	-	-	-
1965	139 427	-	-	-	-	-	139 427
1970	895 768	26 198	265 596	-	-	-	1 187 562
1975	625 401	1 039 075	1 412 410	-	-	3 037	3 079 923
1980	89 041	983 775	3 400 989	-	-	2 928	4 476 733
1985	190 368	2 372 140	4 711 229	325 510	-	15 088	7 614 335
1990	19 380	2 096 688	4 853 771	568 910	-	3 911	7 542 660
1995	178 847	1 342 114	7 126 630	-	-	159 286	8 806 877
2000	55 888	4 646 346	3 820 404	-	1 062 796	-	9 585 434

FONTE: APPA

NOTA: Compreende navegação de longo curso e de cabotagem.

No sentido das importações, os desembarques de fertilizantes lideram as operações na modalidade granéis sólidos. Vale acrescentar que a movimentação desse tipo de carga no fluxo de importação representa participação em torno de 15% do total registrado. Desde 1973, os embarques de farelo e de soja em grão respondem pela maior parcela das operações com granéis sólidos. A título ilustrativo, cabe ressaltar que até 1997 a movimentação de farelo representava cerca de três vezes o volume da soja em grão, fato que se modificou por conta principalmente da vigência da Lei Kandir, a qual desonerou de ICMS quaisquer produtos destinados à exportação, sejam eles industrializados, semi-elaborados ou básicos. Segundo dados mais recentes, os embarques de soja em grão já chegaram a superar os de farelo.

As operações do porto atinentes ao transporte de granéis líquidos, restritas a derivados de petróleo e óleos vegetais, revelaram evidente mudança de perfil no tocante à participação da modalidade quanto ao fluxo das cargas durante os últimos quarenta anos. No período de 1960 a 1977, os granéis líquidos mantinham substancial participação nos desembarques (parcela superior a 80%), em que eram preponderantes os derivados de petróleo. Já no sentido dos embarques, a participação era inexpressiva. A inversão quase total sobreveio a partir de 1977, com a instalação da refinadora de petróleo em Araucária, cuja produção passou a ser distribuída para vários pontos do território nacional via Porto de Paranaguá. Nesse sentido, vale frisar que o transporte dos derivados de petróleo atribui à modalidade de granéis líquidos a peculiaridade marcada pela participação significativa da navegação de cabotagem, a qual se revela perfeitamente condizente diante da grande extensão da costa brasileira (tabela 4).

No que concerne à carga geral, percebe-se que a vocação do Porto de Paranaguá no escoamento a granel da produção agrícola impõe pequena participação à movimentação de mercadorias caracterizadas nessa modalidade (aproximadamente 16%). O café correspondeu ao principal produto movimentado durante o período de 1965 a 1976, quando, em decorrência da grande geada ocorrida em 1975, a referida cultura no Estado foi praticamente arrasada. A retomada desses embarques efetivou-se a partir de 1980, embora em patamar inferior, estendendo-se por um intervalo aproximado de dez anos. Paralelamente ao declínio dos embarques de café, houve o incremento nas cargas de madeira e o surgimento de produtos, como congelados, papel e açúcar, reforçando uma das principais características da modalidade de carga geral, representada pela flexibilidade na incorporação de novos itens (tabela 5).

TABELA 4 - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS PELO PORTO DE PARANAGUÁ REFERENTE À MODALIDADE GRANÉIS LÍQUIDOS – 1960-2000

ANOS	MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS (toneladas)						TOTAL
	Óleo vegetal		Derivados de petróleo		Outros		
	Embarques	Desembarques	Embarques	Desembarques	Embarques	Desembarques	
1960	-	-	-	374 663	-	-	374 663
1965	-	-	-	548 377	-	-	548 377
1970	5 847	-	-	826 213	-	2 494	834 554
1975	99 526	-	-	1 423 585	138 310	74 894	1 736 315
1980	390 242	18 896	1 766 707	3 365	279 478	91 228	2 549 916
1985	469 253	-	2 711 480	178 109	303 360	8 616	3 670 818
1990	337 013	2 808	1 913 881	57 270	174 732	217 537	2 703 241
1995	1 032 062	52 102	1 351 454	468 488	190 089	415 836	3 510 031
2000	742 806	15 058	1 605 179	300 799	417 121	538 813	3 619 776

FONTE: APPA

NOTA: Com exceção de 1960 e 1985, os dados de derivados de petróleo referem-se preponderantemente à cabotagem.

TABELA 5 - EMBARQUES PELO PORTO DE PARANAGUÁ REFERENTES À MODALIDADE CARGA GERAL - 1960-2000

ANOS	EMBARQUES (toneladas)								TOTAL
	Café ¹	Madeira	Congelados	Açúcar	Cerâmica	Papel	Algodão	Outros	
1960	77 929	46 088	-	-	-	-	-	26 996	151 013
1965	239 224	56 263	-	-	-	-	-	59 756	355 243
1970	408 828	76 852	-	-	-	-	82 715	76 566	644 961
1975	319 112	70 296	-	-	-	-	37 351	81 092	507 851
1980	246 671	98 010	63 582	-	-	-	5 114	102 970	516 347
1985	122 815	148 491	165 720	-	34 478	115 181	35 269	247 255	869 209
1990	101 924	328 846	179 216	-	34 684	332 147	103 644	327 186	1 407 647
1995	3 287	681 077	186 879	337 734	52 864	269 240	59 153	447 032	2 037 266
2000	8 429	973 918	389 275	192 830	41 719	54 907	5 682	641 559	2 308 319

FONTE: APPA

(1) Inclui café solúvel.

Não obstante a menor participação dessa modalidade de carga na movimentação do porto, ressalta-se a sua importância por incluir produtos de valores relativamente mais elevados e pela capacidade de gerar um conjunto diferenciado de oportunidades na prestação de serviços portuários, atendendo mais amplamente aos objetivos da Lei de Modernização dos Portos, que visa garantir competitividade aos portos por meio de gradual repasse de atividades à iniciativa privada.

Inserida na modalidade de carga geral, a movimentação de contêineres por Paranaguá vem apresentando gradual evolução, situando-se atualmente em torno de 200 mil TEUs/ano⁴. Embora em ascensão, a operação através de contêineres por Paranaguá representa pouco menos de 10% do total registrado em âmbito nacional. A liderança cabe ao Porto de Santos, movimentando cerca de 775 mil TEUs/ano. Na seqüência, encontram-se os portos de Rio Grande, com 262 mil TEUs/ano, e do Rio de Janeiro, com 204 mil TEUs/ano.⁵

⁴Unidade padrão de medida, correspondendo ao termo Twenty Equivalent Unit (TEU). Refere-se, nesse caso, ao contêiner de 20 pés. Para o contêiner de 40 pés, o termo empregado é Forty Equivalent Unit (FEU).

⁵Os dados de movimentação de contêineres referem-se a 1999.

Essa modalidade de carga, já consolidada mundialmente nos grandes portos das principais rotas marítimas, revela tendência de forte expansão. Entretanto, sua implementação requer a criação de infra-estrutura adequada, demandando investimentos significativos, sendo relevante para a sua viabilização a observação, dentre outros fatores, dos aspectos físico-geográficos do terminal portuário, tais como calado e inclusão deste nas principais rotas marítimas.

5 IMPACTO DAS ATIVIDADES DO PORTO NA ÁREA CONTÍGUA

A influência do porto no desenvolvimento do município de Paranaguá é inegável, seja diretamente, seja pelos desdobramentos das atividades portuárias nos diversos segmentos da economia local. A comparação da economia parnanguara com a dos demais municípios localizados ao longo da estreita faixa litorânea do Estado demonstra tal influência. Todavia, essa constatação permite supor que o impacto na economia local, restringindo-se basicamente a um município, é relativamente diminuto se comparado ao papel estratégico que o mesmo assume em relação ao Estado e até mesmo em nível nacional. Na realidade, o porto constitui-se no elemento de um sistema logístico direcionado a atender o fluxo de mercadorias das diversas unidades produtivas distribuídas não só pelo Estado, mas também por toda a área de influência, combinando agilidade e baixo custo. Diante disso, a adoção de estratégias visando cumprir metas de competitividade em relação ao sistema logístico como um todo acaba muitas vezes comprometendo a atividade econômica local. Citam-se como exemplos a modernização tecnológica e a conseqüente redução da mão-de-obra no porto, a criação de Estações Aduaneiras de Interior (EADIs), dentre outros. Ou seja, a necessidade crescente de se ganhar agilidade, aliada ao indispensável compromisso de redução de custos, impõe relativa dissociação entre a atividade portuária e a dinâmica local, fazendo com que o ônus seja mais relevante sobre o município que sedia um elemento de infra-estrutura importante para todo o Estado, como é o caso do Porto de Paranaguá. Nesse sentido, cabe citar o descrito em GODOY (1998):

O movimento tecnológico conduz igualmente a uma redução importante dos empregos portuários, particularmente na manutenção e nas profissões cujo lugar de trabalho é o próprio espaço portuário (...). Esse contexto fez com que houvesse um processo de distanciamento entre o porto e a cidade (...). A cidade de Paranaguá, ao que tudo indica, não foge à regra do que ocorre em nível internacional e tem como agravante o fato de ser uma economia dependente da dinâmica produtiva do interior do Estado onde se insere.

A participação do Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios do litoral restringe-se a 1,57% do total do Estado, conforme se pode extrair da tabela 6. Nota-se homogeneidade com relação ao perfil de distribuição do PIB entre os municípios da região, destacando-se em primeiro lugar o setor serviços, pela relevante participação, seguido do setor industrial e por fim da agropecuária, setor em que se verificam as maiores desigualdades participativas.

Não obstante a semelhança dos perfis na composição do PIB, a desagregação do setor serviços possibilita identificar algumas peculiaridades entre os municípios. No tocante àqueles em que se localizam os principais balneários do Estado, sobressaem-se as atividades ligadas, em primeiro lugar, à administração pública e, em segundo lugar, ao segmento imobiliário. Certamente a vocação turística destes municípios reflete tal composição. Quanto a Paranaguá, a distribuição é bastante semelhante, cabendo, entretanto, ressaltar que a atividade comercial contribui mais intensamente na geração do PIB. Enquanto nos demais municípios o comércio corresponde, em média, a cerca de 5% do setor de serviços, em Paranaguá, essa participação aproxima-se de 30%, quase se igualando à participação da atividade imobiliária.

TABELA 6 - PRODUTO INTERNO BRUTO TOTAL E POR SETORES DOS MUNICÍPIOS DO LITORAL E DO TOTAL DO ESTADO - 1997

LOCALIDADE	DISTRIBUIÇÃO (%)						TOTAL (R\$ MIL)
	Agropecuária	Indústria	Serviços				
			Comércio	Ativ. Imobiliária	Adm. Pública	Outros	
Antonina	8,09	23,76	4,60	24,50	18,69	20,36	43 273
Guaraqueçaba	19,94	15,23	0,77	18,94	25,82	19,29	24 451
Guaratuba	9,53	25,44	4,34	19,12	21,03	20,53	101 219
Matinhos	1,37	26,60	3,81	16,08	29,84	22,30	69 205
Morretes	19,07	20,69	3,51	21,34	14,41	20,98	42 377
Paranaguá	0,66	34,04	19,12	16,17	9,81	20,19	639 409
PARANÁ	13,33	33,84	6,96	13,68	10,36	21,82	52 438 390

FONTE: IPARDES

NOTA: Não incluído o município de Pontal do Paraná.

Pode-se concluir que dentre as causas do diferencial está a forte presença da exploração de serviços voltados direta ou indiretamente à atividade portuária na atividade comercial do município de Paranaguá, envolvendo a circulação de bens com valores unitários superiores aos presentes nos municípios em que a exploração turística apresenta-se relevante.

Outro fato que marca a economia de Paranaguá e dos municípios vizinhos, e que se reflete com mais intensidade sobre o setor de serviços, é a sazonalidade das atividades. Também nessa situação, a localização do Porto em Paranaguá proporciona efeito distinto daquele observado nas localidades próximas, até porque a origem do referido fenômeno é diferenciada. Assim, enquanto nos municípios vizinhos o período de "alta temporada" – delimitado pelas férias de verão – ocasiona a migração populacional e, por conseqüência, o aquecimento das economias locais, em Paranaguá, a sazonalidade é determinada pelo escoamento da produção agrícola, a qual se estende de março a setembro. Na análise dos impactos econômicos com respeito à sazonalidade, pelo menos dois fatores devem ser considerados. O primeiro deles refere-se aos períodos diferenciados, pois enquanto o movimento de turistas estende-se no máximo a quatro meses, o transporte da produção agrícola compreende o período de sete meses. O segundo fator é a diferença entre os níveis de atividade do período de maior movimentação para o de menor, sendo abrupta a variação na região das praias e bem menos intensa no caso de Paranaguá. Nessa situação, é evidente a influência do porto na medida em que o caráter transitório do contingente populacional revela-se muito menos intenso, uma vez que o vínculo das pessoas aos respectivos ofícios é preservado, propiciando, por conseguinte, menor oscilação da atividade econômica.

Adicionalmente ao caráter transitório do contingente populacional, há que se destacar as diferenças com relação ao tamanho das referidas populações. O município de Paranaguá concentra a maior parcela, detendo cerca de 54% dos habitantes de toda a região. Na seqüência, está o bloco formado pelos municípios de Guaratuba, Matinhos e Pontal do Paraná, os quais possuem como atração turística a localização dos balneários. Essa diferença sugere dinâmicas distintas entre Paranaguá e os referidos municípios – ratificadas pelas próprias projeções da população para 2010, em que as taxas de crescimento revelam-se claramente desiguais –, permitindo supor que tal diferença decorre do fato de os elementos difusores de desenvolvimento serem distintos (tabela 7). No primeiro caso, o elemento é o porto, e no segundo, evidenciam-se aspectos relacionados a turismo, qualidade de vida, preservação ambiental e outros.

TABELA 7 - PROJEÇÃO POPULACIONAL DOS MUNICÍPIOS DO LITORAL PARANAENSE – 2000/2010

LOCALIDADE	POPULAÇÃO				TAXA MÉDIA ANUAL DE CRESCIMENTO 2000/2010
	2000		2010		
	Total	Urbana	Rural	Total	
Antonina	19 146	15 814	3 332	20 759	0,81
Guaraqueçaba	8 288	2 582	5 706	8 183	-0,13
Guaratuba	27 242	23 140	4 102	71 161	10,08
Matinhos	24 178	23 994	184	39 379	5,00
Morretes	15 273	7 153	8 120	20 402	2,94
Paranaguá	127 171	122 179	4 992	148 772	1,04
Pontal do Paraná	14 297	14 123	174	20 468	3,65

FONTE: IBGE – Censo Demográfico, Contagem da População e Anuário Estatístico

6 MUDANÇAS RECENTES NA ESTRUTURA PRODUTIVA DO ESTADO E PROVÁVEIS REFLEXOS NO PORTO

A economia paranaense atravessa período marcado por significativas transformações, com o incremento de investimentos, sobretudo estrangeiros, em importantes setores industriais. Nesse conjunto de empreendimentos, a implantação do pólo automotivo, liderado pelas montadoras Renault, Volkswagen/Audi e Chrysler, destaca-se como protagonista do processo de mudanças, com investimentos em torno de US\$ 4 bilhões. Os reflexos da atuação dessas empresas na economia do Estado já podem ser percebidos observando-se a forte presença de produtos correspondentes a materiais de transportes no fluxo de comércio do Paraná com o mercado mundial. Em 2000, esse grupo de produtos foi responsável pela geração de US\$ 770 milhões em divisas com as exportações e por dispêndios de US\$ 844 milhões em importações, ressaltando os veículos como os itens mais representativos, com participações de 80% e 40%, respectivamente.

Além do segmento automotivo, outros foram contemplados com injeção significativa de recursos, destacando, inclusive, gêneros tradicionais da indústria paranaense. Nesse conjunto, ressalta-se em primeiro plano o ramo madeireiro, com investimentos na ordem de US\$ 500 milhões, os quais se traduziram não somente em ampliação da capacidade produtiva, mas também na incorporação de novas tecnologias, implicando no surgimento de produtos novos e com grau de elaboração mais elevado, como é o caso da produção de MDF (*Medium Density Fiberboard*). Investimentos representativos – cerca de US\$ 415 milhões – também foram direcionados na instalação de abatedouros e frigoríficos, principalmente de aves e de suínos. Os resultados da aplicação desse montante podem ser expressos pelo avanço ocorrido nos abates e nos embarques ao mercado externo. No período entre 1994 e 1999, o abate de aves e de suínos apresentou variações positivas de 67,6% e 47,5%, respectivamente. Já no tocante às exportações, considerando o mesmo período, a evolução foi de 89%, em que a participação de aves mostrou-se preponderante, provavelmente pela competitividade do produto no mercado internacional. Vale ainda mencionar os investimentos direcionados à indústria de papel, que totalizaram cerca de US\$ 250 milhões e foram aplicados em implantação, ampliação e modernização de plantas industriais.

Levando em consideração tais aspectos, constata-se que esses três gêneros industriais – material de transporte, madeira e carnes –, além do papel expressivo que cada um representa no contexto da economia paranaense, revelam mais dois importantes pontos em comum: a absorção de parcela significativa dos investimentos recentes realizados no

Estado e a possibilidade de avanço de uma posição já consolidada no mercado mundial. São justamente em tais características que se justificam as perspectivas de maior diversificação na movimentação de cargas pelo Porto de Paranaguá, haja vista a sua capacidade de se moldar segundo o perfil da economia estadual, conforme citado anteriormente. Com isso, corrigem-se, em parte, duas situações intrínsecas ao porto e que acarretam momentos de estrangulamento das operações e perda de competitividade. São elas: a concentração do tipo de carga movimentada e o desequilíbrio no fluxo de embarques e de desembarques.

Acrescente-se que, por efeito do provável crescimento na movimentação de cargas por Paranaguá, sobretudo no tocante à carga geral, com a inclusão de produtos que propiciam maior geração de receita, ficam ampliadas as possibilidades de uma adequação mais rápida do terminal marítimo ao estabelecido pela Lei de Modernização dos Portos quanto ao repasse de atividades a terceiros, estes denominados operadores portuários. Como recente exemplo nessa linha de atuação, pode ser mencionado o arrendamento de uma área junto ao porto à Volkswagen/Audi, destinada ao uso privativo, o qual já apresenta desdobramentos. Conforme decisão anunciada pela empresa, a mesma ofertará o espaço a outras montadoras, com o objetivo de otimizar o uso da área arrendada, incorporando inclusive serviços de logística. Além dessa iniciativa, há o registro do projeto de construção do Terminal de Veículos e Contêineres (TEVECON), a instalação do Terminal de Fertilizantes (TEFER), dentre outros, sinalizando que o processo de remodelamento da estrutura portuária vem se efetivando.

CONCLUSÃO

Uma das marcas da década de 90 foi a abertura da economia brasileira, expondo os diversos agentes econômicos a um ambiente de competição acirrada e tornando a atividade ligada ao comércio exterior elemento de alto valor estratégico e alvo de grande atenção, notadamente por parte do governo federal. Dentre as preocupações, o empenho em reduzir o denominado "Custo Brasil" assume caráter prioritário, destacando a atividade portuária pelo seu papel relevante nesse conjunto. Com relação a essa atividade, sob o ponto de vista jurídico, o marco inicial para a adequação ao rol de exigências previstas, segundo um padrão internacional, formalizou-se através da Lei de Modernização dos Portos.

Fica, portanto, evidente que os investimentos que vêm ocorrendo no Porto de Paranaguá não se dão de forma autônoma, mas sim atrelados a uma estratégia nacional e também à dinâmica da economia estadual, cujo interesse maior é a disponibilização de um aparato de infra-estrutura suficientemente adequado para garantir ao produto nacional grau de competitividade necessário à inserção no exigente mercado internacional. Nesse sentido, a busca de uma conjugação harmoniosa entre os interesses público e privado consiste em condição fundamental.

REFERÊNCIAS

BOLETIM ESTATÍSTICO. Paranaguá: APPA, dez. 2000.

BRASIL. **Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.** Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 06 abr. 2001.

CASTRO, Newton; ESPOSITO, José Roberto. O subsetor de infra-estrutura rodoviária. In: INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Infra-estrutura: perspectivas de reorganização.** Brasília: IPEA, 1998. v.1, p. 8-21.

CASTRO, Newton. Privatização do setor de transportes no Brasil. In: A PRIVATIZAÇÃO no Brasil: o caso dos serviços de utilidade pública. Rio de Janeiro: BNDES, 2000. p. 222-277.

CHEROBIM, Ana Paula Mussi Szabo. Parcerias público-privadas no Brasil: os processos de privatização de segmentos da infra-estrutura de transportes de bens, nos modos rodoviário e ferroviário, e a inovação institucional. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro: FGV, v.33, n.2, p. 109-128, mar./abr.1999.

FAVERET, Paulo; LIMA, Eriksom Teixeira; PAULA, Sérgio Roberto Lima de. Logística para os agronegócios brasileiros: o que é realmente necessário? **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro: BNDES, n.12, p. 161-173, set. 2000.

GODOY, Amalia Maria Goldberg. Os impactos sócio-ambientais da expansão do Porto de Paranaguá frente à maior inserção do Brasil no mercado internacional. In: LIMA, Eugenio de; NEGRELLE, Raquel R. B. (Org.). **Meio ambiente e desenvolvimento no litoral do Paraná**: diagnóstico. Curitiba: Editora da UFPR; Brasília: CNPq, 1998. p. 231-235.

IPARDES. **Paraná – projeção das populações municipais por sexo e idade 2000 a 2010**. Curitiba, 2000. 69 p.