

SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO
SECRETARIA DE ESTADO DA ADMINISTRAÇÃO
COORDENADORIA DE AÇÃO REGIONAL - CAR
FUNDAÇÃO INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL - IPARDES

VIABILIDADE DE AUMENTO NO VOLUME DE
EXPORTAÇÃO DE CARGA GERAL PELO PORTO
DE PARANAGUÁ

CURITIBA
FEVEREIRO/1981

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	4
INTRODUÇÃO.....	5
1 - AS TRANSFORMAÇÕES DAS ATIVIDADES DO PORTO E RETRO- PORTO E SEUS REFLEXOS NA MÃO-DE-OBRA.....	7
2 - ANÁLISE DA SITUAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ.....	16
2.1 - MOVIMENTAÇÃO GERAL - EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO.....	16
2.2 - FREQUÊNCIA DE NAVIOS.....	23
2.3 - SITUAÇÃO DA MÃO-DE-OBRA.....	27
3 - CONCLUSÕES.....	33
4 - PROPOSTAS DE AÇÃO.....	36
4.1 - INSTALAÇÃO DE UMA "SALA DE OPERAÇÕES DE CARGAS E FRETES" EM PARANAGUÁ.....	37
4.2 - AMPLIAÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE SACARIA PELO PORTO DE PARANAGUÁ.....	39
4.3 - INSTALAÇÃO DE UM ENTREPOSTO ADUANEIRO ALFANDE- GADO FORA DA FAIXA PORTUÁRIA.....	42
4.4 - EXTENSÃO AO PORTO DE PARANAGUÁ DE LINHAS CON- FERENCIADAS E PIONEIRAS.....	44
4.5 - CRIAÇÃO DE UM DEPARTAMENTO DE MARKETING PELA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO.....	46
ANEXO 1 - PORTO DE PARANAGUÁ - INFORMAÇÕES GERAIS.....	52
1.1 - PORTO DE PARANAGUÁ E O SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL.....	52
1.2 - VIAS DE ACESSO E INFRA-ESTRUTURA.....	54
1.3 - GRAU DE UTILIZAÇÃO POR BERÇO DE ATRACAÇÃO..	60
1.4 - USUÁRIOS DO PORTO (ARMADORES).....	60

ANEXO 2 - ESQUEMA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE CARGAS	
NOS PORTOS.....	65
ANEXO 3 - CAFÉ.....	73
3.1 - PRODUÇÃO, EXPORTAÇÃO E CONSUMO DE CAFÉ.....	73
3.2 - QUALIDADE DO CAFÉ EXPORTADO.....	85
3.3 - SITUAÇÃO ATUAL.....	94
EQUIPE TÉCNICA.....	97

APRESENTAÇÃO

A inadequação do anterior planejamento convencional - cuja operacionalidade requeria instrumentos de política econômica e social privativos da administração federal e que, portanto, escapavam ao âmbito regional da administração estadual - somada à filosofia do Plano de Governo Ney Braga, cujas prioridades sociais estão orientadas à população de baixa renda, inspiraram a formulação de um planejamento alternativo.

Dentro dessa orientação, a Fundação IPARDES como órgão técnico do Sistema Estadual de Planejamento, cumpriu a definição da Secretaria de Estado do Planejamento, através da Coordenadoria de Ação Regional - CAR, atualmente vinculada à Secretaria de Estado da Administração, na formulação de Planos de Desenvolvimento Regional.

Desta forma, definiu-se, de início, os chamados setores de população-alvo do planejamento, que seriam objetos de pesquisa, com o propósito de conhecer "como estas populações vivem e como poderiam viver melhor", tomando-se como referencial básico do desenvolvimento o "aumento da renda real pessoal" e a "difusão espacial do bem-estar-social".

Nesse sentido, foi desenvolvido o PROLITORAL - Programa de Apoio à População Carente do Litoral, que deu origem e ao qual se integra o estudo ora apresentado.

A DIREÇÃO

INTRODUÇÃO

Este projeto surgiu como decorrência das entrevistas realizadas em Paranaguá, quando da execução do PROLITORAL, no que se refere ao problema do emprego urbano. A questão básica que era colocada, como causa de baixa capacidade de absorção de mão-de-obra na cidade, era a falta de movimentação de carga geral pelo porto, cuja origem estava na diminuição da exportação do café.

Entretanto, estas afirmativas não têm consistência quando de uma análise mais detalhada. Em que pese a diminuição da movimentação da carga geral, ela por si, não é responsável pela queda nos níveis de emprego. A causa determinante é a transferência de algumas etapas de preparação do café para exportação, de Paranaguá para o interior do Estado.

O crescimento da movimentação global do porto, agora calcado nos granéis, não absorve, nos níveis anteriores, os trabalhadores da estiva e muito menos do retroporto.* A crescente especialização do porto para movimentação de granéis se deu via construção de terminais específicos para este tipo de

*O retroporto compreende o conjunto das atividades realizadas fora da faixa portuária.

carga, sem que tenha havido a desativação da estrutura criada para a carga geral.

O quadro do porto de Paranaguá é hoje, de um lado, um setor graneleiro, altamente rentável e poupador de mão-de-obra, e de outro um setor de carga geral, com ociosidade acentuada, tanto na sua estrutura física como em termos de mão-de-obra.

Diante dessa realidade, este trabalho tem por objetivo analisar a possibilidade do aumento da movimentação de carga geral pelo porto. Ele se insere no objetivo mais amplo do Governo do Estado de "aumento da renda real pessoal", na medida que, a um aumento da movimentação da carga geral, os trabalhadores da estiva terão um acréscimo de trabalho e renda, aliado a uma redução na sua sazonalidade.

Embora este estudo não vise atender diretamente a população do retroporto, algumas das propostas formuladas estão direcionadas nesse sentido.

Para sua elaboração foram realizadas pesquisas junto à Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina; Sindicatos de estiva e atividades vinculadas ao café; entidades oficiais (PORTOBRÁS, Secretaria dos Transportes) e usuários (armadores, exportadores e importadores). É composto de um diagnóstico onde se faz uma análise da real situação do porto de Paranaguá, suas transformações e reflexos sobre a mão-de-obra, e de um conjunto de propostas formuladas no sentido de operacionalizar a viabilidade constatada no diagnóstico. Compõem ainda este trabalho, anexos que trazem informações gerais sobre o porto; o café, e esquema de embarque e desembarque de cargas nos portos.

1 - AS TRANSFORMAÇÕES DAS ATIVIDADES DO PORTO E RETROPORTO E SEUS REFLEXOS NA MÃO-DE-OBRA

Paranaguá se confunde historicamente com o próprio desenvolvimento do Estado do Paraná, sendo a sua primeira vila e mais tarde um dos municípios pioneiros que surgiu quando o Estado ainda pertencia à província de São Paulo. Dada a sua localização a beira mar, sempre foi o posto avançado de comércio da região com o resto do país; por isso em 1917 foi autorizada a construção do porto de Paranaguá. Essas obras só tiveram início em 1926 e o porto foi inaugurado em 1935.

Nesta época a cidade de Paranaguá, que havia se originado de um núcleo de mineração, passa a se estruturar em função da nova atividade econômica, tornando-se o principal entreposto comercial dos produtos importados e exportados pelo Estado. Sendo uma cidade comercial, vincula-se à principal atividade deste comércio que, se antes fora a exportação da erva-mate e da madeira, a partir da década de 50 passa a ser o café.

O café para ser exportado exige uma série de serviços, no sentido de atender às exigências dos importadores. O trajeto deste produto, das lavouras aos porões dos navios, obedece etapas como o beneficiamento prévio e toda a cadeia da comercialização. A produção e o primeiro beneficiamento aconteciam no interior do Estado. A comercialização, embora começasse no interior, tinha como característica o envio, por parte dos cor-

retores, do café "in natura" para a cidade de Paranaguá.

Entre a compra da produção das fazendas paranaenses e a exportação, todo o trabalho de classificação dos tipos e 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.

Tem-se nesse momento, uma estreita ligação entre a atividade portuária (exportação de café) e a estrutura da cidade. Na verdade, para se manusear entre 3 a 7 milhões de saca de café anualmente para exportação, demandava-se de: firmas exportadoras, comissárias, classificadores, armazéns, pessoal para o manuseio e carregamento do café nos armazéns, além das empresas de transporte tanto terrestre como marítimo. Indiretamente, como este produto chegava tanto por rodovia como por ferrovia, uma série de serviços como hotéis, restaurantes, postos de abastecimento e reparação desses sistemas de transportes eram necessários para dar suporte a essa atividade principal. Tomando-se a cidade como um todo, o que se deduz é que o café, por necessitar de um contingente expressivo de pessoas para o seu manuseio, acabou por gerar um volume de dinheiro significativo em circulação, aumentando em muito os níveis de emprego e também a remuneração dessa população.

*Sobre os critérios de classificação do café ver Anexo 3.

Ao mesmo tempo em que Paranaguá se consolida como a cidade da exportação do café, alterações, de início pequenas, foram se somando no sentido de dar uma nova direção no processo de comercialização, que vem culminar, na 2^a metade da década de 60, com a retirada quase total da manipulação do café do retroporto.

Com o objetivo de aumentar seus lucros, as empresas de comercialização e exportação de café (e nesse caso o IBC tem papel de destaque por deter grande parte da comercialização) constroem gradativamente uma rede de armazéns pelo interior do Estado. Para isso, dois fatos concorreram: os elevados custos da manipulação do café em Paranaguá, porque feitos exclusivamente por mão-de-obra sindicalizada, com poder de organização e reivindicação maior que a do interior, e a falta de armazéns próprios, o que obrigava os exportadores a alugarem espaço junto a outras empresas.

Aliado a esses dois motivos, o fato do Paraná e do Brasil terem tido grandes safras na década de 60, fez com que os estoques de café para exportação, crescessem muito, ocasionando, muitas vezes, espera no armazém de até 1 ano para o embarque. Com isso, não só os custos de aluguel e de mão-de-obra oneravam o produto, como principalmente os grãos sofriam alterações, impossibilitando em muitos casos o cumprimento dos contratos de vendas. O excesso de umidade e a alta taxa de salinidade parecem ser os fatores que, embora não alterem o sabor do café, modificam a sua aparência através do branqueamento.

A par desses fatores, a unificação do mercado nacional através do sistema de transporte rodoviário, permitiu que o ca-

fê destinado ao mercado interno pudesse ser transportado por vias terrestres, não sendo mais preciso, por exemplo, que o café, destinado a Bahia, viesse a Paranaguá e daí embarcado para o Porto de Salvador.

Porém, foi decisiva para a transferência da manipulação do café para o interior, a construção pelo IBC de 1 milhão de m² de armazéns nas regiões produtoras. Juntamente com ele, várias empresas também fizeram investimentos em área para armazenagem, completando assim todos os requisitos necessários para a mudança do manuseio do café. Com isso, todo o processo de classificação, reensacamento, pesagem e armazenamento que tinham uma estrutura já consolidada em Paranaguá, torna-se ocioso.

A manipulação realizada no interior, substitui o uso de mão-de-obra sindicalizada do retroporto pelos trabalhadores das fazendas e das beneficiadoras. Alia-se a isso a possibilidade do envio desse produto, a custos menores, para outros portos de embarque, ficando a critério do exportador, o porto por onde será exportado o café, na medida que ele já sai pronto das regiões de origem.

Na ótica da racionalidade econômica, esta transferência não vem alterar em nada o processo de exportação, na medida que ao importador não interessa onde o café é manipulado, e sim que esteja nos porões do navio com a qualidade exigida e no prazo estipulado.

Os reflexos dessa alteração para Paranaguá são evidentes. Toda a estrutura criada para a comercialização do café, passa dia a dia a perder sua função. Os resultados são armazéns

vazios, transferências de escritórios de firmas exportadoras e expressiva queda na movimentação do comércio em geral e dos serviços de hotelaria e alimentação. Dessa forma, grande parte da mão-de-obra empregada nessas atividades perde seus empregos e, quando não ocorrem em sua totalidade, como no caso dos ensacadores e carregadores de café, que são sindicalizados autônomos,* o seu nível de remuneração cai a ponto de terem que procurar outras formas de trabalho.

A partir de 1975, com a violenta queda na produção, cai também o volume de café exportado por Paranaguá. Em consequência disso, tanto falta café para ser manuseado como também diminui o volume de café pronto que chega para o embarque. Toda essa situação é agravada ainda mais pela não diversificação de produtos na pauta das exportações, que demandassem um volume semelhante de mão-de-obra na cidade, como o café.

Com a política de especialização dos portos, vinculando-os à atividade produtiva dominante na sua região de influência. a partir de 1970, Paranaguá começa a ser aparelhado para exportação de grãos. Para tanto, são feitos grandes investimentos dentro do Programa Nacional de Corredores de Exportação. Já em 1970, o volume de grãos exportado supera o de carga geral (na qual o café é o maior produto).

Os grãos não demandam mão-de-obra para manipulação como o café e chegam ao porto pronto para embarque. Os caminhões vêm do interior, encostam nos silos, descarregam e a partir daí

*A este respeito, ver maiores detalhes no cap. 2, item 2.3. "Situação da Mão-de-Obra".

o trabalho é todo mecanizado, pois o granel é embarcado nos navios através de esteiras rolantes. Neste processo a Mão-de-obra tem pouca participação, sendo utilizados apenas os sindicalizados da faixa portuária: arrumadores, estivadores, vigias e conferentes. Neste tipo de carga, os consertadores que também pertencem à estiva, não têm nenhuma função a desempenhar.

Os níveis de ocupação dessa população estão longe de ser semelhantes à utilizada no café, pois, só para exemplificar, para se embarcar 50.000 sacas de café (ou 3.000 toneladas) são necessários 100 homens em 4 ternos,* enquanto para 40.000 toneladas de grãos utilizam-se em média 12 homens em 2 ternos. Em termos de remuneração, entretanto, a posição dos sindicalizados da faixa portuária se diferencia do restante da população da cidade. A diminuição nos níveis de ocupação dessas categorias não significa diminuição em sua remuneração. Como esses trabalhadores ganham por tonelada movimentada, ao se passar de um embarque de, por exemplo, 300 mil toneladas de café para 5 milhões de toneladas de granel, a remuneração dos que participaram da movimentação dessa última carga sofre um acréscimo considerável.

Ao mesmo tempo, a qualidade do trabalho executado é bastante diferente do realizado na carga geral, não exigindo mais o mesmo dispêndio de força física. Entretanto, como o número de homens por terno para o embarque do granel é bastante redu-

*TERNO - denominação dada à composição para determinado tipo de trabalho, podendo variar de 1 a 21 homens na faixa portuária.

zido, dada a mecanização dessa atividade, o rodízio* de cada sindicato tem menor número de ternos para serem cobertos. Com isso, diminuí o número de horas trabalhadas, sem que haja diminuição na remuneração.

Essa alteração na forma de trabalho portuário teve como consequência um decréscimo significativo nos quadros, tanto dos sindicatos de estiva como das atividades vinculadas ao manuseio do café (retroporto). A título de exemplo, tem-se o seguinte quadro entre 1970 e 1980.

QUADRO 1 - PESSOAL VINCULADO AOS SINDICATOS 1970 - 1980

PESSOAL	1970	1980
Sindicato de Estiva (estivadores, conferentes, vigias, consertadores, arrumadores)	1 703	1 076
Ensacadores e carregadores de café	2 200	580
Empregados na administração do comércio de café	1 300	140
T O T A L	5 203	1 706

FONTE: SINDICATOS DE PARANAGUÁ

Esses dados demonstram que em 10 anos a população ocupada vinculada somente a esses 7 (sete) sindicatos, se reduz em quase 66%, enquanto que paralelamente a população da cidade so-

*RODÍZIO - consiste numa determinação legal, pela qual se controla a escala das horas e dos dias de trabalho das pessoas ligadas às atividades na faixa portuária. A execução fica a cargo de cada um dos sindicatos dessas categorias.

fre um acréscimo de 61,5%, passando de 52 mil para 84,2 mil habitantes no mesmo período.¹

Somente esses dados já demonstram que a transformação do porto em graneleiro não aumenta e nem mesmo mantém os níveis de emprego do período de exportação, basicamente de carga geral.

A questão principal que se coloca não diz respeito aos poucos membros de sindicatos que hoje conseguem uma maior remuneração, e sim, que alternativas possam existir para aumentar, por mínimo que seja, as atuais taxas de absorção da população ativa. A partir do momento em que o porto de Paranaguá se consolida como grande exportador de grãos, e o retroporto perde a manipulação do café, fica clara a incapacidade da cidade em manter a sua população nos níveis anteriores de ocupação. Na verdade, hoje coexistem um Porto extremamente rentável e poupador de mão-de-obra, com uma cidade estruturada para uma absorção intensiva de mão-de-obra pelo porto.

Algumas alternativas têm sido discutidas com a finalidade de resolver o problema de emprego. Conforme já analisados no PROLITORAL, o crescimento da indústria em Paranaguá, nos moldes que tem sido efetivado - mistura de fertilizantes - é pouco absorvedor de mão-de-obra. A pesca também é uma alternativa praticamente inviável para a população da zona urbana como um todo.

A saída parece residir ainda no terciário, tanto via investimentos do setor público, como, principalmente, aproveitando

¹Fundação IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo de 1970 e resultados preliminares de 1980.

de forma mais racional a estrutura portuária anteriormente criada para a carga geral. A primeira alternativa não cabe ser discutida neste trabalho, uma vez que a finalidade do mesmo é analisar a viabilidade do aumento de carga geral. O aproveitamento da estrutura portuária para carga geral, carece de alguns esclarecimentos: em primeiro lugar, um aumento da movimentação deste tipo de carga não propiciará hoje o mesmo nível de empregos do período da manipulação do café; em segundo lugar, só será possível atender diretamente os sindicalizados portuários, dada a sua legislação específica tanto através da maior oferta de trabalho para os já efetivos, como pela abertura de novas vagas que absorveriam os atuais suplementares.*

No entanto, hoje há pelo menos 1 000 sindicalizados e mais ou menos igual número de suplementares. Considerando-se cada um desses trabalhadores como chefe de uma família, tem-se que pelo menos 10 000 pessoas podem ser beneficiadas diretamente à medida que se eleve o volume de trabalho via carga geral no porto. Os efeitos indiretos de tal proposta são difíceis de serem dimensionados, embora se saiba que um aumento de renda dessa população tem como efeitos multiplicadores um maior incremento nas atividades do setor terciário local.

Portanto, como a alternativa mais viável em termos de absorção de mão-de-obra está vinculada à atuação do porto, no próximo capítulo será realizado um estudo mais detalhado do mesmo, no sentido de se formar um referencial mais completo que permita responder positivamente ou não à questão básica deste trabalho.

*No capítulo 2, item 2.3 "Situação da Mão-de-obra" é feito maior detalhamento da situação dos trabalhadores suplementares.

2 - ANÁLISE DA SITUAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ

2.1 - MOVIMENTAÇÃO GERAL - EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO

O Porto de Paranaguá até fins da década de 60 tinha na sua movimentação geral de cargas, o café como produto principal. Isso teve reflexos na organização portuária (tipos de armazéns, equipamentos, mão-de-obra, etc.) dentro do próprio porto, bem como no retroporto, onde o café era manipulado para ser embarcado.

As demais cargas gerais, principalmente a industrializada oriunda de Santa Catarina, assegurava ao porto um volume de exportação, que, associada ao café e importações, permitia frequência de navios de carga geral.

A partir da década de 70, o porto passou a sofrer alterações em função de sua base econômica estar se transformando, ou seja, o Paraná passou a integrar um espaço no mercado internacional através da sua produção de grãos, sendo o mais significativo a soja.

Isso levou o porto a criar mecanismos para movimentar essa produção, considerando dois aspectos, quantidade a ser exportada e prazos de embarque. Através do Programa Nacional de Corredores de Exportação, o Porto de Paranaguá transformou parte de suas antigas estruturas, bem como construiu novas unidades de armazenamento, ampliação de cais e aumento de calado, en-

tre outras, voltado exclusivamente ao escoamento dos grãos.

Ao contrário, esse crescimento não ocorre com a carga geral, que no decorrer do período sofre poucas alterações. Fazendo-se um apanhado dos dados existentes, conforme a tabela 1, constata-se que a movimentação global do porto de Paranaguá cresceu no período 1964/1979, basicamente em cima do granel e principalmente do "complexo soja".

O outro produto da pauta, o milho, tem tido insuficiência de safras, passando a ser importado. O volume dessa importação é da ordem 396 mil toneladas, e foi destinado para abastecimento do Estado em 1979.

Dentre os outros produtos da pauta de importação, os fertilizantes agrícolas detêm o maior peso, significando em 1979 cerca de 727 mil toneladas num total de 1 184 mil toneladas importadas.

Na carga geral, o café tem comportamento oscilante no período analisado. Conforme a mesma tabela, tem-se para 1969 a maior quantidade exportada (459 mil toneladas), sendo que a partir desse ano começa a decair, chegando 10 anos depois a 116 mil toneladas.

Os demais componentes da carga geral estão em ascendência, se analisados o período 1964 a 1974, quando a exportação quase que triplica, passando de 115 mil toneladas para 308 mil toneladas. No entanto, em 1979, sofre queda substancial, se comparado ao ano de 1974.

Traçando-se um paralelo entre carga geral e café, observa-se que ambos caminham junto em termos de exportação. Mais

TABELA 1 - MOVIMENTAÇÃO GERAL DE EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO NO PORTO DE PARANAGUÁ - 1964, 69, 74 e 79.

(em 1.000 toneladas)

PRODUTOS MOVIMENTADOS	1964		1969		1974		1979	
	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação
CAFÉ*	217		459	-	246	-	116	-
CARGA GERAL	115	não	219	29	308	131	259	129
GRANÉIS**	48	disponí- vel	503	82	2 660	478	3 764	1 055
TOTAL	380		1 181	111	3 214	609	4 139	1 184

FONTE: CACEX, APPA, IBC.

* O café é um item da carga geral, aqui colocado em separado

** Granéis - Líquidos e Sólidos, excluindo-se Petróleo e seus derivados

propriamente, o café tem sido o indutor da exportação desses produtos, na medida que atrai as demais cargas gerais.

Observando-se os dados de café, infere-se que, apesar de ser menor a exportação de café do que carga geral em 1974 (ver tabela 2), nos anos anteriores, de 1968 a 1973 (ver Anexo 3), chegaram a mais de 400 mil toneladas em cada um desses anos. Com isso a carga geral, associada a esse café, apresentou comportamento idêntico conforme a tabela em análise.

A partir dessa data (1974), o café vem sofrendo quedas substanciais na exportação pelo porto de Paranaguá, contribuindo ao declínio da carga geral. Conclui-se, portanto, que para o porto é de importância vital a manutenção da cota de exportação de café.

De modo geral, as importações têm acompanhado as exportações na carga geral, apesar do porto não ser muito usado nessa operação. O que se pode observar é que existem cargas para o Paraná, principalmente as importações realizadas pela Cidade Industrial de Curitiba, mas são dirigidas a outros portos, conforme informações da Receita Federal. Isso possivelmente se deve à redução na exportação de carga geral, aliado a outros fatores como, por exemplo, a inexistência de uma estrutura de armazém alfandegado fora da faixa portuária, onde os importadores pudessem nacionalizar suas mercadorias num prazo maior.

Numa visão global sobre a movimentação de cargas pelo porto de Paranaguá, o item carga geral* exportado no período

*Inclui o café

analisado, mostra um quadro nada satisfatório. Comparando-se 1964 e 1979, tem-se para a primeira 332 mil toneladas exportadas e para o segundo esse número é acrescido de apenas 43 mil toneladas.

Comparando-se a movimentação do granel (exportação) com a carga geral, nota-se uma inversão. A carga geral representava em 1964 cerca de 87% das exportações e o granel 13%. Em 1979, o granel representava 91% das exportações, enquanto a carga geral apenas 9%.

O pico da movimentação da carga geral deu-se em 1969, chegando a 678 mil toneladas, sendo o café mais da metade dessa quantidade.

Para 1974 a queda foi da ordem de 124 mil toneladas no total do volume da carga geral, em função de um decréscimo substancial na exportação do café. Esse quadro da carga geral está em consonância com o interesse do porto, que foi aparelhado para a movimentação de graneis.

Nas importações a granel, o fertilizante é o item mais representativo. Seu crescimento é uma decorrência da expansão da cultura da soja, produto para o qual o porto foi aparelhado. Proporciona ainda na cidade de Paranaguá, um setor de mistura desses componentes que chegam via porto e posteriormente são remetidos às regiões agrícolas.

A movimentação geral do porto de Paranaguá tem crescido na seguinte proporção: para cada tonelada movimentada em 1964 tem-se para 1969, 3 toneladas; para 1974, 10 toneladas e para 1979, 14 toneladas.

Isso demonstra que o porto não sofreu qualquer retração na sua movimentação geral pela diminuição da movimentação da carga geral, que se comportou no período analisado da seguinte forma: para cada tonelada movimentada em 1964, movimentou 2,1 toneladas em 1969 e permaneceu essa mesma quantidade para 1974. Já para 1979 esse volume caiu para 1,5 toneladas.

Poderia se deduzir que essa diminuição no volume da carga geral nos últimos anos estaria vinculada a algum tipo de problema no porto, como por exemplo, um estrangulamento no cais comercial em face às prioridades nas exportações de grãos. No entanto, tal fato não ocorre, conforme o explicitado no Anexo 1. Na verdade, o porto apresenta ociosidade durante o ano, tanto nos berços da carga geral como nos berços de grãos. Apresenta isso sim, um congestionamento no corredor de exportação na época de escoamento da safra agrícola, devido ao tamanho do cais de atracação que tem dois pontos de embarques com "shiploaders" muito próximos, não permitindo a atracação de dois navios ao mesmo tempo.

Até outubro de 1980, a movimentação do porto de Parana-guá já apresentava resultados mais satisfatórios em relação ao ano anterior. De um total de 4 218 mil toneladas movimentadas no cais comercial, tem-se para os grãos uma participação de 88,7% desse total, ficando a carga geral com 11,3%. O item carga geral,* se comparado ao ano anterior, apresenta uma sensível elevação na sua movimentação pelo porto. As razões que levam a tal

*Inclui café.

alteração estão vinculadas à movimentação do café, novamente em quantidades maiores que no ano anterior. Até outubro já foram movimentadas cerca de 167 mil toneladas, enquanto em 1979 o total movimentado foi da ordem de 116 mil toneladas.

Esta expansão se deve, em primeiro lugar, à exportação de um tipo de café a mais, deixando de ter paridade com o porto de Santos (ver Anexo 3); em segundo lugar, ao diferencial de preços, pelo qual o exportador que exportar por Paranaguá terá a vantagem de 2,64 dólares por saca.

Esses fatos e outros, como o acordo de exportar a produção de café de Minas Gerais, têm proporcionado o aumento das exportações de café.

Essas medidas beneficiam grandemente a movimentação geral do porto, e seus reflexos sobre a carga geral começam a ser sentidos. Resta agora assegurá-las por um bom período, como incentivo ao direcionamento da carga geral ao porto de Paranaguá.

Outro produto dentro do item da carga geral que teve crescimento substancial, é a movimentação dos congelados, que em relação ao ano anterior praticamente dobrou a quantidade exportada. Um dos reflexos dessa movimentação de congelados foi a atração de outras cargas, que foram direcionadas ao porto para serem efetuadas as chamadas "operação casadas", ou seja, associar essa carga a outra. O exemplo mais significativo aconteceu com o embarque de 76 automóveis provenientes de São Paulo, junto com os frigorificados.

Essa movimentação de congelados, apesar de estar sendo feita pelo Porto há algum tempo, em 1980 se consolidou pelo me-

nos em termos de quantidade exportada. Observa-se que, mesmo com a falta de infra-estrutura de armazenamento específico no porto, pois hoje estão sendo utilizadas as instalações frigoríficas do retroporto, que de certo modo dificulta as operações de embarque e armazenamento temporário, essas cargas estão sendo direcionadas a Paranaguá. É intenção do porto, em conjunto com empresas exportadoras, converter um armazém portuário de primeira linha, em armazém frigorificado.

O acréscimo na carga geral também se deve ao fato da recente implantação do sistema "rool-on/rool-off", que faz linha de Paranaguá a Cabedelo na Paraíba, retornando por Vitória no Espírito Santo. Tem por objetivo, redução do consumo de gasolina e barateamento no frete, e movimentou até outubro de 1980, 12 850 toneladas.

2.2 - FREQUÊNCIA DOS NAVIOS

O movimento de navios no cais comercial do porto de Paranaguá, vem crescendo ano a ano. Esse crescimento é significativo nos navios graneleiros, que passam de 6 navios em 1964 para 418 navios em 1979.

Para os navios de carga geral a alteração é pouco significativa, vai de um decréscimo em 1974, para um crescimento em 1979 de 12% em relação a 1964, conforme tabela 2.

Fazendo-se a relação movimento de cargas e frequência dos navios, tem-se para a carga geral a equiparação na tonelage média transportada por navio nos anos de 1964 e 1979, existindo, no entanto, uma variação entre 1969 e 1974. Para esse úl-

timo, a variação média, com maior volume transportado, decorre da baixa frequência de navios. Já para 1969, esse aumento do volume médio de cargas transportadas por navio, está calcado no maior volume de cargas.

TABELA 2 - FREQUÊNCIA DE NAVIOS E TONELADAS TRANSPORTADAS NO PORTO DE PARANAGUÁ - 1964, 1969, 1974 e 1979

ANOS	CARGA GERAL			GRANÉIS*		
	Número de Navios	Toneladas Transportadas (em 1 000 t)	Média de t por navio (em 1 000 t)	Número de Navios	Toneladas Transportadas (em 1 000 t)	Média de t por navio (em 1 000 t)
1964	601	332	0,55	6	48	8,0
1969	687	678	0,99	47	503	10,7
1974	501	554	1,11	295	2 660	9,1
1979	673	375	0,56	418	3 764	9,0

FONTE: APPA

*Granéis líquidos e sólidos. Excluindo-se petróleo e seus derivados.

Estes dados indicam a perda substancial da participação de movimentação da carga geral, em relação à movimentação geral do porto.

Nos granéis, tudo indicava que a variação no período analisado se mostraria diferente, com um aumento significativo da tonelagem média transportada por navio; como tal fato não ocorreu, cabe analisar o porquê dessa situação.

O porto de Paranaguá tem tido como preocupação central o

aumento de sua produtividade nos graneis. Com os investimentos realizados através do programa dos Corredores de Exportação, que tem por finalidade acelerar e dinamizar a velocidade no embarque de graneis, o mesmo foi dotado de infra-estrutura (silos, esteiras transportadoras, aumento de cais, etc.) para realizar essas operações. Além disso, foi feita a dragagem do novo canal de acesso ao porto, permitindo a entrada de navios de maior calado e, conseqüentemente, maior tonelagem.

Quando se observam os dados, vê-se que o aumento de navios é acompanhado pelo aumento de graneis a serem transportados. Na média de toneladas transportadas tem-se, para 1964, cerca de 8,0 mil toneladas, enquanto para 1979 está acrescida de apenas 1,0 mil toneladas. Esse aumento absoluto nas toneladas movimentadas, se observados à luz das condições de embarque de 1964, que eram completamente diferentes, é pouco expressivo.

Hoje o porto tem uma capacidade de embarque de 3 000 toneladas/hora, nos dois pontos de embarque dos berços do corredor de exportação, enquanto que nas condições passadas eram feitos de maneira lenta e sem equipamentos.

Dessa situação, com vista à produtividade esperada no desempenho portuário de Paranaguá, deduz-se que o que na realidade aconteceu foi a maior velocidade de embarque dos graneis e não um maior embarque por navio, como era esperado. Apresenta também, desse modo, uma ociosidade no canal de acesso, que estaria dimensionado para uma média de 40 000 toneladas por navio.

Até setembro de 1980, o movimento de navios no cais comercial do Porto de Paranaguá, continua evidenciando o cresci-

mento de frequência de navios graneleiros, ou seja, de um total de 800 navios que tocaram o porto até aquela data, 330 são graneleiros. Os navios de carga geral, ainda com uma frequência superior aos navios graneleiros, têm seu limite dado pela não-afluência de carga geral (exportação ou importação) pelo porto.

Os motivos constatados anteriormente acentuam um fato: não há carga geral no porto porque não há navio, ou vice-versa.

Hoje as cargas gerais que são exportadas ou importadas pelo Paraná são direcionadas a outros portos. Em sondagens realizadas junto aos usuários do porto, estes são unânimes em afirmar do interesse de utilizar esse terminal, tanto por facilidades portuárias como transporte e desembarço das cargas. Alegam, no entanto, como problema principal, a baixa frequência de navios e até mesmo a ausência para regiões com as quais mantém rela es comerciais.

O interesse em movimentar carga geral pelo porto de Paranaguá tem sido demonstrado até pelos armadores. É o caso do Lloyd Brasileiro, que além das suas linhas normais para a Costa Leste dos Estados Unidos da América, criou uma linha especial de Containers para atender a essa região; o fez a título de experiência e em poucos meses de opera o, já vem se tornando rentável.

O porto de Paranaguá é servido atualmente por 32 linhas conferenciadas*, operando principalmente na carga geral. Apesar

*Conferência - é um acordo entre países para transporte de cargas, sendo obrigatório nesse transporte navios de Bandeira desses países. Não havendo navio desses países, é que se permite o uso de navios de terceiras bandeiras.

de ser um número que garante ao porto, em média, 13 navios de carga geral por semana, não atende a todas as necessidades dos usuários. São linhas que se destinam basicamente aos Estados Unidos da América e Europa, operando principalmente com o café. Grande parte dos mercados dos produtos industrializados do Paraná ou de outros Estados, que poderiam ser atendidos via porto de Paranaguá, não o são pela baixa frequência de navios. Portanto, a movimentação de navios de carga geral nesse ano de 1980, em grande parte se deve ao movimento de café, que recebeu incentivos para ser exportado por Paranaguá, conforme já analisado anteriormente.

Desse modo, é necessário e importante para o porto a intensificação das linhas com pouca frequência e o estímulo à implantação de linhas pioneiras para regiões não atendidas por Paranaguá.

2.3 - SITUAÇÃO DA MÃO-DE-OBRA

Com a movimentação geral do porto baseada no movimento de grãos, a partir da década de 70 houve redução no número de empregos da própria administração do porto, bem como das demais atividades de estiva e no retroporto.

Isso se deve a vários fatores, sendo os mais importantes, a especialização do porto - que passou a dar prioridade aos grãos e desenvolveu toda uma mecanização, liberando a mão-de-obra utilizada nessas atividades - e o deslocamento do manuseio do café para o interior que era feito no retroporto (armazéns de café), eliminando várias atividades aí realizadas. Como resultado tem-se a redução substancial no trabalho de todas as categorias envolvidas nas atividades portuárias.

A situação atual do trabalho no porto é representada pela própria administração, pela faina portuária, composta pelas categorias dos arrumadores, estivadores, conferentes, consertadores e vigias portuários, mais os práticos e motoristas autônomos (ver no Anexo 2, a alocação de cada uma dessas categorias). No retroporto, ou seja, na cidade, nos armazéns, nos agentes (representantes dos armadores), comissárias de despachos (representantes do exportador/importador), sindicato dos carregadores e ensacadores de café e atividades auxiliares. De maneira geral, todas essas categorias sofreram uma redução de trabalho no porto, seja por não absorver novos contingentes, ou porque até mesmo reduziram seus quadros.

Isso se evidencia quando se observa o quadro 1, que mostra a mão-de-obra disponível das principais categorias envolvidas, aqui tomadas como uma amostra da situação real do emprego.

A administração do porto de Paranaguá tinha em 1972 cerca de 1 172 funcionários, entre o pessoal administrativo, operacional e de manutenção; hoje esse quadro está reduzido em 13,8%, passando para 1 010 funcionários.

O Sindicato dos Arrumadores, ligado à administração do porto, tinha em 1970, entre sindicalizados e suplementares (bagrinhos)* cerca de 720 homens. Em 1980 são apenas 615, sendo

*SUPLEMENTAR (bagrinho) - É a força de trabalho de reserva do sindicato, que a utiliza nos momentos de picos. É matriculado na Delegacia do Trabalho e goza das garantias das leis trabalhistas dos sindicalizados. Por ser força de trabalho supletiva, não usufrui das mesmas oportunidades de trabalho dos sindicalizados.

365 sindicalizados e 250 suplementares. Existe ainda uma peculiaridade nessa categoria: o treinamento feito a 50 sindicalizados para operarem os guindastes do porto - serviço normalmente feito pela administração, que abriu desse modo, nova frente de trabalho para o sindicalizado, através do aproveitamento de mão-de-obra ociosa.

O Sindicato dos Estivadores, o mais expressivo dos Sindicatos de estiva, teve também uma redução brusca do seu quadro de pessoal. Se comparado o quadro de 1970 com o de 1980, para o primeiro ano o total é de 665 homens, enquanto para o outro ano esse total caiu para 474 homens, representando uma redução de 34,2%. Observando-se a composição desse quadro tem-se para 1970, 365 sindicalizados e 300 suplementares. Em 1980, apesar do quadro suplementar receber um reforço com a incorporação de 25 aposentados, ficando um total de 195 homens, mantém-se muito abaixo do nível anterior, acontecendo o mesmo para o dos sindicalizados, que caiu para 254 homens.

Isso é quase impossível dimensionar no retroporto, porém pode-se ter uma visualização do problema através do Sindicato dos Carregadores e Ensacadores de Café. Essa categoria tinha em 1970, 2 200 sindicalizados. Em dezembro de 1979, num balanço feito pelo próprio sindicato, restavam 947 sindicalizados e matriculados. Efetivamente estão à disposição do sindicato somente 210 homens, sendo que só conseguem trabalho 60 ou, no máximo, 70 homens ao dia.

Segundo o presidente do sindicato desta categoria, houve ajuste desses homens a outras atividades. Mas estranhou o fato de, em meados de 1980, ao abrir uma "fenda de trabalho" em

que o sindicato necessitou requisitar pessoal para trabalhar um período determinado "apareceram cerca de 1 100 homens". Isso indica que a situação do emprego da cidade não foi resolvida com a expansão da movimentação dos grãos, tendo, portanto, que conviver com um grande número de desempregados ou subempregados.

O TRABALHO NO PORTO - A faina pontuária tem legislação específica e fiscalização autônoma exercida pela Delegacia do Trabalho Marítimo.

As categorias envolvidas possuem uma convenção de trabalho com determinações de área, horário, remuneração, rodízio e escala que é dado pelos turnos.

Com isso, organiza-se a estrutura do trabalho na faixa portuária, que aqui, para fins de análise, foi dividida em dois grandes grupos: de um lado o trabalho da administração do Porto de Paranaguá e do Sindicato dos Arrumadores e, de outro, os sindicatos de estiva que compreende os estivadores, conferentes, consertadores e vigias portuários.

A junção da administração do porto com o Sindicato dos Arrumadores é porque este último realiza as atividades complementares ao trabalho da administração. O trabalho dos arrumadores é realizado nos armazéns, silos e cais, consistindo na movimentação das mercadorias no costado do navio, sob a supervisão dos funcionários da administração do porto.

Outra tarefa dos arrumadores é o trabalho realizado no chamado "porto seco",* que visa facilitar o embarque do café em

*"Porto seco" - é a denominação dada ao local de trabalho - armazém - que deveria ser feito no cais. Compreende a paletização do café (lingada de 20 sacos) para embarque, e vem sendo feito pelo sindicato dos arrumadores desde 1966.

menor tempo, ou seja, reduz para 1/3 o tempo dessa operação.

Apesar dos membros desse sindicato realizarem atividade complementar à dos funcionários da administração, existe uma diferença fundamental entre eles. Enquanto os primeiros são sindicalizados autônomos, os segundos são assalariados.

O agenciamento do trabalho é feito pelos próprios sindicatos, que fica com 10% do valor do trabalho bruto por ele agenciado, à exceção do sindicato dos conferentes, que cobra 7% da renda líquida do associado.

Todo o trabalho de estiva é feito por rodízio, ou seja, existem 3 (três) turnos de trabalho com chamada a cada um desses turnos, para a composição de um novo terno. O rodízio, apesar de ser a forma institucionalizada de regulamentação do trabalho, nas épocas de baixa movimentação de cargas, demora a ser completado. Surge daí os baixos rendimentos dessas categorias. Não é a situação que predomina atualmente, principalmente para o sindicalizado, que tem o mínimo de trabalho garantido, restando ao suplementar esperar maior tempo no rodízio. Quando há escassez de trabalho, o suplementar é quem primeiro fica sem trabalho, já que na massa de trabalho diário participa com um número pequeno de homens. Tem-se como exemplo, o sindicato dos estivadores, onde os suplementares participam com apenas 10% nos ternos, e em determinadas chamadas, como no granel, ficam de fora. Os reflexos daí advindos são rendimentos bem inferiores aos dos sindicalizados.

O granel, empregando ternos pequenos para movimentar um grande volume de tonelada/hora, é considerado a carga nobre pelo sindicalizado, por oferecer bom rendimento.

Porém, se por um lado obtém maior renda com o granel, por outro, os sindicatos refletem a insegurança do emprego futuro para seus membros. Com automatização do processo de embarque e desembarque, cada vez mais ele passa a ser mero espectador, ou, quando muito, desenvolve tarefas mínimas.

Ao contrário, o trabalho na carga geral, onde esse se faz presente pela agilidade da força do homem, a remuneração, apesar de menor, é garantida por ser movimentada o ano todo, proporcionando maior ocupação dos sindicatos.

3 - CONCLUSÕES

Analisando os diversos momentos vividos pela cidade e porto, verifica-se que Paranaguá se estrutura gradativamente como uma cidade comercial, onde se concentra toda rede de serviços, como armazenagem, comercialização e prestação de serviços, vinculada de maneira bem sólida às atividades portuárias. As décadas de 50 e 60 correspondem ao auge desta integração, na medida que, aliado a um grande volume de café exportado, Paranaguá detinha toda a atividade de manuseio desse produto.

A partir da segunda metade da década de 60, o manuseio do café vai sendo transferido para o interior e não é substituído por nenhuma outra atividade capaz de absorver a mão-de-obra disponível, nos mesmos níveis.

A par disso, o porto é reaparelhado com vistas a permitir o escoamento das crescentes safras de grãos que o Estado passa a apresentar já no final da década de 60. Estas medidas, se não agravam o problema gerado com a transferência do manuseio do café, também não amenizam a falta de empregos, na medida que é uma atividade com pouca capacidade de absorção de mão-de-obra.

Entretanto, a estrutura portuária voltada para a movimentação de cargas que demandam mais trabalhadores, continua em atividade.

Nas condições atuais, o Porto de Paranaguá está organizado e equipado para movimentar granéis e carga geral, não existindo restrições em se operar com esses dois tipos de cargas. Na época da entressafra, os berços de embarque dos granéis também podem operar com a carga geral.

Os granéis são os geradores da movimentação geral do porto, e provocam uma utilização mais intensa do porto, somente no escoamento das safras, feitas por um período de 6 meses. O mesmo não acontece com a carga geral que é movimentada o ano todo, só que em pequenas quantidades, se comparado ao movimento do granel.

A possibilidade de aumentar esse volume de carga geral a ser movimentada pelo porto parece existir, tendo em vista as atuais exportações e importações realizadas pelo Paraná por outros portos. Essa movimentação, se direcionada a Paranaguá, possibilitaria, no mínimo, dobrar o volume de carga geral.

O exportador/importador dessas cargas gerais não as movimenta pelo porto de Paranaguá pela falta de navios; já para o armador, o que falta é carga, por isso não há navio. Completa-se desse modo o já mencionado ciclo vicioso.

A solução estaria em adotar medidas que possibilitassem centralizar as cargas gerais exportadas/importadas pelo Paraná, operadas por outros portos. Isso é possível através de um esforço comum, abrangendo todos os envolvidos nessas operações.

O trabalho portuário, e principalmente a estiva, está conceituado a nível nacional como "a melhor estivagem do Brasil" por serviços rápidos e bem feitos. Entretanto, essas categorias

encontram-se estagnados pela falta de trabalho contínuo. A permanência dessa situação é motivo de preocupação, dada a experiência sofrida por outras categorias como, por exemplo, a dos trabalhadores no manuseio do café. Observam que a movimentação geral do porto aumenta a cada ano, sem a incorporação de novos trabalhadores portuários. Ficam apreensivos com a situação dominante, pois o trabalho a cada dia é substituído por uma nova forma de embarque/desembarque que poupa mão-de-obra.

No atual perfil de cargas, é impossível reverter essa tendência, dada pelos granéis, de utilizar um número mínimo de mão-de-obra nas operações portuárias. Resta desse modo, incentivar o incremento no movimento de carga geral, como saída para resolver os problemas da sazonalidade do trabalho portuário e do próprio porto, gerando com isso também mais empregos. Os reflexos dessas alterações propostas poderão ser estendidas à cidade de maneira geral.

Esta proposta é viável, na medida que ocorrem tanto ociosidade no porto como na mão-de-obra. Além disso, prèiterase que há um potencial de cargas no Paraná, que permitiria um acrécimo significativo na movimentação das cargas gerais, sem um grande aporte de recursos.

4 - PROPOSTAS DE AÇÃO

As propostas foram formuladas no sentido de ampliar a movimentação de carga geral pelo porto de Paranaguá, objetivando dar uma constância de trabalho às entidades envolvidas na faina portuária.

Atualmente isto não ocorre, dada a crescente mecanização e especialização do porto na movimentação de granéis (supridor de trabalho) e da sua própria sazonalidade do embarque (seis a oito meses ao ano).

São medidas até certo ponto de fácil implantação pois, além de necessitarem pouco ou nenhum investimento (sala de operação de cargas e fretes e depósito alfandegado público, respectivamente) por parte do Governo do Estado, encontram respaldo dos armadores e da classe empresarial do Paraná, reais usuários do porto.

Entretanto, para que estas surtam o efeito desejado é necessário uma intensa divulgação dirigida, mostrando além das condições portuárias de Paranaguá (infra-estrutura disponível, tarifas, etc.), os novos serviços postos à disposição dos usuários.

4.1 - INSTALAÇÃO DE UMA "SALA DE OPERAÇÕES DE CARGAS E FRETES" EM PARANAGUÁ

Justificativa e Objetivos - A proposta de instalação de uma "Sala de Operações de Cargas e Fretes" em Paranaguá fundamenta-se na constatação de que atualmente a carga geral exportada ou importada por empresas localizadas no Paraná, é movimentada em grande parte por outros portos, principalmente Santos.

Argumenta-se que um dos motivos da evasão dessas cargas do porto de Paranaguá para outros portos, prende-se ao fato de serem, em muitos casos, em pequena quantidade ou de frete reduzido, o que não estimularia o armador a fechar praça e adentrar ao porto para buscá-la. Realmente este fato ocorre quando se toma cada carga de forma isolada, ou seja, um exportador procura praça somente para a sua mercadoria. Via de regra, ela não é suficiente para atingir os US\$ 30 000,00 do frete, patamar mínimo para que os armadores escalem Paranaguá.

Outro motivo para a dispersão da carga, diz respeito aos próprios exportadores, por procurarem as comissárias de despacho faltando apenas de 5 a 10 dias para o encerramento das cartas de crédito. Invariavelmente não encontram praça disponível em Paranaguá e se vêem na contingência de transferir suas cargas a outros portos. Nessa transferência incorrem custos de transporte rodoviário; diferencial de tarifas portuárias (mais elevadas no caso do porto de Santos), além de acréscimo nas taxas e comissões cobradas pelas comissárias, quando operam fora de Paranaguá; custos esses que acabam onerando em muito o produto exportado.

Na importação, além de outras questões, como, por exemplo, a inexistência de armazém alfandegado fora da faixa portuária para a nacionalização das mercadorias, a retórica é a mesma.

Tem-se então uma dispersão das cargas gerais para outros portos e, como consequência imediata, uma redução em termos relativos, e em alguns anos em termos absolutos, na frequência de navios de carga geral.

As empresas localizadas no Paraná tem grande interesse em utilizar o terminal marítimo de Paranaguá para a movimentação de suas cargas, e são não o fazem, com maior frequência e regularidade, em função dos problemas aventados. Para tanto,  necessário, além da concentrao das cargas para exportao, procurar combin-las com as de importao, de forma a que os dois fretes, o de exportao mais o de importao, tornem compensador ao armador escalar o porto de Paranaguá.

Isto seria possível com a instalao de uma "sala de operaes de cargas e fretes" na cidade de Paranaguá, onde os armadores pudessem programar e ofertar suas praças para um prazo de 6 (seis) meses, por exemplo, e os exportadores e importadores, por si, ou através das comissárias de despacho, o tempo e a possibilidade de organizarem lotes de cargas suficientes a comporem o frete mínimo requerido pelos armadores.

Com a instalao desta "Sala de Operaes" objetiv-se a eliminao de algumas das causas que provocam a dispersão das cargas para outros portos e uma maior movimentação de cargas por Paranaguá. Isso traria como reflexo imediato, um aumento na oferta de trabalho às entidades estivadoras, objetivo fundamental do projeto, bem como a reduo de alguns custos industriais

e de distribuição das empresas do Paraná.

Entidades Executoras - A "Sala de Operações de Cargas e Fretes" deverá ser operada e administrada pelo Centro de Comércio Exterior - CEXPAR e terá por usuários os armadores, através do Centro Nacional de Navegação Transatlântica, exportadores e importadores, através das comissárias de despacho e do próprio CEXPAR.

Quanto às instalações, caberá ao Governo do Estado, através da Secretaria dos Transportes e Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, a seção das dependências e equipamentos necessários (telefone, telex, etc.) e aos usuários os encargos de manutenção e custeio, através do pagamento de pequena taxa, a ser estipulada em comum acordo, a título de prestação de serviços.

4.2 - AMPLIAÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE SACARIA PELO PORTO DE PARANAGUÁ

Justificativa e Objétivos - Na movimentação da carga geral, a sacaria e os produtos refrigerados são os que demandam maior volume de trabalho e conformam os maiores ternos da faixa portuária.

As cargas refrigeradas vêm apresentando uma crescente movimentação por Paranaguá, o que tem permitido, além de uma frequência regular de navios para o Oriente Médio, trabalho constante aos sindicatos de estiva. Existe, inclusive, a possibilidade de transformação de um dos armazéns de primeira linha em armazém refrigerado.

Já a outramodalidade de embarque, a sacaria, vem apre-

sentando, nos últimos cinco anos, uma inconstância no seu movimento. Isso se deve principalmente à queda no embarque de café, quase que o único produto movimentado por Paranaguá sob esta forma.

Conforme o exposto no diagnóstico e no anexo 3, o café é um produto que requer uma série de serviços para sua comercialização, abrangendo todo um sistema de classificação, controle e transporte. Com a transferência da manipulação do café de Paranaguá para o interior e as constantes frustrações das safras após 1975, grande parte da estrutura de armazenagem de Paranaguá encontra-se ociosa, com reflexos diretos sobre o emprego.

Diante da crítica situação vivida pela cidade no triênio 1977/79, anos em que a manipulação e exportação foram mínimas, criaram-se alguns mecanismos que servissem de atração e incentivo à exportação de café por Paranaguá.

Uma das medidas diz respeito à exportação de um tipo a mais, passando Paranaguá a exportar cafés do tipo 7 para melhor, aliado a um diferencial de 0,02 dólares por libra-peso. A outra medida que incentivou a exportação de café por Paranaguá foi a dilatação dos prazos de recolhimento do ICM conferido ao café mineiro, convênio firmado entre os dois governos estaduais.

Estas duas medidas possibilitaram a que se chegasse a uma movimentação de aproximadamente 167 mil toneladas (2.800 mil sacas) de janeiro a outubro, contra 62 mil toneladas (aproximadamente 1.000 mil sacas) em igual período de 1979. Quase 50% deste volume é café oriundo de São Paulo e Minas Gerais.

Diante destes fatos propõe-se a manutenção dos atuais incentivos, pois mostraram-se eficazes na atração do café à Paranaguá. Possibilitaram considerável demanda de trabalho no porto e na cidade, além de permitirem uma constante frequência de navios para portos europeus e norte americanos.

Outro produto que é exportado ensacado é o açúcar. Da produção paranaense, estimada em 3.500 mil sacas, aproximadamente 30% (1.000 mil sacas) se destina à exportação. Como as usinas de açúcar localizadas no Paraná em sua maioria são associadas a cooperativas de São Paulo, as exportações se efetivam por Santos e em casos esporádicos por Itajaí.

Com a ampliação da capacidade instalada de algumas usinas, a produção paranaense para 1985 está estimada em 8.000 mil sacas. Mantida a mesma proporção, o volume exportável será da ordem de 2.400 mil sacas, e que poderia ser movimentada pelo porto de Paranaguá. Para tanto, bastaria ao Instituto do Açúcar e do Alcool - IAA conferir ao porto de Paranaguá o mesmo tratamento dispendido aos portos de Santos, em São Paulo, e de Itajaí e Imbituba, em Santa Catarina, elevando-o à condição de exportador de açúcar.

Esta medida possibilitaria a eliminação da capacidade ociosa do complexo da armazenagem, provocada pela saída do café, bem como, e o mais importante, garantiria trabalho a todos os sindicatos operantes no porto e na cidade.

Entidades Envolvidas - Para a concretização desta proposta é necessário que o Governo do Estado, através da Secretaria de Finanças, renove o convênio mantido com o Governo do Estado de Minas Gerais na dilação dos prazos de recolhimento do

café mineiro.

Já à Secretaria da Administração/CAR caberá a função de gerenciar junto ao IAA a autorização para exportação de açúcar pelo porto de Paranaguá; e ao IBC a manutenção dos atuais incentivos à exportação de café por Paranaguá.

4.3 - INSTALAÇÃO DE UM ENTREPOSTO ADUANEIRO ALFANDEGADO FORA DA FAIXA PORTUÁRIA

Justificativa e Objetivos - Em 1978, nas relações de comércio exterior, as importações paranaenses movimentadas por Paranaguá foram da ordem de 1 148 mil toneladas, sendo que somente 111 mil toneladas foram de carga geral. As restantes 1 037 mil toneladas foram graneis, principalmente fertilizantes. No mesmo ano, conforme informação da Receita Federal, as importações paranaenses provindas por outros portos de desembarque foram da ordem de 176 mil toneladas. Até setembro de 1980, as importações por Paranaguá foram de 54 mil toneladas de carga geral e 627 mil toneladas de granel, não se dispondo de informações das entradas pelos outros portos.

Diante deste fato, e objetivando conhecer as razões que levam os importadores a escolherem ou aceitarem outros portos que não o de Paranaguá, foram feitas sondagens junto a alguns deles que indicou dois problemas de igual magnitude: baixa frequência de navios de carga geral e inexistência de um armazém alfandegado fora da faixa portuária. O primeiro pode ser solucionado com a concentração de cargas, objeto da proposta "Sala de Operações de Cargas e Fretes", e o segundo com a instalação de um "Depósito Alfandegado Público - DAP".

Este armazém é um recinto sob jurisdição da autoridade alfandegária e é onde são realizados a conferência e o desembaraço aduaneiro das mercadorias importadas. Deverá obrigatoriamente ser uma dependência contígua a um entreposto aduaneiro.

Podem transitar por este armazém todas as mercadorias importadas sob o amparo de Guia da CACEX. Traz como vantagem direta ao importador a possibilidade de deixar a mercadoria a ser nacionalizada, armazenada por até 105 dias (pagando taxas mais reduzidas em relação às do armazém alfandegado do porto) e a suspensão temporária dos tributos, o que permitiria uma redução substancial dos encargos financeiros, possibilitando, portanto, um maior giro do capital. Outras vantagens se consubstanciam em menores custos na importação, com a compra e recebimento de lotes econômicos de mercadorias, e maior poder de negociação ao permitir o estabelecimento de uma programação de compras no exterior.

Sintetizando, o "Depósito Alfandegado Público" permite ao importador armazenar seus produtos a tarifas menores, estabelecer uma programação de compras no exterior e recolhimento dos tributos devidos somente quando da retirada das mercadorias das dependências do armazém. Isso, para o caso de mercadorias de alíquotas elevadas, representa sensíveis vantagens financeiras para o usuário (importador).

A concretização desta proposta viria em benefício não só do empresariado paranaense, como também traria reflexos diretos e imediatos sobre a mão-de-obra portuária, pela expansão na movimentação da carga geral.

Entidades Envolvidas - Caberá ao Governo do Estado, atra-

vés da Secretaria da Administração/CAR, solicitar à Companhia Brasileira de Entrepósitos e Comércio - COBEC a instalação de um Depósito Alfandegado Público - DAP, em Paranaguá, como também intermediar junto ao Ministério da Fazenda a homologação de tal medida.

4.4 - EXTENSÃO AO PORTO DE PARANAGUÁ DE LINHAS CONFERENCIADAS E PIONEIRAS

Justificativa e Objetivos - Conforme a CACEX, os produtos de exportação são divididos em produtos primários e industrializados, e este último ainda subdividido em semimanufaturados e manufaturados.

Nesta estrutura, a pauta de exportação dos principais produtos paranaenses é a seguinte:

-
- Produtos Primários:
 - Grãos em geral (soja, milho, etc.)
 - Café
 - Erva-Mate
 - Farelos em geral (principalmente soja)
 - Produtos Industrializados Semimanufaturados:
 - Óleos vegetais (soja, mamona, etc.)
 - Madeiras serradas (pinho e de lei)
 - Fios em geral (algodão, seda)
 - Produtos Industrializados Manufaturados:
 - Máquinas e Equipamentos Eletro-mecânicos
 - Material de Transporte
 - Carnes frigorificadas (frangos)
 - Materiais Cerâmicos (azulejos)
 - Madeiras Beneficiadas
 - Têxteis.

Como os principais mercados dos produtos paranaenses são, para os primários e semimanufaturados, os países europeus e os Estados Unidos; e para os produtos manufaturados principalmente o Chile, Japão, África Ocidental, Golfo Pérsico, Colômbia, Venezuela e alguns países da América Central, o transporte predominante é o marítimo.

Consultando-se as rotas e portos de escala das linhas conferenciadas (linhas regulares com frequência e tarifas estabelecidas por acordos bilaterais) que operam do ou para o Brasil, observa-se que a maior concentração das que incluem o porto de Paranaguá destinam-se aos mercados dos produtos primários e semimanufaturados. Destinam-se portanto a portos americanos, com escalas no Caribe, e a europeus, portos e mercados para onde se destinam principalmente o café, a soja e seus subprodutos.

Assim, os exportadores de produtos manufaturados para fecharem praça (reserva de espaço) para seus produtos, ou têm carga com frete suficiente para que compense ao armador deslocar um navio à Paranaguá, ou têm de encaminhar suas mercadorias aos portos de escala regular, invariavelmente Santos.

Sugere-se, como proposta complementar à da "Sala de Operações de Cargas e Fretes", a inclusão do porto de Paranaguá em linhas conferenciadas que se destinem a portos venezuelanos e colombianos do Atlântico, bem como nas linhas conferenciadas da "Área de Alamar" (América Central) e da África Ocidental (linha LAF-2) operadas pelo LLOYD Brasileiro.

Para os portos do Japão e do Golfo Pérsico a frequência é satisfatória, principalmente a partir da expansão da carga frigorificada. É uma carga que vem tendo uma participação cres-

cente nas exportações, principalmente para a área do Golfo Pérsico. Por requerer um transporte adequado, tem um frete bastante elevado, o que garante uma frequência regular de navios às áreas.

Entidades Executoras - Para a consecução desta proposta é necessário a ocorrência de duas medidas distintas, porém em momentos paralelos. Uma delas é a instalação da "Sala de Operações" e a outra, é a proposta em si, ou seja, a inclusão de Paranaguá às linhas conferenciadas, mencionadas anteriormente.

A primeira se prende ao fato da necessidade básica que é a concentração das cargas e a segunda, à garantia da oferta regular de transporte, através de linhas conferenciadas e de fretes menores, às cargas concentradas no porto.

Portanto, uma vez decidida a instalação da "Sala de Operações", cabe ao Governo do Estado, através da Secretaria da Administração / CAR, gestionar junto à Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAN, a inclusão do Porto de Paranaguá nas referidas linhas, dado o seu emergente potencial de cargas.

4.5 - CRIAÇÃO DE UM DEPARTAMENTO DO MARKETING PELA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO

Justificativa e Objetivos - O Porto de Paranaguá, juntamente com os portos de Santos, Vitória e Rio Grande, é integrante dos chamados "Corredores de Exportação", e ponto terminal deste no Paraná.

Estes "corredores" visam a redução dos custos de transporte dos produtos agrícolas da zona produtora aos portos de embarque. Para tanto, no Paraná, foram e estão sendo executados

uma série de obras e melhorias no porto, nas ferrovias e rodovias com vistas a facilitar e acelerar o fluxo dos produtos agrícolas para exportação (basicamente soja e seus subprodutos), não só originários do Paraná como também do Mato Grosso do Sul, Paraguai e futuramente do nordeste da Argentina.

A montagem desta estrutura em Paranaguá, e a propaganda desenvolvida em cima dela, consubstanciou o porto como um porto eminentemente exportador de grãos, relegando a carga geral a um segundo plano.

Esta marginalização da carga geral e o tratamento preferencial e prioritário dispensado aos grãos, em termos de divulgação e investimento, também contribuiu para o desvio daquelas cargas para outros portos.

Os exportadores tradicionais, na sua grande maioria paranaenses e conhecedores das vantagens do porto, na medida do possível mantiveram sua movimentação de comércio exterior por Paranaguá.

Já as empresas nacionais e multinacionais, que se implantaram a partir de 1972 no Estado, principalmente após a criação da Cidade Industrial de Curitiba, via de regra não o fazem por intermédio de Paranaguá. Como a maioria dos seus quadros diretivos e de decisão foram transferidos ou recrutados em São Paulo, continuam mantendo suas relações comerciais de exportação via porto de Santos, aproveitando os canais já consolidados naquela praça.

Algumas empresas argüidas a respeito do porque não o faziam por Paranaguá, alegaram desconhecer os serviços, tarifas e

condições portuárias. Entretanto, mostraram-se bastante interessados em operar pelo porto, mas para isso gostariam de ter informações rápidas e precisas de, por exemplo, quanto custaria embarcar ou desembarcar uma dada mercadoria sob formas alternativas de movimentação e embalagem (em caixas; em pallets; em containers; etc.).

Segundo o dirigente de uma dessas empresas, que importa de 600 a 1.000 m³ por mês e programa a exportação de igual volume, "... eu estou aqui para dar lucro à empresa. Se o porto de Paranaguá me mostrar uma planilha de custos operacionais de embarque e desembarque mais vantajosa que a de Santos, eu mudo minhas operações para Paranaguá. Eu só não posso fazer isso no escuro, ninguém do porto até agora me procurou...".

Diante desta e de outras assertivas é que se propõe a criação de um Departamento de Marketing pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. Terá por finalidade a elaboração de planilhas de custo, por tipo de carga e de embarque, elaboração e divulgação de prospectos e folhetos de informação da infra-estrutura disponível; manutenção de mala direta constante com os usuários notificando-os das condições operacionais do porto entre outras. Em suma, caberá a este "Departamento de Marketing" vender a imagem e os serviços do porto.

Entidades Executoras - Caberá à Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina a criação, implantação e operação do "Departamento de Marketing", como também cientificar os armadores da infra-estrutura e serviços disponíveis para divulgação a seus agentes no exterior.

A Secretaria de Indústria e Comércio, por sua vinculada

Centro de Desenvolvimento Industrial - CENDI, caberá a divulgação e promoção, tanto junto às empresas instaladas no Paraná, quanto as de outros Estados, principalmente São Paulo e Santa Catarina.

A adoção desta proposta é de fundamental importância para a viabilização das demais, principalmente para a da "Sala de Operações de Cargas e Fretes".

QUADRO SINÓPTICO - VIABILIDADE DO AUMENTO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA GERAL PELO PORTO DE PARANAGUÁ

PROBLEMAS	CAUSAS	RECOMENDAÇÕES
<p>Baixa movimentação de carga geral.</p>	<p>Dispersão da carga geral para outros portos</p> <p>Baixa Frequência de navios de carga geral</p> <p>Desconhecimento do porto de Paranaguá como movimentador de carga geral</p> <p>Inexistência de armazenagem alfandegada no retroporto</p> <p>Baixa movimentação de sacaria</p>	<p>Concentração da carga geral via "Sala de Operações de Cargas e Fretes".</p> <p>Concentração das cargas e extensão à Paranaguá de linhas conferenciadas e pioneiras.</p> <p>Instalação de um "Departamento de Marketing".</p> <p>Instalação de um "Depósito Alfandegado Público - DAP"</p> <p>Manutenção dos incentivos à exportação do café e permissão à exportação de açúcar por Paranaguá</p>

ANEXOS

ANEXO I - PORTO DE PARANAGUÁ - INFORMAÇÕES GERAIS

1.1 - PORTO DE PARANAGUÁ E O SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL

No Brasil, o regime de exploração dos portos organizados é orientado e fiscalizado pelo governo federal, que, mediante concessão, transfere a administração dos portos aos governos dos estados, às empresas privadas ou de economia mista e às Portobrás.

Em 1975 com a Lei nº 6.222, que transformou o antigo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVM na Empresa Brasileira de Portos - Portobrás, empresa "holding" do sistema, o governo federal veio agilizar as operações portuárias, bem como ordenar os investimentos dentro das prioridades estabelecidas pelo Plano Diretor Portuário.

A situação atual da exploração comercial dos portos brasileiros é a seguinte:¹

- 1 - Concessão
 - Autarquias Estaduais
 - São Sebastião (SP)
 - Paranaguá (PR)

¹PORTOBRÁS - Empresa de Portos do Brasil S.A. Estatística Portuária - 1978. v. Movimentos de Mercadorias. p.12-4

- Antonina (PR)
 - São Francisco do Sul (SC)
 - Rio Grande (RS)
 - Pelotas (RS)
 - Porto Alegre (RS)
 - Empresa Privada de Capital Aberto
 - Imbituba (SC)
- 2 - Economia Mista Controlada pela Portobrás
- Cia. Docas do Pará
 - Belém
 - Santarém
 - Cia. Docas do Maranhão
 - Itaqui
 - Cia. Docas do Ceará
 - Fortaleza
 - Cia. Docas do Rio Grande do Norte
 - Areia Branca
 - Cia. Docas do Estado da Bahia
 - Salvador
 - Aratu
 - Ilhéus
 - Cia. Docas do Rio de Janeiro
 - Rio de Janeiro
 - Niterói
 - Angra dos Reis
- 3 - Administração Direta da Portobrás
- Manaus (AM)
 - Natal (RN)
 - Cabedelo (PB)

- Recife (PE)
- Maceió (AL)
- Aracajú (SE)
- Vitória (ES)
- Forno (RJ)
- Itajaí (SC)
- Laguna (SC)

O Porto de Paranaguá atualmente é operado pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA, autarquia da Secretaria dos Transportes, e sua concessão expira em 1992. Cabe a APPA a responsabilidade da exploração comercial do porto e execução dos investimentos aprovados, e à Portobrás a supervisão administrativa, técnica e financeira além do planejamento e previsão dos recursos à expansão das instalações portuárias.

1.2 - VIAS DE ACESSO E INFRA-ESTRUTURA

O Porto de Paranaguá situa-se na latitude 25° 30' Sul e longitude 48° 30' 36" Leste, margem Sul da Baía de Paranaguá, e seu acesso marítimo efetua-se hoje pelo canal Sul, ou da Galheta, por proporcionar melhores condições à navegação. Este canal apresenta profundidade de 12m, o que permite uma navegação segura à navios de até 80.000 TDW, ao passo que o antigo canal, o Sueste, por sua sinuosidade e profundidade máxima de 10m, reduzia consideravelmente os níveis de aporte e segurança.

Em terra, a carga movimentada pelo porto é recebida ou escoada por um binário rodo-ferroviário constituído pela Rodovia Br 277, e ramal ferroviário Paranaguá-Curitiba da Regional Curitiba da RFFSA. Este binário rodo-ferroviário a partir de Curitiba e Ponta Grossa se interliga com as demais vias de trans-

porte que demandam às diferentes regiões do Estado, conformando uma considerável rede tributária ao Porto de Paranaguá.

Conforme o boletim "Perfil Técnico do Porto de Paranaguá", trabalho elaborado pela Divisão de Estudos e Projetos da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, é seguinte a infra-estrutura disponível no Porto de Paranaguá:

1 - NA OPERAÇÃO DE NAVIOS:

1.1 - Carga Geral

LOCAL	MERCADORIA	CARGA (TONS/TERNO/HORA)	DESCARGA (TONS/TERNO/HORA)
Cais Comercial Berços (1 a 10)	Madeira	15	-
Cais Comercial B (4/5/8/9)	Sacaria	25	20
Cais Comercial B (1 a 13)	Diversos	15	15

1.2 - Granéis Sólidos

LOCAL	TERMINAL	PRODUTO	RECEPÇÃO T/H	CAP. ESTÁT. T	EMBARQUE T/H	DESEMBARQUE T/H
Cais Comercial Berço (1)	S. Vertical (1) APPA	Grão	300	10 000	300	150
Cais Comercial Berço (2)	Soceppar	G. farelo	800	55 000	300	-
Cais Comercial Berço (4 e 5)	Gransol	G. farelo	400	31 000	500	-
Cais Comercial Berço (6 e 7)	Sanbra	G. farelo	800	82 000	500	-
Cais Comercial Berço (12)	Cargil	G. farelo	300	20 000	500	-
Cais Comercial Berço (13)	S. Horizontal APPA	G. farelo	800	68 000	1 500	-
Cais Comercial Berço (13)	S. Vertical (2) APPA	Grão	750	100 000	-	-
Cais Comercial Berço (13)	Cotriguaçu	G. farelo	1 000	118 000	1 500	-
Cais Comercial Berço (11/12)	APPA	Grão	-	-	-	80t/TERNO/HORA (grabs)
TOTAL GRÃOS E FARELOS:			5 150	478 000	5 100	
Cais Comercial Berço (11/13)	APPA	Sál/Fertil.	-	-	-	80t/TERNO/HORA (grabs)

1.3 - Granéis Líquidos

LOCAL	TERMINAL	PRODUTO	RECEPÇÃO T/H	CAP. ESTÁT. T	EMBARQUE T/H	DESEMBARQUE T/H
Cais Comercial B (5/6/7/8/10/11)	APPA	O. Vegetal	-	-	50/TERNO/HORA	-
Cais Comercial Berço (12)	Cargil	O. Vegetal	100	3 000	100	-
Cais Inflamáveis Berço (2)	Dibal	O. Vegetal	300	18 000	450	-
Cais Inflamáveis Berço (2)	Beker	Ácidos	-	10 000	-	250
Cais Inflamáveis Berço (1 e 2)	Petrobrás	Gasolina	317 t/h Óleoduto	21 590 t.	500 t/h	700
Cais Inflamáveis Berço (1 e 2)	Petrobrás	O. Diesel	365 t/h	9 048 t.	650 t/h	800
Cais Inflamáveis Berço (1 e 2)	Petrobrás	O. Combust.	450 t/h vagões + caminhões	40 238 t.	600 t/h	800
Cais Inflamáveis Berço (1 e 2)	Petrobrás	Queros. Av.	348 t/h Óleoduto	13 200 t.	650 t/h	800
Cais Inflamáveis Berço (1/2/3)	Petrobrás	G.L.P	255 t/h	4 982 t.	200 t/h	200
Cais Inflamáveis Berço (2 e 3)	Petrobras	Óleo para reprocessam.	348 t/h	Direto Óleoduto	500 t/h	700

2 - NA OPERAÇÃO DE VAGÕES E CAMINHÕES

2.1 - Carga Geral

LOCAL	MERCADORIA	VAGÃO TONS/TERNO/HORA	CAMINHÃO TONS/TERNO/HORA
Armazéns e Pátios	Sacarias	20	25
Armazéns e Pátios	Diversos	10	15
Moegas	Sacarias	-	500 sacas/terno/hora

2.2 - Granéis Sólidos

LOCAL	MERCADORIA	RECEBIMENTO SIMULTÂNEO				RECEBIMENTO INDIVIDUAL			
		Vagões		Caminhões		Somente Vagões		Somente Caminhões	
		nº/h	t/h	nº/h	t/h	nº/h	t/h	nº/h	t/h
S. Vertical (1)	Grãos	4	150	6	150	4	150	12	300
Socepar	G.Farelos	10	400	16	400	10	400	32	800
Gransol	G.Farelos	5	200	8	200	5	200	16	400
Sanbra	G.Farelos	10	400	16	400	10	400	32	800
Cargill	G.Farelos	4	150	6	150	4	150	12	300
S. Horizontal APPA	G.Farelos	10	400	16	400	20	800	32	800
S. Horizontal (2) APPA	Grãos	9	375	15	375	19	750	30	750
Cotriguaçu	G.Farelos	12	500	20	500	13	500	40	1 000
T O T A L		64	2 575	103	2 575	85	3 350	206	5 150

2.3 - Granéis Líquidos

LOCAL	PRODUTO	RECEBIMENTO SIMULTÂNEO				RECEBIMENTO INDIVIDUAL			
		Vagões		Caminhões		Somente Vagões		Somente Caminhões	
		nº/h	t/h	nº/h	t/h	nº/h	t/h	nº/h	t/h
Petrobrás	Óleo Combust.	10	400	6	150	10	400	6	150
Cargill	Óleo Vegetal	1	50	2	50	3	100	4	100
Dibal	Óleo Vegetal	-	-	12	300	-	-	12	300
TOTAL		11	450	14	350	13	500	16	400

3 - DOS CAIS COMERCIAL

Berços	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Profundidade Nominal (m)	10	10	8	8	8	8	8	8	8	8	8	12	12
<u>Calado Oficial</u> baixa e preamares (pés)	27/31	27/31	27/31	27/31	27/31	27/31	27/31	25/28	25/28	27/31	27/31	33/37	33/37
Extensão (m)	420		1170								516		
Secção C. Marinha	B		C								A		

4 - DO CAIS DOS INFLAMÁVEIS

Berços	1	2	3
Profundidade Nominal (M)	10	10	8
Calado Oficial (pés)	31	26	19
Extensão	184	174	138
Pier	novo (ext.)	novo (int.)	antigo

5 - DA NAVEGAÇÃO

5.1 - Acesso

CANAL	EXTENSÃO (M)	LARGURA (M)	DISTÂNCIA DO CAIS (MILHAS)	PROFUNDIDADE NOMINAL (M)	CALADO OFICIAL BAIXA PREAMARES (PÉS)	SECÇÃO C. MARINHA
Galheta	2.500	150/200	14	12	33/37	A
Soeste	3.600	150/200	16	10	21/25	-

5.2 - Bacia de Evolução

Localização: Baía de Paranaguá		
Extensão: 3.000 m		
Largura Mínima: Na extensão do Cais Comercial: 600 m		
Secções Carta Marinha	Profundidade Nominal (M)	Calado Oficial Baixa e Preamares (pés)
A	12	33/37
B	10	27/31
C	8	27/31

6 - DAS FACILIDADES PORTUÁRIAS

6.1 - Abastecimento de água e combate a incêndio:

CAIS	TOTAL DE HIDRATANTES	HIDRATANTE FAIXA OU CAIS	VASÃO (m ³ /h)	ESPAÇAMENTO (M)	RESERVATÓRIO ELEVADO (m ³)	CISTEMAS (m ³)
Comercial	104	47	97	30/45/60	200/210=410	360/400=760
Inflamáveis	8	8	108	60/60	117	65/130

Rede especial de hidratantes e reservatório metálico com bombeamento direto para combate ao incêndio no cais dos inflamáveis. Duas bombas com água salgada vazão 360 m³/h cada.

6.2 - Suprimento de Energia Elétrica:

Dos armazéns 1 a 5: 110 a 220 V., dos armazéns 6 a 14: 110, 220 e 380 V.
Frequência: 60 ciclos/s; Potência: 350 a 1000 KVA.

6.3 - Combustível:

Fornecimento de combustível aos navios feito por barça particular pela Empresa Transportadora Marítima Estrela Ltda., com capacidade de 300 toneladas de carga. Direto Petrobrás - 280 t/h.

6.4 - Comunicação:

Telex: (4) 182 - APPN - BR
Central PABX para 250 ramais e 40 linhas tronco, com serviço de ligação a bordo de navios em toda a extensão do cais.

6.5 - Armazéns:

ARMAZEM	OCUPAÇÃO	LARGURA (M)	COMPRIMENTO (M)	PÉ DIREITO (M)	ÁREA M ²	VOLUME TOTAL (M ³)
3	Alfândegado	40	100	6,0	4.000	24.000
4	Gransol	20	100	6,2	2.000	12.400
5	Gransol	20	100	6,2	2.000	12.400
6	Sanbra	20	100	5,7	2.000	11.400
7	C. Geral	20	100	5,7	2.000	11.400
8	C. Geral	20	100	5,7	2.000	11.400
9	C. Geral	20	100	5,7	2.000	11.400
10	C. Geral	20	100	5,7	2.000	11.400
11	C. Geral	20	100	5,7	2.000	11.400
12	S. Horiz. APPA	40	150	6,0	6.000	36.000
13	S. Horiz. APPA	40	150	6,0	6.000	36.000
6-A	Sandra	22	110	5,8	2.420	14.036
7-A	C. Geral	22	100	5,8	2.200	12.760
8-A	Escritórios	22	100	5,8	2.200	12.760
9-A	Entrep. F. Paraguay	40	100	6,0	4.000	24.000
10-A	C. Geral	40	100	6,0	4.000	24.000
11-A	C. Geral	40	150	6,0	6.000	36.000
12-A	S. Horiz. APPA	40	150	6,0	6.000	36.000
13-A	S. Horiz. APPA	40	150	6,0	6.000	36.000
2-B	Socepar	40	110	6,0	4.400	26.400
3-B	C. Geral	40	110	6,0	4.400	26.400
4-B	C. Geral	22	100	5,8	2.200	12.760
6-B	C. Geral	22	110	5,8	2.420	14.036
7-B	C. Geral	22	100	5,8	2.200	12.760
8-B	C. Geral	22	100	5,8	2.200	12.760

6.6 - Pátio

DENOMINAÇÃO	PÁTIO DO GESSO	PÁTIO 4/5 (Cont.)	PÁTIO DO 11 (Fert.)	PÁTIO DO 14 (Cont.)	PÁTIO DO 12A/13A
Área (m ²)	4 000	8 000	3 000	14 000	30 000

6.7 - Equipamentos

EQUIPAMENTO	CAPACIDADE	QUANTIDADE	EQUIPAMENTO	CAPACIDADE	QUANTIDADE
Guindaste Elétrico	30,0 t	01	Empilhadeiras	5,0 t	09
Guindaste Elétrico	12,5 t	04	Empilhadeiras	3,5 t	15
Guindaste Elétrico	6,3 t	04	Empilhadeiras	2,5 t	23
Guindaste Elétrico	3,2 t	06	Tratores	-	40
Guindaste Elétrico	3,0 t	05	Caminhões	-	09
Auto-Guindaste	136,0 t	01	Jeep	-	06
Auto-Guindaste	9,0 t	01	Pá Carregadora	4,2 m ³	05
Auto-Guindaste	5,5 t	01	Pá Carregadora	2,0 m ³	05
Vagões	28,0 t	40	Grabs	3,2 m ³	07
Vagões	25,0 t	56	Grabs	2,0 m ³	07
Locomotivas	500 HP	04	Grabs	1,6 m ³	04
Locomotivas	300 HP	03	Funís	6,0 m ³	10
Locomotivas	150 HP	02	(Cábrea) Guindaste Flutuante	250,0 t	01
Carretas	10,0 t	31	Lancha	-	01
Carretas	8,0 t	41	Camioneta	-	14
Empilhadeiras	30,0 t	02	Automóvel	-	04
Empilhadeiras	7,0 t	07	Ambulância	-	01
			Grabs	3,8 t	05

7 - DOS ACESSOS RODOVIÁRIOS, FERROVIÁRIOS E AEROVIÁRIO

7.1 - Rodoviária

BR 277 para Curitiba, praticamente iniciando do Cais do Porto, em duplicação.

7.2 - Ferroviária

Para Curitiba, interligada à Rede Ferroviária Federal

7.3 - Aeroviária

Em Paranaguá - com pista asfaltada para aviões de porte médio.

1.3 - GRAU DE UTILIZAÇÃO POR BERÇO DE ATRACAÇÃO

Conforme dados constantes no volume "Indicadores Operacionais" do anuário "Estatística Portuária - 1978"², o Porto de Paranaguá apresentou neste ano uma utilização diferenciada por berço de atracação conforme se visualiza no resumo apresentado a seguir.

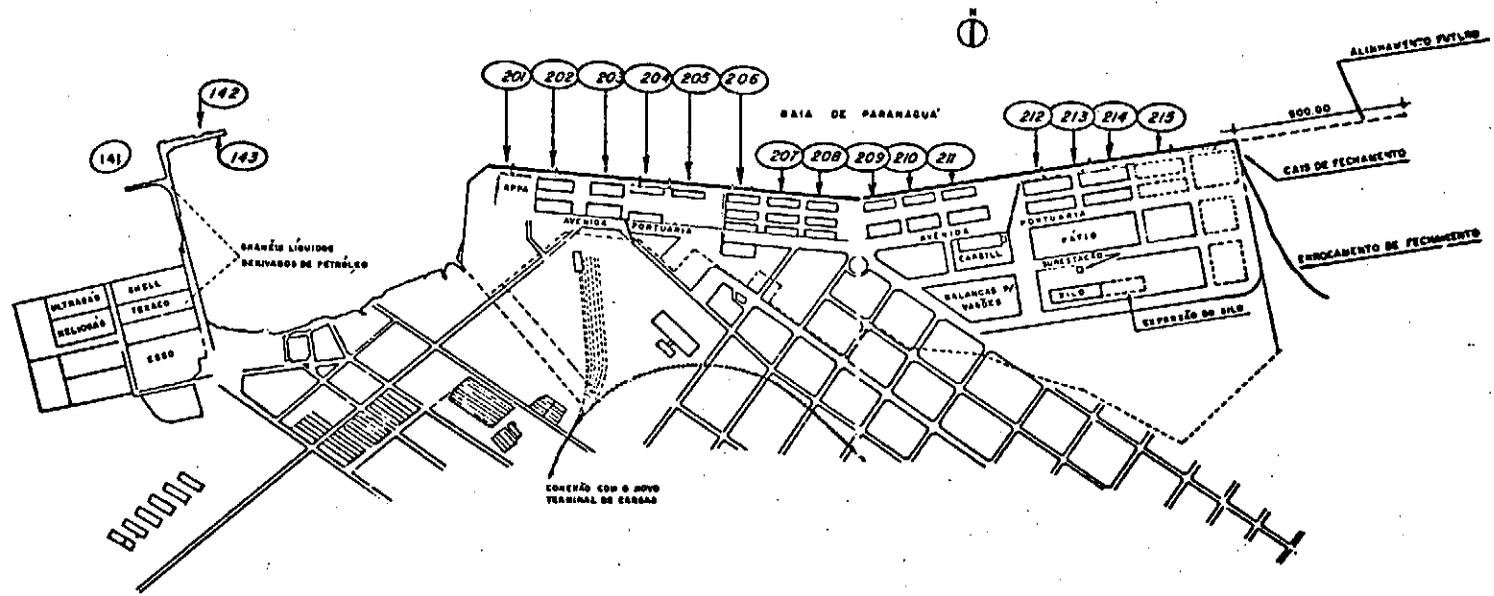
Pelos dados, observa-se uma taxa de ocupação média do cais comercial da ordem de 53% para uma operação de 300 dias/ano.. Esta taxa cruzada com a movimentação geral do cais comercial (mais ou menos 4 400 mil toneladas em 1978), permite estimar a capacidade operacional deste cais entre os parâmetros de 8 300 mil toneladas/ano (300 dias de operação) e 10 100 mil toneladas/ano (365 dias de operação), ceteris paribus.

Porém, como foram efetuados investimentos no "corredor de exportação", que vieram acelerar em muito a velocidade no embarque dos granéis, é de se pressupor que a ociosidade atual se situe bem acima dos 28% estimados pela hipótese mínima (300 dias de operação), para uma movimentação de aproximadamente 6 100 mil toneladas do cais comercial, em 1980.

1.4 - USUÁRIOS DO PORTO (ARMADORES)

Os principais armadores que operam no Porto de Paranaguá, sejam eles de linhas conferenciadas ou de afretamentos, são representados em Paranaguá por agentes credenciados e atendem às seguintes praças e portos.

²PORTOBRÁS - Empresa de Portos do Brasil S.A. Estatística Portuária - 1978. v. Indicadores Operacionais. p.358-9.

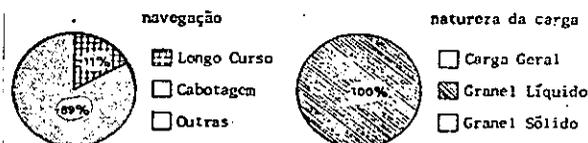


SERVIÇO DE PLANEJAMENTO DIVISÃO DE ESTUDOS ECONÔMICOS SEÇÃO DE ESTATÍSTICA		
PORTO DE PARANAGUÁ-PR		
OBS:		DATA: 01/09/78
		ESCALA: 1:2500
		VISTO: <i>[Signature]</i>
		DESENHO: ZILNEI

RESUMO ANUAL DA UTILIZAÇÃO DOS BERÇOS DE ATRACAÇÃO DO CAIS COMERCIAL - 1978

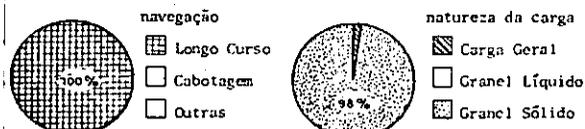
PORTO DE PARANAGUÁ - PR.

Utilização do Berço GAS (Código 141)



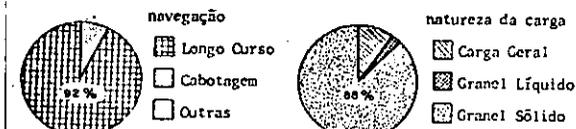
- comprimento do berço: 146 m Calado: 8 m
- número de embarcações atracadas: 49
- tonelagem movimentada no berço: 420.522,2
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 102,35 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 2,08 dias
- taxa de ocupação: 30,15
- tonelagem movimentada por metro: 2.880,28 toneladas
- tonelagem média movimentada por embarcações: 8.582,08 toneladas

Utilização do Berço Armazém AZ-1 (Código 201)



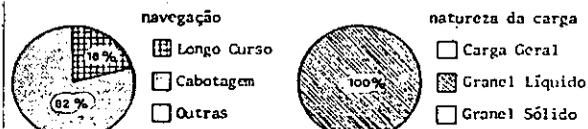
- comprimento do berço: 140 m Calado: 10 m
- número de embarcações atracadas: 35
- tonelagem movimentada no berço: 267.904,0
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 147,94 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 4,22 dias
- taxa de ocupação: 54,58
- tonelagem movimentada por metro: 1.913,60 toneladas
- tonelagem média movimentada por embarcação: 7.654,40 toneladas

Utilização do Berço Armazém AZ-4 (Código 204)



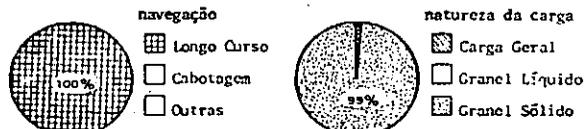
- comprimento do berço: 130 m Calado: 8 m
- número de embarcações atracadas: 43
- tonelagem movimentada no berço: 167.488,3
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 117,76 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 2,73 dias
- taxa de ocupação: 48,48
- tonelagem movimentada por metro: 1.288,37 toneladas
- tonelagem média movimentada por embarcação: 3.895,07 toneladas

Utilização do Berço Derivados P-1 (Código 142)



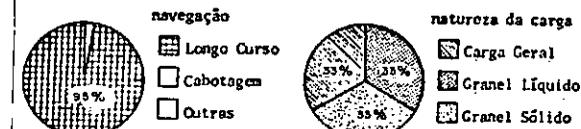
- Comprimento do berço: 184 m Calado: 10 m
- número de embarcações atracadas: 39
- tonelagem movimentada no berço: 415.734,1
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 165,78 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 4,19 dias
- taxa de ocupação: 43,10
- tonelagem média movimentada por embarcação: 10.659,84 toneladas

Utilização do Berço Armazém AZ-2 (código 202)



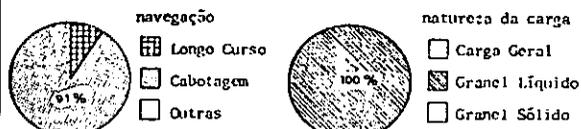
- comprimento do berço: 150 m Calado: 10 m
- número de embarcações atracadas: 66
- tonelagem movimentada no berço: 614.662,6
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 181,70 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 2,75 dias
- taxa de ocupação: 69,32
- tonelagem movimentada por metro: 4.097,75 toneladas
- tonelagem média movimentada por embarcações: 9.313,06 toneladas

Utilização do Berço Armazém AZ-5 (Código 205)



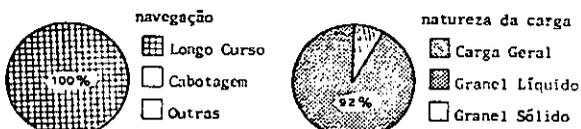
- comprimento do berço: 140 m Calado: 8 m
- número de embarcações atracadas: 80
- tonelagem movimentada no berço: 126.588,1
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 131,96 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 1,64 dias
- taxa de ocupação: 44,14
- tonelagem movimentada por metro: 904,20 toneladas
- tonelagem média movimentada por embarcação: 1.582,35 toneladas

Utilização do Berço Derivados P-2 (Código 143)



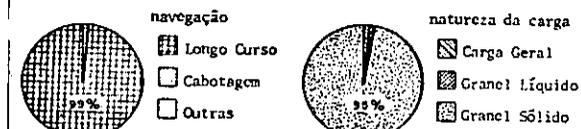
- comprimento do berço: 130 m Calado: 10 m
- número de embarcações atracadas: 91
- tonelagem movimentada no berço: 1.119.102,7
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 176,46 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 1,93 dias
- taxa de ocupação: 45,93
- tonelagem movimentada por metro: 6.217,23 toneladas
- tonelagem média movimentada por embarcação: 12.297,83 toneladas

Utilização do Berço Armazém AZ-3 (Código 203)



- comprimento do berço: 140 m Calado: 10 m
- número de embarcações atracadas: 41
- tonelagem movimentada no berço: 27.275,7
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 70,38 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 1,71 dias
- taxa de ocupação: 23,25
- tonelagem movimentada por metro: 194,82 toneladas
- tonelagem média movimentada por embarcação: 665,26 toneladas

Utilização do Berço Armazém AZ-6 (Código 206)

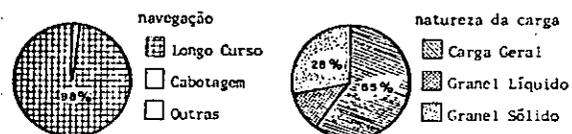


- Comprimento do berço: 140 m Calado: 8 m
- número de embarcações atracadas: 68
- tonelagem movimentada no berço: 619.957,0
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 179,93 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 2,64 dias
- taxa de ocupação: 73,35
- tonelagem movimentada por metro: 4.428,26 toneladas
- tonelagem média movimentada por embarcação: 9.117,02 toneladas

RESUMO ANUAL DA UTILIZAÇÃO DOS BERÇOS DE ATRACAÇÃO DO CAIS COMERCIAL - 1978

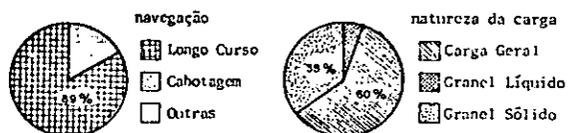
PORTO DE PARANAGUÁ - PR.

Utilização do Berço Armazém AZ-7 (Código 207)



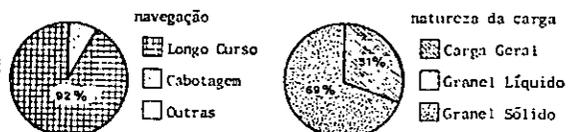
- comprimento do berço: 130 m Calado: 8 m
- número de embarcações atracadas: 30
- tonelagem movimentada no berço: 27.701,1
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 64,18 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 2,13 dias
- taxa de ocupação: 18,00
- tonelagem movimentada por metro: 213,08 toneladas
- tonelagem média movimentada por embarcação: 923,37 toneladas

Utilização do Berço Armazém AZ-9 (Código 209)



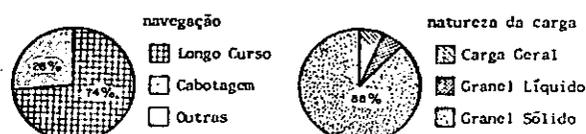
- comprimento do berço: 140 m Calado: 8 m
- número de embarcações atracadas: 109
- tonelagem movimentada no berço: 119.155,7
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 202,85 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 1,86 dias
- taxa de ocupação: 52,66
- tonelagem movimentada por metro: 851,11 toneladas
- tonelagem média movimentada por embarcação: 1.093,17 toneladas

Utilização do Berço Armazém AZ-10 (Código 210)



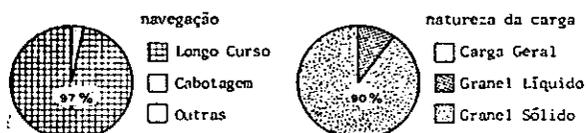
- comprimento do berço: 120 m Calado: 8 m
- número de embarcações atracadas: 57
- tonelagem movimentada no berço: 129.226,1
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 134,41 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 2,35 dias
- taxa de ocupação: 48,86
- tonelagem movimentada por metro: 1.076,88 toneladas
- tonelagem média movimentada por embarcação: 2.267,12 toneladas

Utilização do Berço Armazém AZ-11 (Código 211)



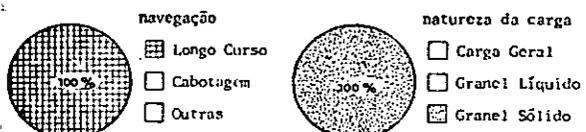
- comprimento do berço: 120 m Calado: 8 m
- número de embarcações atracadas: 127
- tonelagem movimentada no berço: 355.389,3
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 523,07 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 2,54 dias
- taxa de ocupação: 117,52
- tonelagem movimentada por metro: 2.961,57 toneladas
- tonelagem média movimentada por embarcação: 2.798,34 toneladas

Utilização do Berço Cais Novo 1 (Código 212)



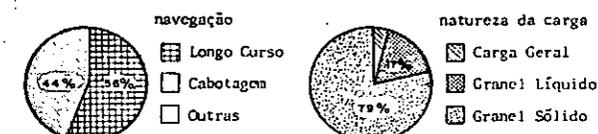
- comprimento do berço: 125 m Calado: 10 m
- número de embarcações atracadas: 64
- tonelagem movimentada no berço: 557.254,7
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 219,57 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 3,43 dias
- taxa de ocupação: 85,68
- tonelagem movimentada por metro: 4.458,03 toneladas
- tonelagem média movimentada por embarcação: 8.707,10 toneladas

Utilização do Berço Cais Novo 2 (Código 213)



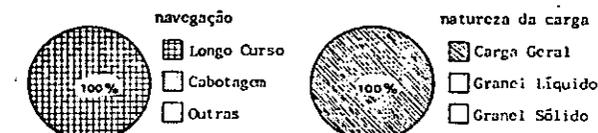
- comprimento do berço: 125 m Calado: 10 m
- número de embarcações atracadas: 81
- tonelagem movimentada no berço: 761.587,2
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 141,80 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 1,75 dias
- taxa de ocupação: 67,13
- tonelagem movimentada por metro: 6.092,69 toneladas
- tonelagem média movimentada por embarcação: 9.402,31 toneladas

Utilização do Berço Cais Novo 3 (Código 214)



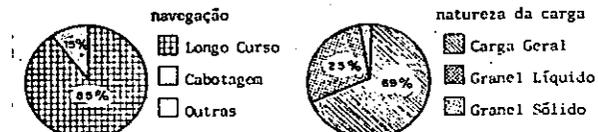
- comprimento do berço: 125 m Calado: 10 m
- número de embarcações atracadas: 58
- tonelagem movimentada no berço: 103.238,2
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 152,81 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 2,63 dias
- taxa de ocupação: 26,64
- tonelagem movimentada por metro: 26,90 toneladas
- tonelagem média movimentada por embarcação: 1.779,86 toneladas

Utilização do Berço Cais Novo 4 (Código 215)



- comprimento do berço: 125 m Calado: 10 m
- número de embarcações atracadas: 1
- tonelagem movimentada no berço: 76,0
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 1,00 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 1,00 dias
- taxa de ocupação: 0,04
- tonelagem movimentada por metro: 0,60 toneladas
- tonelagem média movimentada por embarcação: 76,0 toneladas

Utilização do Berço Armazém 8 (Código 208)



- comprimento do berço: 130 m
- número de embarcações atracadas: 105
- tonelagem movimentada no berço: 101.102,2 toneladas
- tempo total que o berço permaneceu ocupado: 248,13 dias
- tempo médio que as embarcações permaneceram atracadas: 2,36 dias
- taxa de ocupação: 72,35
- tonelagem movimentada por metro: 777,70 toneladas
- tonelagem média movimentada por embarcação: 962,87 toneladas

AGENCIAS DE NAVEGAÇÃO - DADOS GERAIS

AGENCIAS	ENDEREÇO	PORTOS DE ESCALA	PERÍODO EM PARANAGUÁ	PRODUTOS PRINCIPAIS
V. Morel S.A.	R. Astor de Abreu, 29 - 7º	Mediterrâneo, USA e Europa	Variável	Café, Madeira, Cereais, C. Geral, Prod. Químicos
Leon Israel	Av. Gabriel de Lara, 1471	Golfo do México, Pacífico, Noruega, Suécia, Adriático.	Quinzenal, Mensal, Variável	Café, Madeira, Manufaturados, Fertilizantes
"Samarco" Ag. Marítima	R. Nestor Vitor, 210	USA - Canadá	4 vezes ao mês	Café, Carga Geral, Containers
Iguaçu Serviços Marítimos	Av. Cel. Santa Rita, s/nº	Brasileiros	5 em 5 meses	Sal Grosso
L. Figueiredo S.A.	Av. Arthur de Abreu, 29 - 1º	Polônia - Gdynia	2 vezes ao mês	Granéis sólidos
Ag. N. Dickinson (Paraná) S.A.	R. Com. Correa Jr., 157	Mediterrâneo, Oriente Médio, África do Sul, Europa, América do Norte, Sul e Central	Várias vezes ao mês	Congelados, Aparelhos elétricos, têxteis, carga geral
Rocha S.A.	Av. Gov. Manoel Ribas, 317	USA, Europa, África, América do Sul	Regular	Café, Madeira, Containers, Soja, Tecidos, Mentol, Óleo Vegetal, etc.
Narcon - Serviços de Despachos em Geral Ltda.	Av. Arthur de Abreu, 29 - 9º	Brasileiros, Platinos, Mediterrâneo, Golfo Pérsico, Golfo Árabe	Regular	C. Geral, Madeira, Café
Ag. Vapores Grieg S.A.	Av. Arthur de Abreu, 29 - 8º	USA, Europa, México, África, Caribe	Regular	C. Geral, Containers
Oceanus Ag. Marítima	Av. Cel. José Lobo, 1859	América do Norte, América do Sul, Europa, África	Regular	Café, Madeira, Carga Geral, Cereais
Ag. Mar. Transatlântica	Av. Gov. Manoel Ribas	Europa, África, Oriente	Regular	Carga Geral
Transatlântica Catarinense	Rua Nestor Vitor, 800	América do Norte, Europa, G. do México	Variável	Granéis Sólidos
Cranston Woodhead S.A.	Rua Com. Correa Junior, 412	Europa, América do Sul, América do Norte, Oriente África	Regular	Carga Geral
Brasilmar - Ag. Marítima	Av. Arthur de Abreu, 29 - 6º	Europa, América, África	Regular	Carga Geral
Laurits Lehmann S.A.	Av. Arthur de Abreu, 29 - 6º/S. 4-5	América do Sul, Europa, Oriente, Golfo do México, África	Regular	Carga Geral

FONTE: APPA - ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA.

ANEXO 2 - ESQUEMA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE CARGA NOS PORTOS.

Este anexo procura dar sinteticamente uma visão global da forma da movimentação geral de mercadorias, mostrando desde os tipos de carga e suas classificações até as entidades e operações envolvidas no funcionamento de um porto.

I - CARGAS — CLASSIFICAÇÃO

Mercadorias embalada	} Critérios para classificação
Mercadorias não-embaladas	
Natureza da mercadoria	

QUANTO AO TIPO DE CARGA

GRANÉIS SÓLIDOS

São constituídos por certas mercadorias transportadas "IN BULK" sem qualquer acondicionamento	} Minérios, Cereais, Fertilizantes, etc.
---	--

GRANÉIS LÍQUIDOS

São constituídos de mercadorias em estado de liquefação. Não-acondicionadas em embalagens de qualquer espécie e transportadas normalmente em navios tanques.	} Derivados de Petróleo Produtos Químicos Fertilizantes Óleos Vegetais
--	---

CARGA GERAL

Constituídas dos mais diversos tipos de mercadorias, acondicionadas em volumes próprios, embarcadas em partidas de toneladas diversas, de valor unitário variável.	} Café ensacado Algodão Maquinarias Madeira Implementos Agrícolas, etc.
--	---

CARGA REFRIGERADA

É aquela que necessita de equipamento especial de refrigeração ou frigoríficos, para a sua conservação durante o transporte.	} Carne Pescados Frutas, etc
--	------------------------------------

QUANTO AO MANUSEIO

Fracionadas	} Solta, em sua embalagem original.
Unificadas	} Várias unidades de carga cintadas formando uma única unidade.
Embandejadas	} Várias unidades colocados sobre um estrado (Pallet)
Pré-ligada Contentorizada	} Carga consolidada em containers

2 - SERVIÇOS PRESTADOS PELAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS.

TAXAS PORTUÁRIAS - Os Serviços e as Vantagens que o comércio e a navegação usufruem nos portos são retribuídos com o pagamento de importância calculadas pela aplicação de taxas estabelecidas para cada porto em uma tarifa aprovada pelo ministério dos transportes, são as seguintes as Vantagens e os Serviços:

UTILIZAÇÃO DO PORTO - É a Vantagem que usufruem os navios, encontrando para o seu abrigo ou para a realização de operações, águas tranquilas e profundas.

ATRACAÇÃO - É a Vantagem que usufruem os navios de utilizar-se do cais ou pontos de acostagem (Pier) para realizarem suas operações.

CAPATAZIA - É o Serviço de movimentação de mercadorias, realizado por pessoal da administração do porto, compreendendo:

I-EM RELAÇÃO À IMPORTAÇÃO - Descarga para o cais - Mercadorias tomadas no convés transporte, armazenagem, empilhamento:

- Abertura dos volumes - Entrega na porta ao dono da mercadoria.

II-EM RELAÇÃO À EXPORTAÇÃO - Recebimento da mercadoria na porta do armazém.

- Transporte ao costado do navio.

- Carregamento do cais até o convés do navio.

ARMAZENAGEM INTERNA - É a fiel guarda e conservação de mercadorias de importação do estrangeiro, ainda sujeitas ao desembaraço aduaneiro.

ARMAZENAGEM EXTERNA - É a fiel guarda e conservação de mercadorias nacional ou nacionalizadas, que o porto recebe em depósito por conveniência dos respectivos donos, em armazéns não-alfandegados.

ARMAZENAGEM EM ARMAZÉNS GERAIS - É a fiel guarda e conservação de mercadorias que o porto recebe em depósito, por conveniência dos respectivos donos, sujeitas aos direitos e obrigações definidos na Lei nº 1.102 de 21-11-1.903.

ARMAZENAGENS ESPECIAIS - São a fiel guarda e conservação de mercadorias em armazéns ou instalações sujeitas a regime particular, ou instalações especializadas:

Arrendamento
Volumes Pesados
Frigorífico
Silos
Derivados de Petróleo

3 - FORÇA DE TRABALHO DISPONÍVEL E ENTIDADES PRESTADORAS DE SERVIÇOS

I - FUNCIONÁRIOS DO PORTO

Pessoal Administrativo
Pessoal Operacional
Pessoal de Manutenção

Operador de Equipamento
Conferente
Amarrador
Fiel de Armazém
Capataz, etc.

II - SINDICATOS

Sindicato dos Arrumadores
Sindicato dos Estivadores
Sindicato dos Conferentes
Sindicato dos Consertadores
Sindicato dos Vigias
Sindicato dos Condutores Autônomos
Sindicato dos Ensacadores

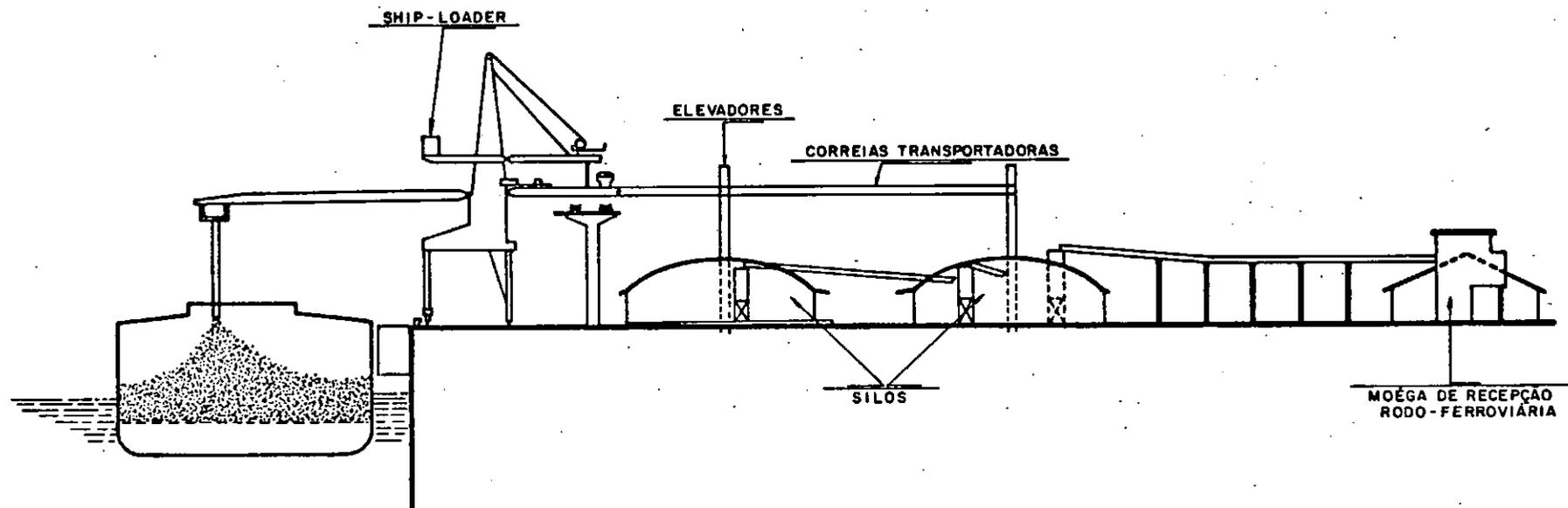
III - ENTIDADES PRESTADORAS DE SERVIÇOS

Entidades Estivadoras
Agências de Navegação
Despachantes Aduaneiros
Casas Comissárias
Armazenadores
Praticagem

IV - ENTIDADES PÚBLICAS

Saúde dos Portos
Alfândega
Polícia Marítima
Ministério da Agricultura (Defesa Sanitário Vegetal e Animal)

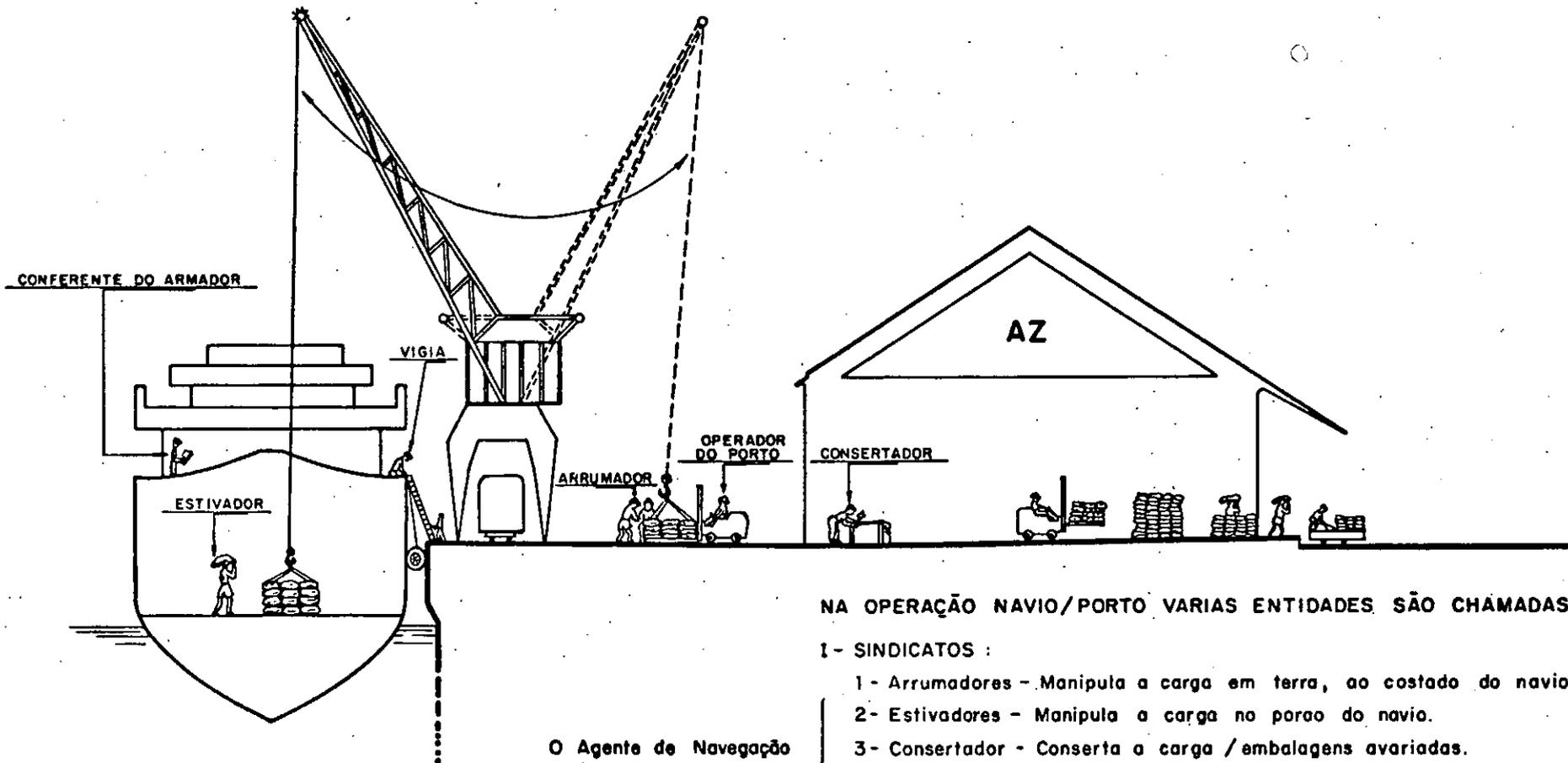
ESQUEMA DE OPERAÇÃO DE CARREGAMENTO DE CEREAIS (Granéis Sólidos)



FORÇA DE TRABALHO E EQUIPAMENTOS

- Conferente
- Vigia
- Estiva
- Operadores do Porto
- Equipamentos Portuários

ESQUEMA DE UMA OPERAÇÃO DE DESCARGA / CARREGAMENTO (Carga Geral)



O Agente de Navegação requisita diretamente

NA OPERAÇÃO NAVIO/PORTO VARIAS ENTIDADES SÃO CHAMADAS A INTERVIR :

I - SINDICATOS :

- 1- Arrumadores - Manipula a carga em terra, ao costado do navio.
- 2- Estivadores - Manipula a carga no porão do navio.
- 3- Consertador - Conserta a carga / embalagens avariadas.
- 4- Vigia - Fiscaliza a entrada de pessoas a bordo.
- 5- Conferentes - Conferem a carga para o armador.

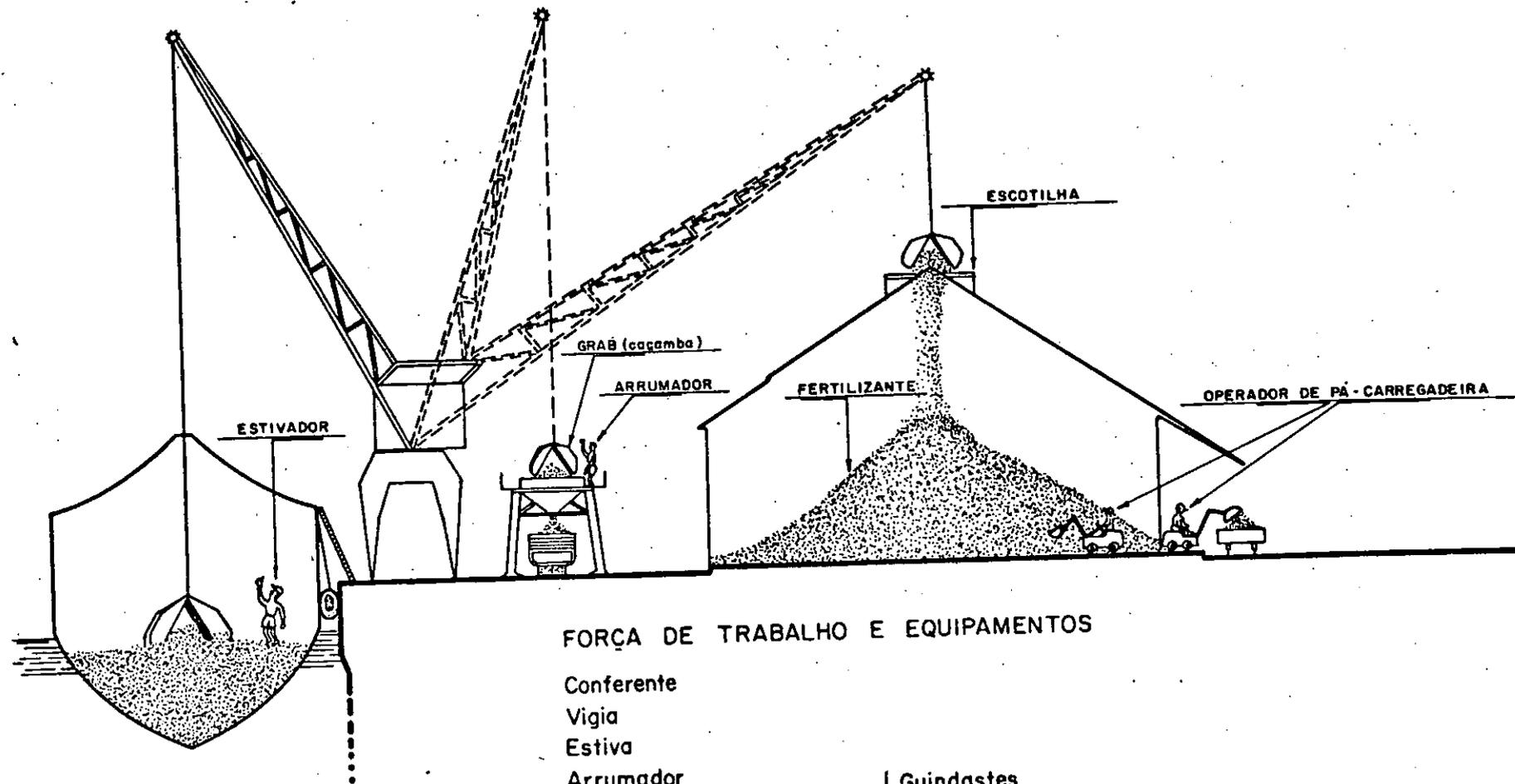
II- FUNCIONARIOS E EQUIPAMENTOS DO PORTO :

- a - Capataz, Conferente, Amarrador, Guindasteiro, Operador de Equipamento, Fiel de Armazém, Engenheiros, Planejadores de Operação, etc.

III- AGENTE DE NAVEGAÇÃO :

- Faz justamento com o setor de planejamento do porto o plano de estiva e desestiva da carga. Requisita os serviços do porto.

ESQUEMA DE OPERAÇÃO DE DESCARGA DE FERTILIZANTES (Granéis Sólidos)

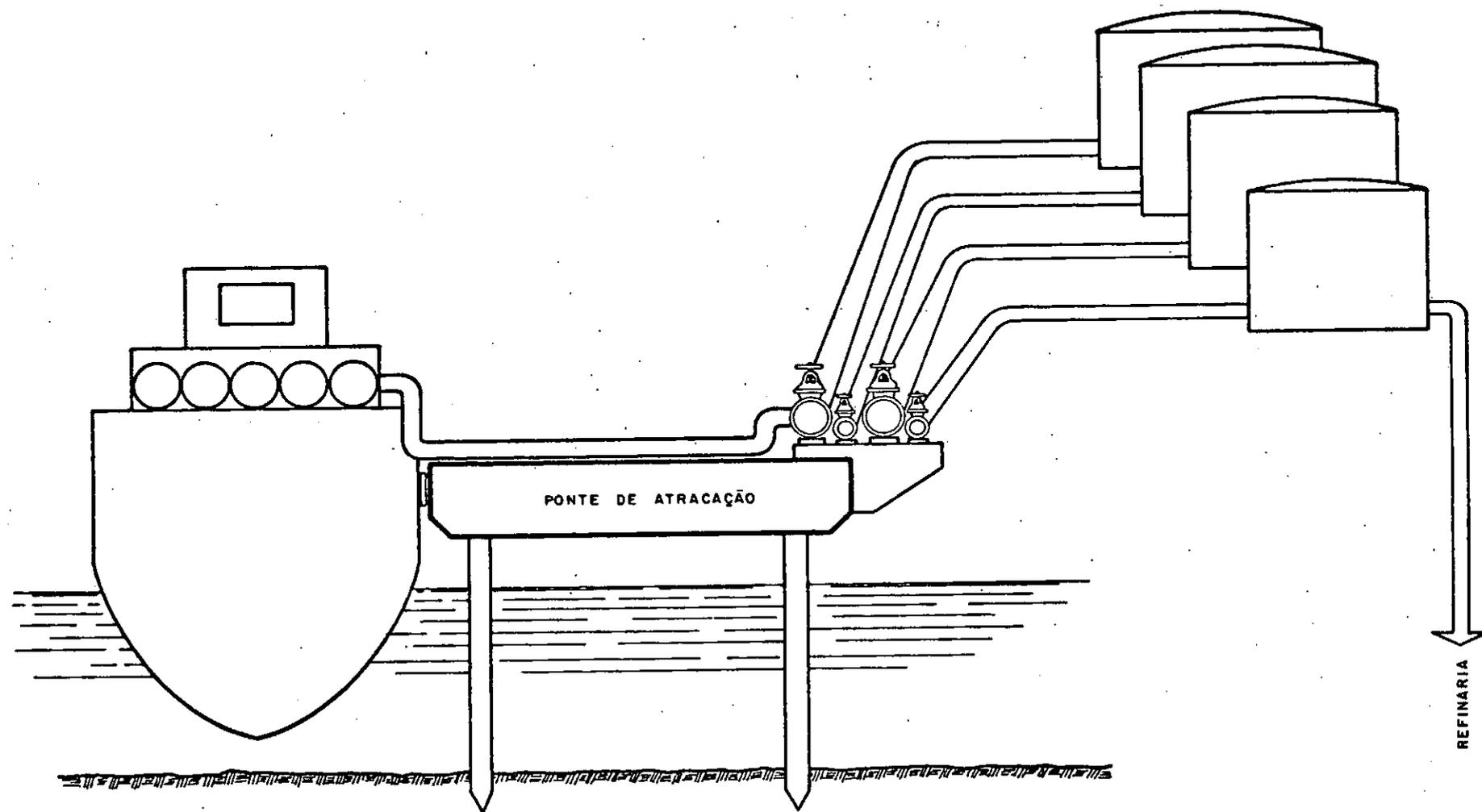


FORÇA DE TRABALHO E EQUIPAMENTOS

- Conferente
- Vigia
- Estiva
- Arrumador
- Operadores do Porto
- Equipamentos Portuários

- Guindastes
- Grabs
- Funis
- Pás-Carregadeiras
- Vagões e Caminhões

ESQUEMA DE OPERAÇÃO DE CARREGAMENTO / DESCARGA DE GRANÉIS LÍQUIDOS



ANEXO 3 - CAFÉ

3.1 - PRODUÇÃO, EXPORTAÇÃO E CONSUMO DE CAFÉ

Os dados relativos à produção de café no Brasil demonstram que nos últimos 20 anos ocorreram oscilações significativas, passando de 39,6 milhões de sacas na safra 61/62 para 21,6 milhões na safra 79/80 (tabela A.1).

Ocorrências de fatores como secas, geadas, dentre outros, têm sido os responsáveis por esta situação, como bem ilustra a safra de 64/65, cujo volume produzido é de apenas 8,3 milhões de sacas para 23,3 na safra anterior e 37 milhões de sacas na safra de 65/66. A menor safra entretanto se dá em 76/77, devido a geada de 1975 que dizimou grande parte dos cafeeiros do Paraná, São Paulo e Sul de Minas Gerais, atingindo 6 milhões de sacas.

O Paraná ainda é o grande responsável pela produção nacional, embora nas últimas safras a sua participação esteja decrescendo. Na década de 60, por exemplo, atingiu em média 50% da produção nacional, sendo que na safra 62/63 foi responsável por 18 milhões das 28,9 milhões de sacas produzidas (62,28%). Mesmo com a quebra de produção na safra 64/65 (8,5 milhões para todo o Brasil), produziu 43,37% de toda safra.

Na década seguinte, sua produção é bem irregular, devido aos fatores já mencionados (geadas, secas, etc.), produzindo

TABELA A.1 - PRODUÇÃO BRASILEIRA DE CAFÉ POR ESTADO PRODUTOR, SEGUNDO AS SAFRAS - ABSOLUTOS E PERCENTUAIS

(em milhões de sacas de 60 kg)

ANO	ESTADO PRODUTOR											
	PARANÁ		SÃO PAULO		MINAS GERAIS		ESPIRITO SANTO		OUTROS		BRASIL	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%
1961/62	21,4	54,4	11,3	28,54	4,0	10,10	1,9	4,80	1,0	2,53	39,6	100,00
1962/63	18,0	62,28	5,2	17,99	2,5	8,65	2,4	8,30	0,8	2,77	28,9	100,00
1963/64	9,5	40,95	10,1	43,53	1,6	6,90	1,3	5,60	0,7	3,02	23,2	100,00
1964/65	3,6	43,37	1,8	21,69	1,2	14,46	1,1	13,25	0,6	7,23	8,3	100,00
1965/66	20,4	55,14	11,2	30,27	2,9	7,84	1,9	5,14	0,6	1,62	37,0	100,00
1966/67	7,7	40,96	6,2	32,98	2,8	14,89	1,6	8,51	0,5	2,66	18,8	100,00
1967/68	12,9	52,65	8,5	34,69	2,0	8,16	0,7	2,86	0,4	1,63	24,5	100,00
1968/69	8,3	48,82	4,6	27,06	1,9	11,18	1,6	9,41	0,6	3,53	17,0	100,00
1969/70	12,3	59,71	6,1	29,61	1,3	6,31	0,5	2,43	0,4	1,94	20,6	100,00
1970/71	1,6	14,55	4,4	40,00	3,0	27,27	1,6	14,55	0,4	3,64	11,0	100,00
1971/72	12,8	52,03	9,8	39,84	1,3	5,28	0,4	1,63	0,3	1,22	24,6	100,00
1972/73	9,7	39,59	9,4	38,37	3,7	15,10	1,2	4,90	0,5	2,04	24,5	100,00
1973/74	4,1	28,67	7,0	48,95	2,0	13,99	0,8	5,59	0,4	2,80	14,3	100,00
1974/75	11,5	40,93	9,8	34,88	4,9	17,44	1,4	4,98	0,5	1,78	28,1	100,00
1975/76	11,7	52,70	7,0	31,53	2,0	9,01	1,0	4,50	0,5	2,25	22,2	100,00
1976/77	-	-	1,9	31,67	2,3	38,33	1,5	25,00	0,3	5,00	6,0	100,00
1977/78	1,8	11,18	7,6	47,20	4,9	30,43	1,2	7,45	0,6	3,73	16,1	100,00
1978/79	4,6	23,96	7,7	40,10	4,3	22,40	2,1	10,94	0,5	2,60	19,2	100,00
1979/80	2,0	9,26	8,4	38,89	7,9	36,57	2,7	12,50	0,6	2,78	21,6	100,00

FONTE: IBC - INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ

apenas 1,6 milhões das 11 milhões de sacas da safra 70/71, mas subindo para 12,8 milhões, ou 52,03% da produção no ano seguinte. Devido a essas irregularidades, o Estado perde gradativamente posição no total da produção brasileira, principalmente a partir da geada de 1975, que tem como consequência uma produção nula na safra 76/77. Nos anos seguintes, a ocorrência de duas secas agrava ainda mais a situação, fazendo o Paraná passar de primeiro produtor nacional para terceiro, ou seja, de uma produção de mais de 40% da nacional para 11,18% na safra 77/78, para 23,96% no ano seguinte e caindo novamente para 6,26% em 79/80.

Os estados de São Paulo e, mais recentemente, Minas Gerais passam a um papel de destaque na produção brasileira de café, embora em situações distintas. São Paulo se mantém mais constante ao longo desses 20 anos, com uma produção média entre 7 a 8 milhões de sacas/ano. Minas Gerais, ao contrário, passa de uma produção média anual de 2 milhões de sacas na década de 60 para 3,5 a 4 milhões em 70.

A consequência imediata dessa ocorrência é a diminuição gradativa na produção brasileira de café, na medida que a queda paranaense não foi ainda compensada pela maior produção em outros estados.

Se os dados relativos à produção demonstram claramente a diminuição no volume de café brasileiro, este dado até 1980 não afetou significativamente as exportações do produto. A existência de estoques, garantiu até agora a manutenção dos volumes exportados dentro de limites com menor oscilação que as verificadas na produção. Em outras palavras, nos últimos 20 anos en-

quanto as exportações variam entre 12 e 20 milhões de sacas/ano (excetuando-se a safra 76/77, cujo volume foi de 8,2 milhões) a produção ficou entre 11 e 40 milhões de sacas.

Se na produção o Estado do Paraná se manteve, durante muitos anos em primeiro lugar, na exportação o mesmo não ocorre. Santos é o porto que tem exportado maior volume de sacas de café verde, com uma média de 7 milhões na década de 60 e de 8 milhões em 70 (tabela A.2). Paranaguá, ao contrário, comporta-se de maneira diversa na exportação, passando de 3,9 milhões de sacas na safra 61/62, para 6,1 milhões em 66/67 e se mantendo mais ou menos neste nível até 72/73. A partir deste último ano, o volume de café exportado cai para 4 milhões de sacas, decrescendo até 0,6 milhões em 77/78. Esses mesmos dados por década, indicam que em 60 saíram, em média, 5,7 milhões de sacas/ano, para apenas 4,5 milhões em 70.

O pico de exportação verificado em Paranaguá entre os anos 66 a 73, não significa, entretanto, queda no volume exportado por Santos. Antes, este crescimento se dá através da queda no volume exportado pelo porto do Rio de Janeiro.

Analisando historicamente a exportação de café entre 1947 e 1960, Santos era o principal porto exportador com a metade do volume, seguindo-se o Rio de Janeiro, com mais ou menos um quarto. Paranaguá era o terceiro porto exportador de café com um volume de 15% em média.

Entre 1960 e 1972, Santos diminuiu a participação (entre 35 a 50%), embora ainda seja o principal exportador, enquanto Paranaguá sobe para o 2º lugar com uma participação variando de 20 a 40% e o Rio de Janeiro cai para a terceira posi-

TABELA A.2 - EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE CAFÉ VERDE, SEGUNDO OS PORTOS DE EMBARQUE 1947/78 - ABSOLUTOS E PERCENTUAIS -

(em milhões de sacas de 60 kg)

ANO	P O R T O D E E M B A R Q U E											
	SANTOS		RIO DE JANEIRO		PARANAGUÁ		VITÓRIA		OUTROS		TOTAL	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%
1947	9,8	66,54	2,9	19,75	1,2	8,01	0,5	3,71	0,3	1,99	14,7	100,00
1948	11,2	64,53	3,9	22,25	1,1	6,12	0,9	5,21	0,3	1,89	17,4	100,00
1949	11,4	59,06	4,9	25,06	1,9	10,00	0,8	3,99	0,4	1,89	19,4	100,00
1950	8,4	56,47	3,6	24,66	1,9	12,72	0,6	4,37	0,3	1,78	14,8	100,00
1951	7,5	45,62	4,8	29,55	3,1	18,81	0,6	3,69	0,4	2,37	16,4	100,00
1952	8,3	52,65	3,4	21,62	3,2	19,90	0,6	4,09	0,3	1,74	15,8	100,00
1953	7,5	48,35	3,3	21,24	3,7	23,44	1,0	6,13	0,1	0,84	15,6	100,00
1954	5,2	47,69	2,7	24,57	1,8	16,70	1,0	8,76	0,2	2,28	10,9	100,00
1955	6,6	48,31	3,7	27,27	1,8	13,27	1,1	7,79	0,5	3,36	13,7	100,00
1956	9,0	53,82	3,3	19,74	3,1	18,20	1,1	6,37	0,3	1,87	16,8	100,00
1957	8,2	57,06	2,8	19,72	2,1	14,77	0,8	5,97	0,4	2,48	14,3	100,00
1958	4,8	37,74	2,8	22,07	2,9	22,69	1,3	9,97	1,0	7,53	12,8	100,00
1959	6,9	39,22	4,0	22,67	3,8	21,70	1,2	6,51	1,8	9,90	17,7	100,00
1960	7,7	45,45	3,6	21,52	2,2	13,28	1,3	7,98	2,0	11,77	16,8	100,00
1961	7,8	45,87	2,6	15,36	3,3	19,57	1,3	7,55	2,0	11,65	17,0	100,00
1962	7,5	45,73	2,5	15,49	3,9	23,84	1,0	6,20	1,5	8,74	16,4	100,00
1963	7,2	36,97	3,2	16,49	6,3	32,19	1,3	6,50	1,5	7,85	19,5	100,00
1964	5,6	37,66	3,1	20,79	3,6	24,23	1,0	6,72	1,6	10,60	14,9	100,00
1965	5,5	40,56	1,9	13,92	4,0	29,40	1,2	9,26	0,9	6,86	13,5	100,00
1966	6,2	36,56	2,4	14,43	6,1	35,81	1,7	9,82	0,6	3,38	17,0	100,00
1967	7,7	44,22	2,3	13,40	5,7	32,99	1,2	7,18	0,4	2,21	17,3	100,00
1968	7,5	39,77	2,1	10,87	6,7	35,38	1,9	9,84	0,8	4,12	19,0	100,00
1969	7,9	40,27	2,0	9,98	7,6	39,05	1,5	7,59	0,6	3,12	19,6	100,00
1970	7,1	41,39	1,7	10,18	6,8	39,47	1,0	6,08	0,5	2,88	17,1	100,00
1971	8,3	44,87	2,0	11,06	6,9	37,55	0,9	5,05	0,3	1,47	18,4	100,00
1972	9,0	47,13	2,5	12,92	7,1	36,80	0,6	3,08	0,0	0,07	19,2	100,00
1973	9,6	51,68	2,1	11,08	6,4	34,20	0,5	2,90	0,0	0,14	18,6	100,00
1974	6,4	49,74	1,6	12,46	4,1	32,19	0,7	5,52	0,0	0,09	12,8	100,00
1975	7,2	50,92	1,6	11,21	4,8	34,02	0,6	3,75	0,0	0,10	14,2	100,00
1976	8,1	55,81	2,0	13,40	4,0	27,66	0,4	3,01	0,0	0,12	14,5	100,00
1977	5,0	60,56	1,2	14,78	1,7	21,05	0,3	3,34	0,0	0,26	8,2	100,00
1978	9,5	77,27	1,2	9,70	0,6	4,83	0,9	7,79	0,41	0,41	12,2	100,00

ção, exportando apenas 15% no período.

Depois de 1972, há nova concentração no Porto de Santos, que em 1978 atinge o pico da sua história, com 77,3% de toda a exportação brasileira. Neste ano, tanto Paranaguá como o Rio de Janeiro, tem uma participação residual com 4,8% e 9,7% respectivamente.

Nos dois últimos anos, entretanto, o Porto de Paranaguá tem exportado maior volume de café verde, embora não se tenha dados comparativos, por porto, para 1979. Nesse ano, saíram 1,5 milhões de sacas de café, enquanto que em 1978, a exportação foi de apenas 0,6 milhões. Os dados relativos a 1980 - janeiro a agosto - confirmam essa tendência de recuperação das exportações de café, somando 2,2 milhões por Paranaguá, enquanto Santos exportou 4 milhões no mesmo período (tabela A.3).

Com relação à exportação de café solúvel, esta só tem algum significado a partir de 1966, com o equivalente a 198 649 sacas, representando 1,2% do total de café exportado pelo país. No entanto, as exportações desse tipo de café tem crescido ano após ano, atingindo em 1978, 17,5% de todo o café exportado (tabela A.4). O porto de Santos mantém a característica já observada para os cafés verdes, de grande exportador nacional. Entre 67 e 78, foi o responsável por mais ou menos 60% de todo o movimento de café solúvel, enquanto o porto do Rio de Janeiro exportou em média 19% do volume total anual e Paranaguá, 15,5%. O porto de Vitória, começa a aparecer como exportador em 1971, com apenas 1,48%, e sua participação cresce ano após ano, até atingir 11% em 78. Esta participação crescente se explica pelo fato de ser industrializado o café de pior qualidade (não exportável

TABELA A.3- EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE CAFÉ VERDE E SOLÚVEL EM EQUIVALENTES DE SACAS DE 60,5kg, SEGUNDO PORTOS DE EMBARQUE - JAN/AGO-80

PORTOS DE EMBARQUE	CAFÉ VERDE		CAFÉ SOLÚVEL		TOTAL	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Santos	4 022 805	48,84	710 164	60,77	4 732 969	50,33
Rio de Janeiro	1 101 572	13,38	254 094	21,74	1 355 666	14,42
Paranaguá	2 180 524	26,48	106 824	9,14	2 287 348	24,32
Vitória	919 464	11,16	97 467	8,35	1 016 931	10,81
Outros	11 400	0,14	-		11 400	0,12
TOTAL	8 235 765	100,00	1 168 549	100,00	9 404 314	

FONTE: CENTRO DO COMÉRCIO DO CAFÉ DO RIO DE JANEIRO - IN, REVISTA DO COMÉRCIO DE CAFÉ - RIO DE JANEIRO, SET./80, ANO LX, Nº 663.

TABELA A.4- EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE CAFÉ E A PARTICIPAÇÃO DO CAFÉ SOLÚVEL NO TOTAL EXPORTADO - 1957/80 - (EM SACAS DE 60kg)

ANO	TOTAL EXPORTADO	CAFÉ SOLÚVEL	PARTICIPAÇÃO DO CAFÉ SOLUÚVEL NO TOTAL (%)
1957	14 319 498	299	-
1958	12 894 255	7 588	-
1959	17 722 961	13 694	-
1960	16 819 095	112	-
1961	16 971 328	763	-
1962	16 376 864	784	-
1963	19 514 436	1 368	-
1964	14 948 292	2 051	-
1965	13 497 290	14 901	0,1
1966	17 030 769	198 649	1,2
1967	17 331 253	591 566	3,4
1968	19 034 598	576 915	3,0
1969	19 612 506	922 917	4,7
1970	17 084 949	1 041 127	6,1
1971	18 398 835	1 161 068	6,3
1972	19 214 542	1 711 954	8,9
1973	19 817 301	1 961 016	9,9
1974	13 279 437	1 855 326	14,0
1975	14 603 659	1 568 498	9,3
1976	15 602 151	2 178 588	14,0
1977	10 082 907	1 586 687	15,7
1978	12 550 973	2 195 964	17,5

FONTE: IBC - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CAFÉ - Nº 12-1977/78

em grão, e produzido em sua maioria nos estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo (tabelas A.5.a, A.5.b)). Uma das consequências dessa crescente exportação de café solúvel por Vitória é a diminuição gradativa da saída de café verde por este porto, conforme já analisado.

Agregando-se aos dados de produção e exportação, os relativos ao consumo interno, verifica-se que o Paraná teve entre 1964 a 1978, uma produção de 127,9 milhões de sacas, exportou por Paranaguá 76,1 milhões e consumiu apenas 7,7 milhões (tabela A.6). Neste período, restaram 44,1 milhões de sacas, com as quais foram abastecidos os estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, que consumiram juntos 10,1 milhões de sacas no período, e que são tradicionalmente atendidos com café do Paraná. Ainda assim, o Estado do Paraná apresentou uma produção maior que o volume comercializado, sobrando 34 milhões de sacas. Este café com certeza foi em grande medida para o Estado de São Paulo, podendo ter sido tanto utilizado para a exportação via Santos, como consumido internamente.

Esta afirmativa é reforçada quando se constata que São Paulo, entre 1964 e 1978, exportou 110,2 milhões de sacas e consumiu 36,3 milhões de sacas somando 146,5 milhões, para uma produção de apenas 105,4 milhões de sacas. Em outras palavras, utilizou-se de 41,1 milhões de sacas produzidas em outros estados ou em parte estocadas em anos anteriores para cobrir suas exportações e consumo interno.

Todas essas informações vêm confirmar o papel do Estado do Paraná como produtor e São Paulo, via porto de Santos, como o grande exportador brasileiro. Vários fatores explicam a posi-

TABELA A.5.a - EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE CAFÉ, SOLÚVEL EM EQUIVALENTES DE SACAS DE 60kg DE CAFÉ VERDE,
 POR PORTOS DE EMBARQUE - 1967/78 - ABSOLUTOS

ANO	P O R T O S D E E M B A R Q U E					
	Santos	Paranaguá	Rio de Janeiro	Vitória	Salvador	Total
1967	445 521	90 608	55 562	-	-	591 691
1968	375 914	94 740	106 269	-	-	576 923
1969	577 264	191 742	153 911	-	-	922 917
1970	603 851	236 586	200 691	-	-	1 041 128
1971	630 943	267 561	245 338	17 226	-	1 161 068
1972	953 860	346 400	297 890	113 804	-	1 711 954
1973	1 226 387	209 797	398 478	126 354	-	1 961 016
1974	1 025 054	430 513	239 960	159 799	-	1 855 326
1975	844 833	256 920	326 616	140 129	-	1 568 498
1976	1 246 368	271 479	415 045	245 696	-	2 178 588
1977	977 040	163 667	323 064	122 414	502	1 586 687
1978	1 303 587	123 356	519 938	249 083	-	2 195 964

FONTE: IBC - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CAFÉ, Nº 12 - 1977/78

TABELA A.5.b - EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE CAFÉ, SOLÚVEL EM EQUIVALENTES DE SACAS DE 60kg DE CAFÉ VERDE,
POR PORTOS DE EMBARQUE - 1967/78 - PERCENTUAIS

ANO	P O R T O S D E E M B A R Q U E					Total
	Santos	Paranaguá	Rio de Janeiro	Vitória	Salvador	
1967	75,30	15,61	9,39	-	-	100,00
1968	65,16	16,42	18,42	-	-	100,00
1969	62,55	20,78	16,67	-	-	100,00
1970	58,00	22,72	19,28	-	-	100,00
1971	54,34	23,05	21,13	1,48	-	100,00
1972	55,72	20,23	17,40	6,65	-	100,00
1973	62,54	10,70	20,32	6,44	-	100,00
1974	55,25	23,20	12,93	8,62	-	100,00
1975	53,86	16,38	20,82	8,94	-	100,00
1976	57,21	12,46	19,05	11,28	-	100,00
1977	61,58	10,32	20,36	7,72	0,02	100,00
1978	59,36	5,62	23,68	11,34	-	100,00

FONTE: IBC - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CAFÉ, Nº 12 - 1977/78

TABELA A.6 - CONSUMO INTERNO DE CAFÉ VERDE, SEGUNDO AS UNIDADES DA FEDERAÇÃO - 1964/78 - (EM MIL SACAS DE 60 kg)

ANOS	BRASIL	REGIÃO SUDESTE		REGIÃO SUL	
		Total	São Paulo	Total	Paraná
1964	7 524	4 490	2 343	1 097	373
1965	8 132	4 661	2 437	1 179	387
1966	8 097	4 559	2 410	1 214	399
1967	8 624	4 771	2 527	1 280	448
1968	8 752	4 848	2 604	1 328	503
1969	8 745	4 926	2 695	1 373	542
1970	8 888	4 932	2 664	1 397	576
1971	8 831	5 000	2 738	1 400	574
1972	6 713	3 957	2 219	1 094	502
1973	6 733	3 928	2 168	1 092	520
1974	7 505	4 337	2 392	1 208	612
1975	6 916	4 065	2 334	1 120	562
1976	6 410	3 821	2 176	968	521
1977	7 036	4 142	2 371	1 052	615
1978	6 811	3 978	2 326	1 056	625

FONTE: IBC - ANUÁRIOS ESTATÍSTICOS DO CAFÉ - 1971-1975-1977/78

ção de São Paulo como, por exemplo, o fato de ser um Estado com maior tradição na produção cafeeira, o que permitiu o aparelhamento do porto de Santos para este tipo de carga, e, concomitantemente, criou toda a estrutura de comercialização necessária para exportação. Sobre esta base, foi montada toda a tradição de Santos, que internacionalmente passou a ser conhecido como sinônimo da exportação de café de melhor qualidade. A par disso, a região cafeeira paranaense é a extensão geográfica natural dos cafezais paulistas, estando vinculada intimamente aos interesses desse Estado. O fato de se concentrar em São Paulo grande parte da estrutura de comercialização do café, fez com que parcela significativa da produção paranaense de exportação tivesse como escoadouro o porto de Santos.

3.2 - QUALIDADE DO CAFÉ EXPORTADO

O café a ser exportado é submetido a uma classificação antes do embarque, estabelecida através da resolução 902 do IBC. Segundo a "Tabela Brasileira de Equivalência de Defeitos", de acordo com o número de defeitos encontrados numa amostra de 300 gramas de café, ele é classificado por tipos que vão de 2 a 8. São passíveis de exportação os tipos 2 a 7, sendo o tipo 8 que contém, no mínimo, 360 defeitos utilizado apenas para o consumo interno e também para produção de café solúvel.

A tabela oficial para classificação de café é a seguinte:

TABELA OFICIAL PARA CLASSIFICAÇÃO (EM 300 GRAMAS)

DEFEI- TOS	TIPOS	PONTOS	DEFEI- TOS	TIPOS	PONTOS	DEFEI- TOS	TIPOS	PONTOS
4	2	+100	26	4	Base	86	6	-100
4	2-5	+ 95	28	4-5	- 5	93	6-5	-105
5	2-10	+ 90	30	4-10	-10	100	6-10	-110
6	2-15	+ 85	32	4-15	-15	108	6-15	-115
7	2-20	+ 80	34	4-20	-20	115	6-20	-120
8	2-25	+ 75	36	4-25	-25	123	6-25	-125
9	2-30	+ 70	38	4-30	-30	130	6-30	-130
10	2-35	+ 65	40	4-35	-35	138	6-35	-135
11	2-40	+ 60	42	4-40	-40	145	6-40	-140
11	2-45	+ 55	44	4-45	-45	153	6-45	-145
12	3	+ 50	46	5	-50	160	7	-150
13	3-5	+ 45	49	5-5	-55	180	7-5	-155
15	3-10	+ 40	53	5-10	-60	200	7-10	-160
17	3-15	+ 35	57	5-15	-65	220	7-15	-165
18	3-20	+ 30	61	5-20	-70	240	7-20	-170
19	3-25	+ 25	64	5-25	-75	260	7-25	-175
20	3-30	+ 20	68	5-30	-80	280	7-30	-180
22	3-35	+ 15	71	5-35	-85	300	7-35	-185
23	3-40	+ 10	75	5-40	-90	320	7-40	-190
25	3-45	+ 5	79	5-45	-95	340	7-45	-195
						360	8	-200
		cont.			cont.			concl.

FONTE: REVISTA DO COMÉRCIO DO CAFÉ. RIO, NOV. 1979, ANO LX, Nº 653, p.12.

EQUIVALÊNCIA DOS GRÃOS IMPERFEITOS

1 Grão Preto	1 defeito
1 Pedra, pau ou torrão grande	5 defeitos
1 Pedra, pau ou torrão regular	2 defeitos
1 Pedra, pau ou torrão pequeno	1 defeito
1 Coco	1 defeito
1 Casca grande	1 defeito
2 Ardidos	1 defeito
2 Marinheiros	1 defeito
2/3 Cascas pequenas	1 defeito
2/5 Brocados	1 defeito
3 Conchas	1 defeito
5 Verdes	1 defeito
5 Quebrados	1 defeito
5 Chocho ou mal granados	1 defeito

FONTE: REVISTA DO COMÉRCIO DO CAFÉ. RIO, NOV. 1979, ANO LX, Nº 653, p.12.

Além dos tipos, que demonstram o número de defeitos em certa quantidade de café, o sabor da bebida que se consegue com este produto também é um dos fatores importantes no momento da comercialização para exportação. Os sabores oficiais são: Bebida Mole, Dura, Riada, Rio Estilo Santos e Rio, embora os classificadores do IBC, dividam a bebida mole em: mole, estritamente mole e apenas mole. A classificação por sabor deve-se ao fato não só de haver preferências distintas entre os países, mas também como forma de garantir o embarque de café de acordo com os critérios estabelecidos na comercialização, uma vez que este produto tem grande capacidade de absorção dos aromas de outros produtos que lhe fiquem próximos. O cuidado no preparo, desde a produção até a colheita e beneficiamento, também são critérios que determinarão o sabor do café.

Além do tipo e bebida, a outra classificação feita, se refere ao tamanho da fava. Esse processo é realizado através de peneiras, pois existem importadores que preferem grãos maiores ou menores, enquanto para outros este critério não importa.

Os dados sobre a qualidade do café exportado só são disponíveis para os anos 1967 a 1973, através das publicações do IBC. Embora haja uma defasagem de 7 anos, ainda assim são significativos, uma vez que só a partir de 1979 o IBC, através da Resolução 56/78, estabelece que a exportação de café deverá ser de tipos diferenciados para os diversos portos brasileiros. Segundo esta resolução, o Porto de Santos pode "exportar café do tipo 6 (seis) para melhor, e bebida isenta de gosto "Rio-zona"", e pelo porto de Paranaguá, "café do tipo 7, inclusive para melhor, independente da classificação de bebida".

Nos anos em análise, o Brasil exportou em grande maioria café dos tipos 5 a 6, que somaram juntos entre 50 a 60% de todo o volume exportado (Tabela A.7). Entretanto, por portos de embarque, percebe-se uma divisão bem clara. O porto de Santos de ser o maior exportador brasileiro de café, concentra as saídas dos melhores tipos - 2 ao 4/5 - restando aos outros portos uma participação residual quanto a esses tipos. Ao mesmo tempo, também exporta volume considerável dos tipos 5 a 6/7.

Com relação a Paranaguá, sua característica não é a diversificação nos tipos de café exportados, pois entre 1968 a 1973, mais da metade dos 6 a 7 milhões de sacas anuais que saíram por aí, era do tipo 6.

O café do tipo 6/7 para pior foi exportado num pequeno volume pelo Brasil - sempre menos de 10% de toda a exportação - e em quantidade menor ainda por Santos e Paranaguá. Também o Porto do Rio de Janeiro não concentra a sua exportação em um único tipo, embora se note uma tendência, nos anos estudados, de maior volume de café dos tipos 4/5, 5 e 5/6 e já nos anos 70, do tipo 6.

Nos anos analisados, Vitória é o porto que mais perde participação enquanto exportador de café verde, passando de 7,5% em 67 para 2,5% em 73.

Esses dois portos - Rio de Janeiro e Vitória - eram os principais exportadores de café de tipos mais baixos, 6/7 a 8, sendo que se percebe uma nítida divisão dos tipos, por portos, ou seja, Santos exporta os cafés mais nobres, Paranaguá os intermediários e Rio e Vitória os piores.

Esta divisão se mantém até início de 1979, quando o IBC

TABELA A.7- EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE CAFÉ VERDE, POR TIPOS, SEGUNDO OS PORTOS DE EMBARQUE - 1967/73

ANOS / PORTOS DE EMBARQUE		(em mil sacas de 60 kg)									
		T I P O S									
		Total	Até 3/4	4	4/5	5	5/6	6	6/7	7	7/8
1967	Santos	7 218	4 140	1 045	719	606	270	438	-	-	-
	Rio de Janeiro	2 268	171	277	108	515	649	142	32	165	209
	Paranaguá	5 626	89	151	363	2 374	1 137	1 512	-	-	-
	Vitória	1 245	1	21	13	64	33	90	146	522	355
	Outros	383	16	22	47	88	58	74	20	41	17
	TOTAL	16 740	4 417	1 516	1 250	3 647	2 147	2 256	198	728	581
1968	Santos	7 195	4 032	791	520	792	425	587	48	-	-
	Rio de Janeiro	1 963	176	347	175	402	349	184	35	82	213
	Paranaguá	6 640	128	209	311	1 045	1 236	3 711	-	-	-
	Vitória	1 874	1	31	15	150	95	247	218	430	687
	Outros	786	16	15	98	312	99	215	10	12	9
	TOTAL	18 458	4 353	1 393	1 119	2 701	2 204	4 944	311	524	909
1969	Santos	7 321	3 703	778	398	1 278	512	394	258	-	-
	Rio de Janeiro	1 803	111	145	179	618	303	167	34	55	191
	Paranaguá	7 466	196	358	738	1 253	937	3 984	-	-	-
	Vitória	1 488	1	14	2	53	36	244	150	186	802
	Outros	612	20	72	59	317	29	84	7	10	14
	TOTAL	18 690	4 031	1 367	1 376	3 519	1 817	4 873	449	251	1 007

continua...

conclusão

ANOS / PORTOS DE EMBARQUE	T I P O S										
	Total	Até 3/4	4	4/5	5	5/6	6	6/7	7	7/8	
1970	Santos	6 467	2 236	938	696	1 029	855	537	175	1	-
	Rio de Janeiro	1 538	48	139	116	289	349	193	97	74	233
	Paranaguá	6 508	173	199	162	1 190	1 284	3 500	-	-	-
	Vitória	1 039	-	3	7	77	89	102	79	148	534
	Outros	492	82	29	88	67	113	12	92	4	5
	TOTAL	16 044	2 539	1 308	1 069	2 652	2 690	4 344	443	227	772
1971	Santos	7 625	3 037	1 280	1 031	1 041	647	471	118	-	-
	Rio de Janeiro	1 789	27	171	163	329	307	310	82	48	352
	Paranaguá	6 640	28	151	326	967	1 485	3 665	18	-	-
	Vitória	913	-	2	6	122	65	150	102	113	353
	Outros	271	107	13	3	127	5	3	4	5	4
	TOTAL	17 238	3 199	1 617	1 529	2 586	2 509	4 599	324	166	709
1972	Santos	8 101	2 203	1 613	1 015	1 502	829	628	311	-	-
	Rio de Janeiro	2 185	151	244	363	611	346	128	44	69	229
	Paranaguá	6 725	80	282	420	631	1 288	4 024	-	-	-
	Vitória	478	-	16	8	57	21	41	43	84	208
	Outros	14	2	3	1	4	1	1	2	-	-
	TOTAL	17 503	2 436	2 158	1 807	2 805	2 485	4 822	400	153	437
1973	Santos	8 371	2 710	1 901	1 069	1 262	840	455	126	8	-
	Rio de Janeiro	1 658	40	93	147	424	277	405	76	68	128
	Paranaguá	6 141	72	287	393	722	1 393	3 274	-	-	-
	Vitória	411	3	3	18	57	43	59	19	85	124
	Outros	27	2	3	4	9	5	4	-	1	-
	TOTAL	16 608	2 827	2 287	1 631	2 474	2 558	4 197	221	162	252

FONTE: IBC - ANUÁRIOS ESTATÍSTICOS DO CAFÉ - 1971-1973

adota medidas que elimina a paridade entre Santos e Paranaguá. Isto significa que este último pode exportar um tipo a mais que Santos. Na prática, esta posição do IBC reforça uma tendência concentracionista que já vinha acontecendo, Santos aumenta ainda mais suas exportações dos melhores tipos, enquanto em Paranaguá predomina agora café do tipo 7.

Com relação à classificação do café segundo a bebida, verifica-se que o Brasil exporta, basicamente, café de sabor intermediário, ou seja, café de Bebida Riada, o que representou nestes anos, mais de 40% de todo o café exportado (tabela A.8). Também ocorre uma diminuição gradativa do café de Bebida Mole, passando de 33,3% em 67 para 10,2% em 73. Ao mesmo tempo o café de pior sabor (Rio Estilo Santos e Rio) também decresce como produto de exportação, passando de 20% para 13,5% nos anos em análise. A consequência foi uma relativa concentração na exportação de bebida intermediária, passando de 34,7% para 45,8%. Isso se deve também pelo crescimento das exportações de café solúvel, que se caracteriza pela industrialização do café de pior tipo e bebida.

Por portos, a concentração do café, segundo a bebida, é ainda mais nítida que no caso dos tipos, ficando o porto de Santos praticamente com todo o café de bebida mole. Em relação ao segundo melhor sabor - bebida dura - em 1967 e 68 a metade de todo o café é com este sabor, subindo para mais de 90% entre 1968 e 73.

Paranaguá aparece em seguida como o grande exportador do sabor médio, sendo responsável por mais ou menos 80% do total do café de bebida "Riada" que o Brasil exportou.

TABELA A.8 - EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE CAFÉ VERDE, POR BEBIDA E FAVA, SEGUNDO OS PORTOS DE EMBARQUE - 1967/73

(em mil sacas de 60 kg)

ANOS / PORTOS DE EMBARQUE	B E B I D A					TOTAL	F A V A				
	Mole	Dura	Riada	Rio Estilo Santos	Rio		Graúda	Média	Miúda	Moca	
1967	Santos	5 526	1 243	394	-	55	7 218	1 960	3 168	1 641	449
	Rio de Janeiro	41	296	214	433	1 284	2 268	798	1 175	265	30
	Paranaguá	-	486	5 100	-	40	5 626	210	3 906	1 429	81
	Vitória	-	8	-	10	1 227	1 245	208	782	239	16
	Outros	12	53	95	10	213	383	115	227	31	10
	TOTAL	5 579	2 086	5 803	453	2 819	16 740	3 291	9 258	3 605	586
1968	Santos	5 605	1 089	447	-	54	7 195	2 340	3 032	1 329	494
	Rio de Janeiro	270	342	202	-	1 149	1 963	833	864	216	50
	Paranaguá	-	471	5 564	25	580	6 640	809	4 195	1 565	71
	Vitória	-	13	104	240	1 517	1 874	449	1 287	115	23
	Outros	10	248	287	-	241	786	58	667	51	10
	TOTAL	5 885	2 163	6 604	265	3 541	18 458	4 489	10 045	3 276	648
1969	Santos	2 285	4 030	943	-	63	7 321	2 492	2 890	1 324	615
	Rio de Janeiro	55	178	133	49	1 388	1 803	965	721	67	50
	Paranaguá	-	48	6 958	87	373	7 466	688	6 369	382	27
	Vitória	-	2	-	125	1 361	1 488	334	935	196	23
	Outros	1	52	235	141	183	612	171	413	18	10
	TOTAL	2 341	4 310	8 269	402	3 368	18 690	4 650	11 328	1 987	725

continua...

ANOS / PORTOS DE EMBARQUE	B E B I D A					TOTAL	F A V A				
	Mole	Dura	Riada	Rio Estilo Santos	Rio		Graúda	Média	Miúda	Moca	
1970	Santos	1 018	4 381	828	-	240	6 467	1 486	3 353	1 255	374
	Rio de Janeiro	28	102	92	93	1 223	1 538	773	552	183	31
	Paranaguá	-	3	5 983	372	150	6 508	518	5 004	830	156
	Vitória	-	3	-	-	1 036	1 039	362	489	176	12
	Outros	-	21	31	225	215	492	54	423	8	5
	TOTAL	1 046	4 510	6 934	690	2 864	16 044	3 193	9 821	2 452	578
1971	Santos	1 574	4 499	1 335	-	217	7 625	2 410	3 300	1 412	503
	Rio de Janeiro	2	100	222	261	1 204	1 789	772	685	282	50
	Paranaguá	-	1	6 283	64	292	6 640	211	6 312	55	62
	Vitória	-	-	1	-	912	913	460	354	92	7
	Outros	-	7	35	50	179	271	29	237	3	2
	TOTAL	1 576	4 607	7 876	375	2 804	17 238	3 882	10 888	1 844	624
1972	Santos	988	5 029	1 879	10	195	8 101	2 154	3 894	1 650	403
	Rio de Janeiro	3	12	165	1 014	991	2 185	762	1 238	110	75
	Paranaguá	115	363	6 247	-	-	6 725	335	6 354	5	31
	Vitória	-	-	2	9	467	478	182	266	27	3
	Outros	-	4	3	-	7	14	8	2	2	2
	TOTAL	1 106	5 408	8 296	1 033	1 660	17 503	3 441	11 754	1 794	513
1973	Santos	830	4 999	2 064	8	470	8 371	1 811	4 686	1 252	622
	Rio de Janeiro	865	31	120	-	642	1 658	928	660	32	38
	Paranaguá	-	27	5 426	143	545	6 141	472	5 635	20	14
	Vitória	-	-	-	-	411	411	174	199	26	12
	Outros	-	5	1	-	21	27	12	14	1	-
	TOTAL	1 695	5 062	7 611	151	2 089	16 608	3 397	11 194	1 331	686

O café de bebida "Rio Estilo Santos", sai basicamente pelo porto do Rio de Janeiro, enquanto a pior bebida, "Rio" sai tanto por Rio de Janeiro, como por Vitória, sendo que neste último, em proporção menor.

O último indicador de qualidade, que é o tamanho da fava, parece não ter grande influência para a exportação, pois tanto Santos como Paranaguá, e mesmo Vitória, se caracterizam como exportadores de café de fava "média", independente do tipo e do sabor. Embora o porto do Rio de Janeiro exporte também café de fava média, em 4 (quatro) dos 7 (sete) anos analisados, sua exportação foi de fava "Graúda".

A exportação brasileira pode ser resumida da seguinte forma: de cada 10 sacas exportadas, 6 são de fava média, 2 de fava graúda, 1,5 de miúda e 0,5 de moca.

O porto de Paranaguá tem também, com relação à fava, a mesma característica já explicitada quanto ao tipo e bebida: é um porto que se concentra cada vez mais em um único tamanho de fava, passando o volume exportado, de 50%, para mais de 90% de café de fava média entre 67 e 73.

Santos, ao contrário, mesmo exportando maior volume de fava média (entre 40 e 55%), exporta também café graúdo (em média 30%) e miúda representando 20% do total.

3.3 - SITUAÇÃO ATUAL

A situação atual das exportações de café, sem entrar na discussão das cotas brasileiras e perda ou não de posição no mercado internacional, demonstra que a estrutura, onde Santos é o principal porto, se mantém constante.

A existência de estoques de café, fruto das grandes safras da década de 60 e início dos anos 70, parece ter sido o fator básico que permitiu ao Paraná manter suas exportações com menores oscilações que as verificadas na produção. Um dos problemas hoje colocado é a diminuição desses estoques, tanto pelo crescimento do consumo como pelas sucessivas quebras de safras, que leva a uma modificação qualitativa da questão do café para exportação e indiretamente a própria distribuição desse produto por portos.

Considerando-se que o Brasil mantenha uma produção que garanta um volume estável, se não crescente, de café para exportação, algumas questões devem ser colocadas e discutidas, principalmente em relação ao papel do porto de Paranaguá.

Muito se tem dito, afirmando ser Paranaguá um porto residual para saída desse produto. Os dados referentes à exportação não confirmam esta assertiva, pois o porto se mantém ao longo do tempo como 2º exportador brasileiro, por onde sai mais de 30% de todo volume de café. Santos, apesar de ser o maior exportador, não tem condições técnicas e operacionais de aumentar em muito a movimentação de café. Portanto, tanto Paranaguá como Rio de Janeiro, são necessários para a exportação de café.

Isto não significa, entretanto, que não haja concentração da exportação cafeeira por Santos. Nos anos de menor exportação, todos os portos, exceto Santos, tiveram seu montante de café bastante reduzido. Em outras palavras, isso demonstra que Santos mantém um nível mais ou menos constante de saída desse produto, mesmo que isso se dê às custas dos outros portos. Conforme foi analisado, o porto que mais perde posição é o do Rio

de Janeiro, e não Paranaguá.

A manutenção desses níveis para o Porto de Santos se dá de acordo com as safras. Quando a produção brasileira é bastante grande, Santos só exporta os bons cafês, tanto em termos de tipo como de bebida. Nos anos em que a produção é pequena, Santos mantém seu volume de exportação à base dos cafês disponíveis, seja qual for o tipo ou sabor, respeitando as resoluções do IBC.

A situação do porto de Paranaguá, com relação à exportação do café, reflete uma relativa diminuição no volume exportado, embora não caracterize o fim da exportação desse produto. Na verdade, ocorreram quedas acentuadas na exportação nos anos de 1977 a 79, devido a ocorrência de secas e geadas, características de uma situação conjuntural específica, e não uma queda na saída de café como um dado já consolidado, como geralmente se coloca.

FUNDAÇÃO INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL - IPARDES

DIRETORIA EXECUTIVA

RUY NEVES RIBAS - Diretor Presidente

AUGUSTO CESAR DE CAMARGO FAYET - Coordenador Técnico

EQUIPE TÉCNICA

CARLOS MANUEL V.A. SANTOS (Coordenador) Economista

CLAIR CARVALHO CRUZ - Acadêmica de História

JORGE SEBASTIÃO DE BEM - Sociólogo

MARIA TARCISA BÉGA - Socióloga