

## O PÔRTO DE PARANAGUÁ

J. CEZAR DE MAGALHÃES \*

Geógrafo do C.N.G.

Paranaguá ocupa situação importante entre os portos sulinos, encontrando-se à sua frente apenas Santos, Rio Grande e Pôrto Alegre \*\*.

Êstes e outros numerosos portos sucedem-se no litoral sulino e a proximidade relativa que há entre êles tem constituído, de certo modo, um obstáculo para o desenvolvimento de cada um. No Paraná, Paranaguá e Antonina disputaram, por longo tempo, a primazia na função portuária, hoje concentrada no primeiro. Em Santa Catarina, São Francisco do Sul, Itajaí, Florianópolis e Imbituba, dividem um mesmo *hinterland*, apenas aparecendo êste último especializado na exportação de carvão para a Usina Presidente Vargas, em Volta Redonda.

A existência de portos tão próximos servindo, a rigor, a uma mesma área, cria dificuldades para o bom aparelhamento de um dêles, uma vez que as verbas federais que lhes são distribuídas para atender suas necessidades, não são suficientes para a realização de obras de dragagem, ampliações e reaparelhamento em geral.

Quanto às exportações de madeira, por exemplo, os portos sulinos ficam submetidos ao regime de cotas proporcionais a cada pôrto, para que todos possam servir-se do mesmo *hinterland*. É importante, neste caso, a influência política de cada estado para obter melhores posições para seus respectivos portos. Neste particular, Paranaguá além de sofrer a concorrência de Antonina, ainda concorre com São Francisco do Sul e Itajaí.

Aparentando-se aos portos catarinenses, até recentemente, pelo tipo de exportação realizada, e, pela semelhança econômica entre as suas áreas de influência, Paranaguá nos últimos vinte anos, graças em parte ao seu aparelhamento e à proteção oficial, transformou-se num pôrto essencialmente cafeeiro que já ultrapassa, neste particular, o do Rio de Janeiro.

A íntima interdependência de Paranaguá e Curitiba, reforçada pela nova importância da economia cafeeira, faz-nos lembrar, sem dúvida, a estreita vinculação entre São Paulo e Santos, na qual êste pôrto é hoje,

\* Tese apresentada e aprovada na XVII assembléa Geral da Associação dos Geógrafos, em Penedo, Alagoas no ano de 1962. Agradecemos à professora LYSIA MARIA CAVALCANTI BERNARDES, as sugestões que nos ofereceu para a melhor elaboração dêste trabalho; também agradecemos o auxílio que recebemos nas ilustrações e demais correções das colegas, professoras: MARIA ADELAIDE BERTUCCI DE AZEVEDO, DULCE MARIA A. PINTO, ELISA MARIA JOSÉ MENDES DE ALMEIDA, MARIA ELIZABETH DE PAIVA CORREIA DE SÁ, FANY HAUS MARTINS, LÚCIA DE OLIVEIRA, MARIA LÚCIA DE ALMEIDA, OLGA MARIA BUARQUE DE LIMA e SULAMITA MACHADO HÄMMERLI.

\*\* Quanto ao total de carga movimentada, a situação dêsses portos em 1957 era a seguinte e conforme o SEEF do Ministério da Fazenda: Santos (7 143 618 t), Rio Grande (1 029 233 t), Pôrto Alegre (421 408 t), Paranaguá (418 204 t), Itajaí (256 705 t) e São Francisco do Sul (187 918 t).

a rigor, um dos elementos da gigantesca metrópole paulistana. Mas, não vai mais longe a analogia como se pode apreciar pois, se Santos é além de pôrto uma grande cidade, Paranaguá mantém-se como um pequeno centro urbano, embora sua função portuária se agigante dia a dia.

### *As Condições Naturais*

O litoral paranaense apresenta-se constituído de uma faixa retilínea de praias estreitas, seccionada em dois pontos por onde penetram as águas do mar para formar as baías de Paranaguá e Guaratuba. A primeira, de maior extensão, é constituída, na realidade, pelas baías de Pinheiros, Paranaguá pròpriamente dita, Laranjeiras e baía de Antonina.

Duas ilhas logo na entrada da barra, dividem os canais de penetração nesta alongada baía, a ilha do Mel, de posição mais central e externa, e a ilha das Peças, mais para junto do litoral norte e mais interior. Entre esta e o continente forma-se o canal que conduz à baía de Pinheiros; a ilha do Mel e das Peças formam os canais do Norte e Sueste que conduzem os navios à baía de Laranjeiras. Entre a ilha do Mel e a ponta sul do continente há o canal Sul, de menor profundidade, que liga o oceano à baía de Paranaguá.

A forma característica desta baía, lembra sua origem ocorrida numa paisagem cretácico-terciária, resultante de uma transgressão marinha, responsável pelo afogamento dos baixos vales litorâneos, como nos ensina BIGARELLA \*. A sedimentação conseqüente ocorrida no período quaternário ampliaria a baixada, hoje constituída de formações arenosas e manguezais.

Limitando esta planície, para o interior, ergue-se o abrupto paredão da serra do Mar, que se orienta na direção geral NNE-SSW, embora com algumas ramificações, como a serra da Prata, que se aproxima bastante da linha do litoral.

As características físicas desse trecho do litoral paranaense vão se refletir, naturalmente, sôbre as condições portuárias aparecendo vantagens e desvantagens.

De um lado, como vantagem temos o afogamento, ao qual se deve a existência dos portos de Paranaguá e Antonina graças ao abrigo que esta extensa e protegida ria dá aos ancoradouros. Nela, as profundidades permitem o ingresso dos navios até 50 quilômetros para o interior da linha da costa, abrindo, por exemplo, para a navegação marítima, o pôrto de Antonina situado quase ao sopé da serra do Mar. Por outro lado, das mesmas condições naturais decorrem dificuldades, tanto no que se refere à comunicação dos portos com o exterior, quanto em relação à sua ligação com o interior, isto é, com o seu *hinterland*.

Quanto à penetração pelo exterior, as dificuldades se encontram, principalmente, no rápido assoreamento do canal de acesso, pela ação

\* JOÃO JOSÉ BIGARELLA — Contribuição do Estudo da Planície Litorânea do Estado do Paraná, *Boletim Geográfico*, ano V, n.º 55, p. 747.

48° 40'

48° 30'

48° 20'

# BAÍA DE PARANAGUÁ

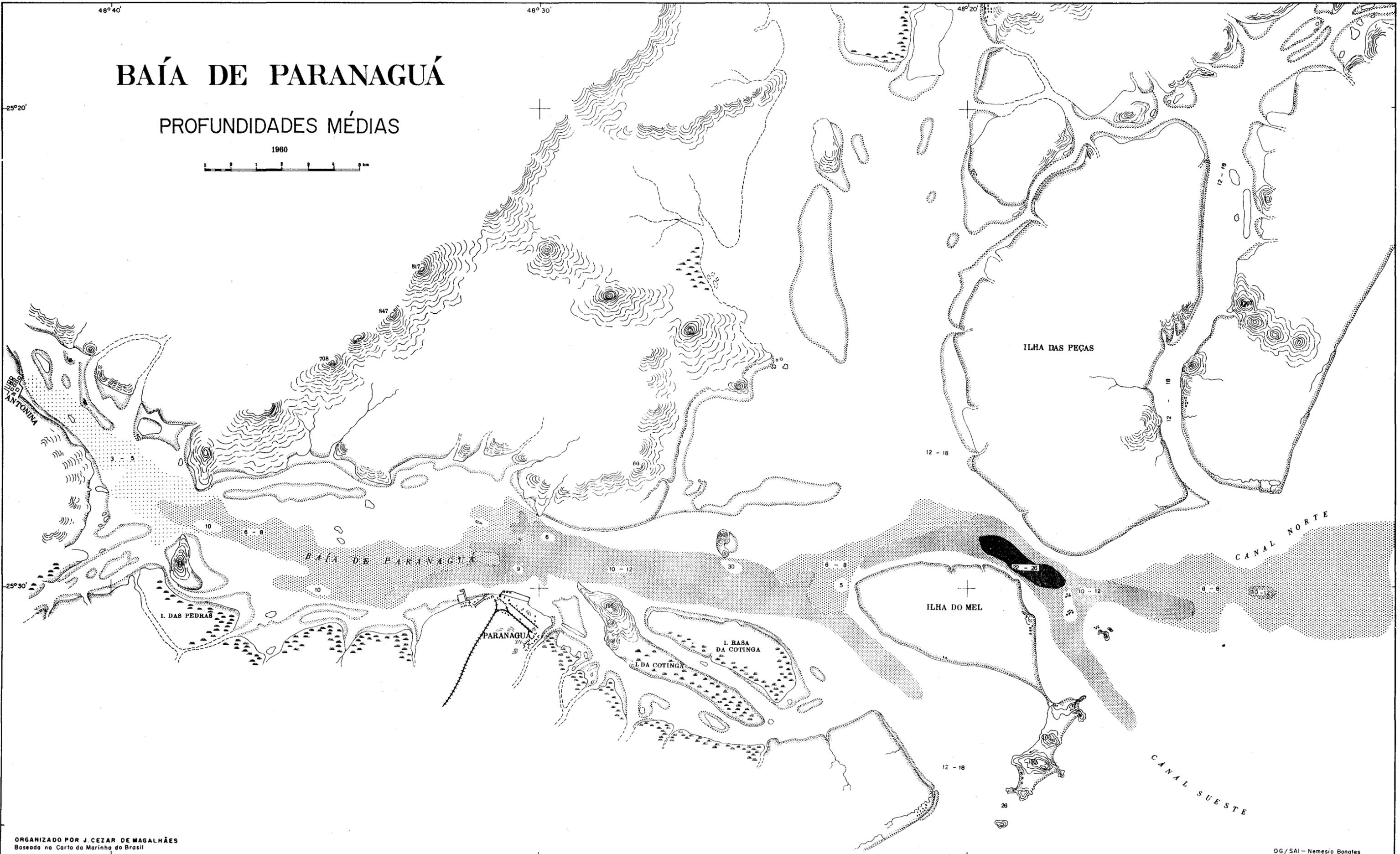
## PROFUNDIDADES MÉDIAS

1960



25° 20'

25° 30'





das águas dos rios que, por leitos estreitos e de grande declive, descem da serra do Mar carregados de grande quantidade de sedimentos, indo espriaiar-se sôbre a baía que se estende até as proximidades do sopé da serra. Por êsse motivo, a baía de Antonina, a mais interior e, portanto, mais próxima do abrupto serrano é mais assoreada do que a de Paranaguá.

Contribuindo para o trabalho de colmatagem dos rios encontramos, nas barras de acesso da baía de Paranaguá, a deposição de sedimentos marinhos originados da ação da corrente equatorial brasileira que apresenta, "junto ao litoral, contra correntes e correntes secundárias, vindas do sul, produzidas pelos ventos dominantes do quadrante sul e leste" \*. Formam-se junto às pontas da linha do litoral, como no Pontal, ou junto das bases das ilhas que coroam a entrada da baía, como a de Mel e das Peças, bancos de areia de grande extensão que chegam a impedir a penetração de navios como acontece no canal Sul (fig. 1).

Os sedimentos se depositam, então, nas áreas em que as correntes possuem menor fôrça, aparecendo as maiores profundidades nos locais em que a baía mais se estreita como, por exemplo, entre a margem norte, fronteira à cidade de Paranaguá e o sítio desta mesma cidade, ou ainda, no canal de acesso entre o lado norte da ilha do Mel e a costa sul da ilha das Peças.

O pôrto de Paranaguá situa-se, justamente, num dêesses pontos em que a baía apresenta um estrangulamento, portanto, ao norte da cidade do mesmo nome, aproveitando a circunstância de haver aí maiores profundidades em virtude de maior velocidade das correntes.

Embora a bacia de evolução e o canal de acesso ao pôrto de Paranaguá tenham sido dragados em 1935, por ocasião da organização do pôrto e redragados, posteriormente, em 1952, estão hoje em dia bastante colmatados obrigando os navios a penetrarem a baía pelo canal Norte, de menor profundidade que o canal Sueste, porém oferecendo menor perigo à navegação, pois não conta com tantos bancos de areia, quanto êste último. O canal Sueste que era, anteriormente, utilizado pelos navios, necessita de uma dragagem que remova 1 000 000 m<sup>3</sup> de areia e lama para ficar com uma cota mínima de 10 metros, superando assim, as condições atuais do canal Norte que apresenta profundidades mínimas de 6 metros.

O problema do canal de acesso à baía de Paranaguá não reside portanto, prôpriamente, nas suas profundidades. As maiores dificuldades decorrem, em especial, do assoreamento da baía em geral, fazendo aparecer diversos bancos de areia que limitam a área de navegação dentro da mesma. Nestas circunstâncias a maré, apesar de só atingir menos de 2 metros de amplitude favorece, ainda assim, a penetração dos navios em determinadas horas, permitindo que os mesmos vençam alguns bancos de areia existentes no canal de acesso.

Outro obstáculo que encontramos na baía de Paranaguá é o impedimento dos navios penetrarem a barra por ocasião de fortes ven-

\* JOÃO JOSÉ BIGARELLA, op. cit. p. 755.

tos e de tempestades, em virtude da grande arrebentação que se processa, em decorrência das baixas profundidades aí encontradas.

O assoreamento limita o calado dos navios que penetram a barra de Paranaguá, sendo que os de maior tonelagem são obrigados a restringir a capacidade de carga, para evitar o encalhe nos baixios. Têm atracado no pôrto de Paranaguá navios até com 7 metros de calado mas, a predominância, em 60%, é de barcos entre 3,3 a 6,6 metros, de 50 a 500 toneladas, seguindo-se os de 1 000, 2 000 até 7 000 toneladas de registro.

Quanto ao pôrto de Antonina, além de possuir menores profundidades, recebe apenas navios entre 3 e 4 metros de calado; dificulta a entrada dos mesmos, a existência de lajes submersas que pontilham a área de acesso ao pôrto.

Para o interior, o pôrto de Paranaguá fica separado dos planaltos paranaenses, pelo abrupto paredão da serra do Mar. A existência de eruptivas básicas como o diabásio, responde pelo aparecimento, no mesmo, de gargantas onde o trabalho de erosão foi mais facilitado em virtude da menor resistência da rocha decomposta, como nos informa ORLANDO VALVERDE \*. Esta circunstância permitiu a construção das estradas ligando a planície litorânea ao interior, como a rodovia da Graciosa, de Antonina a Curitiba, e a famosa estrada de ferro que assegura a ligação férrea de Paranaguá ao planalto paranaense.

Mas seus construtores encontrariam problemas, não só em relação à penetração pela pujante floresta atlântica que recobre as encostas da serra, como, também dificuldades para instalar o leito da ferrovia e da rodovia, nas encostas íngremes que se abrem para os vales apertados. A sinuosidade das vias e os numerosos túneis na estrada de ferro denotam estas limitações que se refletem na circulação, provocando a sobrecarga do tráfego na serra, e impedindo que se formem composições extensas no leito ferroviário.

A presença dessa escarpa íngreme vencida por uma só via férrea e uma só rodovia dá, portanto, ao sistema rodo-ferroviário do estado do Paraná o aspecto de um funil; as numerosas vias do planalto fundindo-se, numa só, descem a serra e alcançam o pôrto, na baixada.

### *O hinterland de Paranaguá. Sua ampliação progressiva.*

A forma pela qual foi colonizado o Paraná e o relativo isolamento do litoral em oposição ao resto do estado, provocado pela presença do abrupto da serra do Mar limitou, por muito tempo, à planície litorânea, a área de influência do pôrto de Paranaguá. Sômente sôbre ela se exercia sua influência desde a fundação do povoado, no século XVI, até o estabelecimento de relações regulares com o planalto. O pôrto tinha uma função local dentro da baía de Paranaguá, recebendo ou despachando, para as localidades próximas, os poucos produtos que a agricultura de baixada e da encosta permitia colhêr. Além desta função

\* ORLANDO VALVERDE — Planalto Meridional do Brasil, p. 16.

local, o pôrto comerciava com a região de Cananéia, ao sul de São Paulo, de onde vieram, aliás, os seus primeiros povoadores, em busca dos filões de ouro encontrados no sopé da serra do Mar.

As ligações que se faziam, com o planalto, até a segunda metade do século XIX através de tropas de burro, beneficiavam mais à vila de Antonina, mais próxima da serra e não sujeita, como Paranaguá, à longa travessia da baixada, infestada pelo impaludismo.

De Antonina, um típico pôrto de cabeça de estuário é que partiram as primeiras trilhas, bem como, a velha estrada ou caminho da Graciosa; as comunicações entre Antonina e Paranaguá, faziam-se preferentemente pela baía.

Tais ligações, contudo, pouco representavam economicamente até então, pois a economia paranaense estava voltada para São Paulo do qual fazia parte, até meados do século XIX, a comarca de Curitiba. Era peça importante desta união econômica, o famoso caminho de gado ou do "Sertão do Viamão" que unia o Rio Grande do Sul à cidade de Sorocaba, ligando o planalto meridional de norte a sul, através da faixa dos campos gerais.

A criação de gado era o esteio da economia da comarca e o gado não precisava de pôrto para alcançar os seus mercados.

Maiores possibilidades de exportação e importação seriam abertas para o pôrto de Paranaguá depois de Curitiba passar a capital da nova província, criada em 1854, pois, juntamente com Antonina, veio a contar com a proteção oficial do governo paranaense.

A capital em Curitiba e a expansão do povoamento e da colonização a partir da mesma, em uma série de colônias, que se multiplicariam pelo planalto, nas últimas décadas do século, seriam fatores do desenvolvimento da economia da província e da primeira fase de expansão de seus dois portos, Paranaguá e Antonina, pois a capital em Curitiba significava o início da organização do sistema de comunicações, tendo como centro irradiador esta cidade e, não mais, a cidade de São Paulo. São desta primeira fase as famosas estradas carroçáveis que no planalto se completam com a navegação fluvial, no rio Iguaçu, sobretudo, chamando para Curitiba o principal *cash-crop* das colônias remotas do segundo planalto, a erva-mate.

Se, por um lado, a cidade de Paranaguá pouco se desenvolvia como um centro regional, por ter Curitiba assumido essa função, seu pôrto atuava como o próprio pôrto da capital, dividindo esta função com Antonina.

A criação do sistema ferroviário, bem como a construção de novos caminhos carroçáveis abriria, para o pôrto de Paranaguá, novas possibilidades de ampliação de sua área de influência. Se por um lado os grandes troncos de rodovias conduziam à Curitiba, a circulação ferroviária estava apenas parcialmente voltada para esta capital, pois, o grande eixo da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, que veio atravessar o segundo planalto paranaense, entre Sengés e União de Vitória, em direção a São Paulo, drenava, para êste estado, a economia desta região.

Mas a economia ervateira tinha por centro Curitiba e, pelos ramais ferroviários que a ela iam ter, bem como pelos caminhos carroçáveis que se multiplicavam nas áreas coloniais, a capital fazia sentir sua influência em tôda a área centro-sul do estado, já povoada, e através dela, o pôrto de Paranaguá e Antonina.

Observando-se as datas de construção dos trechos rodoviários e ferroviários (fig. 2) e relacionando-as com o mapa de povoamento do estado do Paraná (fig. 3) verifica-se que, nesta primeira fase da expansão do *hinterland* do pôrto de Paranaguá, estão incluídas áreas comandadas pelas cidades de Curitiba, Lapa, Rio Negro e Tibaji, além de duas cunhas avançadas que já tinham sido abertas no terceiro planalto, em tôrno de Guarapuava e Palmas.

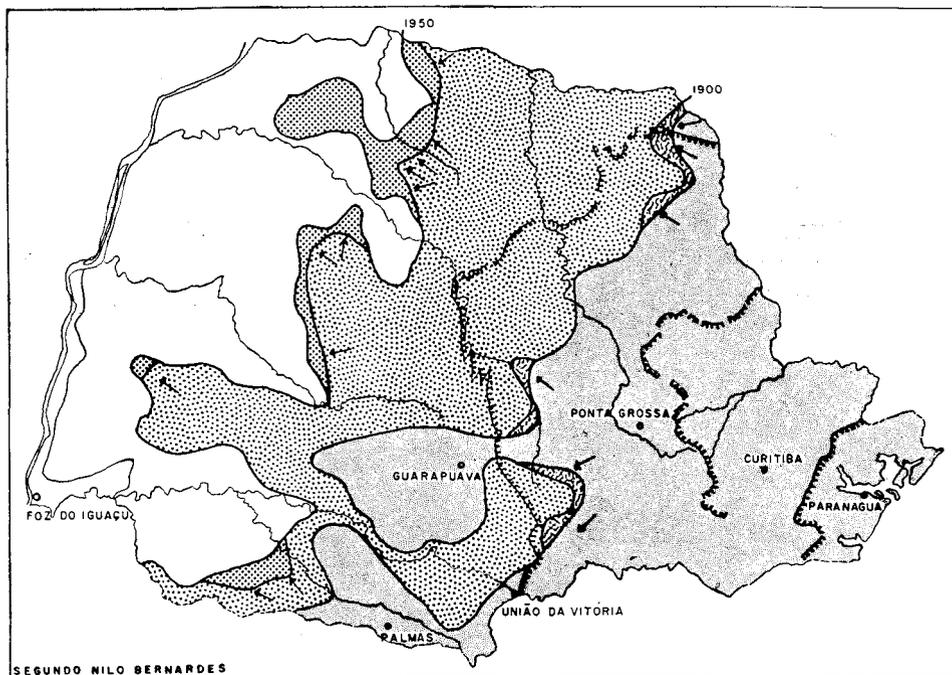


Fig. 3 — Expansão do povoamento no estado do Paraná.

De 1900 a 1950 as estradas de penetração se prolongariam ampliando, notavelmente, para oeste, até o rio Paraná a área de ação de Curitiba. Por outro lado, a penetração do povoamento a partir da fronteira paulista, nas últimas décadas do século XIX, já conquistara as áreas florestais do nordeste do estado. Do início do século XX e, mais especialmente, depois da penetração da via férrea e, mais tarde, da criação da CTNP todo o norte do estado passaria a ser comandado por São Paulo, de onde vinham os povoadores e os capitais.

Visando a combater essa captura econômica, o Paraná criaria, para essa região, um sistema rodoviário-ferroviário que tem como foco Curitiba. Duas ligações rodoviárias foram construídas com o Norte do estado, a primeira, a estrada do Cerne, alcançando a região por Jataizinho, e a segunda, por Ponta Grossa e Tibaji chegando até Apucarana.

Estas duas últimas ligações iam tornar a área cafeeira do norte do Paraná mais próxima de Paranaguá do que de Santos trazendo, como consequência, o café paranaense para o pôrto de Paranaguá.

A importância que o govêrno do estado do Paraná dá a estas duas estradas, principalmente à chamada "Estrada do Café" que vai de Apucarana a Ponta Grossa e daí a Paranaguá, via Curitiba, é atestado pela preferência que as mesmas estão merecendo para sua retificação e pavimentação, a fim de concorrerem, vantajosamente, com a estrada que de Londrina vai a Ourinhos e daí a São Paulo e Santos.

Quanto à circulação ferroviária está presente a mesma preocupação e assim se constrói, no momento, o nôvo trecho ferroviário entre Apucarana e Ponta Grossa, que encurtará o caminho para o norte do estado em 216 km. Assim a atual RVFPSC passa a exercer um papel de drenagem para Paranaguá oposto ao que, para São Paulo, foi desempenhado pela antiga estrada de ferro São Paulo-Rio Grande no século passado e, mais recentemente, pelo ramal ferroviário que de Ourinhos penetrou o Norte até Maringá.

Na atualidade abrem-se, ainda, novas possibilidades para a área de influência do pôrto de Paranaguá, com a ligação entre o sistema rodoviário do Paraná e o da República do Paraguai através da ponte internacional sôbre o rio Paraná em Guaíra, permitindo que as mercadorias da república vizinha cheguem até o pôrto brasileiro, considerado pôrto franco para aquêle país.

Mas, como se apreciará, as facilidades dos meios de transportes não são suficientes por si só para criarem a preferência da exportação pelo pôrto de Paranaguá pois, outros fatores anulam, em parte, a menor distância geográfica da nova área produtora de café ao pôrto de embarque da bebida.

### A SOBREVIVÊNCIA DE ANTONINA

A grande proximidade entre Antonina e Paranaguá e a rivalidade entre êsses pôrtos, tem constituído problema para o estado paranaense e, durante muitos anos, discutiu-se a preferência para organização de um dêles.

Entre 1926 e 1930 a questão da preferência para embarque e desembarque de mercadorias por um dos portos geminados, alcançou grande repercussão no estado do Paraná, sendo chamadas autoridades federais conhecedoras de hidrografia, além de juriconsultos famosos como CLÓVIS BEVILÁQUA, para opinarem sôbre as condições de acesso ao pôrto de Antonina, e sôbre as diferenças de fretes cobrados pela estrada de ferro às mercadorias destinadas a um dos portos de embarque.

Antonina, situada no fundo da baía do mesmo nome gozou por longo tempo, das vantagens de estar mais próxima da serra do Mar e, portanto, dos planaltos paranaenses. As ligações entre a baixada e o planalto se faziam através de uma estrada carroçável melhorada posteriormente. Antonina beneficiava-se, nesse período, da situação comum a tantos portos do litoral brasileiro, isto é, portos de fundo de

baía ou de bôca de estuário. As tropas de burro conduzindo as mercadorias, serra acima ou serra abaixo, chegavam com muito mais rapidez a Antonina, enquanto Paranaguá situada 24 km mais além, estava separada da base da serra por uma baixada de travessia difícil, sujeita a freqüentes inundações que propiciavam a proliferação dos mosquitos que transmitiam a malária.



Fig. 4 — Antonina, situada no fundo da baía de Paranaguá, é uma pequena cidade estagnada. As condições difíceis de canal de acesso ao seu pôrto, levaram as autoridades federais e estaduais a preferir organizar o Pôrto de Paranaguá, prejudicando assim Antonina. Sua área portuária é constituída principalmente por trapiches particulares que embarcam, de preferência erva-mate e madeiras. A vista do final da enseada da baía de Paranaguá, mostra estes trapiches, fronteiros à cidade.

Por outro lado, como nesta fase os navios eram de menor calado e os progressos do assoreamento na baía não tinham sido tão notáveis, nada impedia que os mesmos atingissem um canal mais estreito e de menor profundidade como o de Antonina.

Alguns dados antigos revelam êste fato do pôrto de Antonina possuir maior importância que o de Paranaguá:

#### IMPORTAÇÃO EM 1857

Antonina .....	Cr\$ 478 000,00
Paranaguá .....	Cr\$ 256 346,00

#### IMPORTAÇÃO EM 1872

Antonina .....	Cr\$ 962 409,00
Paranaguá .....	Cr\$ 672 255,00

Essa preferência pelo pôrto de Antonina era especialmente marcada no que diz respeito à erva-mate. Ainda em 1926-27 (setembro de 1926 a abril de 1927), Antonina exportou 30 158 408 kg desse produto. Contudo, a situação começaria a mudar desfavoravelmente, para An-

tonina, quando se construiu a estrada de ferro em 1895, ligando Paranaguá a Curitiba. A construção dessa via férrea, terminando em Paranaguá e não em Antonina, marcaria o início de uma proteção oficial ao pôrto de Paranaguá que se vem mantendo até os dias atuais.

Perdendo a preferência para ponta de trilhos e só vindo a obter um ramal da estrada de ferro em 1892, o comércio de Antonina tentou o recurso da tarifa diferencial de frete a partir de Morretes para cada uma das cidades portuárias. O ministro da Viação em 1926, Dr. FRANCISCO SÁ, decretou que a estrada de ferro cobrasse os fretes de acordo com as distâncias realmente percorridas pelos trens, derrubando o critério que vigorava desde o Império que mandava cobrar as tarifas igualmente para as duas cidades. Mas o governo estadual não levou em consideração a lei federal baixada em benefício de Antonina, pelo contrário, baixou um decreto concedendo compensação tarifária para as mercadorias embarcadas por Paranaguá e pouco depois passou a conceder prêmios aos principais exportadores que se servissem, preferentemente, do pôrto de Paranaguá. Também deu preferência à ligação rodoviária Curitiba-Paranaguá, e a nova rodovia dotada de todos os melhoramentos técnicos, ligará diretamente o pôrto de Paranaguá à capital do estado, encurtando o atual trajeto em 30 km, desvinculando Paranaguá da antiga estrada de Graciosa que partia de Antonina.

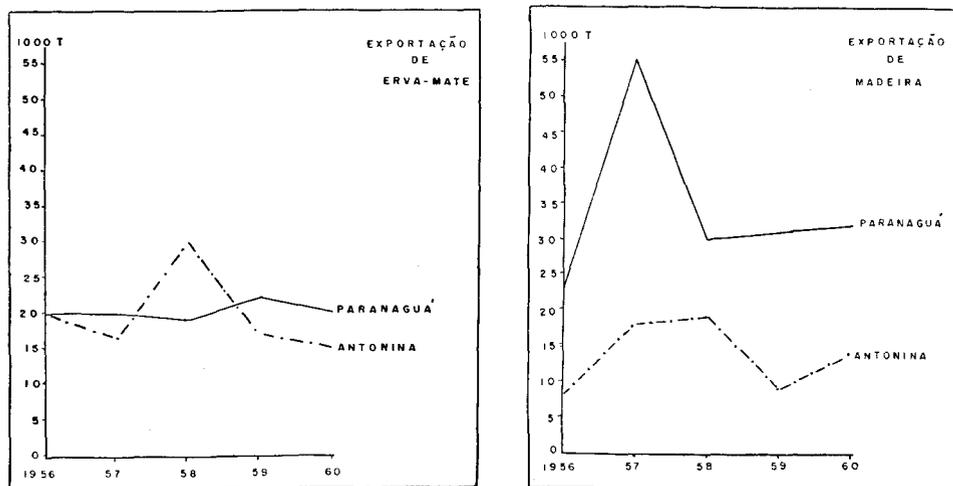


Fig. 5

Esta proteção oficial culminou em 1935, quando o governo do Paraná conseguiu, com a contribuição federal, organizar o pôrto de Paranaguá, colocando-o em situação privilegiada em relação à Antonina que permaneceu até hoje com seus antigos trapiches particulares, acrescidos apenas de pequeno cais das Indústrias Reunidas Matarazzo.

Hoje em dia, apesar das vantagens conseguidas pelo pôrto de Paranaguá, ainda são importantes as exportações de erva-mate pelo pôrto de Antonina. Ambos os portos (fig. 5) exportam aproximadamente as mesmas quantidades, sendo que, em 1958, a exportação de Antonina (30 591 t) foi bem maior que a de Paranaguá (19 207 t).

Quanto à exportação de madeira, Antonina já não é mais concorrente de Paranaguá, pois embarca apenas a metade do volume exportado pelo maior pôrto paranaense.

Esta situação de Antonina, conservando uma função exportadora apesar da concorrência de Paranaguá, deve-se ainda à tradição. Os maiores exportadores de mate e de madeira haviam-se instalado de início em Antonina, aí construindo seus trapiches.

Acresce que as firmas importadoras chilenas, argentinas e uruguaias dispõem de pequenos navios para o comércio de mate e de madeiras, o que permite que os mesmos alcancem o pôrto de Antonina, capacitado a receber navios de pequeno calado. Por outro lado, a circunstância da inalterabilidade dos fretes para pequenas distâncias (Antonina está a duas horas de navio de Paranaguá) aliada ao fato de serem privativos os trapiches (isentos portanto de taxas portuárias, pois o pôrto não é organizado), torna compensador para as firmas tradicionais, como para Leão Júnior (em relação ao mate) e para Valente e Whitters (em relação à madeira), permanecerem em Antonina, embora, pelas facilidades de Paranaguá, sejam também obrigadas a ter filiais neste pôrto.

Quanto às importações uma circunstância especial beneficia, sobremaneira, o pôrto de Antonina: as instalações de trigo e sal das Indústrias Reunidas Matarazzo estão localizadas no cais do Itapema, próximo à cidade de Antonina. Esta empresa dispõe de bem aparelhados sugadores de trigo, os quais descarregam um navio entre três a quatro dias, enquanto o pôrto de Paranaguá necessita de 15 a 20 dias para fazer o mesmo serviço, por não dispor de instalações apropriadas.

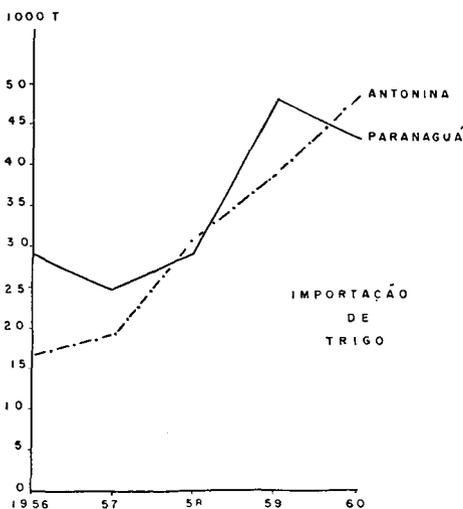


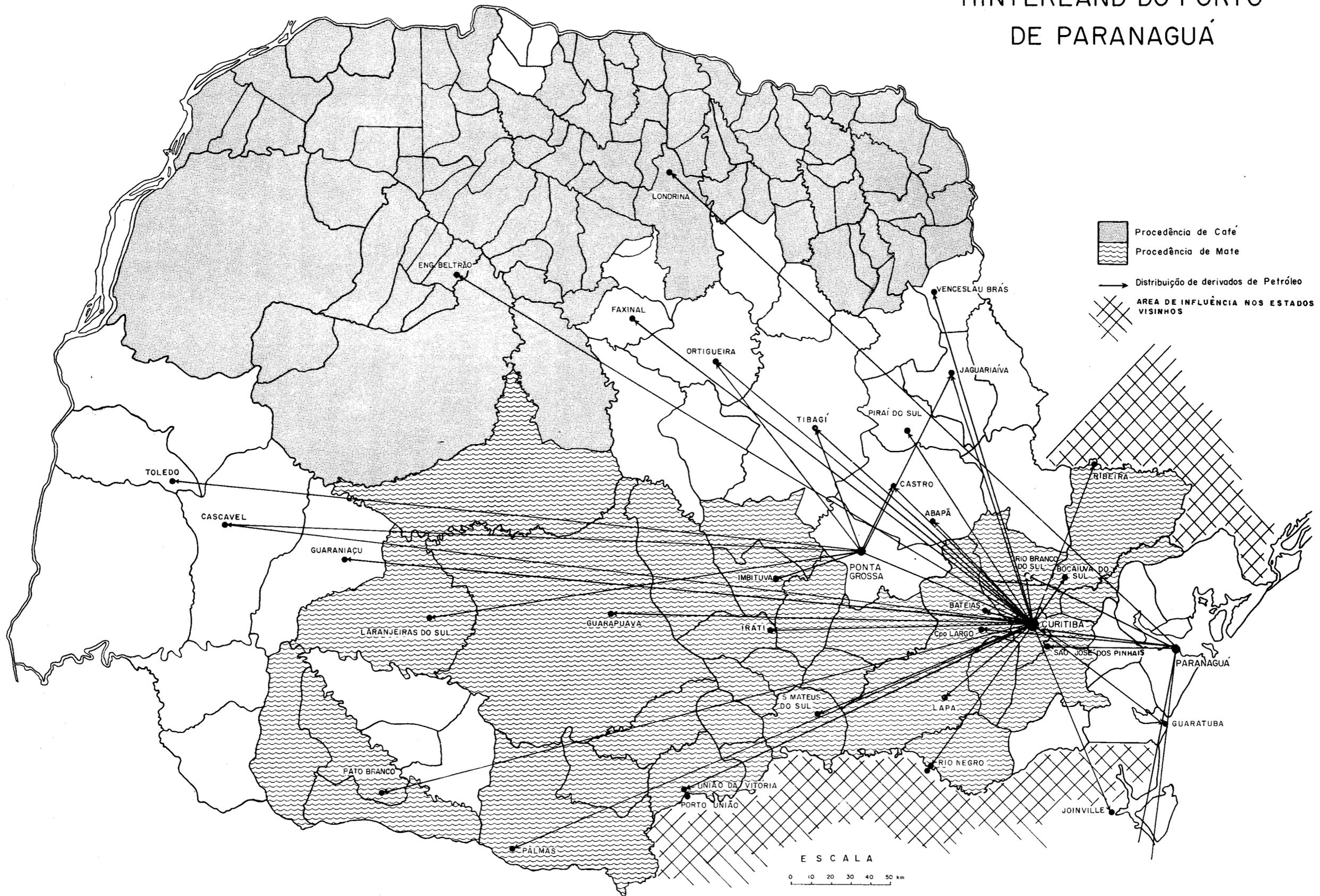
Fig. 6

Este fato explica as grandes quantidades (fig. 6) de trigo importadas pelo pôrto de Antonina, sobrepujando mesmo Paranaguá nos anos de 1958 e 1960. A situação se alterará profundamente, se forem levadas avante as obras quinquenais da Administração do Pôrto de Paranaguá, as quais prevêem a construção de sugadores e de silos de trigo, na área de seu cais.

O pôrto de Antonina sobrevive, mas não se pode negar sua estagnação e o melhor reflexo disso é a cidade que lhe serve de sítio, sem nenhuma construção nova, sem indústrias novas, vivendo quase exclusivamente da presença das Indústrias Reunidas Matarazzo e de uns poucos exportadores de mate e madeira.

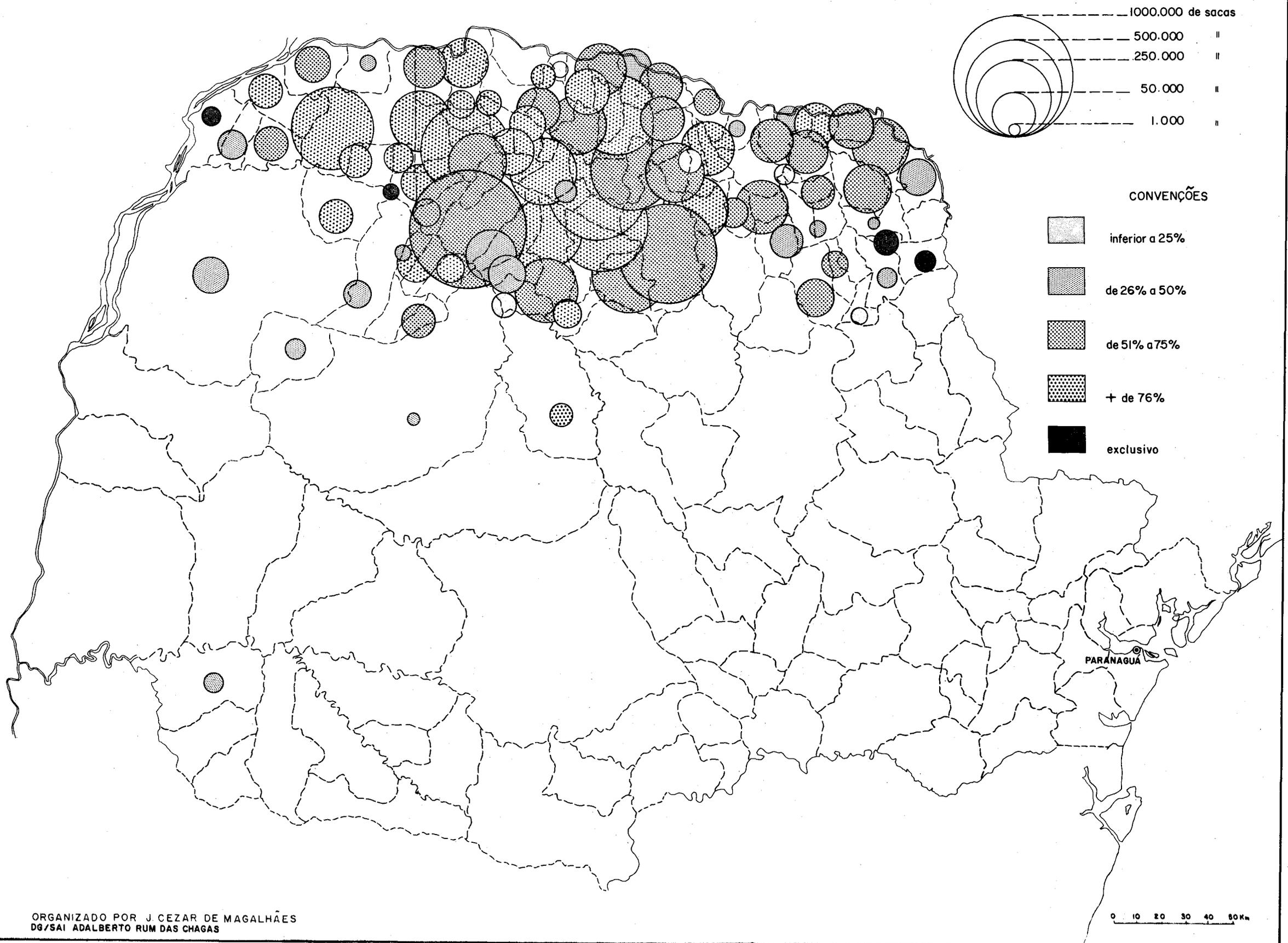
Possibilidades remotas de um melhor desenvolvimento existem, sem dúvida, devido às minas de ferro próximas que já exportaram, esporá-

# HINTERLAND DO PÔRTO DE PARANAGUÁ



# CAFÉ ENVIADO À PARANAGUÁ

SAFRA 1959/1960



dicamente, minério de ferro, pelo pôrto. Também poderá vir a funcionar, como um pôrto auxiliar de Paranaguá, caso êste venha a sofrer um processo de congestionamento.

*A função portuária atual de Paranaguá. A delimitação de seu hinterland.*

Pela procedência do café, do mate e da banana, enviados a Paranaguá pelos municípios produtores, bem como, pela distribuição dos derivados de petróleo, a partir dêste pôrto, podemos afirmar que o *hinterland* do pôrto de Paranaguá alcança *todo o estado do Paraná, pequena parte do sul de São Paulo, o centro-este e o extremo nordeste de Santa Catarina*. Vejamos, então, a sua delimitação através da procedência dos principais produtos de exportação.

Quanto ao café, verifica-se (fig. 8) que o pôrto exporta êste produto vindo de quase todo o norte do Paraná, retirando de Santos uma área de influência que êste manteve até a safra de 1946/1947.

O mapa representativo da remessa do café a Paranaguá, segundo a safra 1959/1960, demonstra a grande quantidade dêste produto destinada ao mesmo pelos municípios produtores e indica, ainda, que grande número de municípios enviou mais de 50% do seu café para êste destino.

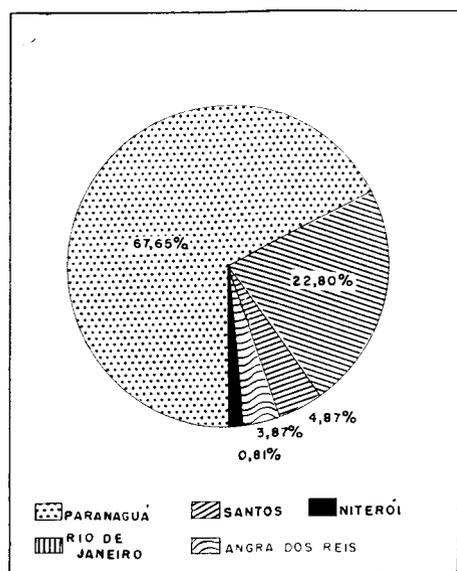


Fig. 9

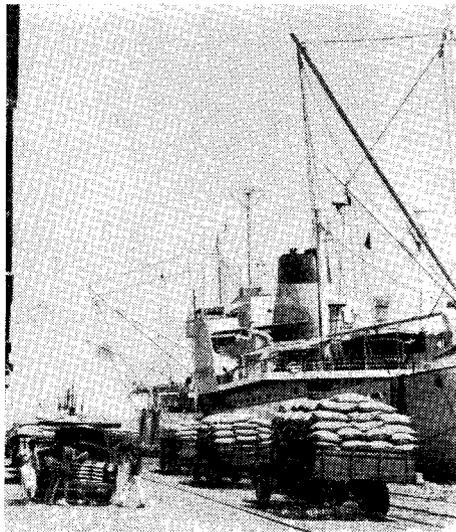


Fig. 10 — Aspecto do Cais D. Pedro II onde se notam os caminhões carregados de sacos de café para serem embarcados no moderno navio atracado. As sacas são colocadas nos porões dos navios por meio de guindastes, processo que requer intervenção manual para formar a "lingada", isto é o ato de amarrar os sacos para serem apanhados pelo gancho do guindaste.

Mandaguari, Nova Esperança, Paranaíba, Astorga, Açai e Borraçópolis expediram, para Paranaguá, quantidades superiores a 75% do café, saído das suas terras. Não só a produção, como as quantidades

despachadas foram elevadas. Assim, Maringá expediu mais de 1 000 000 de sacas; Londrina e Rolândia, mais de 600 000 sacas cada um.

Observando-se a quantidade total de café paranaense despachado na safra 59/60, verifica-se (fig. 9) que Paranaguá recebeu, para exportação, 8 223 710 sacas, correspondentes a 67,65%, Santos, 4,87%; Rio de Janeiro, 2 771 259 sacas, totalizando 22,80% do café saído do Paraná. Angra dos Reis e Niterói receberam o restante, com 471 066 e 98 387 sacas, respectivamente.

Com êstes dados, demonstra-se como o pôrto de Paranaguá conseguiu captar, para a exportação, o café que até a década de 1940 era enviado, prioritariamente, para Santos.

A evolução da exportação de café, pelos principais portos (fig. 11) mostra como, num pequeno período, Paranaguá se tornou um grande exportador de café, pois, se em 1923, apenas exportava 215 sacas, foi aumentando bastante sua exportação, a ponto de, nos dois últimos anos de 1960 a 1961, ultrapassar o próprio Rio de Janeiro, conquistando, assim, o 2.º lugar entre todos os portos exportadores de café do país (fig. 9).

Contudo, como se pode observar no gráfico de evolução, as exportações de Santos alcançam ainda o dôbro das exportações de Paranaguá. Êste pôrto, apesar da grande quantidade de café aí embarcada é na realidade, um depósito do pôrto de Santos, não se tendo constituído como uma grande praça que o comercialize, pois a função comercial mantém-se nas mãos das firmas de Santos e São Paulo. Ligações pelo rádio e serviços de táxis aéreos põem as duas praças em contacto. É portanto, em Santos e São Paulo, que se acham reunidos os escritórios das firmas exportadoras que atuam em Paranaguá, ficando nesta os armazéns gerais, muitos dos quais com denominações paulistas.

A melhor organização da rede rodo-ferroviária do estado do Paraná, que aproxima ainda mais, a área cafeeira do Paraná de seu pôrto mais próximo, aliada às grandes safras cafeeiras do país e ao congestionamento do pôrto de Santos, explicam as maiores quantidades de café paranaense que chegam anualmente à Paranaguá.

As melhorias técnicas dêste pôrto, ainda, permitirão que o mesmo receba maiores quantidades de café, pois a produção paranaense cada vez se torna maior, estando estimada, para a safra 1961/1962, em 14 milhões de sacas.

O afluxo de café, no pôrto de Paranaguá, veio alterar a posição que a madeira ocupava na exportação pelo mesmo (fig. 12). Assim é que, até 1944, as exportações dêsse produto ocupavam o primeiro lugar, sendo secundadas pelas de mate. Êstes dois produtos, de antiga exportação pelo pôrto de Paranaguá, correspondem a continuação do comércio tradicional do século passado e das primeiras décadas do atual, quando o pôrto recebia produtos do centro do estado sofrendo, grandemente, ainda a concorrência de Antonina.

Se, quanto ao café, o pôrto de Paranaguá sofre a concorrência de outro pôrto não paranaense, quanto à madeira, sua área de influên-

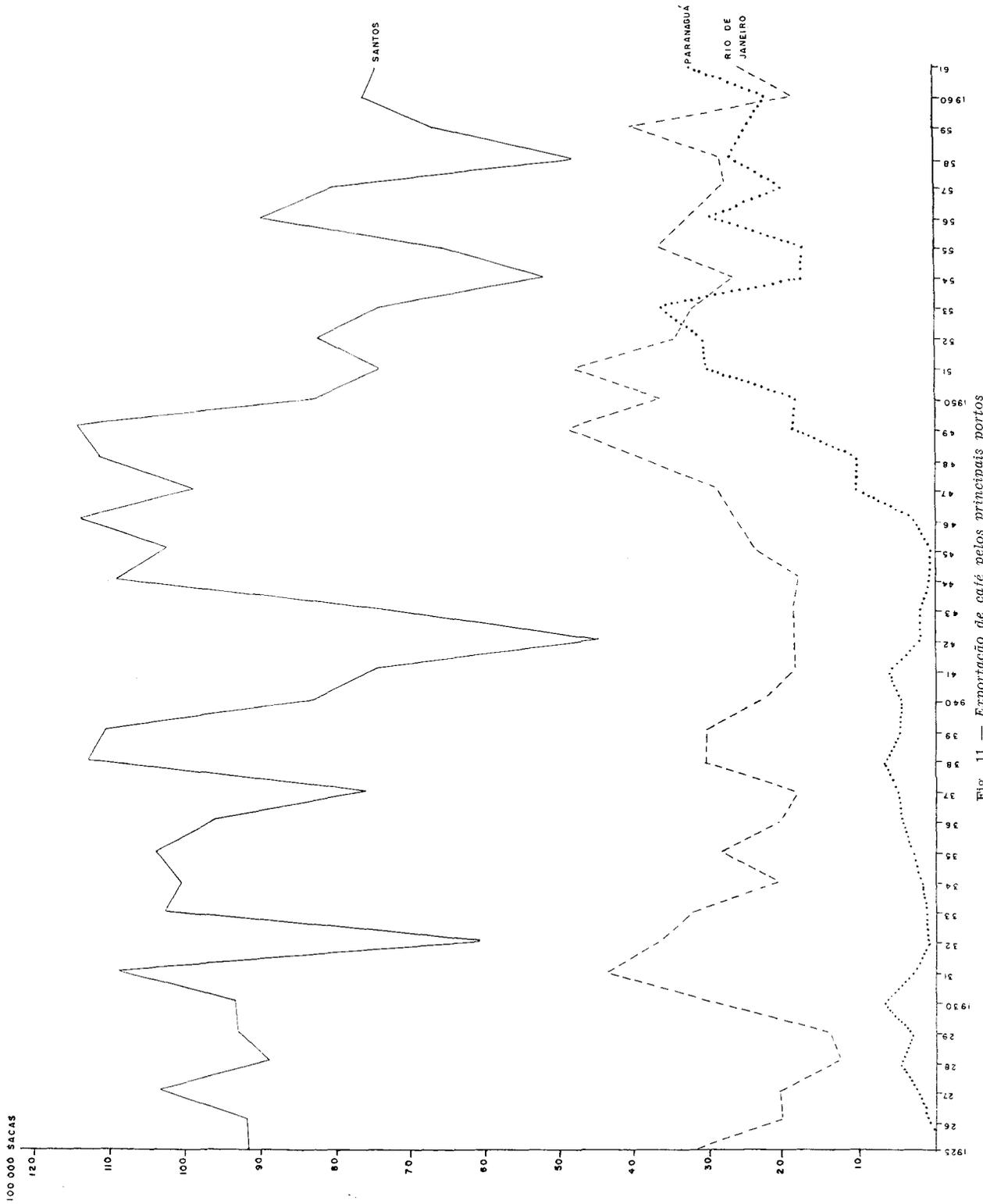


Fig. 11 — Exportação de café pelos principais portos

cia vai ser dividida com vários outros portos do próprio estado do Paraná e com os portos catarinenses.

Já que não há dados sobre exportação madeireira, por municípios, de acordo com os portos de destino, não podemos precisar, pormenorizadamente, a área de captação do porto de Paranaguá, porém, pelos inquéritos locais, chegamos à conclusão de que ela corresponde, não só ao estado do Paraná, como ainda, ao centro-oeste e nordeste de Santa Catarina.

A madeira não é mercadoria tão valorizada como o café que suporta fretes altos; a distância entre sua localização e os portos exportadores, tem grande importância; daí a volumosa exportação que o porto fluvial da Foz do Iguaçu apresenta com relação ao porto de Paranaguá, pois a madeira sai, em toras, para os mercados platinos, descendo, em balsas, o rio Paraná.

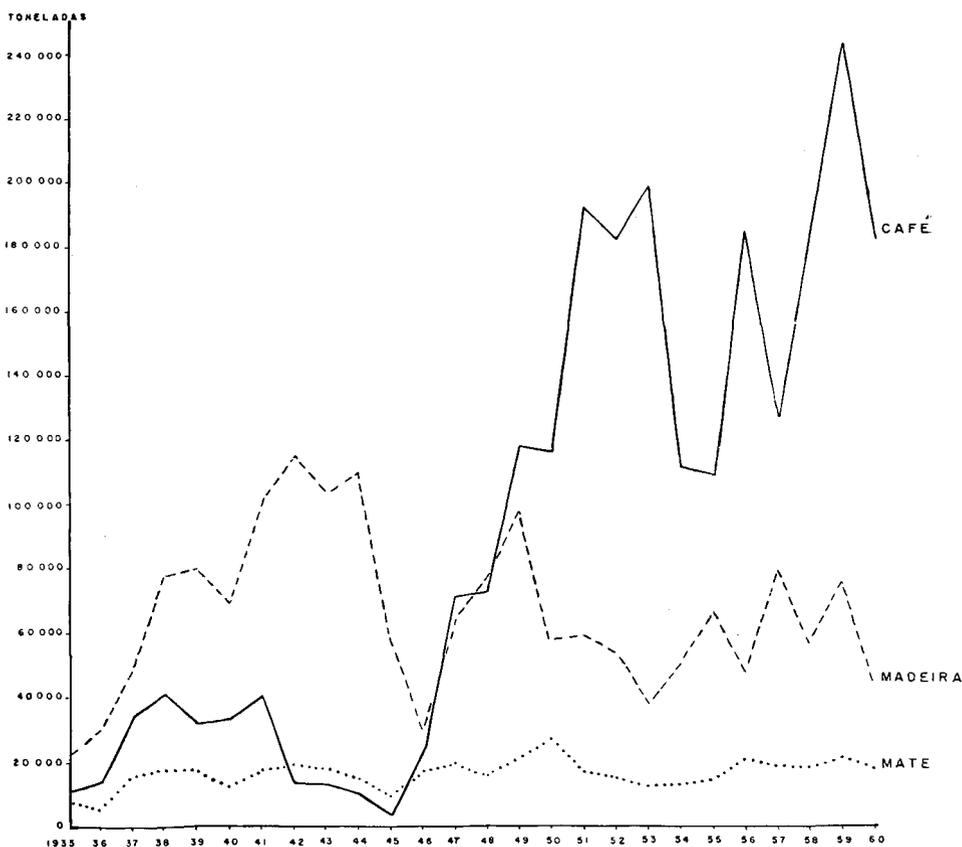


FIG.12 EVOLUÇÃO DA EXPORTAÇÃO DOS PRINCIPAIS PRODUTOS PELO PORTO DE PARANAGUÁ

Mas, quando os mercados compradores são os da Europa, África e América do Norte, a madeira tem que sair por Antonina e Paranaguá, quase sempre já beneficiada, na área de produção sobretudo, quando se trata do pinho, para compensar o transporte até os portos de embarque.

A maioria dos municípios paranaenses exporta madeira, via Atlântico, para vários mercados; daí podemos afirmar que a área de influência do pôrto compreende todo o estado do Paraná.

Paranaguá recebe, também, muita madeira dos municípios do centro-oeste e nordeste de Santa Catarina (Lajes, Curitiba, Porto União), em virtude das facilidades que a BR-2 oferece aos exportadores, com prejuízo dos portos de São Francisco do Sul e de Itajaí. Mas, a existência de vários portos madeireiros, impede que Paranaguá receba maiores quantidades de madeiras; pois prevalece, para esta mercadoria, o sistema de cotas que é determinado pelo Instituto Nacional do Pinho, cabendo a maior cota ao pôrto de Itajaí com 30 000 000 de pés quadrados e, ao pôrto de Paranaguá, de 8 a 10 000 000 de pés quadrados.

As maiores possibilidades do pôrto de Paranaguá neste setor madeireiro dependem, portanto, não só da obtenção de melhores cotas do INF, como da ampliação do mercado estrangeiro consumidor e da melhoria da cabotagem, para a exportação destinada ao norte do país.

Outro fator que diminui a exportação madeireira de Paranaguá é a localização do estado de São Paulo, imediatamente ao norte do Paraná, drenando, por via terrestre, para esta unidade da federação, quantidades de madeiras tão grandes, quanto às que são exportadas para os mercados platinos.

Quanto à procedência do mate, (fig. 7) exportado por Paranaguá, corresponde a toda a área produtora do Paraná, acrescida de municípios do planalto de Santa Catarina: Mafra, Rio Caçador, Curitiba, Xapecó, Quatis. Mas, como se pode apreciar pela evolução das exportações (fig. 12), a exportação de mate apresenta-se estacionária, o que se deve ao fato dos mercados platinos, em especial a Argentina e Uruguai estarem incrementando sua produção, não ampliando, por conseguinte, suas importações do Brasil.

A exportação do mate paranaense é quase toda feita pelo Atlântico, não aparecendo Pôrto Mendes, no rio Paraná com mais de um milhão de quilos, enquanto Paranaguá e Antonina exportam quantidades superiores a 21 000 000 e 19 000 000 de quilos respectivamente.

Como o mercado interno de mate é muito pequeno, assume importância a exportação por via marítima, sendo êste o único produto no qual Paranaguá mantém a liderança de exportação em todo o Brasil, conseguindo, assim, dominar de fato o seu *hinterland* para êste produto.

O pôrto de Paranaguá recebe ainda bananas da região do vale do Ribeira, no sul de São Paulo, para exportação, chegando o produto através de lanchões que navegam pela baía de Paranaguá em direção ao pôrto do mesmo nome, depois de descerem a serra. Por êste motivo podemos fazer chegar a área de influência do pôrto de Paranaguá, até o extremo sul de São Paulo.

Quanto às importações, somente os derivados de petróleo assumem grande expressão em Paranaguá, não só pelas grandes quantidades im-

portadas, como pela ampla distribuição que os mesmos alcançam no estado do Paraná.

A causa que levou o pôrto de Paranaguá a se aparelhar e tornar-se um grande importador de derivados de petróleo é a menor distância do mesmo em relação às regiões importadoras do estado, principalmente a área de Curitiba.

Os derivados de petróleo consumidos no estado do Paraná são procedentes da refinaria Artur Bernardes em Cubatão e da refinaria Duque de Caxias, no Rio de Janeiro, sendo enviados por cabotagem ao pôrto de Paranaguá.

A distribuição desses derivados por via terrestre não só sobrecarregava as estradas de ferro de São Paulo, como impedia que se conduzissem grandes partidas de uma só vez, como podem fazer os petroleiros; além da maior quantidade, acresce o fato do frete marítimo ser mais barato que o terrestre. Estes fatos fizeram com que as companhias de distribuição de petróleo desejassem instalar-se em Paranaguá, tendo elas próprias financiado o cais de inflamáveis existente no pôrto desta cidade desde o ano de 1946.

A observação da evolução das importações pelo pôrto de Paranaguá (fig. 13) atesta o que representou para a distribuição dos derivados de petróleo no Paraná, a construção de um cais apropriado. Entre 1935 a 1946 o pôrto apenas importava quantidades de derivados de petróleo que variavam entre 1 000 e 5 000 toneladas, passando a importar após as obras, 128 623 toneladas em 1950, 220 140 em 1952, até alcançar 376 411 toneladas em 1961.

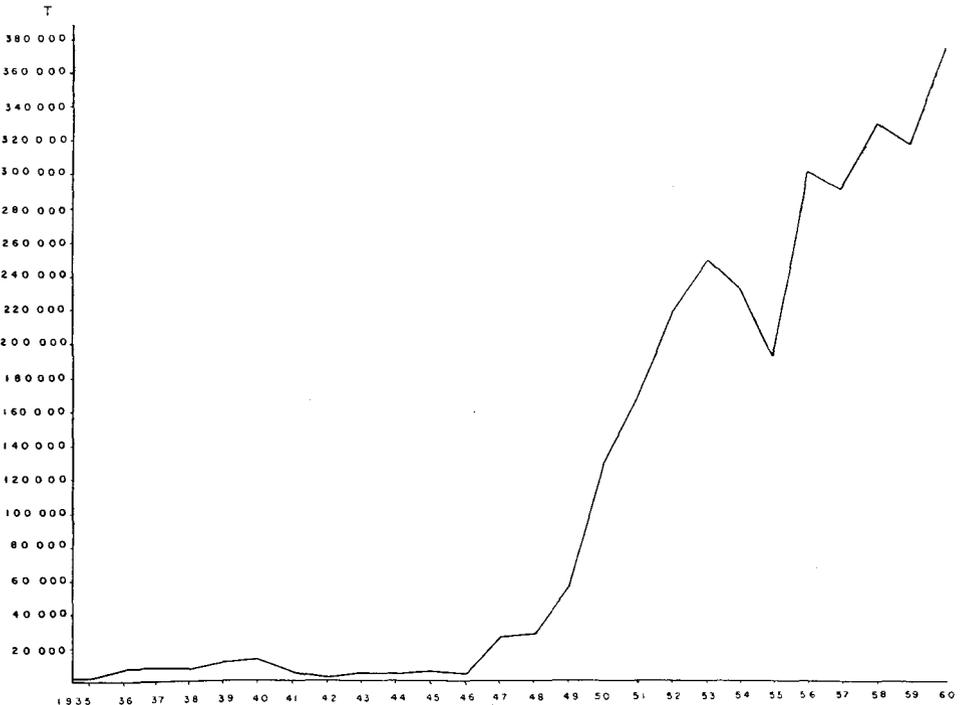


Fig. 13 — Importação de derivados de petróleo pelo pôrto de Paranaguá.

Os derivados destinados à distribuição no interior, seguem, geralmente, dos depósitos das companhias Texaco, Shell, Esso e Atlantic para Curitiba e Ponta Grossa, de onde são, então, redistribuídos por estas praças.

Embora não haja dados para outras companhias, para melhor se precisar a área de ação do pôrto de Paranaguá traçamos (fig. 7) a área de influência dêste para a companhia Shell, a única que nos forneceu os dados necessários a esta tarefa.

Observe-se que a área é a comandada por Curitiba e Ponta Grossa; no caso da gasolina de aviação, o pôrto de Paranaguá faz sentir sua distribuição ao norte, para Londrina e ao sul, para Florianópolis e Itajaí. Outras cidades servidas diretamente pelo pôrto de Paranaguá são: Ibiporã, Rio Branco do Sul, Campo Largo e São José dos Pinhais.

O nordeste de Santa Catarina, bem como seu litoral estão, neste particular, dentro da área de ação do pôrto de Paranaguá, pois as cidades de Caçador e Pôrto União recebem derivados de petróleo de Paranaguá, além de Joinville, Itajaí e Florianópolis.

O norte do estado, como se pode depreender do exposto, quase escapa à influência do pôrto de Paranaguá, pois é abastecido pelos depósitos paulistas de Ourinhos. Contudo, acreditamos que o novo ramal ferroviário entre Ponta Grossa e Apucarana, encurtando notavelmente o trajeto ferroviário, muito contribuirá para fazer chegar ao norte, em maiores quantidades, os derivados de petróleo desembarcados em Paranaguá.

A análise da área de influência do pôrto de Paranaguá, demonstrou-nos quais os produtos que chegam a êste pôrto, tanto no sentido da exportação como no da importação, explicando assim a movimentação geral do mesmo nos aspectos referentes ao tipo de navegação preferencial, à situação da cabotagem e à freqüência das nacionalidades dos navios, bem como, os destinos das mercadorias para os mercados consumidores.

Quanto ao tipo de navegação predomina a de longo curso, em virtude dos produtos exportados por Paranaguá serem embarcados, de preferência, para o estrangeiro.

Para o café, o mercado mais importante é o norte-americano, seguido do europeu. Êste fato reflete-se na nacionalidade dos navios que freqüentam Paranaguá. No período de 1953 a 1960, entraram neste Pôrto 937 navios norte-americanos, 529 suecos, 516 noruegueses, 264 ingleses. Há, também, uma porcentagem elevada para o número de navios platinos, em virtude da maioria do pinho e da erva-mate exportados serem destinados à Argentina e ao Uruguai (fig. 14).

Quanto à navegação de cabotagem, o pôrto de Paranaguá apresenta pequenos valores para a exportação e, neste aspecto particular, êle se encontra muito abaixo do pôrto do Rio Grande, importante exportador de cereais para o resto do Brasil. A proximidades de São Paulo, principal mercado interno da maior parte da produção paranaense, que lhe é enviada por via terrestre, explica esta pequena importância

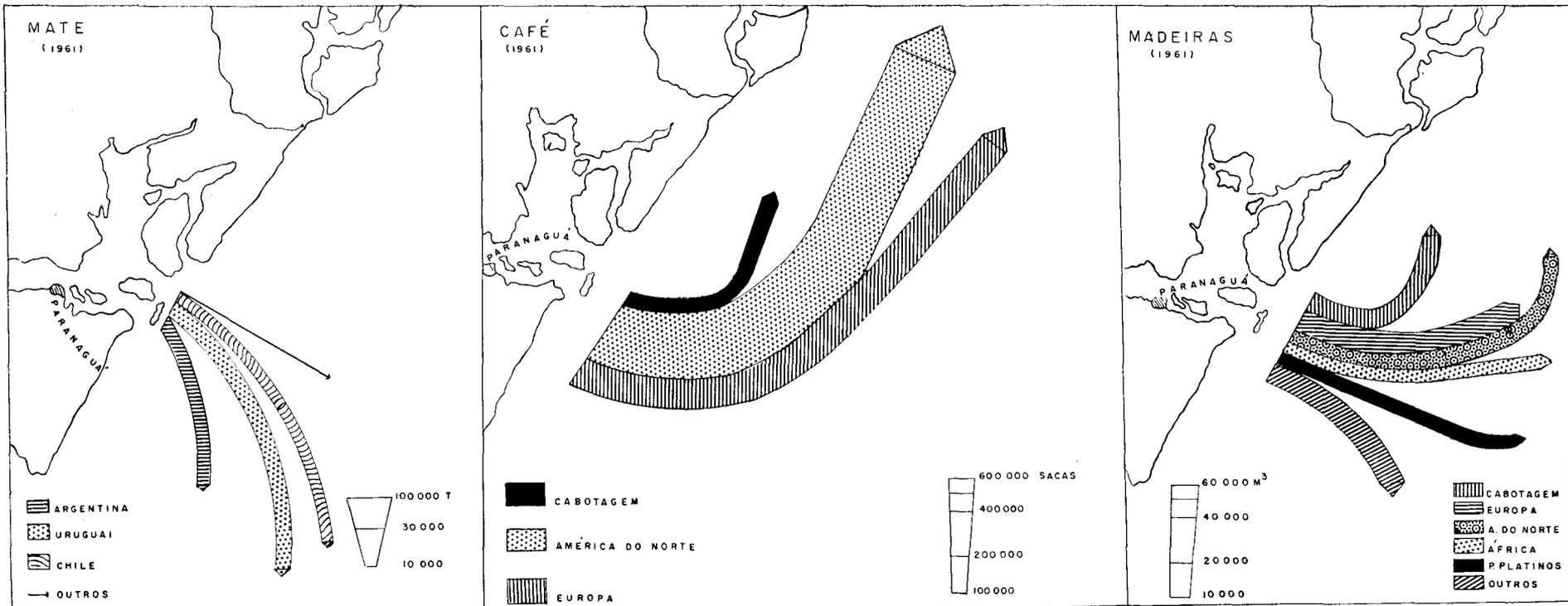


Fig. 14 — Exportação segundo os portos de destino

de cabotagem de exportação que só tem alguma importância para os estados da Guanabara e do Nordeste.

O verdadeiro abandono em que se encontra a navegação de cabotagem, em todo o país, explica, em parte, a preferência pelas vias internas, pois não há navios suficientes para atender às mercadorias que ficam nos armazéns. Além disso a situação é agravada pelo fato de os navios terem, em geral, a rota Rio Grande do Sul-Rio de Janeiro, passando cheios na costa do Paraná, por conseguinte não apanhando mercadorias no pôrto de Paranaguá. Os exportadores paranaenses preferem, então o frete rodoviário que, embora mais caro, é feito com rapidez.

Quanto à cabotagem de importação, apenas apresenta aspectos promissores a que está ligada aos combustíveis, pois a de carga geral perde cada vez mais importância: o cimento deixou de ser importado e a importação de açúcar vem diminuindo de intensidade. O produto que, ao lado dos derivados de petróleo sustenta a cabotagem de importação é o sal.

O exame do movimento das mercadorias, no pôrto de Paranaguá, dá a perceber a existência de um desequilíbrio visto que exportando tanto café, o pôrto não recebe em troca, nenhuma carga em tal quantidade, pois o grande produto importado, o combustível, é conduzido por navios especiais que não são os que transportam o grão vegetal. Há, portanto, um problema de frete que não se torna mais grave porque a proximidade do pôrto de Santos, cujas importações crescem dia a dia, garante o envio dos navios a Paranaguá para receber nova carga.

Quanto ao movimento geral de carga, o pôrto apresentou, em 1957, índices equivalentes a Cr\$ 5 805 791,00. O café foi o produto de maior valor com Cr\$ 4 375 347 786,00 seguindo-se a madeira com ..... Cr\$ 542 201 632,00 e o mate, com Cr\$ 204 250 494,00.

Como se aprecia no quadro abaixo, verificamos que houve uma modificação na orientação das mercadorias comerciadas em Paranaguá, pois, sendo antes de 1945 mais exportador do que importador, passou, após 1952, a importar mais do que exportar.

#### QUADRO DE EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO

ESPECIFICAÇÃO	1938	1945	1952	1957	1958	1960
Exportação (t).....	115 005	58 026	216 892	273 293	273 504	383 227
Importação.....	8 517	15 731	298 149	364 207	413 979	468 771

FONTE — A.P.P.

Esta transformação se deve ao aparelhamento do pôrto de Paranaguá para receber combustíveis, refletindo-se fortemente na cabotagem de importação. Analisando-se o quadro abaixo, vamos encontrar uma grande alteração na importação por cabotagem e quedas ou estabilização na exportação por cabotagem. Isto porque a partir de 1954,

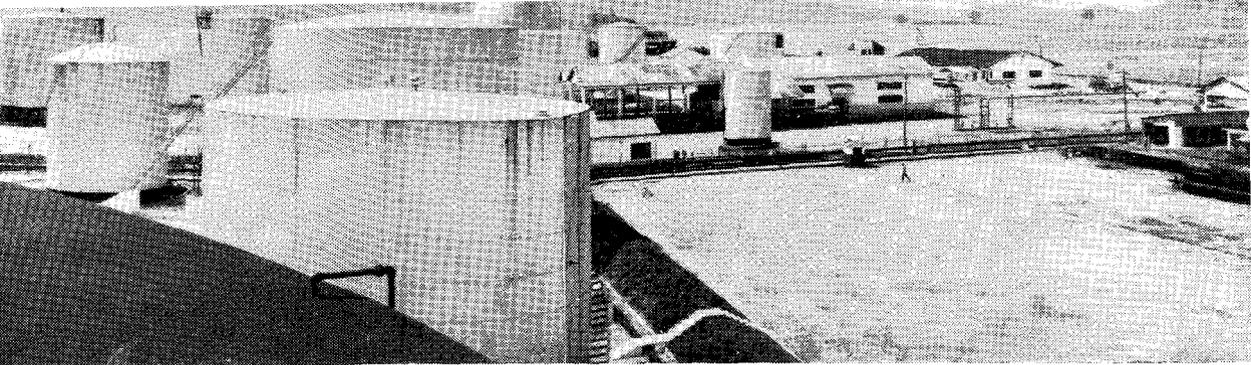


Fig. 15 — Cais de inflamáveis situado no Rocío, bairro ao norte da cidade. O navio petroleiro que se vê atracado, ao fundo, descarrega derivados de petróleo trazidos da Refinaria Artur Bernardes em Cubatão, pois o petróleo não é beneficiado em Paranaguá. Dêste cais de inflamáveis, os derivados são levados, através de rodovia e ferrovia, serra acima para os depósitos em Curitiba e Ponta Grossa, que os redistribuem para as praças do interior do Paraná. Estes derivados de petróleo, constituem a única mercadoria que transita, em grandes quantidade pelo pôrto de Paranaguá, no sentido da importação.

com a inauguração da refinaria Artur Bernardes, em Cubatão, os derivados de petróleo quase deixaram de ser importados do estrangeiro, em navegação de longo curso, para o serem através dos petroleiros da FRONAPE, portanto em navegação de cabotagem. No ano de 1962, encerrou-se o transporte de combustíveis em longo curso, pois com a entrada da refinaria de Duque de Caxias em atividade, todo o mercado paranaense está sendo abastecido pela Petrobrás, através de seus modernos petroleiros que atracam no cais de inflamáveis, em Paranaguá.

#### COMÉRCIO DE CABOTAGEM

ESPECIFICAÇÃO	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Exportação.....	45 048	39 567	43 373	48 969	43 693	51 021	41 230	37 817	59 364
Importação.....	64 439	48 235	48 527	123 295	194 066	146 230	140 324	212 973	168 753

FONTE — A. P. P.

A melhor organização da rede rodo-ferroviária do estado do Paraná, e mais o próprio crescimento econômico do estado, ampliaram, notavelmente, como se analisou, o comércio de mercadorias pelo pôrto de Paranaguá, mas apesar de as autoridades virem aumentando a capacidade do pôrto, êste se encontra ainda desaparelhado para atender as suas atuais necessidades.

Em 1935 êle foi organizado, apresentando então 500 metros de cais, sofrendo, posteriormente uma ampliação para 1 590 metros o que permite a atracação de 12 navios, em média.

Mas êste cais é atualmente insuficiente, sendo necessárias novas ampliações, já programadas.

Entre as deficiências técnicas do pôrto, destacam-se a ausência de instalações, como esteiras rolantes para a movimentação de granéis sólidos, de bombas de recalque para combustíveis, instalações para gás liquefeito, de rede telefônica interna; insuficiência de energia; inexistência de estaleiros e de draga própria para serviços no pôrto e de silos e sugadores para cereais.

Estas falhas provocam o baixo rendimento dos serviços do pôrto e, em decorrência, a excessiva permanência dos navios no mesmo. Para desembarcar em média 1 000 toneladas de mercadorias, o navio permanece no pôrto cêrca de 5 a 6 dias. No caso especial do desembarque de trigo, que é retirado de bordo pelo processo primitivo de caçambas e do "morcêgo" (uma lona prêsa pelas alças ao guindaste, formando uma cuia) os navios permanecem atracados de 15 a 20 dias. Não é estranho às deficiências do pôrto, a reação que o sindicato dos estivadores faz à maior mecanização a fim de evitar a redução da mão-de-obra a ser empregada nas atividades portuárias.

Problemas financeiros, como despesas com pessoal administrativo, retiram do pôrto maiores possibilidades de lucro e a administração, para realizar as obras de reaparelhamento, depende dos auxílios estaduais e do govêrno federal.

#### *Repercussões da função portuária sôbre a cidade de Paranaguá:*

A expansão do *hinterland* do pôrto de Paranaguá e a importância por êste assumida na exportação da produção cafeeira do estado, refletiu-se diretamente na evolução da cidade e na sua estrutura atual.

Duas fases de desenvolvimento devem ser identificadas na cidade: a primeira corresponde ao pequeno pôrto fluvial na margem esquerda do rio Itiberê, fronteiro à ilha Valadares.

Paranaguá vivia, então, das ligações com os povoados da baixada, comercializando os poucos produtos obtidos no litoral. Era, por isso, um pequeno aglomerado sob a influência do Cananéia e São Vicente, situadas no sul de São Paulo de onde procederam seus primeiros colonizadores dirigidos por DOMINGOS DE PENEDA. Êste instalou na ilha da Cotinga, fronteira ao litoral, o povoado de Paranaguá que passou a crescer bastante após a descoberta de ouro no sopé da serra Negra.

Em 1648, GABRIEL DE LARA, governador militar do povoado, obteve do rei de Portugal e elevação do lugarejo à categoria de vila.

As ligações com o planalto, através do caminho colonial que vencia a serra da Graciosa e posteriormente as ligações através da estrada carroçável, abririam para a cidade novas áreas de expansão e, já na



Fig. 16 — Igreja de São Francisco, construída em 1740, foi tombada pelo Patrimônio Histórico; assinala com sua localização, próxima ao rio Itiberê, a antigüidade da cidade de Paranaguá.

segunda metade do século IX, foram instalados ao norte da cidade os primeiros trapiches do pôrto de Paranaguá, quando cresceram as exportações, aproveitando as águas da baía, de maior profundidade que as do rio Itiberê, e de melhor acesso para os navios que vinham de alto mar.

Esta fase marca o período da tradicional exportação de erva-mate e de madeira e, deixou traços, na paisagem da cidade representada pela antiga área de urbanização junto ao rio Itiberê, onde encontramos velhos sobradões e igrejas coloniais, ocupando as ruas estreitas e tortuosas. No velho núcleo constituiu-se por essa época, o verdadeiro centro da cidade, instalando-se o comércio tradicional, ao qual vieram juntar-se, mais tardiamente, as agências bancárias e de navegação, ligadas ao maior desenvolvimento do pôrto.



Fig. 17 — Velha rua de Paranaguá, junto ao rio Itiberê, datando dos primórdios da cidade. Nela instalou-se o comércio local, que ainda hoje, ocupa os antigos casarões fronteiros ao cais do Itiberê. Este, que foi o primeiro pôrto da cidade, mantém nos dias atuais, um pequeno tráfego de canoas e lanchões para o desembarque de verduras e peixes para o mercado municipal, localizado nas proximidades.

Apesar desta expansão, não houve, na evolução de Paranaguá um desenvolvimento dinâmico como o verificado nas cidades do norte do Paraná. Isto porque, Paranaguá não conseguiu unir à sua função portuária, a função comercial, correspondente.

Este desequilíbrio existente em Paranaguá, entre a importante função portuária e a sua pequena função comercial pròpriamente dita, deve-se ao fato de que as funções econômicas que lhe dariam um crescimento mais dinâmico são exercidas pelas cidades de Santos e Curitiba.

A organização do pôrto de Santos, muito anterior à do pôrto de Paranaguá, e a melhor estruturação das vias terrestres paulistas em di-

reção ao litoral, prepararam a concentração do comércio e do crédito naquela cidade paulista, onde se localizaram as firmas exportadoras de café. Paranaguá, que surgiu muito posteriormente como pôrto exportador de café, já encontrou, organizado êste comércio cafeeiro que apenas lhe cedeu, até agora, a possibilidade de dispor de firmas armazenadoras de café, muitas delas assim mesmo pertencentes à capitais paulistas.



Fig. 18 — O antigo centro da cidade de Paranaguá se estende da margem esquerda do rio Itiberê para o interior. Foi construído no período ligado à exportação de erva-mate e madeiras. Os casarões que se vêem, mantêm em maioria suas fachadas originais, enquanto outros foram reformados, apresentando um ou dois andares. O edifício moderno que aparece no primeiro plano, abriga a sede da agência do Banco do Brasil. Esta área que aparece na foto, bem como a que lhe fica à esquerda, abrigam a zona comercial da cidade paranaguara. Ao fundo, aparece a ilha Valadares onde se estabeleceram colônias de pescadores que comerciam peixe com o velho cais do Itiberê.

As ligações, aéreas e telegráficas, com Santos e a presença das filiais bancárias paulistas em Paranaguá, revelam a subordinação das atividades cafeeiras ao centro do litoral paulista. Mas se a concentração da função comercial do café, na cidade de Santos, vem retardando um maior desenvolvimento da cidade de Paranaguá, por outro lado porém o simples trânsito de maiores quantidades de café pela praça de Paranaguá, permitiu que a cidade, a partir de 1950, experimentasse um maior desenvolvimento, para atender à sua função portuária.

Assim, o início da exportação do café e o incremento da mesma após a organização do pôrto em 1935, resultou na ampliação do espaço urbano e veio a modificar a estrutura do velho núcleo litorâneo. Êste, que ocupa a área da cidade situada entre a margem esquerda do rio Itiberê e a rua Júlia da Costa, perpendicular à estação ferroviária, foi ampliada, encontrando-se os limites atuais da cidade na margem direita do rio Imbogaçu que desemboca na baía de Paranaguá, a oeste do cais de inflamáveis.

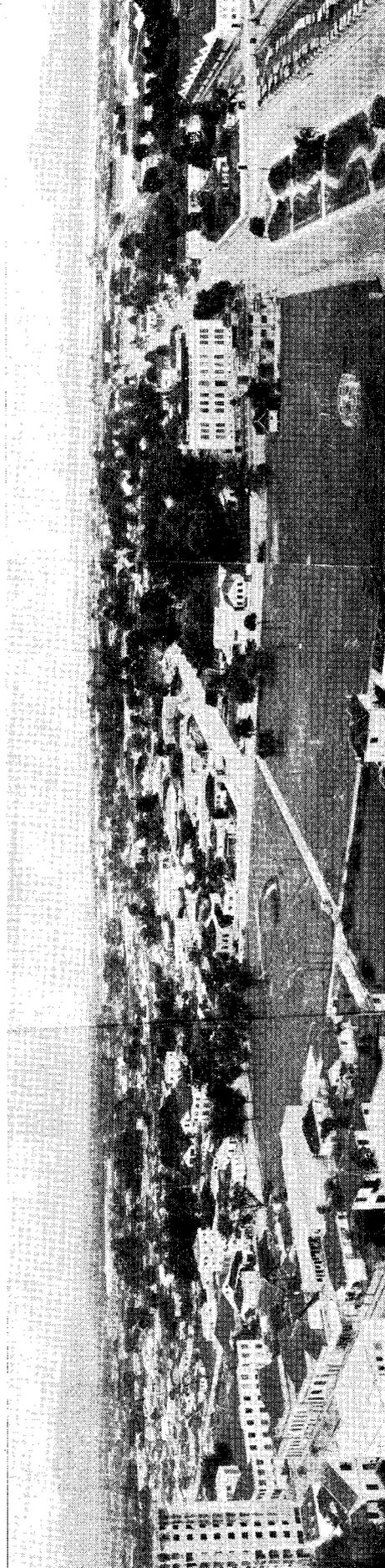


Fig. 19 — Vista panorâmica da região de Paranaguá, vendo-se ao fundo a alongada baía do mesmo nome, limitada ao norte pelos primeiros contrafortes da serra do Mar que separam a Baía da Litórnea do Primeiro Planalto. A cidade de Paranaguá, estende-se desde a parte meridional da baía onde se encontra localizado o pôrto, até as margens do rio Itiberê, ao sul. Os novos quarteirões que se vêem na foto e que constituem o Paranaguá-Novo, estão ocupados por residências modernas. Os amplos armazéns de café, mais concentrados nas quadras próximas ao cais do pôrto, caracterizam a paisagem urbana da zona norte da cidade.

Esta parte do Paranaguá-Nôvo apresenta uma paisagem urbana inteiramente vinculada à função portuária cafeeira da cidade, pois os típicos armazéns de café que ocupam vários metros quadrados de área caracterizam os espaços laterais, ao longo da ferrovia e rodovia que ligam Paranaguá a Curitiba. Estas duas vias (fig. 20) atravessam a cidade dividindo-a em duas partes, no sentido leste-oeste, sendo que a ferrovia, na altura do cais do pôrto faz uma curva para se dirigir ao sul, na direção do velho centro da cidade. Esta disposição central dentro da cidade das duas vias de transporte, condiciona a localização dos armazéns ao longo dos seus respectivos leitos.

A maior concentração desses armazéns, encontra-se na curva da estrada de ferro, próxima ao cais do pôrto, porém, a falta de espaço para outros estabelecimentos, obrigou a localização dos armazéns recentemente construídos, mais para o interior do pôrto, isto é acompanhando a orientação das citadas vias. Como ambas correm paralelas, os armazéns se estabeleceram linearmente à ferrovia e à rodovia, afastando-se cada vez mais do centro portuário.

Em muito menor escala, caracterizando ain-



da a função portuária da cidade, encontramos os armazéns para depósito de madeira localizados, não só no velho centro, perto da estação ferroviária, como também na vila da Madeira, no bairro do Rocío.

Estes armazéns de café e madeira traduzem não só a função portuária da cidade como revelam o tipo de comercialização dos principais produtos exportados pelo porto de Paranaguá .

No espaço urbano compreendido entre o velho centro e o leito da nova rodovia que sai da cidade para Curitiba, foram construídas numerosas residências modernas onde se instalaram gerentes de armazéns de café, funcionários graduados do governo estadual, do IBC e dos bancos da cidade.

Estes órgãos governamentais, ligados à exportação cafeeira, construíram novas sedes em edifícios altos os quais marcam os primeiros vestígios do crescimento vertical da cidade.



Fig. 21 — Os armazéns de café que ocupam quarteirões e ruas inteiras de Paranaguá, dão à paisagem urbana da cidade um aspecto típico, caracterizando-lhe a função portuária. Eles estão mais concentrados nas ruas próximas ao cais do porto, sendo intenso o tráfego de caminhões entre eles e o cais de embarque no porto. As exportações de café aumentam progressivamente pelo porto de Paranaguá, mas como são enormes as quantidades chegadas e os estoques são cada vez maiores, constroem-se novos armazéns que se ajustam desta área mais próxima, acompanhando então o leito da estrada de ferro e da rodovia, na direção da serra, alguns já se encontram a mais de 4 km, do cais do porto.

Na periferia desta área ocupada por novas residências, encontramos os bairros operários onde habitam, freqüentemente, os empregados que trabalham no cais do porto. Estes bairros localizam-se em terrenos menos propícios à urbanização, como os das Vila Guarani e Vila da Madeira que se encontram em áreas sujeitas a inundações, em virtude da presença do leito do rio Imboguauçu. Outro bairro operário, o da Costeira, o que mais se aproxima do velho centro urbano será, forçosamente deslocado quando o porto for ampliado para o sul da cidade.

O período de grande exportação de café pelo porto de Paranaguá, permitiu que a cidade aumentasse sua população e, conseqüentemente, se expandisse para o norte, através de ruas que, cruzando-se em ângulo reto, dão à cidade um aspecto geométrico em forma de malha. Como conseqüência, toda a área da cidade situada na península formada pelos

rios Itiberê e Imboguauçu e pela baía de Paranaguá, foi ocupada, unindo-se assim a parte portuária da cidade, ao norte, ao velho centro urbano, ao sul.

Mas, trata-se de uma ocupação rarefeita, pois há várias quadras desocupadas, o que demonstra a pequena densidade demográfica da cidade, a qual não chega a ter 30 000 habitantes.

Assim como Santos retira de Paranaguá a sua função comercial nas transações de café, Curitiba comanda no seu lugar as demais funções comerciais na região, redistribuindo as mercadorias tanto para o interior quanto para Paranaguá.

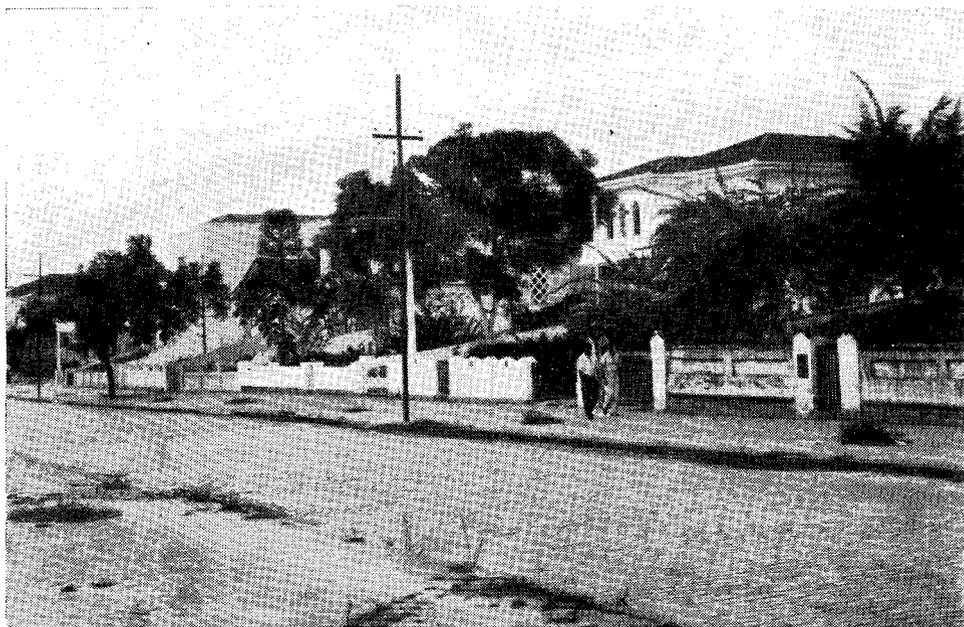


Fig. 22 — As novas ruas situadas no centro-norte da cidade, foram abertas nos últimos anos, quando Paranaguá, começava a se ampliar em virtude das atividades de exportação cafeeira. As modernas residências, que estas ruas abrigam, pertencem aos gerentes dos armazéns gerais, seus altos funcionários, bem como, a funcionários dos órgãos oficiais, estaduais e federais que possuem agências em Paranaguá. Em muitas ruas, onde a ação da prefeitura, praticamente, não se faz notar, encontramos estas modernas residências contrastando com o leito arenoso e coberto de capim das mesmas.

Para ela convergem, como já se apreciou, os grandes troncos rodoviários do estado, bem como, se procura interligá-la melhor com as outras regiões do mesmo, através de estrada de ferro. Constitui, como as cidades do norte do Paraná, uma cidade que se agiganta no planalto como resultado da expansão econômica do estado do Paraná e para onde convergem todos os benefícios oficiais do governo paranaense. Sendo um grande centro consumidor, já possui numerosas indústrias nos seus arredores, e seu comércio alcança uma grande influência regional.

A facilidade de ligações que possui com São Paulo, principalmente nos dias atuais, através da rodovia Régis Bittencourt (BR-2), permite que sua praça comercial seja intensamente abastecida pelas indústrias paulistas.

Em virtude desses fatos, Curitiba captou para si, a função comercial das cidades próximas e, no caso de Paranaguá, transformou-a no seu pôrto de exportação e importação.

Assim tôdas as transações comerciais de Paranaguá são feitas diretamente com a capital que abastece as lojas comerciais de Paranaguá em gêneros alimentícios, artigos de vestuário, aparelhos elétricos em geral.

A dependência do pequeno comércio parnanguara com Curitiba é tão estreita que não há em Paranaguá casas atacadistas, pois a proximidade das duas cidades permite que o abastecimento se faça porta a porta pelos caminhões que descem a serra.

Com uma função comercial tão pequena, Paranaguá atua apenas como redistribuidora das mercadorias procedentes de Curitiba para as demais cidades do litoral como Guaraqueçaba, Guaratuba, e para Morretes que, sem atividades econômicas importantes, vivem em função de sua pequena praça comercial.

Em virtude de sua localização no litoral, Paranaguá possui uma atividade pesqueira tradicional ligada ao velho rio Itiberê. Daí envia pescado para as peixarias curitibanas com prejuízo para o próprio consumidor parnanguara que às vêzes fica sem peixe.

Encontramos ainda em Paranaguá algumas funções secundárias como a de centro turístico, de fama nacional, pois ela é o ponto terminal da conhecida estrada de ferro que atravessa a serra da Graciosa, obra prima da engenharia nacional. Também é o ponto de chegada e saída dos banhistas que descendo a serra, vão utilizar as praias do litoral, em Caiobá e Matinhos.

A pequena população da cidade de Paranaguá, como já nos referimos, não constitui mercado consumidor capaz de atrair para seu sítio um maior interesse industrial. Ao lado da limitação demográfica, encontramos na cidade uma tradicional insuficiência de energia elétrica. Nestas circunstâncias, Curitiba de maior densidade populacional dispondo de mais eletricidade e mais fáceis ligações terrestres com as regiões por ela abastecidas, foi o local escolhido pelos industriais para a

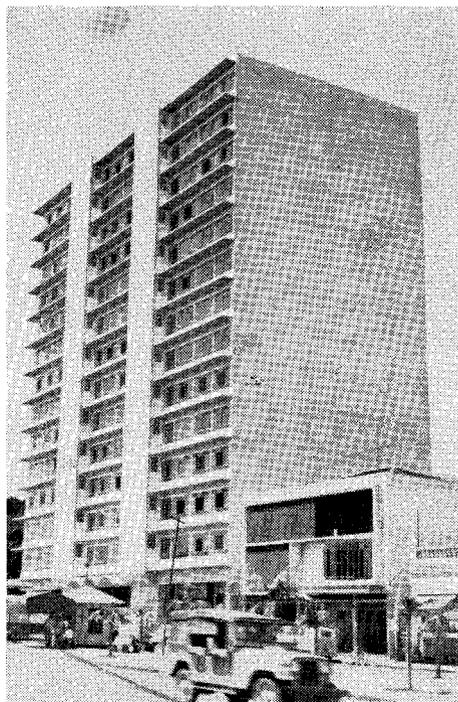


Fig. 23 — Moderno edifício, de treze andares, inaugurado em 1961 para abrigar as dependências da agência do I.B.C. e demais órgãos ligados ao comércio cafeeiro. Constitui, juntamente com outros prédios particulares, em construção na cidade, as primeiras manifestações de crescimento vertical, marcando, também, a "grosso modo", o limite entre a área do velho centro da cidade de Paranaguá e o novo centro que se expande para o norte. (Foto do autor).

localização de suas fábricas. Em Paranaguá apenas encontramos, como indústria, algumas fábricas de conservas de palmitos, uma fábrica de caixetas e uma de cerâmica.

A importação de derivados de petróleo, cada vez em maiores quantidades, talvez abra para Paranaguá a possibilidade de construir uma refinaria, aparecendo conseqüentemente indústrias químicas ligadas ao tratamento do petróleo, da mesma forma que poderão aparecer indústrias alimentares ligadas ao beneficiamento do trigo quando se resolver o problema do descarregamento deste cereal no cais do pôrto, como apreciamos.

Quanto à crise crônica de energia elétrica, a situação melhorou um pouco graças aos novos abastecimentos de energia hidrelétrica provenientes da usina de Marumbi, na serra do Mar, que vieram minorar a falta de energia em Paranaguá, abastecida até ao ano de 1961 somente com energia térmica, produzida em pequena escala, por geradores da Prefeitura, do cais do pôrto e dos particulares. A cidade, que possui boa luz elétrica para as residências, não dispõe de força para iluminar os logradouros públicos e para fornecimento a novas indústrias. Contudo, a energia proveniente da usina de Marumbi não supre às atuais necessidades de Paranaguá, havendo ainda um *deficit* de 5 000 kW, para atender ao consumo da cidade. Melhores possibilidades no campo da energia elétrica só advirão para Paranaguá quando seu pequeno sistema hidrelétrico fôr ligado ao sistema que fornece energia à capital paranaense.

A conclusão que se chega estudando as repercussões da função portuária sôbre a cidade é que Paranaguá depende para ter um desenvolvimento mais intenso, da melhor organização da economia paranaense até agora muito comandada pelo estado de São Paulo. A proteção oficial dispensada a seu pôrto desde sua organização em 1935, continua ainda sendo o grande elemento com que conta Paranaguá para conseguir abandonar a situação atual de "cidade-trânsito" de café, madeira e combustíveis. A melhor estruturação do sistema rodo-ferroviário do Paraná unificando as várias regiões do estado em função de Curitiba, foi o início promissor de crescimento mais dinâmico para a tricentenária cidade do litoral paranaense.

## CONCLUSÕES

O pôrto de Paranaguá, servindo ao atual estado do Paraná desde os tempos coloniais, ocupou, até há poucos anos, uma posição muito inferior em relação aos portos de Santos e Rio de Janeiro, bem como em relação aos portos do Rio Grande do Sul. Sômente a partir de 1950 começou a tomar maior vulto, graças ao progressivo aumento das exportações de café provenientes do norte do Paraná.

Como alguns portos sulinos, Paranaguá encontra-se em condições desfavoráveis para comunicar-se com o seu *hinterland*, pois a serra do Mar, muito elevada neste trecho, estrangula a passagem dos caminhões

com mercadorias que procedem das várias partes do interior paranaense. Outras limitações são encontradas no assoreamento do canal de acesso, da bacia de evolução e da própria faixa de atracação do pôrto D. Pedro II e do cais de inflamáveis.

A evolução da exportação dos produtos mais importantes do estado do Paraná demonstra, por outro lado, como Paranaguá deixou de ser um pôrto apenas exportador, de madeira e erva-mate até 1926, para transformar-se no grande pôrto de exportação de café que é hoje.

A expansão da área cafeeira, de São Paulo, para o norte do Paraná, conferiu a Paranaguá a condição de pôrto de exportação mais próximo da nova área produtora. Em consequência, antes mesmo de se interligar mais ordenadamente ao sistema rodo-ferroviário do estado, conseguiu Paranaguá captar, para o embarque em seu cais, a maior parte do café produzido nos municípios do estado, retirando de Santos um *hinterland* que este dominara até a safra 1946/47.

A proteção oficial dispensada pelo govêrno do estado, tem sido a causa do desenvolvimento do pôrto de Paranaguá, pois não só orienta para êle as novas estradas, como drena para as obras de sua ampliação tôdas as verbas estaduais e as que consegue obter do govêrno federal. Graças a estas circunstâncias, Paranaguá é, desde 1960 o segundo pôrto exportador de café do Brasil.

Contudo, verificou-se que Paranaguá não domina as transações comerciais do café, pois as mesmas são efetuadas pela praça de Santos, caracterizando-se o pôrto de Paranaguá por ser ainda somente o armazenador e o exportador de café de uma extensa área ainda sob o comando econômico-financeiro do estado de São Paulo.

Ao lado desta exportação, aparece a importação dos derivados de petróleo, cada vez em maiores quantidades, transformando o sentido geral da carga transitada pelo pôrto, pôsto que de exportador passou a ser mais importador de mercadorias.

O domínio de Santos no comércio de café, e a influência regional poderosa de Curitiba no planalto, são as causas que impediram mais extensa repercussão de importância crescente do pôrto de Paranaguá sôbre a cidade que o abriga, explicando-se, dêste modo, a disparidade entre a pequena cidade e a importância da sua função portuária.

## BIBLIOGRAFIA

ARAÚJO FILHO, J. R. de

- 1956 — "O café: Riqueza Paulista", in *Boletim Paulista de Geografia* n.º 23 — pp. 78-135, São Paulo, Associação dos Geógrafos Brasileiros, Seção Regional de São Paulo.

BARROS, Haidine da Silva

....

- 1961 — "Fatores geo-econômicos do ressurgimento da cidade portuária de Angras dos Reis" — Série *Trabalhos Discentes*, publicação n.º I, 42 pp. Faculdade Nacional de Filosofia, Caderno de Geografia do Brasil, Rio de Janeiro, Gráfica Taveira.

## BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti

- 1951 — “Crescimento da população do estado do Paraná” in *Revista Brasileira de Geografia*, ano XIII, n.º 2, pp. 265-271, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.
- 1953 — “O problema das frentes pioneiras do estado do Paraná”, in *Revista Brasileira de Geografia*, ano XV, n.º 2, pp. 335-384, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.

## BERNARDES, Nilo

- 1955 — “Produção e exportação de madeira na bacia Paraná-Uruguai in: *Condições Geográficas e Aspectos Geo-Econômicos da Bacia Paraná-Uruguai*, I volume, pp. 422-426, São Paulo, Associação dos Geógrafos Brasileiros.

## BIGARELLA, João José

- 1947 — “Contribuição ao Estudo da Planície Litorânea do Estado do Paraná”, in: *Boletim Geográfico*, ano V, n.º 55, pp. 747-779, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.

## CARVALHO, Maria Conceição Vicente de

- 1944 — “O pôrto de Santos” in: *Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia*, vol. IV pp. 709-720, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.
- 1955 — “Os portos na Bacia Paraná-Uruguai”, in: *Condições Geográficas e Aspectos Geo-Econômicos da Bacia Paraná-Uruguai*, I volume, pp. 409-413, São Paulo, Associação dos Geógrafos Brasileiros.

## CÉLÉRIER, Pierre

- 1957 — “Les Ports Maritimes”, 127 pp., Paris *Coleção Que sais-je?* Presses Universitaires de France.

## DENIS, Pierre

- 1951 — “A Colonização no Paraná”; in: *Boletim Geográfico*, ano IX, número 100, pp. 346-356, Rio de Janeiro. IBGE, CNG.

## FRANÇA, Ary

- 1960 — “A Marcha do Café e as Frentes Pioneiras”, *Guia de Excursão* n.º 3, — XVIII Congresso Internacional de Geografia, 302, pp., Rio de Janeiro, IBGE, CNG.

## JAMES, Preston Edward

- 1945 — “As terras cafeeiras do Brasil sudeste” in: *Boletim Geográfico*, ano III, n.º 29, pp. 701-716, agosto, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.

## LISBOA, Alfredo

- 1926 — *Portos do Brasil*, 413 pp., Rio de Janeiro, Imprensa Nacional.

## MARTINS, Romário

- 1938 — *História do Paraná*, 538 pp. 3.<sup>a</sup> edição, Curitiba, São Paulo, Editôra Guaira Ltda.

## MONBEIG, Pierre

- 1957 — *Novos Estudos de Geografia Humana Brasileira*, 236 pp. São Paulo, Difusão Européia do Livro.

## OLIVEIRA, Eusébio Paulo de

- 1912 — “Feições físicas e geológicas do Paraná”, in: *Boletim geográfico*, n.º 21, pp. 241-248, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.

## ROMARIZ, Dora do Amarante

- 1953 — “Mapa de vegetação original do estado do Paraná” in: *Revista Brasileira de Geografia*, ano XV, n.º 4, pp. 597-609, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.

## STRAUCH, Lourdes

- 1955 — “Produção de erva-mate na bacia Paraná-Uruguaí”, in: *Condições Geográficas e Aspectos Geo-Econômicos da Bacia Paraná-Uruguaí*, I volume, pp. 338-342, São Paulo, Associação dos Geógrafos Brasileiros.

## VALVERDE, Orlando

- 1950 — “Excursão ao Paraná”, in: *Revista Brasileira de Geografia*, ano XII, n.º 2, abril-junho, pp. 340-347, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.
- 1957 — “Planalto Meridional do Brasil”, *Guia de Excursão* n.º 9, XVIII Congresso Internacional de Geografia, 340 pp., Rio de Janeiro, IBGE, CNG.

## VIEIRA, Flávio

- 1949 — “Portos Brasileiros” in: *Boletim geográfico*, ano VI, n.º 73, pp. 5-24, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.

## Administração do Pôrto de Paranaguá

- 1953 — *Primeiro Centenário do Paraná*, relatório do exercício de 1953 e elementos estatísticos 1935-1953, XIII capítulo.

## Album Documentário do Paraná

- 1948 — *Tricentenário do Município de Paranaguá*, 106 pp., Curitiba.

## Câmara de Expansão Econômica do Paraná

- 1954 — *Paraná*, ano III, n.º 4, janeiro-março, 44 pp. Curitiba, Editora Guaira.

## Comissão do Plano Portuário Nacional

- 1952 — *Album do Departamento Nacional de Pôrto, Rios e Canais*, Rio de Janeiro.

## Editôra Carlos S/A

- 1960 — *Guia Turístico e Informativo de Paranaguá* 216 pp. Curitiba.

## Estado do Paraná — Governo Ney Braga

- 1961 — *Pôrto de Paranaguá*, Plano de expansão e melhoramento para o período 1962-1966, 277 pp., Rio de Janeiro SPL — Serviços de Planejamento (Engenheiros e Economistas Associados).

## Governo do Estado do Paraná

- 1951 — *Administração do Pôrto de Paranaguá*, relatório geral, 18 pp., — Paranaguá.

## Instituto Brasileiro do Café

- 1961 — *Comercialização da safra cafeeira*, regulamento de embarque e instruções complementares, 34 pp. Rio de Janeiro.

## Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

- 1950 — *Paranaguá*, 14 pp., Rio de Janeiro, CNE.

## Ministério da Fazenda

- 1958 — *Comércio Exterior do Brasil, 1956-1957*, 54 pp., Rio de Janeiro, Serviço de Estatística Econômica e Financeira, Gráfica do IBGE.
- 1960 — *Comércio de Cabotagem do Brasil*, 195 pp. Serviço de Estatística Econômica e Financeira do Brasil, Rio de Janeiro.

Serviço de Estatística Econômica e Financeira, Movimento marítimo e fluvial do Brasil, anos: 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960.

Prefeitura de Antonina

1927 — *Antonina*, Questões Portuária e Tarifária, 27 pp., Antonina, oficinas de J. Gonçalves.

Observador Econômico e Financeiro

1954 — *Paranaguá*, 2.º Pôrto Cafeeiro, separata n.º 215, 15 pp., Rio de Janeiro.

MAPAS

Govêrno do Estado do Paraná

1957 — “Mapa do estado do Paraná”, administração Moisés Lupion, escala 1:650 000, Curitiba.

1961 — “Mapa do estado do Paraná, administração do governador Ney Braga, escala 1:600 000, Curitiba.

Sociedade Comercial e Representações Gráficas Ltda.

1959 — “Planta da cidade e do pôrto de Paranaguá, escala aproximada, 1:10 000, Curitiba.

1961/62 — “Mapa rodoviário do estado do Paraná, escala 1:1 300 000, Curitiba.

ARTIGOS DE JORNAIS

Correio da Manhã

1962 — “O pôrto de Paranaguá vai ser recuperado com 905 milhões”, 7 de fevereiro, Rio de Janeiro.

O Jornal

1961 — “O pôrto de Paranaguá, deseja melhores condições para exportar o seu café”, 29 de outubro, Rio de Janeiro.

1961 — “Saturado o pôrto de Paranaguá enquanto os preços do café no Paraná, caem vertiginosamente, 1 de outubro, Rio de Janeiro.

SUMMARY

The author, begins by stressing the importance of the port of Paranaguá as compared with the other ports in the south of Brazil, noting that they are situated so close together that problems inevitably arise in connection with the improvement of port works and the sluggish flow of shipping.

The natural conditions for the construction of the port of Paranaguá are analysed and it is observed that the coastline of Paraná state is indented by a deep ria forming the long narrow bay of Paranaguá, ending in that of Antonina and having two northern offshoots, separated by islands, the bays of Pinheiros and Laranjeiras. The bay of Paranaguá is entered by a northern and a southern channel, and attention is drawn to the problems raised by the siting up of the bay, not only by the ocean currents, but also by the material carried down by the rivers which dissect the great wall of the Serra do Mar interposed between the Paraná littoral and the first plateau.

Proceeding to an examination of the hinterland and its progressive enlargement, the author points out the disadvantages encountered initially by the port and blocking its expansion, such as for instance the fact that the plateau was colonized via São Paulo and not from the sea coast, which meant that the mainlines of transportation were traced from north do south, i.e. from São Paulo to Rio Grande do Sul. Not until Curitiba was founded did they begin to converge towards this town, now the state capital; this led to the building of the road and railway over the Serra da Graciosa, as the Serra do Mar is called locally, and down to the sea. The organization of the transport system in function of Curitiba, channelling the traffic funnel-wise to the port of Paranaguá, abruptly extended its area of influence to the whole of the state of Paraná, the northeast of Santa Catarina and the south of São Paulo.

Antonina existed as a port long before Paranaguá, for it stood at the head of the bay and the mouth of an estuary, but the heyday of its prosperity was linked to the export of timber and mattee tea and therefore belongs to a past century. Even so, it never developed into an organized port, but remained a series of private wharves.

As the coffee plantations spread from São Paulo southwards to the state of Paraná, the distance to the port of Santos increased and it was found to be more direct to ship the product through the port of Paranaguá. This was the start of its vertiginous development into the chief port of Paraná, attracting the interest of the Federal Government which proceeded to its organization in 1935. By now, Paranaguá has risen to the position of second most active port in the coffee export trade from Brazil, surpassing Rio de Janeiro.

The construction of a quay for unloading inflammables at the Rocío also enhanced the value of Paranaguá to the import trade, and for the last few years all the supplies of these commodities for the state of Paraná have been routed through this port.

By means of a number of maps and graphs, the author brings out clearly the way in which the port began, evolved and reached its present state of development, showing finally the effects that this has had on the town of Paranaguá. The reason that the urban development has not kept pace with the expansion of the port is seen to lie in the retention of control over the coffee trade by the port of Santos, according no more than the status of "transit-town" to Paranaguá for shipments of this commodity. The other functions that might be performed by Paranaguá are taken over by Curitiba, which, by reason of its proximity to the seaboard, dominates all the trade in the lowlands.

#### RÉSUMÉ

L' auteur, commence son travail en montrant l'importance du port de Paranaguá parmi les ports du sud du Brésil, soulignant qu'ils sont situés si près les uns des autres que cela donne naissance à des problèmes se rapportant à l'amélioration de l'appareillage et au peu de mouvement de la navigation

Puis il analyse les conditions naturelles pour la construction d'un port important à Paranaguá, en observant que le littoral de l'Etat de Paraná est coupé par une ria profonde, occupée par la baie étroite et longue de Paranaguá qui se termine par celle d'Antonina et possède des ramifications au nord séparées par des îles et formant les baies de Pinheiros et Laranjeiras. L' entrée de la baie de Paranaguá proprement dite se fait par deux canaux, appelés nord et sud, et l'auteur montre les difficultés provoquées par le colmatage dû, non seulement à l'action des courants marins, mais aussi à l'apport des fleuves qui dissèquent le grand mur de la Serra do Mar, s'alignant entre le littoral et le premier haut plateau du Paraná.

En abordant l'examen du hinterland, l'auteur étudie le développement progressif du port, en soulignant les désavantages que celui-ci a rencontré à ses débuts, comme par exemple la colonisation venue de São Paulo et non du littoral, ce qui entraîna les voies de transport à s'organiser du nord au sud, c'est-à-dire de São Paulo à Rio Grande do Sul. C'est seulement après la fondation de Curitiba que celles-ci commencèrent à converger vers cette ville, maintenant capitale de l'Etat, et c'est à cela qu'on doit la liaison ferroviaire et routière avec le littoral en passant par la Serra Graciosa, nom local de la Serra do Mar. L'organisation des systèmes de transport en fonction de Curitiba et l'écoulement de ceux-ci, comme dans un entonnoir vers fonction le port de Paranaguá ont ouvert à ce dernier, comme zone d'influence, tout l'Etat du Paraná, le nord-est de l'Etat de Santa Catarina et le sud de celui de São Paulo.

Antonina, au fond de la baie et à l'entrée d'un estuaire, était un port bien avant Paranaguá. Sa splendeur appartient à une époque passée et se rattachait à l'exportation du bois et du maté. Toutefois il n'a jamais été un port organisé et consistait seulement d'entrepôts particuliers.

A mesure que les plantations de café s'étendaient de São Paulo au nord de l'Etat du Paraná, la distance du port de Santos augmentait et on trouva plus facile d'embarquer le produit au port de Paranaguá. C'est alors que commença son ascension vertigineuse jusqu'à devenir le port principal du Paraná et le gouvernement fédéral s'occupa de son organisation en 1935. Actuellement, Paranaguá est le second port d'exportation du café du Brésil, dépassant pour ce produit celui de Rio de Janeiro.

La construction d'un quai pour inflammables sur le Rocío a également donné à Paranaguá de l'importance du point de vue du commerce d'importation, l'approvisionnement de l'Etat du Paraná en ces produits ayant été entièrement fait par ce port au cours de ces dernières années.

Au moyen d'une série de cartes et graphiques, l'auteur explique avec netteté comment le port de Paranaguá a commencé, évolué et atteint son état actuel, et il termine en démontrant les répercussions de cette mise en valeur sur la ville de Paranaguá. Celle-ci, cependant, n'est pas arrivée à se développer en harmonie avec l'expansion de son port en raison du contrôle du commerce caféier par le port de Santos; ainsi, la ville de Paranaguá est restée en quelque sorte une "ville-transit" pour le café. Les autres fonctions que Paranaguá pourrait exercer sont prises pour la plupart par Curitiba qui, très proche du littoral bien que située sur le plateau, domine tout le commerce de la plaine.