

# Reestruturação Produtiva e Polarização do Mercado de Trabalho em Paranaguá-PR

*Amalia Maria Goldberg Godoy\**

---

## **RESUMO**

*As repercussões sociais, econômicas e espaciais das diversas modernizações dos portos e do transporte marítimo precisam ser analisadas tanto sobre o ponto de vista do porto quanto do espaço urbano. Este trabalho tem como objetivos apresentar uma metodologia de análise para a relação porto e cidade e verificar as repercussões das mudanças tecnológicas sobre o mercado de trabalho da cidade de Paranaguá.*

**Palavras-chave:** reestruturação produtiva; Porto de Paranaguá; relação cidade-porto.

## **ABSTRACT**

*The social, economic and spatial repercussions of the several modernizations performed in the harbors and maritime transportation need to be analyzed by taken into consideration both the harbor and urban section points of view. This work aims at presenting an analysis methodology for the relationship between harbor and city, and to verify the repercussions of technological changes on the city of Paranaguá labor market.*

---

\*Economista, Doutora em Meio Ambiente e Desenvolvimento pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). Professora do Departamento de Economia da Universidade Estadual de Maringá (UEM). E-mail: amggodoy@uem.br

**Key words:** *productive restructuring; Paranaguá harbor; city-harbor relationship.*

## INTRODUÇÃO

A globalização da economia, dentro das novas condições de competitividade, tem como base a produção de bens organizada em nível mundial, incorporando várias fases da cadeia produtiva que se utilizam de um extenso sistema de fornecedores e subfornecedores integrado internacionalmente (SCHUTTE, 1993).

Atendendo às mudanças decorrentes dessas novas condições de competitividade, ocorreram alterações tecnológicas no transporte marítimo internacional, na estrutura e no gerenciamento dos portos, que passaram a ter papel fundamental no processo de globalização da economia e no sistema de produção baseado na produção flexível e no *just in time*.<sup>1</sup>

A dinâmica econômico-social que está sendo implantada pelo novo padrão de desenvolvimento tem fortalecido o papel dos sistemas de transportes de cargas, que passam a exigir adequações, principalmente na organização portuária e nas formas de transporte e armazenagem das mercadorias.

De maneira geral, as diversas modernizações dos portos e do transporte marítimo ocorridas ao longo do tempo repercutiram não somente sobre o porto, mas também sobre o espaço urbano, em particular as atividades econômicas desenvolvidas. A diversificação dos serviços oferecidos pelo porto fora dos limites dos cais, pátios e armazéns sempre exigiu a estruturação da comunidade portuária, espelhando os vínculos da cidade com o seu porto.

Este trabalho tem como objetivo analisar as alterações que ocorreram na relação entre o porto e a cidade resultantes das mudanças tecnológicas portuárias, tendo como referencial de análise o mercado de trabalho da cidade portuária de Paranaguá, situada no Estado do Paraná.

## 1 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A metodologia teve várias fases e consistiu em criar um modelo para a análise da relação cidade e porto, o zoneamento do espaço urbano de Paranaguá e a estratificação social de seus moradores e, por último, criar uma tipologia para a análise do mercado de trabalho em Paranaguá.

### 1.1 A RELAÇÃO CIDADE E PORTO

Um dos eixos básicos de trabalho consistiu em construir um modelo que possibilitasse o estudo da relação entre o porto e a cidade onde o mesmo se insere. Dada a inexistência de trabalhos sistemáticos e de longo prazo sobre o assunto no Brasil, primeiramente, foi necessário constituir um referencial de análise. Para isso, foi realizado um levantamento bibliográfico sobre os portos europeus. Baseando-se nas alterações das características das relações entre o porto e a cidade nos períodos das transformações tecnológicas, foi possível detectar

---

<sup>1</sup>CASTELLS (1992, p. 5) conceitua a integração global em tempo real (*just in time*) como: "uma economia onde os fluxos de capital, mercado de trabalho, mercado de *commodities*, informações, gestão e organização são internacionalizados e totalmente interdependentes, através do planeta, embora em uma forma assimétrica, caracterizada pela desigual integração ao sistema global pelas diferentes áreas do planeta".

<sup>2</sup>Ver discussões sobre o tema no item 2.

três fases: a fase de união, a fase de divórcio e a fase de reconversão.<sup>2</sup> A tipificação dos portos europeus permitiu aproximar a análise da relação porto-cidade em Paranaguá.

Depois de construído o referencial de análise, que serviu de parâmetro comparativo, partiu-se para o estudo das possíveis variáveis que interferiam na relação entre o porto e a cidade no Brasil. Entre as diversas existentes foram consideradas as transformações tecnológicas marítimas e as políticas públicas federais. Os aspectos espaciais, sociais, econômicos e demográficos, portanto, foram trabalhados procurando-se respeitar as fases de modificações tecnológicas ocorridas no Porto de Paranaguá, principalmente, no período de 1950 a 1996. Com isso, foi possível averiguar se as mudanças ocorreram e repercutiram da mesma maneira que nos portos europeus na relação porto-cidade em Paranaguá.

Para se fazer a comparação entre o modelo europeu e o caso de Paranaguá, foram utilizados documentos históricos, artigos de jornal, censos demográficos e bibliografia científica voltada ao assunto.

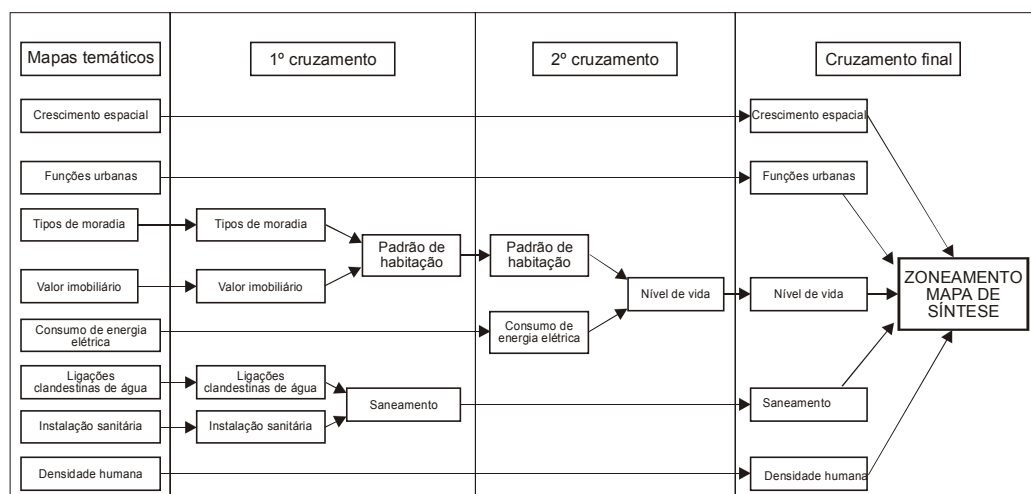
## 1.2 O ZONEAMENTO DO SETOR URBANO E A ESTRATIFICAÇÃO SOCIAL

Como os avanços tecnológicos tendem a considerar tanto as formas de organização e os processos de trabalho quanto a ocupação espacial do setor urbano, foi criada uma tipologia que pudesse captar essas mudanças. Para isso, foi realizado um zoneamento do setor urbano de Paranaguá (CANEPARO et al., 1996).

Elegeram-se alguns indicadores que possibilitaram a caracterização das diferentes condições espaciais e sociais das famílias que moravam em Paranaguá. As variáveis inicialmente selecionadas foram: o crescimento espacial da cidade, as funções urbanas, a oferta de serviços, a densidade humana, o nível socioeconômico e o saneamento.

Cada uma das variáveis escolhidas foi expressa em um ou vários indicadores. A coleta desses dados baseou-se em dados disponíveis para cada uma das regiões que compõem o setor urbano de Paranaguá, tais como: os censos demográficos da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Cadastro de moradores da Companhia de Águas e Esgoto de Paranaguá - Cagepar (1996), o consumo de energia elétrica de Paranaguá, da Companhia Paranaense de Energia (Copel), de abril de 1995 a março de 1996.

Cada um dos indicadores deu origem a um mapa temático, os quais foram cruzados de maneira que pudessem expressar as heterogeneidades e homogeneidades do espaço urbano. Como resultado obtivemos o zoneamento do setor urbano.



FONTE: CANEPARO et al. (1996)

Todos os dados coletados foram plotados de maneira a serem visualizados em mapas. Para isso, utilizou-se a cartografia informatizada (Cabral 1500) e interpretação de fotografias aéreas. O processo ocorrido pode ser visto na figura 1.

O espaço urbano foi dividido em cinco áreas diferentes: o Centro urbano (chamado de zona 1), a zona de Explosão portuária (denominado de zona 2), a Expansão recente (zona 3), as Franjas insalubres (zona 4) e a Ilha de Valadares (zona 5) – mapa 1. Com base no zoneamento, foi retirada a amostra populacional para aplicação de um questionário nos domicílios, permitindo identificar, inclusive em termos espaciais, as diferentes situações de vida.

Para o sorteio dos domicílios, utilizou-se o banco de dados da Cagepar, que dividia e numerava a cidade em setores, quadras e lotes (ou seja, domicílios), realizando-se uma equivalência com o zoneamento efetuado. Com o número de domicílios em cada zona definido pela amostra, efetuou-se o sorteio das quadras, seguido do sorteio do lote em cada quadra, ambos por meio da geração de números aleatórios (CANEPARO et al., 1996).

Foram aplicados 639 questionários no setor urbano de Paranaguá, no período de agosto a outubro de 1996, que revelaram a presença de 2.635 pessoas residentes. Os dados coletados foram registrados no banco de dados Epi-info, possibilitando a análise global de vários fatores.

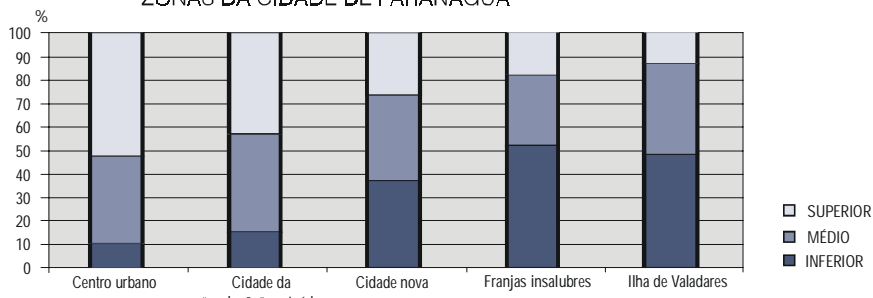
Por último, foi realizada uma tipologia dos entrevistados, objetivando verificar as desigualdades socioeconômicas que caracterizam os moradores de Paranaguá.

Escolheram-se algumas variáveis, retiradas do questionário aplicado, que foram definidoras dos diversos estratos de vida<sup>3</sup> da população moradora de Paranaguá, isto é, que permitiram identificar a condição material e econômica da família, quais sejam: tipo de moradia (tipo de parede e de cobertura), densidade habitacional (número de moradores/m<sup>2</sup> do domicílio), escolaridade do chefe da família (nível de escolaridade em anos de estudo), número de banheiros; bens de consumo duráveis e serviços (tais como: máquina de lavar roupa, vídeo cassete, *freezer*, carro, telefone, televisão em cores, rádio, bem como a existência de serviço de empregada doméstica mensalista).

Para a caracterização dos diferentes estratos de vida, foi aplicado o método estatístico multivariado de análise fatorial de correspondências múltiplas com o programa SPAD.N integrado versão 2.5. O modelo final compreendeu três estratos: o superior (222 famílias), o médio (240 famílias) e o inferior (177 famílias).

Conseqüentemente, cada família pesquisada, localizada em uma zona específica, foi enquadrada em um dos estratos.

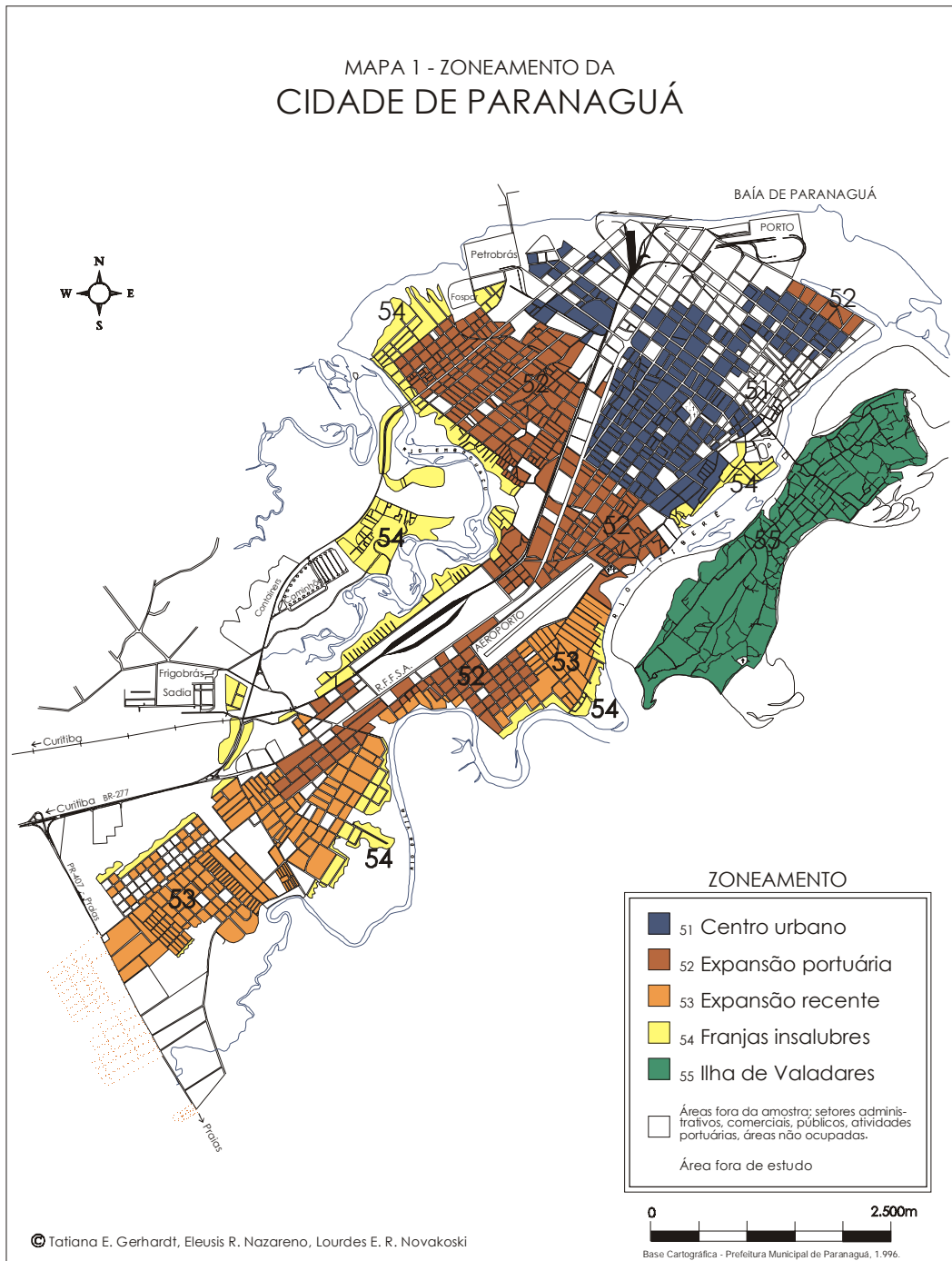
GRÁFICO 1 - DISTRIBUIÇÃO DOS ESTRATOS SOCIAIS NAS DIFERENTES ZONAS DA CIDADE DE PARANAGUÁ



FONTE: Elaboração do autor

<sup>3</sup>Mais detalhes sobre a metodologia de elaboração deste indicador são apresentados em GERHARDT, RONCONI e NOVAKOSKI (1997).

# MAPA 1 - ZONEAMENTO DA CIDADE DE PARANAGUÁ



O cruzamento dos estratos e do zoneamento espacial permitiu identificar as diferentes proporções dos estratos de vida existentes em cada zona da cidade, bem como diferenciar as condições socioeconômicas dos moradores, em particular dos que dependem e dos que não dependem do trabalho do porto. O gráfico 1 ilustra o resultado desse cruzamento.

### 1.3 O MERCADO DE TRABALHO

Para análise do comportamento histórico do mercado de trabalho em Paranaguá, realizou-se a coleta de dados secundários, obtidos por meio da consulta dos censos demográficos, dados sobre o mercado de trabalho do Ministério do Trabalho e publicações científicas. Os dados coletados referiam-se ao setor formal da economia.

De modo a visualizar as relações atuais, foram realizadas entrevistas com diversos atores sociais envolvendo questões voltadas, sobretudo, à interface cidade/porto sob a ótica do mercado de trabalho. Além disso, o questionário aplicado no setor urbano possibilitou ter a noção do mercado de trabalho atual, formal e informal, sua organização e, principalmente, avaliar qual o papel do porto nesse mercado. Para isso, separaram-se os chefes e membros da família que trabalhavam daqueles que não trabalhavam. Entre os que não estavam trabalhando, classificaram-se os motivos, como segue: aposentados, pensionistas, desempregados e outra condição (que engloba pessoas que nunca trabalharam, são sustentadas pela família e as doentes). Isso possibilitou averiguar tanto o índice de desemprego como a existência de crianças e idosos trabalhando.

Entre os que estavam trabalhando, chefes de família e membros da família, desenvolveu-se uma série de instrumentos para sua caracterização:

- 1) Procurou-se classificar a forma como os trabalhadores se inseriam no mercado de trabalho e quais as formas de contrato no trabalho direta e indiretamente ligado ao porto e fora dele. Para isso, observou-se se os mesmos eram sindicalizados, se possuíam carteira assinada, se tinham algum negócio e o local de trabalho. Em Paranaguá, identificaram-se as seguintes situações: empregado, trabalhador por conta própria (autônomo), trabalhador por conta própria que também é empregado, trabalhador portuário e, por último, o trabalhador portuário que também trabalha por conta própria.
- 2) Foram criadas quatro categorias com o objetivo de detectar a temporalidade e a formalidade no mercado de trabalho. Como resultado, tem-se que todos os que estavam trabalhando foram enquadrados como trabalhadores permanentes, temporários, formal ou informal. Considera-se a "melhor" forma de trabalho o permanente formal e a mais precária, o temporário informal.
- 3) Foi realizada uma codificação levando em conta a função e o nível de especialização do trabalho realizado. Para isso, entre os que estavam trabalhando, separaram-se os donos de negócios e observou-se, entre os restantes, se o trabalho exercido era não braçal especializado, braçal especializado, braçal e não braçal semi-especializado ou braçal e não braçal não-especializado.
- 4) Por último, procurou-se detectar se o local de trabalho tinha ou não dependência do porto, utilizando como fonte informativa a Prefeitura de Paranaguá, as empresas ou sindicatos em que os trabalhadores estavam engajados no momento da entrevista. Os trabalhadores foram classificados como dependentes e não dependentes do porto.

Entre os dependentes do complexo separaram-se os que trabalhavam diretamente no porto (pessoal administrativo e técnico do porto e da Marinha Mercante e os trabalhadores

avulsos) daqueles que trabalhavam indiretamente em atividades ligadas ao movimento portuário (indústrias, armazéns, empresas prestadoras de serviços, hotéis, restaurantes e taxistas).

Após estas classificações, foi possível estabelecer quais as formas e tipos de trabalho desenvolvidos dentro e fora do porto e o grau de dependência do mesmo.

## 2 A RELAÇÃO CIDADE E PORTO NO MODELO EUROPEU

O levantamento bibliográfico realizado para os portos europeus permitiu concluir que a relação entre a cidade e o porto passou por três fases: a de união, divórcio e reconversão.

Até os anos quarenta do século XX, a maioria dos portos do mundo vivia a fase de união, ou seja, fase em que o aumento das atividades no porto repercutia em crescimento das atividades no setor urbano ou em que o declínio das atividades do porto resultava no declínio do comércio no setor urbano.

A fase de divórcio constatada por HOYLE (1995), VIGARIÉ (1992), COLLIN (1991) e FABRE (1992) é analisada como um fenômeno recente e ligada à modernização tecnológica, particularmente visível nos grandes portos. HOYLE (1995, p. 44) afirma que é devido à evolução da tecnologia no transporte marítimo que se enfraquecem os laços tradicionalmente estreitos entre as cidades e os portos, tendo à frente o grande aumento dos terminais de contêineres e dos métodos *roll-on-roll-off*<sup>4</sup>.

Houve a ampliação e modernização dos navios, especialmente, graneleiros. Enquanto os navios de maior porte são destinados, sobretudo, ao transporte de minérios de ferro e carvão em pedra, os menores destinam-se a alimentos em grãos (trigo, milho e soja, principalmente). Os navios graneleiros têm porões divididos e apresentam abertura de escotilha maior que os navios convencionais de carga geral para permitir operações com equipamento mecanizado.<sup>5</sup>

Por volta da metade da década de 70, alguns portos dos Estados Unidos da América e Europa já introduziam computadores para aplicações *off-line*, em atividades como pagamento ou contabilidade. A partir dos anos 80, o computador passou a ser utilizado para aplicações *on-line*, como o trabalho de controle de contêineres, liberação de cargas e sistemas de recuperação de informações. Alguns portos são, hoje, áreas de serviços altamente sofisticadas, com equipamentos e instalações que se equiparam ao grau de desenvolvimento tecnológico já incorporado em indústrias de ponta.

Segundo a UNCTAD (1995), as mudanças na economia internacional trazem em seu bojo importantes alterações, cujas tendências gerais são: 1) a convivência de vários tipos/

<sup>4</sup>Os navios "ro-ro" (*roll-on-roll-off*), criados durante a Segunda Grande Guerra para desembarque de veículos de combate, possuem grande agilidade e passam a ter grande utilização no transporte de cargas, principalmente unitizadas. Os mesmos são dotados de rampas de acesso através das quais são feitos o embarque e o desembarque de automóveis, *trailers*, contêineres, bobinas de papel, entre outros. No Brasil, o emprego do *roll-on-roll-off* está sendo incrementado não apenas no transporte de veículos produzidos pela indústria do Centro/Sul para os portos do Norte e Nordeste, como também para o transporte de carretas carregadas de mercadorias das fontes de produção no Sul para os pontos de consumo no Norte/Nordeste e vice-versa, atendendo ao programa de redução do consumo de combustíveis nas vias rodoviárias (STALCHMIDT; POPINI, 1992).

<sup>5</sup>Em Paranaguá, o carregamento de granéis sólidos, que quase não utiliza mão-de-obra, é realizado através de "pontos graneleiros" dotados de esteiras rolantes de grande capacidade e velocidade, que transportam os grãos dos silos horizontais e verticais até a faixa portuária, onde são colocados nos porões dos navios através de pórticos de carregamento - denominados *Shiploaders*.

<sup>6</sup>A unitização é o acondicionamento de uma certa quantidade de volumes isolados numa única unidade de carga. A carga pode ser unitizada em *pallets* e contêineres. *Pallet* é uma espécie de bandeja ou estrado de madeira, com orifícios para o encaixe dos garfos das empilhadeiras, sobre a qual a carga, geralmente acondicionada, é posta, presa e transportada até o destino. O contêiner é uma grande caixa ou recipiente metálico, no qual a mercadoria é colocada e fechada sob lacre e transportada para o convés e/ou porão, para ser aberto no porto ou local de destino.

<sup>7</sup>A multimodalidade integra o sistema rodoviário, o ferroviário e o marítimo e tem como objetivos: aumentar a velocidade de distribuição da carga e reduzir a quantidade de capital não produtivo, em que se inclui a demora dos navios nos portos.

gerações de portos no mundo; 2) a especialização de alguns portos através da manipulação/substituição da carga geral convencional por carga unitizada;<sup>6</sup> 3) o crescente papel da multimodalidade<sup>7</sup> dentro da logística de produção e distribuição; 4) a mudança da fase de trabalho intensivo do porto para a fase de tecnologia e *know-how* como fator fundamental, ou seja, mais capital intensivo.

A unitização e a informatização, juntamente com o desenvolvimento da multimodalidade, fazem com que o porto seja, atualmente, mais um prestador de serviços na circulação internacional de bens materiais e imateriais (principalmente informações), concentrados num número limitado de portos que oferecem serviços altamente especializados.

O porto, para manter ou mesmo melhorar a sua posição no mercado internacional e não se tornar obsoleto com o tempo, precisa se adaptar às novas condições existentes, pois, atualmente, eles não detêm mais, como em tempos passados, o poder sobre o tráfego. Além disso, os portos estão cada vez mais sujeitos à concorrência que ocorre tanto entre os portos nacionais quanto entre os nacionais e os internacionais, vencendo aqueles que reduzem, ao máximo, o tempo de permanência do navio no porto e têm melhor combinação de preços e qualidade oferecida.

A partir do momento em que o porto passa a se adaptar às novas exigências da globalização da economia, segundo os autores citados, o desenvolvimento do porto não repercute, necessariamente, no desenvolvimento da cidade, como havia sido até então.

Um dos impactos da modernização tecnológica no transporte marítimo sobre as cidades é espacial. Os portos modernizados tendem a ocupar maior espaço operacional, situados no setor urbano, a se afastarem do centro da cidade e a se tornarem espaços especializados e fechados à comunidade. Como consequência há grandes portos, geralmente afastados do centro, a criação de terminais especializados e aumento no movimento de cargas unitizadas. No setor urbano verifica-se a ocupação de maior espaço operacional e especializado e a decadência do centro onde se situava o antigo porto.

Outro elemento que mostra a desvinculação do desenvolvimento do porto com o da cidade é o fato de os grandes negociantes que instalam empresas e escritórios ligados às atividades portuárias na cidade não terem ligação com os problemas locais. Eles instalam as suas empresas em locais que lhes ofereçam as melhores condições naquele momento. Se mudarem as condições, ou surgirem melhores, a tendência é se transferirem para outro local, independente dos reflexos sociais e econômicos de tal decisão.

BAUDOUIN e COLLIN (1988, p.48) afirmam que, nesse contexto, os interesses que regem a comunidade portuária e a da cidade passam a ser diferentes e até antagônicos. Somente a administração dessas diferenças é que permitirá o avanço do desenvolvimento da cidade portuária.

Diversos impactos ocorrem com essa separação que se manifesta na maioria das cidades portuárias. FABRE (1992) e HAYOT (1992), no estudo dos seis modernos portos europeus – Barcelona, Hamburgo, Marselha, Roterdã, Liverpool e Gênova – ressaltam que as transformações tecnológicas resultaram, em quase todos os portos, nos mesmos efeitos sociais, quais sejam:

- a) **um forte declínio demográfico**, com perda de 100.000 habitantes em Marselha em 15 anos; perda de 50.000 em Barcelona em 15 anos; 120.000 em Gênova em vinte anos; 265.000 em Hamburgo, em 25 anos, e 400.000 em Liverpool, o que representa metade de sua população em 20 anos.
- b) **declínio do nível de emprego**. Liverpool bate o recorde: 27% de taxa de desemprego, o dobro da média nacional, em 1991. Marselha teve taxa de desemprego de 18%, em 1991, e Hamburgo, de 8,8%. Em Roterdã, onde se situa o maior porto do mundo, essa taxa atingiu 20%, em 1988.



- c) **forte polarização social.** O declínio do emprego portuário e industrial, mal compensado, na maioria dos casos, pelo desenvolvimento do setor terciário, originou um processo de urbanização rápida, acelerando um ciclo de degradação física e marginalização social.

O aumento significativo da produtividade nos portos, além disso, veio acompanhado da mudança no tipo de mão-de-obra utilizada: passou-se rapidamente de grande número de empregos pouco qualificados para um mercado de empregos mais restrito e mais qualificado. Portanto, com a adoção dos novos equipamentos de manipulação de mercadorias e a forma de acondicionamento das mercadorias, o trabalho humano, que tinha a característica de ser intensivo, passou a diminuir.

Assim, os excluídos do trabalho portuário, somados àqueles dificilmente empregáveis no setor urbano, passaram a se aglomerar nas habitações degradadas existentes nos antigos quarteirões portuários no centro urbano, dificultando a reconstrução das cidades (FABRE, 1992 e HAYOT, 1992).

Os resultados da modernização são praticamente os mesmos na maioria das cidades, ou seja, não somente o peso da atividade portuária diminuiu, mas toda a economia urbana foi afetada: diminuiu o emprego geral e a população e houve forte polarização social (exclusão social, racismo, dificuldade do jovem em ingressar no mercado de trabalho, entre outros).

A última fase, a de reconversão, portanto, encontra o processo de polarização social, no qual existe, de um lado, uma população integrada à moderna tecnologia e, de outro, uma população marginalizada/excluída e que se vê a cada dia em situação pior.

A fase de reconversão compreende a implementação de projetos (em sua maioria, estatais) que visam à recuperação dos centros degradados/abandonados, à criação de alternativas econômicas que não estejam somente ligadas ao porto e ao incentivo ao turismo. Estes programas, apesar de as implementações serem relativamente semelhantes, tiveram resultados diferentes devido a fatores gerais externos, como a crise econômica mundial, mas, também, aos problemas infra-estruturais existentes, como o nível de educação, treinamento e interesses existentes.

Na maioria das cidades, tal fase resultou no crescimento do emprego no setor serviços, principalmente aqueles executados por pessoal não qualificado e semi-qualificado e não ligados ao setor portuário. A marginalização social foi relativamente contida.

Os avanços tecnológicos, portanto, resultaram em ruptura da relação direta entre o porto e a cidade. A reestruturação em curso, tratada como fase de reconversão, por sua vez, não conseguiu reverter o quadro, mas, somente, minimizar os impactos sociais de tais avanços.

De posse dessa caracterização, passa-se à análise do Porto de Paranaguá.

### 3 OS AVANÇOS TECNOLÓGICOS E AS POLÍTICAS PÚBLICAS NO PORTO DE PARANAGUÁ

<sup>8</sup>O governo brasileiro, na medida em que necessitou aumentar o nível das exportações, teve de se adequar às novas condições internacionais, inclusive tecnológicas e, para isso, promulgou a Lei 8.630/93, que tem como metas a reestruturação sob a bandeira do aumento da produtividade e maior competitividade, mediante concorrência de preços interportos, o que inclui: a) maior participação do setor privado na construção, exploração, arrendamento ou locação de instalações portuárias; b) a terceirização dos serviços que até o momento vinham sendo desempenhados pelas autoridades portuárias; c) a diminuição do poder sindical; e, por último, d) a preocupação com os problemas ambientais.

Atendendo aos objetivos da política federal propostos pela Lei 8.630/93,<sup>8</sup> o Porto de Paranaguá está se adequando, no aspecto administrativo e gerencial, às regras estabelecidas de enxugamento da máquina administrativa, terceirização e privatização.

A modernização avança, de maneira conflituosa, principalmente nas relações capital-trabalho, na medida em que a Lei 8.630/93 pretende não só dar as condições para maior competitividade aos portos nacionais, maior espaço para o investimento privado, mas, também, romper/diminuir o poder histórico dos sindicatos existentes na orla marítima.

O atual momento, portanto, é de transição, e devido ao fato de a substituição tecnológica se dar de forma desigual e lentamente no tempo, a mudança em curso provoca a convivência do velho e do novo padrão tecnológico, gerando conflitos sociais no setor portuário, um dos mais organizados do país.

As mudanças tecnológicas internacionais nos portos e nos navios são perfeitamente detectadas no Porto de Paranaguá. Pelas implementações em curso e pelo próprio projeto de expansão e modernização portuária, o porto se estrutura física e espacialmente à nova realidade: implementa a multimodalidade, ou seja, possui um sistema de transporte integrado com plataforma logística voltada ao comércio internacional, moderniza o seu sistema de serviços, adquire tecnologia de capital intensiva e se organiza no sentido de poder propiciar maiores informações/comunicações (via informatização) aos seus usuários. Ele se adapta tecnologicamente às necessidades impostas pelo sistema de transporte marítimo internacional.

Em nível urbano, o Porto de Paranaguá leva adiante a proposta de criar maiores condições para a movimentação de contêineres pelo porto, criar e ampliar terminais especializados de fertilizantes, veículos e de passageiros, sem perder seu espaço na exportação de granéis.

Conseqüentemente, os elementos tecnológicos que, em princípio, possibilitam maior nível de competição internacional – o aparelhamento do porto, a criação de terminais especializados e a plataforma logística – estão presentes, assim como nos portos europeus estudados. Os elementos políticos que contribuem para que esta mudança ocorra já existem, também, sob a forma da Lei 8630/93.

Além disso, existe um fator característico dos portos brasileiros, que não será tratado, mas que está como pano de fundo da relação entre a cidade e o porto. Em Paranaguá, o porto é uma concessão do governo federal ao governo estadual e isso implica que o mesmo atende não somente aos interesses do governo estadual, mas, principalmente, aos interesses da política nacional.<sup>9</sup> Essa característica trouxe, em seu bojo, a alienação da sociedade local quanto ao destino do seu porto, ou melhor dizendo, do porto instalado em sua cidade. Os reflexos são vistos nas fases da relação cidade-porto, as quais são discutidas a seguir.

#### **4 AS FASES DO PORTO E DA CIDADE DE PARANAGUÁ**

Até o final do século XIX, Paranaguá desenvolveu-se pouco e conviveu com seu porto, que tinha o nome de Porto de Nossa Senhora do Rosário, à beira do Rio Itiberê, no centro histórico. Todos os negócios eram feitos na Rua General Carneiro, conhecida como a Rua da Praia, à beira desse rio. Com o surgimento dos navios de maior porte, que aportavam ocasionalmente em Paranaguá, no final do século XIX, houve necessidade de mudança do local de atracação para águas mais profundas, já que a maior parte dos vapores não podia

---

<sup>9</sup>As verbas destinadas aos corredores de exportação, nos anos 70, e à modernização portuária, em 1996, são exemplos claros da política existente que beneficia alguns portos nacionais e direciona o papel que os mesmos devem exercer na política nacional de incentivo às exportações.

entrar no rio e permanecia atracada na Ilha da Cotinga. Pode-se dizer que, em 1935, oficialmente, o Porto de Paranaguá mudou suas instalações para águas mais profundas, a exemplo do que ocorreu com os portos europeus.

Diferentemente destes, para os quais tal mudança significou a decadência do centro urbano, para Paranaguá implicou em melhores condições para receber navios de maior porte, resultando em crescimento das atividades econômicas e do setor urbano.

No período em estudo, uma das maiores manifestações da união porto-cidade foi observada na década de 50, época em que ocorreu uma expressiva expansão da produção de café ligada à ocupação e expansão agrícola do Norte do Estado. Ao se estabelecerem as ligações rodoviárias entre a região produtora de café e o porto de Paranaguá,<sup>10</sup> e devido ao fato de o porto ser menos distante que o porto paulista,<sup>11</sup> o que barateava o frete e diminuía o tempo de transporte dos produtos, as exportações pelo Porto de Paranaguá passaram a crescer ano a ano.

O Paraná tornou-se o maior produtor de café do Brasil e o Porto de Paranaguá, o maior exportador. No final de 1958, nesse porto a exportação de café ocupava o 1.º lugar, seguido pela madeira, mate e couro preparado. Em 1965, Paranaguá conquistou o título de maior exportador de café do mundo. A exemplo de períodos áureos anteriores (ouro, mate e madeira), o município tinha todo um sistema de seleção, comercialização e armazenagem, dependentes agora do café, que gerava empregos e sustentava as atividades econômicas a ele ligadas.<sup>12</sup>

Nesta fase, fez-se a ocupação de toda a parte compreendida entre o centro e o porto situado na porção norte do setor urbano. A cidade cresceu espacial e economicamente e atraiu populações. A ocupação, no entanto, deu-se de forma diferenciada: se antes da época do café a população concentrava-se no centro, com o café, os de maior renda instalaram-se no centro e os de menor renda, próximos ao porto e nas áreas de marinha.

Com o tempo e com o crescimento da movimentação do café pelo porto, bem como a melhoria das estradas e das comunicações, a construção de armazéns nos centros produtores de café e a insatisfação dos produtores que reclamavam do aumento dos custos devido ao alto índice de pessoal sindicalizado em Paranaguá, o manuseio do café foi transferido para o interior.

A partir desse momento, o café chegava pronto no porto e desembarcava direto no navio. Isso provocou um abalo no setor urbano: os armazéns ficaram vazios, hospedarias e restaurantes diminuíram as suas atividades, escritórios se transferiram para o interior e diminuiu o emprego direto e indireto, principalmente o ligado ao setor cafeeiro.

Esse momento de ruptura entre o crescimento das atividades do porto e o setor urbano pode ser caracterizado como um divórcio, não provocado por mudanças tecnológicas, pois o café era manipulado no interior do Estado da mesma forma que em Paranaguá. O rompimento da união entre o porto e a cidade, portanto, ocorreu por motivos econômicos desvinculados da preocupação com a modernização portuária, diferentemente do ocorrido nos

<sup>10</sup>Rodovia do Café, entregue em 1951 e pavimentada em 1965, e rodovia Régis Bittencourt, construída no governo de Juscelino Kubitschek.

<sup>11</sup>De Apucarana até Santos, via Ourinhos, percorriam-se 806 quilômetros, e de Apucarana até o Porto de Paranaguá, eram 610 km.

<sup>12</sup>Nessa época, Paranaguá contava com 12 casas de comércio atacadista, 72 empresas de prestação de serviços, 52 estabelecimentos industriais e 21 agências bancárias. Vários consulados e vice-consulados: Argentina, Paraguai, Uruguai, Chile, Grécia, Itália, Suécia, Noruega, Dinamarca e Portugal. Contava, ainda, com bolsa oficial de café e mercadorias do Estado do Paraná (fundada em 20.05.58), Instituto Brasileiro do Café (IBC), Instituto Nacional do Mate e Instituto Nacional do Pinho.

portos europeus estudados que se deu no momento da implantação de novas tecnologias de capital intensivas.

Nesse contexto, o governo incentivou e criou condições para que os produtores do interior do Estado do Paraná continuassem exportando pelo Porto de Paranaguá, atendendo à política de aumento das exportações, o que garante a continuidade do crescimento da movimentação de mercadorias pelo porto, independente dos impactos sociais e econômicos provocados no setor urbano de Paranaguá.

TABELA 1- PESSOAL VINCULADO AOS SINDICATOS - PARANAGUÁ - 1970-1980

SINDICATOS	1970	1980
Avulsos <sup>(1)</sup>	1 703	1 076
Ensacadores e Arrumadores de Café	1 200	580
Empregados na administração e no comércio de café	1 300	140
TOTAL	5 203	1 706

FONTE: IPARDES, 1980

(1) Incluem estivadores, conferentes, vigias, consertadores e arrumadores.

O número de trabalhadores avulsos sindicalizados reduziu-se, como se pode verificar na tabela 1.

Pela tabela observa-se que o número de trabalhadores vinculados aos sindicatos, que eram fortíssimos, diminuiu drasticamente, passando de 5.203, em 1970, para somente 1.706, em 1980. No entanto, essa redução foi bem direcionada, pois, a categoria mais atingida foi a do pessoal vinculado ao café. No trabalho direto, houve a redução de 51,7% dos empregos, e o emprego indireto, vinculado à administração e ao comércio de café, diminuiu 89,2%.<sup>13</sup> Atualmente, segundo FRANÇA (1996), "o pessoal ligado ao café não chega a cinquenta".

O que pode ser dito é que, com a queda da manipulação/comercialização do café no setor urbano, ocorreram mudanças que atingiram, basicamente, as atividades econômicas ligadas ao setor cafeeiro. Os demais trabalhadores do porto foram menos afetados, pois a legislação existente amparava os trabalhadores avulsos e lhes reservava a exclusividade da manipulação das mercadorias no cais e a bordo do navio, o que assegurou a estabilidade do nível de emprego (BRASIL, 1997).

Poucos anos após os impactos sofridos pela retirada da manipulação do café do setor urbano de Paranaguá, ou seja, nos anos 70, ocorreu no interior do estado a substituição da cultura de café pelo binômio soja e trigo, fenômeno conhecido como revolução verde.

O Porto de Paranaguá sofreu novo impulso com a implantação do Corredor de Exportação para a exportação de grãos. Os governos federal e estadual investiram nas condições infra-estruturais e tecnológicas para que o porto se adaptasse não somente às mudanças nos equipamentos para manipulação de granéis, mas também às transformações que ocorriam no transporte marítimo internacional.

Pode-se dizer que, no setor portuário, ocorreram dois processos complementares: de um lado, com a substituição do café e madeira pelos granéis, o número de horas trabalhadas e de homens utilizados por terno no embarque diminuiu devido à mecanização; por outro

<sup>13</sup>Foram considerados apenas os trabalhadores ligados ao comércio do café e não todas as atividades a ele ligadas.

<sup>14</sup>Conforme depoimento de BARBOSA, conhecido como "Sargento" (BARBOSA, 1996), os trabalhadores avulsos, até meados dos anos 50, recebiam um salário mínimo por mês, quando trabalhavam. A partir de 1954, desde as grandes reivindicações dos sindicatos, passaram a receber por produção. A lei que trata dos ternos e do recebimento por tonelagem continuava em vigor, apesar de ter mudado o perfil de carga.

lado, ocorreu melhor remuneração do trabalho, pois, conforme a legislação vigente,<sup>14</sup> o pagamento era baseado em tonelagem. Como conseqüência e contraditoriamente, ocorreu a diminuição do número de trabalhadores diretos no porto, a mudança na forma de trabalhar, que passou a não exigir o mesmo dispêndio de força física, e melhoraram as condições de vida daqueles que continuavam a ser requisitados para o trabalho direto no porto.

A mudança do perfil da carga e as transformações tecnológicas, por sua vez, facilitaram a implantação de empresas e a criação de novos empregos ligados ao porto no espaço urbano. Conseqüentemente, com o declínio do café, o incentivo governamental às exportações de granéis (principalmente soja) e a melhoria do sistema de telecomunicações e infra-estrutura rodoviária, criaram-se as condições para que novas empresas<sup>15</sup> utilizassem as dependências existentes na época do café, através de arrendamentos para armazenamento de grãos e óleos. Nesse contexto, pode-se dizer que ao lado do crescimento na movimentação de mercadorias, houve uma excessiva especialização do porto; hoje, 80% das exportações são granéis, o que representava fatia significativa das receitas cambiais do porto: 49% em 1995 (GODOY, 1998).

A modernização tecnológica, diferentemente do que ocorreu nos portos europeus, trouxe dois movimentos. O primeiro é semelhante, ou seja, o porto passou a ser altamente produtivo e poupador de mão-de-obra, e o segundo é diferente, dado que a instalação de indústrias voltadas, principalmente, aos granéis sólidos, gerou o crescimento do setor industrial no período 1970-1980 e, portanto, o crescimento do emprego indiretamente ligado ao porto.

O emprego formal cresce e a população migra para o setor urbano de Paranaguá atraída pelas notícias dos recordes de exportação.

Nesse contexto, as transformações tecnológicas não concretizaram/reforçaram o divórcio que estava se delineando na época do café. Houve uma reestruturação econômica do espaço urbano, agora voltado aos granéis. Pode-se apontar que os processos de globalização e reconversão ocorridos há algum tempo nos portos europeus levaram a uma rápida redefinição de alguns portos no Brasil, entre os quais inclui-se o de Paranaguá.

## 5 A SITUAÇÃO ATUAL

Pode-se dizer que, embora haja uma defasagem no tempo, as mudanças tecnológicas verificadas nos portos europeus, na prática, resultaram nos mesmos desdobramentos sociais, espaciais e gerenciais no Porto de Paranaguá.

No setor urbano, as mudanças repercutem em situações conflitantes. Das 5.975 empresas registradas na Prefeitura Municipal de Paranaguá, 2.120 (35,4%) são de autônomos e 3.855 (64,6%) são de pessoas jurídicas. Os dados oficiais da Prefeitura de Paranaguá apontam que as empresas ligadas ao complexo portuário representam 23,9%, o que indica um alto índice daquelas que não estão ligadas, 76,1%.

Dentre os 2.120 autônomos, somente 189 trabalham no complexo portuário, isto é, 8,9%. As atividades estão centradas, basicamente, no serviço de advocacia, contabilidade e transporte (caminhoneiros e taxistas).

<sup>15</sup>SOCEPPAR - Sociedade Cerealista Exportadora de Produtos Paranaenses S.A. (1967), SANBRA (1972), CARGILL (1973), COTRIGUAÇU - Cooperativa Central Regional Iguacu Ltda. (1975), UNIÃO/DIBAL - Armazéns Gerais Ltda. (1978), COCAP - Cooperativa Central Agropecuária do Paraná (1980), Fertilizantes BECKER Ltda. (1980), ANNP - Associação Nacional de Navegação e Portos (1980), FRIGOBRÁS - Cia. Brasileira de Frigoríficos (1981), BRASWEY S.A. (1982), IKPC - Indústria KLabin de Papel e Celulose (1986), CENTRO-SUL S.A. (1988), Sagel/Slaviero e a Vermorel (perto da Centro-Sul), que subarrendou para a Exximcop (1995).

Dentre as 3.885 empresas, 1.108, ou seja, 28,7%, atuam no complexo portuário, o qual engloba os mais diferentes ramos, como transportadoras, agências e serviços marítimos, armazéns, restaurantes e *buffets*.

Conseqüentemente, é alta a participação de atividades não ligadas ao complexo portuário. Os serviços autônomos, em sua grande maioria, ou seja, 84,5%, estão ligados à construção civil e a profissionais liberais. Quanto às pessoas jurídicas que representam 71,3%, estas têm maior participação no comércio de mercadorias, como armarinhos, materiais para construção, farmácias e drogarias, supermercados, panificadoras, banca de revistas, entre outras.

A Prefeitura, apesar de o mercado de trabalho estar predominantemente voltado às atividades não ligadas ao porto, prioriza o setor portuário, dado que a receita gerada pelo complexo portuário para os cofres municipais está em torno de 30%, e a concorrência entre os portos se dá, principalmente, quanto à infra-estrutura de acesso e os serviços ofertados. Se estas condições não são implementadas, a tendência é a procura de outros portos que ofereçam melhores serviços, o que, por conseqüência, pode diminuir a arrecadação dos impostos da cidade.

Segundo a lógica desenvolvida pela Prefeitura, a infra-estrutura adequada aliada às condições para maior dinamização da indústria e dos serviços no complexo portuário proporciona o aumento na arrecadação, que pode ser aplicado em vários setores deficitários (educação municipal, infra-estrutura, equipamentos urbanos e regularização das áreas invadidas).

O que se pode dizer é que, se por um lado há a arrecadação de impostos, por outro, a geração de empregos neste setor é cada vez menor, pois a maioria dos serviços é informatizada. Além disso, como grande parte das exportações está voltada aos grãos e ao crescimento da carga unitizada, as instalações de empresas vêm acompanhadas de equipamentos modernos de manipulação que são poupadores de mão-de-obra e exigem pessoal qualificado. Há geração de emprego, mas em proporção menor que o necessário. Além disso, as alterações nas políticas de exportação ou mesmo nas condições infra-estruturais ofertadas para as empresas que se instalam em Paranaguá por outras cidades podem afetar os compromissos firmados com Paranaguá, resultando em transferências destas empresas para outros locais. A vulnerabilidade da cidade, portanto, é grande.

TABELA 2 - NÚMERO DE EMPREGADOS EM 31/12, SEGUNDO SETOR DE ATIVIDADE ECONÔMICA – PARANAGUÁ - 1985-1995

ANOS	EXTR. MINERAL E AGROPECUÁRIA	IND. TRANSF.	SERV. IND.	CONSTR. CIVIL	COMÉRCIO	SERVIÇOS	OUTROS E IGNORADO	TOTAL
1985	208	1 495	143	159	2 745	5 808	3	10 561
1986	125	2 784	141	293	2 921	7 525	2	13 791
1987	292	1 704	156	658	2 841	6 987	10	12 648
1988	78	2 500	169	414	3 256	6 120	1 012	13 549
1989	132	1 593	151	702	3 610	6 455	1 208	13 851
1990	120	1 303	139	215	2 713	6 273	2 159	12 922
1991	128	1 072	123	194	2 785	8 085	2 169	14 556
1992	110	1 490	122	339	2 739	7 333	2 253	14 386
1993	124	2 482	147	872	2 685	7 796	2 971	17 077
1994	134	916	123	155	2 735	7 869	3 568	15 500
1995	91	1 372	157	255	3 770	9 965	266	15 876

FONTE: RAIS - Ministério do Trabalho, 1998

Os empregos formais na economia parnanguara têm crescido no período 1985 a 1995, mas basicamente direcionados ao setor de serviços, como pode ser observado na tabela 2.

O setor primário concentra suas atividades na prática da agricultura de subsistência, do extrativismo e da pesca. Somente parte da pesca é comercializada no centro de Paranaguá (PARANAGUÁ, 1997, p.30).

Pela tabela é possível verificar que o número de empregados ligados ao setor, além de possuir pouca representatividade, diminuiu sua participação no emprego total, pois passou de 1,9% em 1985 para apenas 0,6% em 1995.

A indústria também diminuiu sua participação no mesmo período: de 15,5% passou para 9,6%. O setor secundário possui, basicamente, dois tipos de indústrias: as de pequeno porte, voltadas aos produtos primários da região, como cana-de-açúcar, mandioca e banana; e as de médio e grande portes, como a Indústria de Alimentos Sadia, que produz margarina e possui um terminal de exportação de frangos congelados, e as indústrias de refino de sal e as de fertilizantes. A indústria, conforme a tabela, chegou ao auge, e a partir de 1993 passou a diminuir a sua participação na geração de empregos.

O setor terciário, que engloba comércio e serviços, em 1985, representava 81% dos empregos e, em 1995, passou a representar 86,5% do total de empregos formais. Dentro deste, ocorreram dois movimentos: o primeiro é do crescimento do setor serviços, que passou de 55,0% para 62,8%, o que não deixa dúvidas sobre a sua importância na economia da cidade e indica o grau de dependência deste ramo. O segundo é o pertinente ao comércio que, acompanhando os setores citados, diminuiu sua participação no emprego total, embora em menor proporção, ou seja, passou de 26,0% para 23,7%.

Paranaguá não deixa de refletir o que acontece no Brasil, isto é, apresenta crescimento muito acentuado do setor serviços, basicamente voltado à construção civil (arquitetos, engenheiros e trabalhadores da construção civil) ou, ainda, aos serviços semi e não especializados.

Partindo para a análise do mercado de trabalho formal e informal, levou-se em conta os dados coletados pelo questionário e relacionados ao trabalho. Dos 814 trabalhadores pesquisados, 100 dependem diretamente do porto (11,7%); dependem indiretamente do porto 157 trabalhadores (19,3%); e os que não dependem são 557 trabalhadores, 68,4%.

Dos 814 trabalhadores, 639 eram chefes de família, dos quais 453 estavam trabalhando e, entre os familiares, 361 estavam trabalhando no momento da entrevista. Partindo do fato de que a maioria dos familiares que estavam trabalhando eram filhos ou cônjuges e que, portanto, estes se inseriam em época mais recente no mercado de trabalho, separou-se a análise para os chefes de família e os familiares.

TABELA 3 - DISTRIBUIÇÃO DOS CHEFES TRABALHADORES E DOS QUE NÃO TRABALHAM POR MOTIVOS - PARANAGUÁ - 1996

MOTIVOS	TRABALHA	NÃO TRABALHA	TOTAL
Trabalham	415	-	415
Desemprego oculto	22		22
Desemprego aberto	-	12	12
Aposentado/pensionista	16	162	178
Outros	-	12	12
<b>TOTAL</b>	<b>453</b>	<b>186</b>	<b>639</b>

FONTE: Pesquisa de campo

Com relação ao emprego e o peso do porto no mesmo, passa-se a analisar os dados coletados na pesquisa de campo e apresentados na tabela 3.

Dos 639 chefes pesquisados, 453 (70,9%) estavam trabalhando e 186 chefes (29,1%) não estavam trabalhando no momento da pesquisa. Entre os que trabalhavam, verificou-se a presença de aposentados e pensionistas que continuavam a trabalhar (representam 9,0% dos mesmos) e, entre os que não estavam trabalhando, foi constatada a presença de 12 chefes em situação de desemprego aberto.

Os dados revelaram que há 36,9% de chefes desenvolvendo atividades dependentes direta e indiretamente do porto (17,9% de trabalho direto e 19,1% de trabalho indireto), índice que se assemelha ao dos portos europeus (em torno de 40%). Por outro lado, pode-se dizer que existem muitos chefes que não estão em atividades ligadas ao complexo, ou seja, 63,1%.

TABELA 4 - DISTRIBUIÇÃO DOS CHEFES POR DEPENDÊNCIA DO PORTO E TIPO DE TRABALHO – PARANAGUÁ - 1996

VÍNCULO	TRABALHO PERMANENTE				TRABALHO TEMPORÁRIO				TOTAL	
	Formal		Informal		Formal		Informal			
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Direto	11	13,6	1	1,2	60	74,1	9	11,1	81	100
Indireto	64	74,4	2	2,3	14	16,3	6	7	86	100
Não depende	157	54,9	52	18,2	6	2,1	71	24,8	286	100
TOTAL	232	51,2	55	12,1	80	17,7	86	19	453	100

FONTE: Pesquisa de campo

Avaliando aqueles que trabalham direta, indiretamente e não trabalham no porto tem-se a tabela 4.

Pode-se notar que no trabalho direta e indiretamente ligado ao porto é predominante o serviço formal, sendo 87,7% entre os diretos e 90,7% entre os indiretos, ou seja, a informalidade atinge 12,3% dos trabalhadores diretos e 9,3% dos trabalhadores indiretos. Portanto, há uma maior presença da informalidade no serviço direto do que no indiretamente ligado ao porto.

Essa situação, em parte, pode ser explicada pela história e pelas próprias características do trabalho exercido. Mesmo que os vínculos estabelecidos pelo Porto de Paranaguá sejam formais, isso não impede que, no trabalho diretamente ligado ao porto, surja a figura do galinha (subcontratado do trabalhador formalmente vinculado ao porto e chamado ao trabalho) e que as empresas tenham trabalhadores informais.

Entre aqueles que não dependem do porto, o índice de trabalho formal cai para 57,0%, ou seja, acentua-se bastante a presença da informalidade (43,0%) comparando-se com aqueles que trabalham direta ou indiretamente no porto.

Com relação à temporalidade, tem-se que no trabalho direto ocorre maior presença do serviço temporário (85,2%). No entanto, tal situação é característica da categoria dos avulsos, os quais trabalham por tarefa no navio. Apesar do contrato ser por empreitada, existe serviço por 24 horas, em que os trabalhadores organizam-se para estarem ocupados durante todo o tempo. Quer dizer, a temporalidade nesse tipo de trabalho tem características diferentes daquela encontrada no setor urbano, que está ligada à falta de serviço regular ou permanente.

No trabalho indireto há maior presença do trabalho permanente, já que os contratos das empresas com o porto, em grande parte, exigem-no.



Com relação aos não ligados ao porto, a situação mostra-se distinta: diminui o trabalho permanente (73,1%) e o temporário aumenta, particularmente aliado à informalidade (24,8%).

Ocorre, conseqüentemente, a tendência de que a presença do serviço informal e temporário seja bem maior entre os trabalhadores que não estão ligados ao porto do que entre aqueles que estão ligados.

Levando em consideração o histórico realizado da cidade e as tabelas apresentadas, pode-se dizer que há indicações de que a reestruturação econômica ocorrida, tanto nos anos 70 quanto recentemente, deu-se no sentido de acelerar a formação de segmentos no mercado de trabalho: um que se encontra em melhores condições de trabalho (maior predominância de trabalho permanente e formal), em grande parte ligado direta ou indiretamente ao porto, e outro constituído pela maioria de trabalhadores desvinculados das atividades portuárias, que tendem a ter piores condições de trabalho, ou seja, trabalho temporário e informal.

Nesse contexto, Paranaguá reflete o que ocorreu nos portos europeus estudados, mas que é agravado em economias dependentes como a brasileira, ou seja, ocorreu a diminuição do trabalho direto e a formação de um segmento vinculado à nova dinâmica internacional

TABELA 5 - DISTRIBUIÇÃO DOS CHEFES DE FAMÍLIA POR ZONAS E POR GRAU DE DEPENDÊNCIA DO PORTO - PARANAGUÁ - 1996

ZONAS	TRABALHADORES DIRETOS		TRABALHADORES INDIRETOS		NÃO DEPENDENTES		TOTAL	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
01	14	18,7	18	24,0	43	57,3	75	100
02	21	14,6	35	24,3	88	61,1	144	100
03	15	15,5	15	15,5	67	69,1	97	100
04	21	22,8	14	15,2	57	62,0	92	100
05	10	22,2	4	8,9	31	68,9	45	100
TOTAL	81	17,9	86	19,0	286	63,1	453	100

FONTE: Pesquisa de campo

com melhores condições de trabalho e a formação de um outro segmento que tende a estar alijado do processo e a possuir piores condições de trabalho.

Quanto aos chefes trabalhadores, estes localizam-se no espaço urbano segundo seu grau de dependência do porto, conforme a tabela 5.

De um lado, verifica-se que, de maneira geral, existe uma dependência dos chefes de família do trabalho direta e indiretamente ligado ao porto, ou seja, 36,9%. Em todas as zonas, os que não dependem se encontram em percentual maior do que aqueles que dependem. No entanto, há tendência de a dependência do porto diminuir da zona 1 (42,7%) para a zona 5, local em que 68,9% dos chefes exercem atividades não ligadas ao mesmo, um índice extremamente alto para ser ignorado e indicador de um processo de desvinculamento das atividades do setor portuário que está se fazendo presente, principalmente, para os moradores das periferias.

Há tendência em aumentar a dependência dos chefes do trabalho diretamente ligado ao porto da zona 1 para a zona 5 e diminuir a do trabalho indiretamente ligado ao porto. Isso em parte confirma que as alterações que ocorrem no Porto de Paranaguá: a reestruturação econômica ocorrida com a instalação de empresas ligadas ao porto tende a beneficiar as populações mais centrais, já que estas zonas (o centro histórico e o de explosão portuária) encontram a maior parte das instalações portuárias e dependem em maior grau do serviço

indiretamente ligado ao porto do que as zonas mais afastadas (zonas 3, 4 e 5). Por outro lado, a própria forma de ocupação do espaço pelos trabalhadores diretos do porto, ao longo de sua história, concretiza-se resultando em uma maioria (que tem menor escolaridade e exerce trabalhos menos especializados no porto), morando nas zonas mais afastadas e um menor número morando nas zonas mais centrais.

Por outro lado, o trabalho não ligado às atividades portuárias é, também, acentuado e cresce do centro para as periferias. Além de ser significativo o número de trabalhadores não ligados ao porto, este tende a apresentar piores condições de trabalho.

Nesse contexto, tanto as transformações que ocorrem diretamente no porto de Paranaguá quanto as que ocorrem no espaço urbano passam a exigir pessoal mais qualificado, resultando no fato de que a população trabalhadora das zonas mais periféricas é duplamente

TABELA 6 - DISTRIBUIÇÃO EM ESTRATOS DOS CHEFES TRABALHADORES POR GRAU DE DEPENDÊNCIA DO PORTO - PARANAGUÁ - 1996

ZONAS	TRABALHADORES DIRETOS		TRABALHADORES INDIRETOS		NÃO DEPENDENTES		TOTAL	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Alto	36	22,0	38	23,2	90	54,9	164	100
Médio	19	12,2	33	21,2	104	66,7	156	100
Baixo	26	19,5	15	11,3	92	69,2	133	100
TOTAL	81	17,9	86	19,0	286	63,1	453	100

FONTE: Pesquisa de campo

penalizada, já que passa a ter dificuldades de acesso ao emprego, tanto no espaço urbano quanto no porto, repercutindo em regiões periféricas desvinculadas da nova dinâmica instalada no porto e no setor urbano.

A tabela 6 apresenta as condições materiais de vida dos chefes trabalhadores segundo os estratos e o grau de dependência do porto.

Observa-se que 36,2% dos chefes pertencem ao estrato alto, 34,4% ao estrato médio e 29,4% ao estrato baixo, indicando uma situação relativamente boa dos chefes de família, já que 70,6% pertencem aos estratos com melhores situações de vida. No entanto, essa situação não encontra semelhança ao se analisar cada estrato e a sua ligação com o movimento portuário.

Percebe-se também que, enquanto ocorre certa polarização em termos de condições materiais de vida entre os trabalhadores diretos, isto é, maior presença de estrato alto e baixo e menor presença do estrato médio, entre os trabalhadores indiretamente ligados à atividade do porto, a situação se diferencia, pois existe menor percentual de estrato baixo. Quanto aos trabalhadores que não dependem das atividades portuárias, observa-se que estes tendem a pertencer em maior percentual aos estratos médios e baixos.

Comparando as tabelas 5 e 6, pode-se apontar que, de maneira geral, o tipo de vínculo com o porto parece influenciar nas condições materiais de vida e na sua localização espacial dos trabalhadores. São os trabalhadores que trabalham direta e indiretamente no porto os que possuem as melhores condições de trabalho e moram nas zonas mais centrais do espaço urbano, nas quais há melhores condições materiais de vida. Já os trabalhadores desvinculados do trabalho ligado ao porto moram nas periferias, onde as condições materiais de vida e de trabalho são piores.

De maneira geral, verificou-se que nas zonas mais periféricas moram os trabalhadores pertencentes aos estratos mais baixos, que tendem a exercer atividades temporárias e informais em maior proporção que nas zonas centrais.

A especialização do trabalho exercido e a escolaridade foram, em muitos casos, fatores explicativos das heterogeneidades encontradas nas zonas e nos estratos, pois são os trabalhadores especializados, com maior grau de escolaridade e que moram tanto nas zonas centrais quanto nas periféricas, que estão nos estratos altos (todos os chefes de família com curso superior estavam no estrato alto). Por outro lado, estão nos estratos mais baixos os trabalhadores semi e não especializados que, em sua maioria, possuem até o primeiro grau completo e moram tanto nas zonas mais periféricas quanto nas zonas mais centrais.

Comparando a situação dos chefes com a dos membros da família que trabalham, isto é, com aqueles que, predominantemente, entraram mais recentemente no mercado de trabalho e se deparam com condições diferentes daquelas encontradas pelo chefe, observou-se que: a) os índices de dependência das atividades portuárias são menores entre os familiares, indicando a procura de outras alternativas de trabalho entre os familiares; e b) aumentou o índice de trabalhadores que não dependem das atividades portuárias em todas as zonas.

## CONCLUSÃO

Em Paranaguá se reflete o que ocorreu nos portos europeus estudados, mas que é agravado em economias dependentes como a brasileira. No mercado de trabalho diretamente ligado ao porto ocorreu a diminuição dos postos de trabalho e, entre os que ficaram, houve a formação de dois segmentos de trabalhadores. O primeiro, composto por uma minoria de trabalhadores mais especializados, acompanha a nova dinâmica internacional e, por ter melhores condições socioeconômicas, passa a ocupar espaços mais privilegiados no espaço urbano. O segundo é o segmento formado pela maioria dos trabalhadores, que, em grande parte, são semi ou não são especializados e que, por estarem em piores condições socioeconômicas, moram nas zonas mais periféricas e são afetados de maneira marcante pelas mudanças tecnológicas ocorridas no Porto de Paranaguá.

No trabalho indiretamente ligado ao porto, a reestruturação produtiva ocorrida com a instalação e dinamização de empresas ligadas ao porto tende a beneficiar as populações mais centrais, que possuem maior escolaridade e acesso aos serviços semi-especializados e que se reflete em maior proporção desse segmento nos estratos alto e médio. Os moradores do centro e da zona de região de entorno (explosão portuária) tendem a se ligar em atividades mais diversificadas e próprias do local (comércio, hotel, serviços, restaurantes, etc.), enquanto os da periferia têm ligação mais direta com as empresas ligadas ao Porto de Paranaguá (principalmente indústrias esmagadoras de granéis e de fertilizantes), que ofertam, basicamente, serviços não especializados.

Entre os que não dependem do porto ocorre a tendência de uma minoria ser especializada, estar em melhores condições socioeconômicas e ser moradora das zonas mais centrais, e a grande maioria dos trabalhadores ser não-especializada e ser moradora das zonas mais periféricas, resultando em espaços em que se encontra maior presença de formas precárias de trabalho.

Tudo indica que há um processo de polarização social que atinge a todos os segmentos sociais, mas de maneira mais marcante os trabalhadores não dependentes do porto moradores das periferias. É possível dizer que a precariedade do trabalho, para esses últimos,

aumentou em todas as zonas e, em maior proporção, nas zonas mais periféricas. A informalidade do trabalho aumentou em todos os estratos, o que reforça o fato de que elementos externos aos estudados, entre eles a crise econômica, resultaram na maior precarização do trabalho na economia parnanguara; independente do estrato a que pertença o que muda é a magnitude. A geração "mais nova" pouco consegue em termos de rompimento das relações estabelecidas no mercado de trabalho por seus pais e cônjuges.

O tipo de especialização requerido para o trabalho passa a ser uma das variáveis definidoras da condição socioeconômica (o estrato a que pertence) e da localização espacial do trabalhador (local de moradia). Conseqüentemente, a reestruturação produtiva em curso acarreta a desvinculação (divórcio novamente?) entre o setor portuário e o espaço urbano, o aumento da precarização do trabalho, a polarização na estrutura social e o aumento nas disparidades sociais e espaciais, acentuando a segregação social.

## REFERÊNCIAS

BARBOSA, José Arivaldo. **Entrevista concedida pelo representante do Sindicato dos Estivadores de Paranaguá no Conselho de Autoridade Portuária de Paranaguá, Paraná.** Paranaguá, 28 ago. 1996.

BAUDOIN, T.; COLLIN, M. Changement de CAP et retour au négoce. **Urbanisme**, Paris: Societé des Editions Regirex-France, n.225, p.46-47, juin/juil., 1988.

BRASIL. **Consolidação das leis do trabalho.** São Paulo: Saraiva, 1997. Título III, capítulo I, seção VIII.

BRASIL. **Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.** Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS)

CANEPARO, S. et al. Espaço urbano, situações de vida e saúde na cidade de Paranaguá: relato preliminar de uma prática interdisciplinar. **Cadernos de Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Curitiba: Ed. da UFPR, n.3, p.35-48, 1996.

CASTELLS, M. European cities, the informational society, and global economy. **Journal of the Centre for Metropolitan Research**, Amsterdam: Amsterdam University, p.5-6, July 1992.

COLLIN, M. Port et ville portuaire. In: BAUDOIN, T.; COLLIN, M. (Org.). **Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux:** Séminaire de l'Association Internationale Villes et Ports (AIVP). Caen: Paradigme, 1991. 214p.

FABRE, M. Les nouveaux territoires de l'économie portuaire. **Les Cahiers de la Recherche Architecturale.** Métropoles portuaires en Europe: Barcelone, Gênes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam. Paris: Ed. Parenthèses, n.30/31, p.179-191, 4<sup>ème</sup> trim. 1992.

FRANÇA, Orlando. **Entrevista concedida pelo Presidente do Sindicato dos Estivadores Aposentados de Paranaguá, Paraná.** Paranaguá, 03 set. 1996.

GERHARDT, T.; RONCONI, E.; NOVAKOSKI, L. **Relatório sobre a situação de vida da população de Paranaguá.** Curitiba, 1997. Trabalho apresentado ao Curso de Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento da Universidade Federal do Paraná.

GODOY, A. M. G. **Um olhar sobre a cidade de Paranaguá:** os impactos sócio-ambientais das mudanças portuárias. Curitiba, 1998. Tese (Doutorado) - Meio Ambiente e Desenvolvimento da UFPR.

HAYOT, A. Fin de l'urbanité portuaire?: métropolisation et fragmentation sociale. **Les Cahiers de la Recherche Architecturale.** Métropoles portuaires en Europe: Barcelone, Gênes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam. Paris: Ed. Parenthèses, n.30/31, p.193-202, 4<sup>ème</sup> trim. 1992.

HOYLE, B. La ville portuaire en transformation dans l'Afrique d'aujourd'hui. In: COLLOQUE VIVRE ET HABITER LA VILLE PORTUAIRE, 1995, Paris, Rouen et Au Havre. **Actes du Colloque...**, Paris: PCA, 1995.

IBGE. **Censo demográfico 1960; 1970; 1980; 1991**. Rio de Janeiro, 1960-1996.

IBGE. **Contagem da população 1996**. Rio de Janeiro, 1997.

IBGE. **Recenseamento geral do Brasil 1940; 1950**. Rio de Janeiro, 1951, 1955.

IPARDES. **Prolitoral – Programa de Apoio à População Carente do Litoral**: diagnóstico e propostas de ação. Curitiba, 1980. 2v.

PARANAGUÁ. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor da cidade de Paranaguá**. Paranaguá, 1997.

SCHUTTE, G. R. **Alguma coisa está fora da ordem**: um painel crítico da economia internacional. São Paulo: Centro de Troca de Informações sobre Empresas Multinacionais, 1993.

STALCHMIDT, A.; POPINI, M. F. **Transporte marítimo**. Curitiba, 1992. 2v. Monografia apresentada na Disciplina de Transportes do Curso de Engenharia Mecânica da UFPR.

UNCTAD. **Manual del participante**. S.l., 1995. (TD/B/C.4/AC.7/13). Distribuído no Seminário O Desafio dos Portos de Terceira Geração na América Latina, 1995.

VIGARIÉ, A. **Échanges et transports internationaux depuis 1945**. 3ª ed. Paris: Dalloz, 1992.