



A IMPORTÂNCIA DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PARANAGUÁ PARA A ECONOMIA GRANELEIRA BRASILEIRA

THE IMPORTANCE OF THE PORT COMPLEX OF PARANAGUA FOR THE BRAZILIAN BULK ECONOMY

Issam Rabih Menem¹
Alyson Bergold Serafim²
João Rodrigues Chiarelli³

Resumo

Este artigo tem como objetivo evidenciar o papel estratégico do complexo portuário da cidade de Paranaguá para a economia agroexportadora brasileira. O Porto de Paranaguá é conhecido por ser o maior porto graneleiro da América Latina, informação pouco difundida entre a comunidade civil, assim, têm-se como objetivo secundário, difundir esta informação notável entre a sociedade paranaense e brasileira e comunidade acadêmica. Para atingir estes objetivos, utilizaram-se métodos quantitativos e qualitativos oriundos de relatórios e anuários públicos oficiais, disponíveis nas páginas eletrônicas governamentais. Esta pesquisa teve como consideração final a certificação do papel estratégico da estrutura portuária de Paranaguá para a colossal economia de exportação graneleira do Brasil.

Palavras-chave: Porto de Paranaguá; Agronegócio; Exportação; Granel.

Abstract

This article has the objective of highlighting the strategic role of the port complex of the city of Paranaqua for the Brazilian agro-exporting bulk economy. The Port of Paranaqua is known for being the largest bulk carrier in Latin America but this information is little known among the civil community. The secondary objective is to disseminate this remarkable information between the Parana and Brazilian society, as well as to the academic community. To achieve these objectives, quantitative and qualitative methods from official public reports were used. This research had as final consideration the certification of the strategic role of the port structure of Paranaqua for the colossal bulk export economy of Brazil.

Keywords: Port of Paranaqua; Agribusiness; Export; Bulk.

¹Mestrando em Integração Contemporânea da América Latina pela UNILA. E-mail: issam_menem@hotmail.com

²Pós-graduando em Negócios Internacionais (PUCPR). E-mail: alyson.bergold@gmail.com

³Doutorando no programa de Estudos Estratégicos Internacionais (UFRGS). E-mail: chiarellijoao@gmail.com



1. INTRODUÇÃO

Dentro da Divisão Internacional do Trabalho, existem dois grupos. O primeiro é o de países especializados na exploração e exportação de produtos primários e matéria prima, e o segundo é o de países industrializados, criadores e detentores de tecnologia.

Segundo Ibarra (1959, não paginável), o modelo agroexportador estabelecido não possibilitava que as colônias se apoderassem de suas próprias riquezas, pois todas suas atividades econômicas eram para satisfazer o mercado externo; já as necessidades da colônia eram abastecidas por importações originárias da metrópole, fortalecendo, desta forma, a dependência das colônias em relação às metrópoles e desestimulando a produção interna das colônias.

O Brasil se desenvolveu e se inseriu no mercado internacional como um dos maiores e principais produtores e exportadores de produtos primários do cenário atual; dentre estes, destacam-se diferentes tipos de grãos, tais como soja, trigo e café, carnes (bovina, suína e de aves) e minérios, entre outros.

Este artigo tem como objetivo evidenciar a importância estratégica e econômica do porto de Paranaguá para a economia agroexportadora brasileira, especificamente na escoação dos graneis sólidos produzidos em estados cruciais para o agronegócio brasileiro como Paraná, Mato grosso e Mato Grosso do Sul para o exterior. O segmento responde por 33% da produção nacional total e 40% em termos de exportação.

Entende-se por produtos a granel, mercadorias, suprimentos e cargas transportadas ou acomodadas sem nenhum tipo de embalagens fracionárias, marca de identificação ou controle de quantidade. Divide-se este tipo de carga em graneis sólidos, como: carvão, trigo, soja, cereais, açúcar, minérios de ferro, etc., e graneis líquidos, como: petróleo e seus derivados, óleos vegetais, etc. (MICHAELIS, 2018, não paginável).

Cerca de 85% do comércio internacional é realizado pelo mar, assim, fica em evidência a importância de deter uma estrutura portuária eficaz e capaz de lidar com as transições comerciais realizadas por sua nação. No modal marítimo, os navios são os responsáveis pelo transporte das cargas. Dentre as vantagens do transporte marítimo, pode-se destacar: baixo custo de frete, capacidade de suportar cargas de grandes volumes, transportar qualquer tipo de carga e percorrer longas distâncias.

Depois de contextualizar a importância do agronegócio para a economia brasileira, se explorará a infraestrutura portuária brasileira e se evidenciará a relevância do porto de Paranaguá para a mesma sendo um dos principais portos graneleiros da América Latina.

2. AGRONEGÓCIO

A definição de agronegócio para a Perfarm Tecnologia e Consultoria em Agronegócio Ltda. (2018), é:

O agronegócio é o conjunto dos seguimentos de insumos para a agropecuária (fertilizantes, medicamentos veterinários, sementes e outros), produção básica (ainda



no campo), agroindústrias (processamento do leite, produtos vegetais) e agrosserviços (unidades de beneficiamento, prestações de serviços, unidades de comercialização e distribuição e outros).

O estado brasileiro marca uma forte presença na atividade rural desde o século XIX, atingindo o seu ponto máximo de influência nas décadas de 1960 e 1970. Pode-se destacar algumas intervenções diretas e indiretas que contribuíram para a modernização do campo brasileiro, por exemplo, políticas fiscais, tributárias, cambiais e trabalhistas. Este conjunto de políticas fomentou o desenvolvimento da economia agroindustrial brasileira. Em seguida, no período pós-segunda grande guerra, a balança comercial brasileira acumulou saldos positivos resultantes da exportação de produtos primários e de políticas de manipulação de taxas cambiais. O campo teve um papel de extrema importância em relação ao novo padrão de acumulação de capital. Capital que fora importante para políticas de subsídio voltadas a importação de insumos estratégicos para o frágil setor industrial (ERTHAL, 2006, não paginável).

Tendo em vista o grande potencial do continental e fértil território brasileiro, políticas públicas foram desenvolvidas, como créditos, renúncia fiscal, subsídios, *drawback* entre outras para aumentar a produtividade. Assim, disponibilizaram-se grandes áreas para fins agrícolas e investiu-se em capacitação técnica de profissionais (REIFSCHNEIDER, 2010, p. 57). A expansão do agronegócio brasileiro não se fundamentou unicamente à base de produtos tropicais, mas também em produtos mais atrativos para os países centrais, como a soja e seus derivados. O Estado viu nestes produtos, a oportunidade de incrementar as exportações e abrir-se para novos mercados. As áreas de cultivo foram estendidas e terras da união foram vendidas e financiadas a preços simbólicos para grandes agricultores, empresas e latifundiários.

A década de 1980 foi marcada pela ruptura do crescimento continuado das décadas anteriores, pela grande inflação e por seguidos planos de estabilização monetária. A partir da década de 1990 viu-se uma abertura econômica, a diminuição das barreiras não tarifárias e a redução das alíquotas de importação. A partir do início do Plano Real no ano de 1994, se proporcionou uma maior estabilidade nos preços, ao mesmo tempo que se intensificou a abertura econômica valorizando o câmbio e o aumento da demanda recriou uma restrição externa, conseqüente ao aumento do déficit na conta de transições correntes da Balança de Pagamentos (LACERDA, 1998, p. 88).

A reestruturação produtiva vista na economia mundial representa uma grande mudança para os países emergentes, especialmente para a economia brasileira. O complexo metal mecânico, propulsor do século XX, perde força como papel hegemônico e é substituído pelo complexo microeletrônico. A revolução tecnológica determina mudanças importantes na produção, não bastando agora apenas saber “o que produzir”, mas sim “como produzir”.

Devido ao grande endividamento do governo e o déficit na balança comercial, medidas de controle das importações foram aplicadas de modo exercido durante a década de 1980, principalmente através de medidas não-tarifárias. Do outro lado, viu-se fortes políticas de promoção visando a exportação de produtos.

Pode-se afirmar que a terceira revolução industrial foi decorrente da mudança do padrão da industrialização a nível internacional, onde nos anos de 1970 era liderado pelo

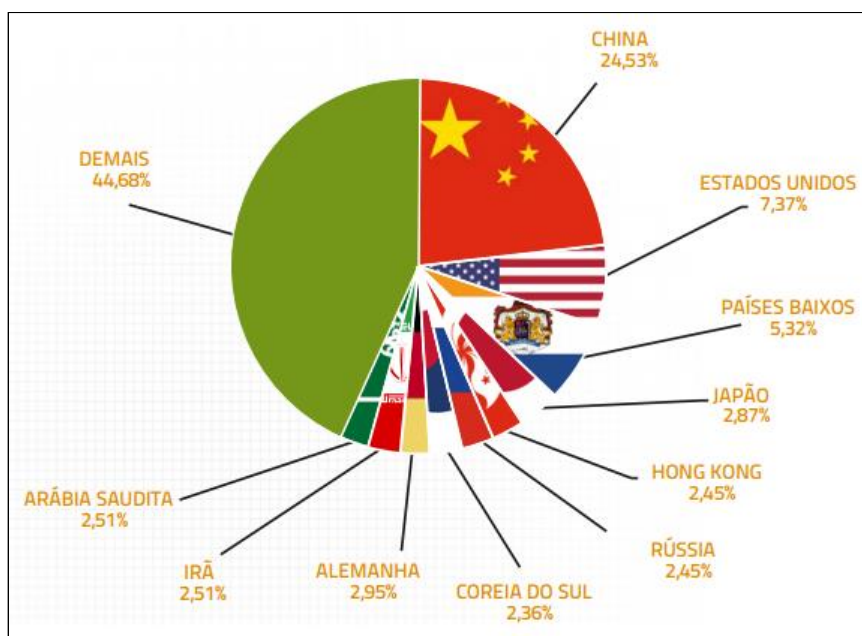


complexo metal mecânico e químico e na década de 1980 foi orientado um novo padrão, com novas tecnologias da microeletrônica, telecomunicação, energias renováveis, informática e biotecnologia. Essas mudanças reforçaram uma nova divisão internacional do trabalho, alterando o papel de países desenvolvidos e emergentes no comércio internacional (LACERDA, 1998, p. 101).

O agronegócio foi, e ainda é, uma das principais cartas do governo brasileiro para uma inserção estratégica no cenário econômico internacional. O Brasil participa de uma disputa acirrada com os Estados Unidos para o posto de maior exportador de soja do mundo, um dos mais importantes commodities, sendo a principal mercadoria de exportação brasileira (PONTES, 2009, p. 155).

Mais de 350 produtos brasileiros embarcam para 180 mercados internacionais em todo o globo. Atualmente, um a cada quatro produtos do agronegócio em circulação no mundo é de origem brasileira.

Figura 1 – Principais destinos das exportações do agronegócio em 2016.



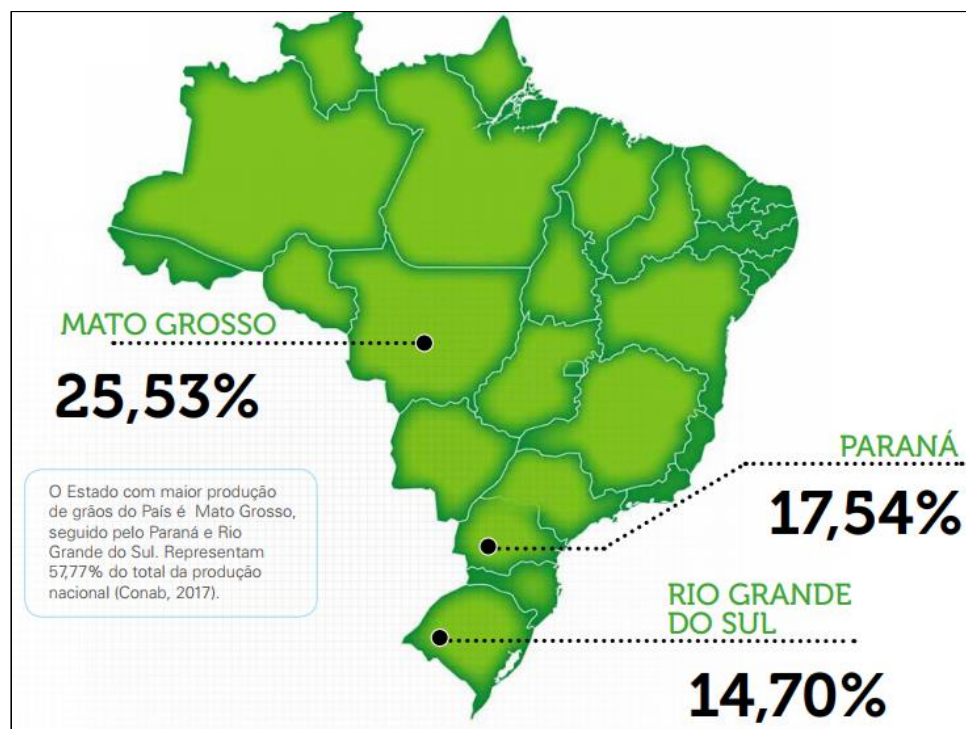
Fonte: EMBRAPA, 2017 a partir de dados Secex/MDIC, 2017.

Na Figura 1, pode-se identificar os principais destinos do agronegócio brasileiro no ano de 2016. Destaca-se a região do Leste asiático, com a China (maior mercado de produtos brasileiros), Japão, Hong Kong, Coreia do Sul, a região do Oriente Médio com o Irã e a Arábia Saudita, além dos Estados Unidos (segundo maior mercado de produtos brasileiros) e a Alemanha.

O Brasil destaca-se por ser o maior exportador de produtos a granel de suma importância como soja, café, açúcar, etanol e também é um dos maiores exportadores de algodão, como podemos observar na Figura 2.



Figura 2 – Os estados brasileiros com maior produção de grãos.



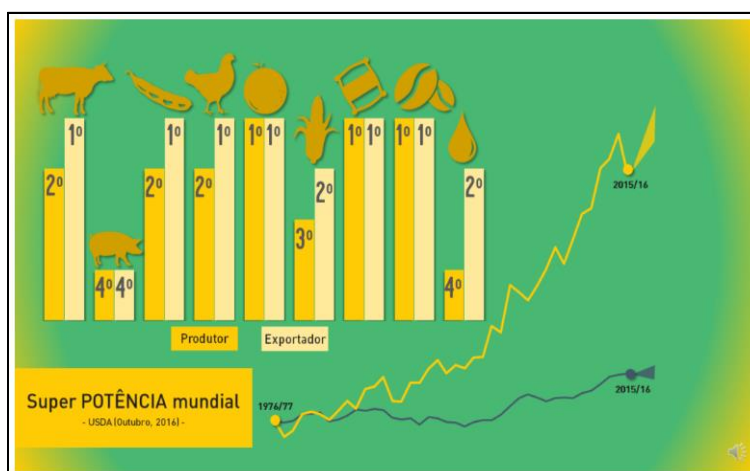
Fonte: EMBRAPA, 2017.

Como visto na imagem 2, Mato Grosso (58 milhões de toneladas), Paraná (41 milhões de toneladas), Rio Grande do Sul (35 milhões de toneladas) são os três estados que mais produzem grãos; em quarto lugar fica o estado de Goiás (22 milhões de toneladas). Estes quatro estados são responsáveis por cerca de 70% da produção de grãos no Brasil. No último levantamento de safra, indicou-se uma quebra de recorde de 232 milhões de toneladas (BRASIL, 2017, não paginável).

Na sequência, na Figura 3, destaca-se os produtos brasileiros de maior destaque mundial, entre eles alguns grãos, como milho, soja e café.



Figura 3 – Produtos de maior destaque do agronegócio brasileiro.



Fonte: Perfarm, 2018.

3. A INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA BRASILEIRA

Com uma costa de aproximadamente 8500 quilômetros e 22037 quilômetros de vias hidroviárias economicamente navegáveis (BRASIL, 2017, não paginável), o Brasil conta hoje um sistema aquaviário composto por 37 Portos Públicos Organizados⁴, 25 Estações de Transbordo de Cargas (ETC)⁵, 141 Terminais de Uso Privado (TUP)⁶ e conta com 13 Eclusas⁷. Este sistema hidroviário não somente é responsável por mais de noventa por cento da movimentação de carga realizada com o mercado internacional, como também participa de forma efetiva na movimentação de carga em seu interior (BRASIL, 2018, não paginável).

Mesmo com um sistema hidroviário tão privilegiado, a situação dos portos brasileiros há muito tempo tem sido identificada como um dos principais entraves para o desenvolvimento econômico do Brasil. No início da década de 90, ficou exposta a inoperância do sistema em função da demanda existente. Sem um planejamento portuário eficiente, os investimentos eram discretos contrapondo com a modernização de diversos portos internacionais. Assim, ficou evidente que o sistema hidroviário brasileiro necessitava de

⁴ Bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária. (BRASIL, 2013, não paginado)

⁵ Instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem. (BRASIL, 2013, não paginado)

⁶ Instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado. (BRASIL, 2013, não paginado)

⁷ Obra de engenharia hidráulica que permite que embarcações subam ou desçam os rios ou mares em locais onde há desníveis (barragem, quedas de água ou corredeiras). (BRASIL, 2013, não paginado)



mudanças, para que o país não ficasse sem condições de participação competitiva no mercado global (ARAÚJO, 2013, p. 13).

Várias medidas vêm sendo tomadas desde então, para a modernização do sistema portuário brasileiro e atender as demandas, como criação da Lei de Modernização dos Portos, da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) e, finalmente, com a criação da Secretaria Especial de Portos, hoje conhecida como Secretaria de Portos (SEP), melhorando a imagem estratégica do sistema.

Com a recente edição da nova Lei dos Portos, foi estabelecido um novo marco para o setor portuário brasileiro, dando maior agilidade às transações e modernizando o setor. Os arrendamentos portuários passaram a ser regulados de forma semelhante a uma concessão de serviço público, enfatizando-se parâmetros de desempenho, regulação tarifária e parâmetros de desempenho, pela ANTAQ. (FARRANHA et al., 2015, p. 97)

Conforme anuário estatístico disponibilizado no sítio eletrônico do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, somente 2017 foram investidos cerca de 25 bilhões de reais em infraestrutura federal de transportes⁸, originários tanto da iniciativa pública quanto da privada.

Por outro lado, mesmo com o grande investimento realizado na infraestrutura federal de transportes, o parque armazenador brasileiro ainda não é capaz de acompanhar tal crescimento. Como exemplo, a produção agrícola de grãos em 2017 teve um crescimento de 21,59% em relação ao ano anterior e bateu seu recorde histórico, porém, o parque armazenador brasileiro ainda não é capaz de acompanhar tal crescimento; com crescimento de apenas 2,9%, teve capacidade estatística para armazenar somente 68,19% da produção agrícola total, provando a real dependência da eficiência portuária brasileira em escoar rapidamente a grande produção.

Assim, podemos notar que a eficiência portuária é um fator que deve ser considerado, pois afeta de modo determinante a competitividade de um país e, ao contrário da maioria das outras variáveis relevantes, a eficiência pode ser influenciada pelas políticas públicas (SÁNCHEZ et al., 2003, p. 199).

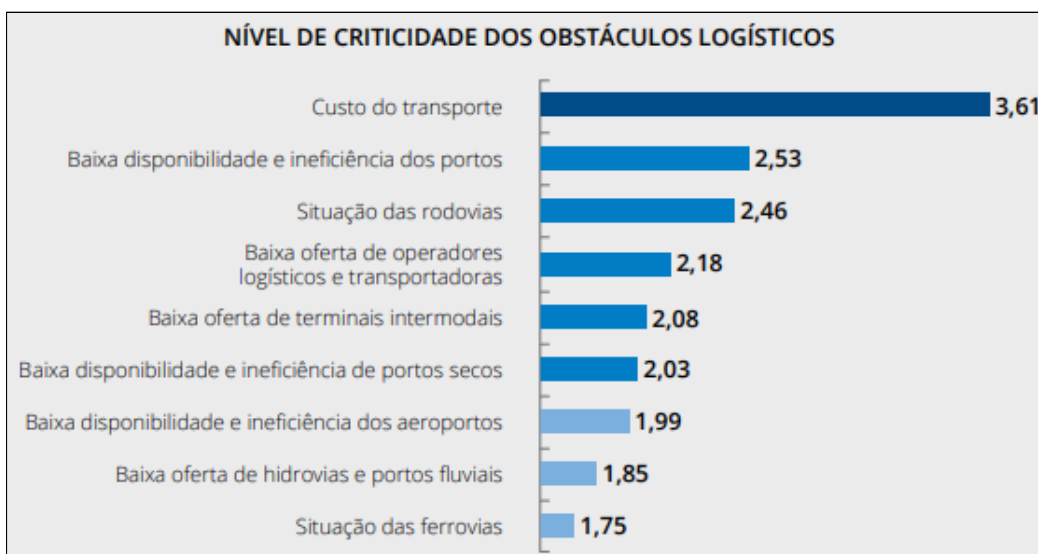
Percebemos que o governo tem demonstrado interesse em ganhar competitividade e minimizar essa ineficiência brasileira, como exemplo citado mais acima, a edição da Nova Lei dos Portos buscou baixar os custos logísticos e melhorar as condições de competitividade do país, por outro lado, isso ainda não tem sido suficiente.

Em pesquisa conjunta realizada pela CNI e FGV, foram listados diversos entraves logísticos que representam a ineficiência no escoamento da produção em geral, não somente no granel, conforme podemos observar no Gráfico 1.

⁸ Incluem-se no termo “transporte” as vias Rodoviária, Ferroviária, Hidroviária, Portuária, Aeroportuária e demais questões estruturais.



Gráfico 1 – Nível de criticidade dos obstáculos logísticos.

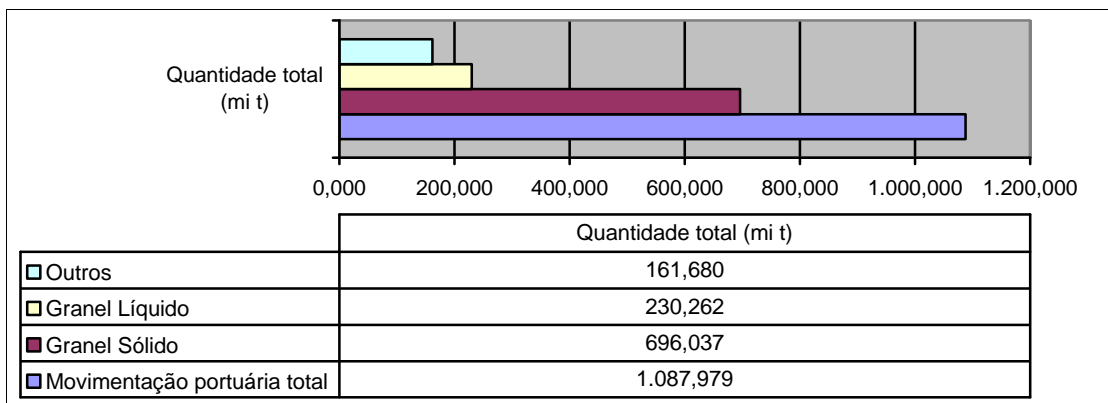


Fonte: CNI; FGV, 2014.

O item “Baixa disponibilidade e ineficiência dos portos” ficou em segundo lugar na lista e logo na terceira posição vem a “Situação das rodovias”.

Para entender a importância dos portos para o Brasil basta ver os dados do gráfico 2, que mostra a movimentação de mercadorias nos portos.

Gráfico 2 – Quantidade total de mercadorias movimentadas.



Fonte: Anuário estatístico ANTAQ, 2017.



4. COMPLEXO PORTUÁRIO DE PARANAGUÁ

4.1 HISTÓRICO DO PORTO DE PARANAGUÁ

Em 1872 são notados os primeiros indícios de atividades portuárias na cidade de Paranaguá, no antigo atracadouro da cidade, através de concessão a administradores particulares.

O Decreto nº 5.053, de 14 de agosto de 1872, concedeu ao grupo formado pelos empresários José Gonçalves Pecego Júnior, Pedro Aloys Scherer e José Maria da Silva Lemos a transformação do antigo ancoradouro da cidade de Paranaguá (PR) em um porto com condições de atendimento aos fluxos de mercadorias originadas da ligação ferroviária com Curitiba. Essa concessão foi encerrada pelo Decreto nº 6.053, de 14 de setembro de 1889 [...]. (ANTAQ, 2002, p. 1)

De acordo com informações ANTAQ (2002, p. 1), a construção do porto paranaense começou em 24 de novembro de 1926 e inaugurado em 17 de março de 1933. Posteriormente, em 11 de julho de 1947, foi criado o órgão de administração estadual denominado Administração do Porto de Paranaguá (APP); posteriormente alterado para Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), em 10 de novembro de 1971.

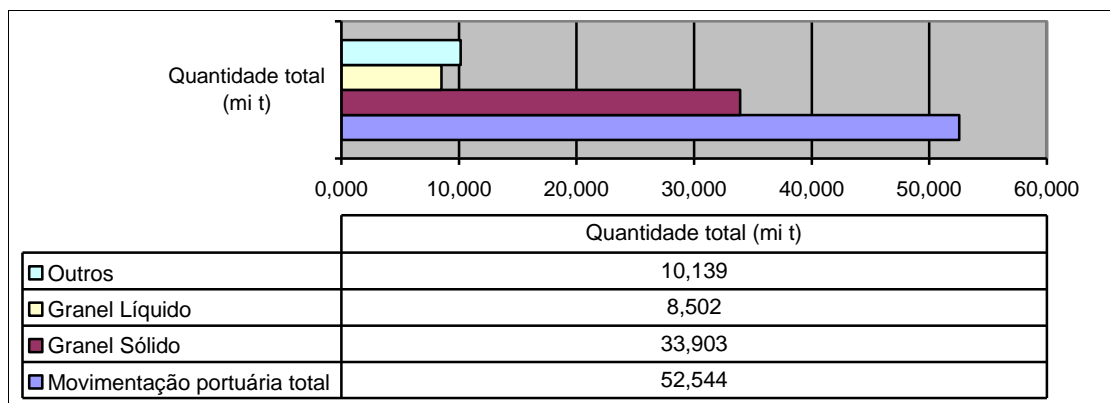
4.2 DADOS DA PORTUÁRIOS DE PARANAGUÁ

O complexo portuário está localizado na cidade de Paranaguá, no Estado do Paraná, na margem sul da baía de Paranaguá, conhecida pela tranquilidade das águas da localidade, tornando o porto excelente no ponto de vista de segurança. Possui uma área total de 424,50km². As áreas terrestres, em faixa e acrescidos de marinha, bem como as desapropriadas ou adquiridas através de compra ou cessão, compreendem atualmente uma área total de 2.350km² (APPA, 2019, não paginável).

Composto por um cais comercial de 3,13 quilômetros de comprimento e 14 berços de atracação, com capacidade de atendimento simultâneo de até 14 navios (APPA, 2019, não paginável), desde os pequenos de cabotagem até os graneleiros de até 270 metros. Conta também com um cais de infamáveis com dois píeres, sendo um com 143 metros e outro com 184 metros.



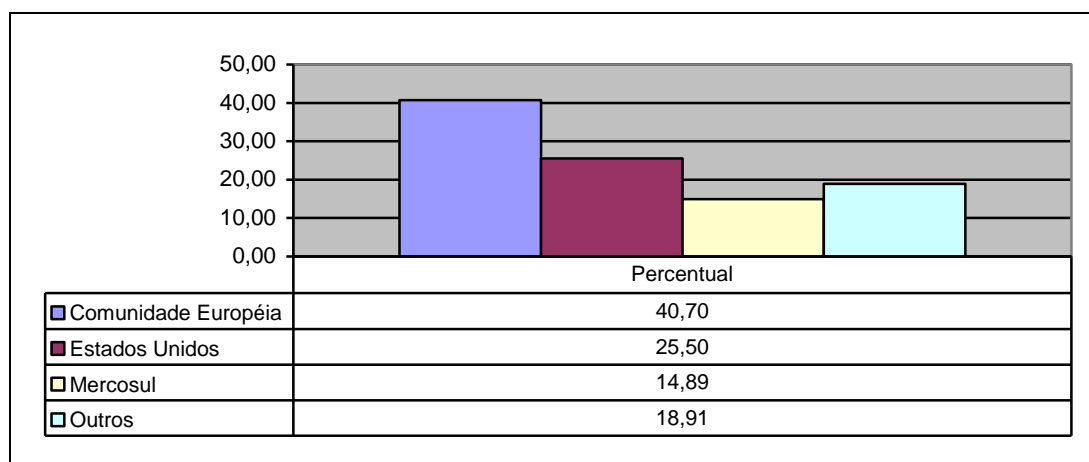
Gráfico 3 – Quantidade total de mercadorias movimentadas em Paranaguá.



Fonte: Anuário estatístico ANTAQ, 2017.

As exportações paranaenses através do Porto de Paranaguá, tem como principal destino a comunidade europeia (40,70%), seguida pelos Estados Unidos, inclusive Porto Rico (25,50%) e pelo Mercosul (14,89%) (TCU, 2015, p. 2).

Gráfico 4 – Quantidade total de mercadorias movimentadas em Paranaguá.



Fonte: adaptado a partir de Relatório de Auditoria nº TC 029.118/2014-0 (TCU, 2015, p. 2)



Quadro 1 – Matriz SWOT do porto de Paranaguá.

Forças	Fraquezas	Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none">• Característica multipropósito• Relevância na movimentação de granéis vegetais• Referência na movimentação de fertilizantes• Estrutura para movimentação de granéis líquidos segregada das demais cargas• Disponibilidade de pátios de triagem para caminhões• Vias de acesso internas em boas condições de trafegabilidade• Distribuição espacial favorável da malha ferroviária intraporto• Existência de mecanismo para fomentar a interação com intervenientes• Implantação de um Sistema de Gestão ERP• Situação financeira favorável• Estudos ambientais da APPA atualizados (2015)• Portos Organizados de Paranaguá e Antonina com licenciamento ambiental regularizado	<ul style="list-style-type: none">• Espera por atracação• Berços de atracação insuficientes• Atracação de navios de passageiros no cais comercial do Porto de Paranaguá• Capacidade saturada nas interseções rodoviárias do entorno portuário• Formação de filas no acesso a terminais portuários• Falta de manutenção da malha ferroviária intraporto• Planejamento Estratégico desalinhado• Ausência de monitoramento integrados• Possível déficit de capacidade do acesso aquaviário para atender à projeção de demanda	<ul style="list-style-type: none">• Perspectiva de investimentos em infraestrutura• Interesse da concessionária em antecipar a renovação dos contratos de concessão ferroviária e ampliar a capacidade• Construção do novo acesso ferroviário, em bitola larga (Maracaju–Lapa e Lapa–Paranaguá)• Ociosidade das indústrias esmagadoras de soja na região• Proximidade do Complexo em relação à produção de açúcar• Tendência da China em priorizar as importações de grãos• Possibilidade de integração dos monitoramentos ambientais• Aumento da capacidade com o início das operações no TPPP	<ul style="list-style-type: none">• Instabilidade político-econômica do País• Investimentos previstos nos portos e nas vias de escoamento na Região Norte• Concorrência internacional nas exportações de açúcar• Localização do Complexo em áreas ambientalmente sensíveis• Perspectivas do crescimento da frota de navio

Fonte: Quadro adaptado a partir do relatório do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, 2018. (MTPA, 2018, p. 471-472)



4.3 A RELEVÂNCIA DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA PARNANGUARA PARA A ECONOMIA GRANELEIRA BRASILEIRA DE EXPORTAÇÃO

Conforme dados ANTAQ (2017, não paginável), Paranaguá ocupa o 2º lugar geral em exportações de açúcar (19,5%), 1º geral de adubos e fertilizantes (29,9%), 2º entre os portos públicos e 3º geral em cereais (12,7% e 8,2%), 1º geral em Gordura e óleo animal ou vegetal (42,2%), 1º lugar entre públicos e 2º geral de produtos da indústria de moagem, malte amidos (33,6% e 15,8%), 2º geral em preparações para animais (35,8%), 2º público e 3º geral de sementes e frutos oleaginosos (23,1% e 13,2%).

Quadro 2 – Ranking geral de exportação nível Brasil.

<i>Commoditie</i>	Ranking geral Brasil Exp.	Índice Paranaguá/Brasil
Açúcar	2º	19,5%
Adubos e Fertilizantes	1º	29,9%
Cereais	3º	8,2%
Gordura e/ou óleo animal/vegetal	1º	42,2%
Produtos da indústria de moagem, malte e amidos	2º	15,8%
Preparações para animais	2º	35,8%
Sementes e frutos oleaginosos	3º	13,2%

Fonte: adaptado a partir de Anuário ANTAQ. (ANTAQ, 2017, não paginável)

O Porto de Paranaguá apresenta-se como a melhor opção para a movimentação das cargas com origem ou destino ao Mercado Comum do Sul (Mercosul). A localização do Estado do Paraná como a melhor “esquina” do Mercosul, integra estrategicamente a economia brasileira com as mais dinâmicas do globo.

Considerando a real dependência da eficiência portuária brasileira em escoar rapidamente a grande produção que, conforme tratado mais acima na seção 2, se deve à falta de estrutura logística, em geral, o complexo portuário de Paranaguá desempenha seu papel fundamental de colaboração na escoação, tendo em vista sua localização estratégica e capacidade de operação.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, ressaltou-se a importância do agronegócio para a economia brasileira, responsável direto pelo saldo positivo da balança comercial do país, além de ser considerado o setor mais dinâmico daquela economia, principalmente por apresentar grande resistência às recentes crises do Sistema Internacional.



Posteriormente, evidenciou-se os indícios que fazem do Porto de Paranaguá um dos mais importantes centros de comércio marítimo não só da América Latina como do mundo, principalmente em movimentação de produtos a granel como soja; milho; açúcar; fertilizantes; farelos, etc.

Espera-se que com este artigo, possa ter dado mais visibilidade na discussão acadêmica sobre a relevância econômica do Porto de Paranaguá e que, com futuras pesquisas, seja possível apontar outras oportunidades de estudos para fomentar o desenvolvimento local e regional.

Referências

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA. **Infraestrutura**. Disponível em: <www.portosdoparana.pr.gov.br>. Acesso em: 18 out. 2018.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Estatístico Aquaviário**. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/Anuario/>>. Acesso em: 15 out. 2018.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Porto de Paranaguá**, 2002, p. 1. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2002/Pdf/Paranagua.pdf>>. Acesso em: 14 out. 2018.

ARAÚJO, Francisco Humberto Castelo Branco. **Sistema Portuário Brasileiro: Evolução e Desafios**. Trabalho de Conclusão Curso. Monografia (Especialista em Engenharia e Gestão Portuária) Monografia Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Florianópolis-SC, 2013. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/estudos-e-pesquisas/tcc/francisco-humberto-castelo-branco-araujo.pdf>>. Acesso em: 23 out. 2018.

BRASIL, Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **PLANO MESTRE DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PARANAGUÁ E ANTONINA**. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/planos_mestres/versao_completa/pm22.pdf>. Acesso em: 19 jan. 2019.

BRASIL. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nos 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nos 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nos 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Brasília-DF, jun. 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm#art76>. Acesso em: 19 set. 2018.



CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Entraves às Exportações Brasileiras**, Brasília-DF, p. 15-19. Disponível em: <<http://www.portaldaindustria.com.br/estatisticas/pqt-entraves-as-exportacoes-brasileiras-2013/>>. Acesso em: 27 dez. 2018.

DE LACERDA, Antônio Corrêa. **O impacto da globalização na economia brasileira**. Editora Contexto, 1998.

DE LIMA, Guilherme Penin Santos. **Relatório de auditoria em Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR**, 2014. Disponível em: <<https://contas.tcu.gov.br/sagas/SvlVisualizarRelVotoAcRtf?codFiltro=SAGAS-SESSAO-ENCERRADA&seOcultaPagina=S&item0=519365>>. Acesso em: 16 out. 2018.

EMBRAPA, Secretaria de Comunicação. **Embrapa em Números**. Disponível em: <<https://goo.gl/3xzeBs>>. Acesso em: 16 fev. 2017.

ERTHAL, Rui. **Os complexos agroindustriais no Brasil**: seu papel na economia e na organização do espaço. Revista geo-paisagem, v. 5, n. 9, 2006.

FARRANHA, Ana Claudia; FREZZA, Conrado da Silveira; BARBOSA, Fabiana de Oliveira. Nova lei dos portos: desafios jurídicos e perspectivas de investimentos. **Revista Direito GV**, [S.l.], v. 11, n. 1, p. 089-116, jan. 2015. ISSN 2317-6172. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/revdireitogv/article/view/56794>>. Acesso em: 27 dez. 2018.

GRANEL. Michaelis. **Editora Melhoramentos Ltda**. Disponível em <<https://goo.gl/jwHeh6>>. Acesso em: 01 mar. 2018.

OBSERVATÓRIO DOS TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, ANTAQ. **Paranaguá**. Disponível em: <<http://observatorioantaq.info/index.php/2016/06/05/paranagua/>>. Acesso em: 15 nov. 2018.

PERFORM. **A importância do Agronegócio no Brasil**. Disponível em: <<http://blog.perfarm.com/agronegocio-no-brasil/>>. Acesso em: 25 dez. 2018.

PONTES, Heráclito Lopes Jaguaribe; DO CARMO, Breno Barros Telles; PORTO, Arthur José Vieira. **Problemas logísticos na exportação brasileira da soja em grão**. Sistemas & Gestão, v. 4, n. 2, 2009, p. 155-181.

PORTOS DO BRASIL, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Sistema Portuário Nacional**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 15 out. 2018.

REIFSCHNEIDER, Francisco José Becker et al. **Novos ângulos da história da agricultura no Brasil**. Brasília, DF: Embrapa Informação Tecnológica, 2010.



REVISTA ORBIS LATINA
ISSN: 2237 6976



página 222

SÁNCHEZ, Ricardo; HOFFMANN, Jan; MICCO, Alejandro et al. **Maritime Economics & Logistics**. Palgrave Macmillan Ltd., v. 5, 2003, p. 199-218.

SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS. **WebPortos, Movimentação Portuária**. Disponível em: <<https://webportos.labtrans.ufsc.br/Brasil/Movimentacao>>. Acesso em: 15 out. 2018.

*Recebido em 21/02/2019
Aprovado em 16/07/2019*