

The background of the page is a faded, light blue image of a port. Several large gantry cranes are visible, extending over a body of water. In the distance, there are silhouettes of ships and other port infrastructure. The overall tone is soft and professional.

# EIA

Estudo de Impacto  
Ambiental  
Porto de Paranaguá

## 10. PROGNÓSTICO, OBSERVAÇÕES FINAIS E CONCLUSÃO

### 10.1 PROGNÓSTICO

#### a) A situação Sem o Empreendimento

A AID (Área de Influência Direta) situa-se em uma região limítrofe entre dois grandes domínios geomorfológicos, característicos do Estado do Paraná: a Planície Litorânea e a Serra do Mar. A topografia montanhosa da Serra do Mar, dá lugar um relevo de colinas suaves, entalhadas sobre rochas do embasamento e os sedimentos da Formação Alexandra e este, ao relevo constituído por planícies fluviais e marinhas, onde sobressaem, localmente feixes de cordões litorâneos e depressões intercordões, planícies de maré, dunas, manguezais, marismas e praias atuais.

Sobre esse substrato, se desenvolveram solos, arenosos, argilosos e argilosos orgânicos, predominantemente de baixa aptidão agrícola e, sobre eles, formações vegetais características como a Floresta Ombrófila Densa, nas regiões continentais e os manguezais, marismas, vegetação de dunas e outros tipos característicos, nas áreas costeiras. A fauna existente é riquíssima, tanto a terrestre como a aquática e de grande importância ecológica, científica e econômica, em que pese a antropização das regiões urbanas e suburbanas e precisa ser protegida. A ocupação humana se fez, originalmente, a partir da garimpagem e mineração e seqüencialmente pela exploração da erva mate, mas desde cedo despontou sua vocação portuária: primeiramente em Antonina e, posteriormente, em Paranaguá. Atualmente, esta última cidade sofre as conseqüências da explosiva movimentação portuária que, de um lado, representa investimentos e dinheiro e, de outro, todas as mazelas usuais nesses casos, como degradação urbana e social, doenças, prostituição, crimes etc. em função da falta de planejamento e de obras para a absorção da nova situação. Já no caso de Antonina, a situação é oposta: após um período inicial de florescimento, a cidade viu seu porto definir por falta de investimentos e questões políticas e hoje vive a mercê de uma situação de estagnação econômica e pobreza, mas que, do mesmo modo, conduz à degradação do patrimônio histórico, cultural e social da população e que só não se encontra em situação pior, graças aos investimentos privados em portos e à sua vocação turística.

A tendência é que Paranaguá, rapidamente, veja seu porto saturado e sem condições de acompanhar a evolução dos transportes marítimos, em volume de cargas e porte de navios, o que a faria regredir a uma situação, cuja tendência final se assemelharia à atual situação de Antonina, só que dentro de uma condição muito mais explosiva, em razão do tamanho e densidade populacional que abriga. Por outro lado, como a miséria e

falta de opções de trabalho e desenvolvimento são, sempre, causa de maior degradação ambiental, essa região, a par de uma emigração maciça, iria contemplar, em razão da falta de opções, uma forte pressão sobre a vegetação (florestas, mangues etc.) e a fauna tanto aquática como terrestre, aí vivente. A degradação urbana, atualmente existente, seria ampliada, pelo simples abandono, pelos moradores de suas propriedades e falta de verbas do poder público local, para manutenção e investimentos.

No caso de Antonina, a situação continuaria pouco diferente da que existe atualmente, apenas um pouco agravada, pela gradativa perda de competitividade dos portos particulares e público que, atualmente, ali operam.

### **b) A Condição Prevista, da Região, com o Empreendimento**

A construção do cais de múltiplo uso (Cais Oeste) e o aprofundamento do canal de acesso aos Portos de Paranaguá e Antonina (incluindo a derrocagem das Palanganas), bem como dos berços e bacias de evolução, permitirá um sensível aumento na produtividade da operação desse porto, o que se refletirá em ganho de competitividade, aumento de receitas e impostos e ganhos de renda para os trabalhadores, comércio, indústria e serviços localizados na cidade, que poderão ser magnificados por medidas simples, previstas, algumas delas, no presente EIA (Estudo de Impacto Ambiental). A contrapartida, será o crescimento dos problemas de poluição do ar, ruídos, poluição das águas da baía, de erosão costeira, crescimento da probabilidade de acidentes (mas redução na possibilidade de grandes acidentes ambientais, causados pelo abalroamento e ou encalhe de grandes navios e derramamento de cargas tóxicas), aumento de pessoas estranhas na área, prejuízos à paisagem natural e ao patrimônio arquitetônico, cultural e, de certo modo, social, tradicional e religioso dos moradores (ocupação da área deromeiros do Rocio; intrusão na visão da baía a partir do mesmo Rocio etc.) e outros problemas já existentes e citados anteriormente. Entretanto, a maioria desses problemas, advinda da construção e operação das obras novas, é passível de mitigação e ou controle, bastando para tanto o atendimento às recomendações constantes deste EIA. Para compensar os não mitigáveis, foram previstas algumas medidas de compensação que deverão, de certa forma, retribuir ao meio ambiente e aos moradores, alguns ganhos nessas áreas, possíveis de materialização a partir de uma pequena parcela dos investimentos previstos e, mais ainda, de seus retornos financeiros.

No caso de Antonina, ainda que as obras se restrinjam, no presente caso, ao aprofundamento do canal de acesso aos portos, esta simples medida, representará a

retirada de um importante gargalo para o tráfego e atracação de navios de maior porte e conseqüentemente, representará, também, um importante fator para o aumento da produtividade dos portos, com toda a seqüela virtuosa já descrita para Paranaguá. Além disso, tanto os portos particulares como o público terão, a partir desse fato, condições de se equiparem melhor para aumentar suas atividades o que resultará em ganhos de produtividade, empregos, renda e impostos.

Em um âmbito maior, considerando-se que o Complexo Portuário de Paranaguá é um dos mais importantes do Brasil e responsável maior pela exportação de grãos do país, obviamente, essas melhorias se refletirão a nível nacional, em ganhos substanciais para a balança de pagamentos e crescimento geral das trocas comerciais com outros países, o que é altamente desejável. Por outro lado, a entrada de recursos financeiros sob a forma de investimentos e impostos, permitirá aos poderes locais (Prefeituras), introduzir planejamentos de manutenção e melhoria da qualidade de vida dos moradores das duas cidades portuárias beneficiadas.

Por outro lado, é preciso considerar-se que, como regra, os portos brasileiros estão despertando tardiamente para as questões ambientais e Paranaguá não é exceção. O conjunto de medidas (mitigadoras, potencializadoras e compensatórias) e de programas, propostos neste EIA, exigirá mudanças profundas na “cultura” da organização APPA que se verá obrigada a criar uma estrutura voltada para a gestão ambiental não só das obras previstas como da operação portuária. Como conseqüência, haverá, não só uma ampliação das instalações, como uma modernização da operação, seja em instrumentos adequados de trabalho, seja em equipe capacitada para promover o desenvolvimento sustentável da região de Paranaguá e seu Porto.

## **10.2 OBSERVAÇÕES FINAIS**

Partindo-se do princípio que as Medidas Mitigadoras, os Programas Ambientais de Mitigação e o Plano de Monitoramento e Controle sejam efetivamente implementados, pode-se dizer que o presente projeto, concentra os maiores impactos negativos e transtornos à população e ao meio natural, na fase de construção (com a exceção importante da questão dos prejuízos que inevitavelmente ocorrerão do ponto de vista paisagístico e funcional, na região do Rocio e que serão permanentes), o que, representa de certa forma, um facilitador para a aplicação das medidas de solução para os problemas, uma vez que, durante esta fase, a presença da(s) empresa(s) construtora(s), possibilita a aplicação das soluções propostas concomitantemente, de modo a mitigar as interferências com as ações

conjugadas às obras. Por outro lado, os inevitáveis transtornos decorrentes da obra, durante a fase de construção, serão temporários. Para minimizar esses danos, a APPA, deverá coordenar e colocar em prática uma série de medidas e programas, onde os serviços de comunicação social, informações, sinalização e avisos apropriados, irão reduzir sobremaneira os impactos negativos que deverão afetar temporariamente os atuais moradores e usuários das instalações portuárias. Ademais, os empregos a serem gerados durante a execução das obras, inclusive com efeitos positivos sobre o desenvolvimento de atividades afins da área de influência, como serviços em geral, irão fortalecer a economia local. Ainda que esses postos de trabalho sejam temporários, perdurando apenas até a conclusão das obras e representando, portanto, interferência negativa quando da desmobilização, a recomendação de contratação de mão-de-obra local, certamente amenizará bastante esses efeitos, principalmente aqueles relacionados ao inchaço urbano e seus desdobramentos.

Finalmente, no que concerne a uma eventual e longínqua possibilidade de desativação do empreendimento, os estudos e projeções dão conta de que ela não seria algo catastrófico para a região, desde que esse evento seja, à ocasião, previsto e planejado, com suficiente antecedência.

### **10.3 CONCLUSÃO E SUGESTÕES**

Considerando que as medidas mitigadoras e os programas ambientais propostos neste presente estudo sejam detalhados sob a forma de um Plano Básico Ambiental (PBA) e implantados pelo empreendedor e demais atores envolvidos e que as normas, instruções normativas, regulamentos, procedimentos, padrões e especificações técnicas e ambientais sejam rigorosamente obedecidas, o Empreendimento é considerado ambientalmente viável, pela Equipe responsável pela elaboração do EIA-RIMA.

A equipe técnica sugere, entretanto, que a APPA estude a possibilidade de reduzir a área a ser aterrada em frente ao Rocio, com vistas a harmonizar, dentro do possível, esse aterro com a paisagem e a região (bem como com tudo o que ela representa em termos históricos, folclóricos, sociais e religiosos) de modo a integrá-lo à cidade, sem maiores traumas, via tratamento paisagístico adequado. Dentro desse enfoque a equipe sugere, também, o estudo da possibilidade de um projeto “misto” parcialmente com aterro de retroporto e parcialmente com “cais vazado”, de modo a atender tanto à questão técnica da operacionalidade e produtividade portuária quanto à questão da redução dos impactos sobre a região do Rocio e, conseqüentemente, sobre a cidade.