

REFORMA DA LOGÍSTICA DO PORTO DE RIO GRANDE E DESENVOLVIMENTO URBANO

Claussia Neumann da Cunha*

Resumo

A lucratividade não está relacionada somente à redução de custos e vendas em grande quantidade, mas sim à entrega de um produto capaz de ser considerado único nos espaços mercantis, englobando qualidade, preço e serviço ofertado. A logística aplicada no Porto de Rio Grande deve ser considerada como a estratégia mais oportuna para satisfazer, a um baixo custo, as exigências do mercado atual. Nesse contexto, o objetivo deste artigo é destacar os entraves da logística portuária no Porto de Rio Grande (Porto Novo/Tecon). A pesquisa classifica-se como bibliográfica, com caráter exploratório-descritivo, de natureza qualitativa. Constatou-se que a maior mudança está relacionada à conscientização do empresariado quanto aos empreendimentos necessários para a qualificação de suas atividades logísticas. Os gargalos citados no referencial deste artigo referem-se à estrutura física portuária, mas também é importante analisar a qualificação dos profissionais ligados às atividades portuárias no Porto de Rio Grande. A pesquisa conclui que há necessidade de repensar o desenvolvimento urbano na Cidade de Rio Grande e não somente o desenvolvimento da infraestrutura física portuária.

Palavras-chave: Porto de Rio Grande. Modal Marítimo. Logística.

* Mestre em Desenvolvimento Regional pela Universidade de Santa Cruz do Sul (UNISC); Especialista em Direito Internacional, pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul. (UFRGS); Especialista em Negócios Internacionais pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS); Docente na Faculdade de Tecnologia (FTEC); Diretora na Consultoria Acadêmica e Empresarial (CAE). E-mail: caeconsultoria@caeconsultoria.com

Introdução

1 O conceito-chave da produção em massa não é a ideia de linha contínua, como muitos pensam, mas a completa e consistente intercambiabilidade de partes, e a simplicidade de montagem. [...] As mudanças implantadas permitiram reduzir o esforço humano na montagem, aumentar a produtividade e diminuir os custos proporcionalmente à elevação do volume produzido (WOOD JR, 1992, p. 4-6).

A análise regional surge como forma de revalorização da história e das peculiaridades atreladas a esta. A acumulação fordista¹, difundida a partir do método fabril – criado por Henry Ford nos Estados Unidos e aplicado primeiramente nas linhas de produção automobilísticas –, difundiram uma territorialização, a qual estabelecia que o desenvolvimento era sinônimo de industrialização/urbanização, introduzindo necessidades antes ausentes na sociedade, modificando-a socioeconomicamente. A necessidade material, difundida como meio único para a qualidade de vida, norteou a sociedade para um consumismo desenfreado o qual garantia a reprodução e demanda para a grande quantidade de produtos manufaturados produzidos na época – início do século XX. Territorialmente, o fordismo expandiu-se pelo globo homogeneizando a produção mundial. Impôs um regime de dependência entre os países centrais (exportadores de produtos industrializados e importadores de matéria-prima) e periféricos (exportadores de matéria-prima e importadores de produtos manufaturados), expondo a divisão internacional do trabalho do período.

Porém, com a crise do sistema fordista na década de 1970 (WOOD JR., 1992), novas concepções sobre a forma de produção e de desenvolvimento se tornaram prevalentes. No que tange à produção, as maiores críticas e mudanças realizadas estão relacionadas à rigidez do modelo fordista, emergindo a “acumulação flexível” de capital, baseada não mais na produção quantitativa, mas na qualitativa. Nesta, prima-se pela qualidade e produção em pequena escala, de acordo com a demanda, absorvendo a necessidade de estoques. Dessa forma, cabe salientar que indústrias antes presentes nos países centrais transferiram-se para as periferias em busca de maximização dos lucros por causa da mão de obra barata e da legislação flexível.

O discurso homogeneizador do capitalismo, envolvendo a padronização, a qualidade, os baixos custos e a alta lucratividade, é controverso, uma vez que muitas empresas adquirem lucratividade e qualidade sem utilizarem um modo de produção padronizado, devido às distinções espaciais existentes no território. Ou seja, o desenvolvimento de uma região industrial dependerá da estrutura territorial existente, para que se obtenha baixos custos e possíveis empreendimentos para melhorar o fluxo de capital.

Santos (1979, p. 14) articula que o arranjo espacial de determinado local está diretamente ligado ao modo de produção. Então, para a análise de um espaço, serão considerados fatores sociais, políticos e econômicos, os quais evoluem de acordo com o modo de produção executado e de seus momentos sucessivos. Se considerarmos o fluxo comercial capitalista e o sistema de produção enxuta de um determinado local que estiver especializando sua produção, a evolução social condicionada pela organização do espaço possibilitará que se diversifique a produção, constituindo, assim, um atributo produtivo para o local. No caso da produção enxuta o espaço estará condicionado à necessidade de mão de obra especializada, investimentos em maquinários e sistemas de informação, infraestrutura de transportes que possibilite um escoamento ágil das mercadorias, políticas de incentivo à inovação e um capital de giro que possibilite o aquecimento do poder de compra no mercado interno.

Segundo Santos (1979, p. 18), o espaço geográfico somente surge depois do território ser “usado, modificado ou transformado pelas sociedades humanas”. A partir dessa citação, pode-se entender que o espaço geográfico não possui apenas uma dinâmica natural mas também uma dinâmica social, exercida pelas formações sociais dos seres humanos que criam ou produzem o espaço geográfico, utilizando as técnicas de que dispõem em determinado momento histórico e de acordo com as suas crenças, valores, e interesses políticos e econômicos.

Por intermédio do entendimento de arranjo espacial, o desenvolvimento regional traz à tona a necessidade de uma visão territorial relacionada ao desenvolvimento, que parte de ações com recursos locais com a interação social. O comércio faz a distribuição física dos bens, pelo território, pessoas e empresas, a partir das unidades de produção (localizadas em poucos lugares), até alcançar consumidores, revendedores e investidores que se localizam por todo o país e pelo mundo. Os aumentos dos custos de transporte, devido ao percurso a ser percorrido e à excelência operacional, são itens decisivos para análise para as empresas que pretendem disputar o mercado em outros espaços. O comércio internacional estabeleceu a necessidade de modais de transportes e respectiva infraestrutura para atender à satisfação dos clientes. Essa realidade flexibiliza o quadro de gestão de materiais e conscientiza a necessidade de investimento para modernização no setor de transportes a fim de que o gerenciamento da cadeia de *Supply Chain*² torne-se um ponto estratégico nos espaços.

2 [...] A gestão da cadeia de suprimentos se refere à integração de todas as atividades associadas com a transformação e o fluxo de bens e serviços, desde as empresas fornecedoras de matéria-prima até o usuário final incluindo o fluxo de informação necessário para o sucesso (BALLOU, 2001 apud COSTA; RODRIGUEZ; LADEIRA, 2005).

Nesse contexto, visando à eficácia do modal marítimo – um dos mais importantes modais no transporte de cargas –, o planejamento portuário nacional, a partir das novas perspectivas do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), pretende tornar os portos competitivos e, assim, possibilitar um maior gerenciamento no transporte de cargas. O Porto de Rio Grande configura o arranjo espacial que a cidade de Rio Grande, localizada no Estado do Rio Grande do Sul, sofreu em seus vários momentos históricos, tornando-se um dos portos mais importantes do Brasil tanto para o mercado interno quanto externo devido à sua posição geográfica estratégica.

Esta pesquisa – classificada como bibliográfica, com caráter exploratório-descritivo, de natureza qualitativa – como forma de registro e sistematização de dados, permitirá a identificação, o levantamento e a exploração de documentos (dados secundários) os quais se tornarão fontes de estudos analíticos a serem examinados.

A coleta de dados envolveu a técnica de documentação indireta, particularmente dados de fontes secundárias, em razão da opção pela pesquisa bibliográfica. Foram analisadas as informações disponibilizadas no *website* de órgãos reguladores e de associações ligadas à logística portuária.

Reforma da logística portuária

As Nações estão se tornando cada vez mais interdependentes, ainda que se considere o cenário internacional como uma “aldeia global”. Os países não dispõem de todas as mercadorias necessárias à sua sobrevivência; então, essa interdependência, muitas vezes, aparece entre nações que podem produzir a mesma mercadoria. Entretanto, produzem a custos diferentes, devido à tecnologia (*know-how*), obtida através de pesquisas bem-sucedidas. Assim, torna-se mais vantajoso comprar do que produzir. Dentre os custos envolvidos para a produção e distribuição da mercadoria, insere-se o custo de transporte.

Os modais utilizados para o transporte internacional variam de marítimo, aéreo e rodoviário. O caso do modal marítimo é considerado como um modal com *transit time* lento; porém, em alguns casos, não somente possibilita redução de custos no transporte como também embarques de cargas com restrições de peso e segurança. A inovação portuária, necessária para o transporte de mercadorias no cenário internacional está relacionada ao desenvolvimento urbano da cidade no qual o porto está inserido. Observa-se que, no Brasil, a morosidade em relação à burocracia documentária necessária para o transporte, a falta de qualificação de profissionais e as deficiências na infraestrutura física acabam prejudicando a competitividade dos produtos exportados e importados. Essa reflexão leva a uma pergunta: quais os entraves para a logística portuária ser considerada como a estratégia mais oportuna para satisfazer, a um baixo custo, as exigências do mercado atual no

transporte de cargas internacionais embarcadas no Porto de Rio Grande (Porto Novo/ Tecon)?

Convém mencionar que, segundo Ballou (2001, p. 19), logística é agrupar conjuntamente as atividades relacionadas ao fluxo de produtos e serviços para administrá-las de forma coletiva, é uma evolução natural do pensamento administrativo; em sua descrição clássica, tem o objetivo de providenciar bens e serviços corretos, no lugar certo, no tempo exato e na condição desejada ao menor custo possível (p. 19).

Nesse sentido, os participantes do mercado internacional podem maximizar sua eficiência garantindo um fator de relação custo-eficácia ao redor do mundo. Contudo, conquistar ou reter mercados e clientes depende, cada vez mais, das habilidades de uma empresa em entender os desejos de seus clientes e utilizar a logística adequada ao mercado que se deseja prospectar. O processo de análise estratégica do ciclo do produto é justificado pelo crescimento da globalização, o que propulsionou a economia mundial.

Para Schumpeter (1982), o ciclo do produto, colocado pelo mercado, retira de cena o velho produto de estruturas ultrapassadas e permite a colocação de um novo produto. O progresso é consequência desse processo destruidor e criativo. Logo, é importante que as empresas adêquem suas estruturas empresárias de acordo com às inovações à luz das forças produtivas do mercado para que continuem a crescer durante o ciclo do produto.

A inovação, de acordo com a teoria neo-schumpeteriana [*sic*], é chave da dinâmica capitalista e, também, parte integrante do processo concorrencial, fazendo com que o desenvolvimento das forças produtivas se dê a um ritmo muito mais acelerado do que nas sociedades periféricas, fazendo com que o caráter progressista seja um elemento singular dentro deste regime de produção. (POSSAS, 1999, p. 57).

A estrutura logística possui dependência de investimentos constantes em inovações que visam à redução

dos custos e ao aumento da eficiência operacional. Então, entende-se que dispor de soluções logísticas é fundamental para a efetivação de negócios que garantam o nível de serviço exigido pelo cliente durante o ciclo do pedido, e no qual o ciclo do produto está inserido.

Entende-se que a necessidade de investimentos, principalmente no sistema portuário, utilizado para cargas pesadas e longas distâncias, é devido ao sistema capitalista, como sistema econômico, político e social dominante, no qual o modo de produção é aplicado pelas forças produtivas e pelas relações sociais de produção³, ou seja, produção de mercadorias orientada pelo mercado. A logística está relacionada à entrega adequada dessas relações produtivas.

A disponibilidade de uma infraestrutura adequada potencializa ganhos de eficiência ao sistema produtivo, e não só às empresas individualmente. Isso porque ocorre aumento do produto final, incrementando a produtividade. Ao mesmo tempo em que reduz o custo por unidade de insumo, produtividade mais elevada, por sua vez traduz em elevação da remuneração dos fatores, o que estimula o investimento e emprego. (CAIXETA FILHO; MARTINS, 2010, p. 15).

Nesse contexto, segundo Caixeta Filho e Martins (2010, p. 37), “[...] o setor portuário é considerado o primeiro estreito na entrada e saída de mercadorias para o comércio exterior”, tendo no Brasil, o marco inicial em 1988, quando foi outorgada a concessão do Porto de Santos para investimentos privados durante 90 anos. Em 1934, a primeira regulamentação portuária referia-se à definição quanto ao espaço, às instalações e atribuições nos portos organizados e aos serviços prestados. E tais regulamentações foram complementadas nos anos de 1954 e 1956.

A reforma portuária teve como objetivo a reformulação anterior à Lei dos Portos Lei nº 8.630/93 e a Lei nº 9.277/96 referente à municipalização dos portos e rodovias. Visando ao desenvolvimento da vantagem competitiva⁴ no país, o Governo

3 Forças produtivas – é a tecnologia produtiva de uma sociedade; Excedente social – aquela parte da produção material da sociedade que sobra, após serem deduzidos os custos materiais necessários para a produção; Modo de produção – conjunto social da tecnologia de produção (as forças produtivas) e os esquemas sociais através dos quais uma classe une suas forças produtivas para produzir todos os bens, inclusive o excedente, e outra dele se apropria (relações sociais de produção) (HUNT, 1989).

4 [...] a vantagem comparativa, num contexto, de globalização, torna-se uma “vantagem diferenciadora” (PECQUEUR, 2009, p. 96).

5 O Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) é um instrumento de Estado de planejamento estratégico do setor portuário nacional, que visa a identificar vocações dos diversos portos, conforme o conjunto de suas respectivas áreas de influência, definindo cenários de curto, médio e longo prazo com alternativas de intervenção na infraestrutura e nos sistemas de gestão, garantindo a eficiente alocação de recursos a partir da priorização de investimentos, evitando a superposição de esforços e considerando as disposições do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) (BRASIL, 2014b, [s. p.]).

6 O Plano Mestre é um instrumento de planejamento de Estado voltado à unidade portuária, considerando as perspectivas do planejamento estratégico do setor portuário nacional constante do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), que visa a direcionar ações, melhorias e investimentos de curto, médio e longo prazo no porto e em seus acessos (BRASIL, 2014b, [s. p.]).

Federal lançou, em 15 de agosto de 2012, o Programa de Investimentos em Logística (PAL), e, em 6 de dezembro do mesmo ano, foram incluídas estratégias voltadas para o setor portuário, com investimentos estimados em R\$ 54,6 bilhões para os próximos cinco anos (BRASIL, 2015).

A Medida Provisória 595, que ficou conhecida como MP dos Portos, foi elaborada para substituir a Lei nº 8.630/93. A MP 595, amparada pela Lei nº 12.595/2013, estabeleceu um novo marco regulatório, a fim de melhorar as condições de competitividade da economia brasileira e garantir segurança jurídica aos portos do Brasil, por meio da eficiência portuária e da redução de custos, além de atrair mais investimentos para atender à demanda crescente do país. Ela estabelece novos critérios para exploração, concessão, autorização e arrendamento para a iniciativa privada de terminais de movimentação de carga em portos públicos. Percebe-se que um dos motivos de toda a ênfase na elaboração desta lei é que os portos estão trabalhando no limite da capacidade. Para evitar um apagão portuário nos próximos anos, a solução encontrada pelo governo foi elaborar uma nova reforma (BRASIL, 2015).

Assim, a partir do novo marco regulatório, coube à Secretaria de Portos (SEP) a elaboração e o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada quanto à infraestrutura e ao desenvolvimento urbano. A primeira iniciativa fora a elaboração do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), para auxiliar na tomada de decisões e busca de soluções para os problemas provocados pela falta de uma estrutura uniforme entre entidades públicas e privadas. A SEP também publicou no Diário Oficial da União a Portaria SEP/PR nº 03, em janeiro de 2014, que institucionalizou, além do PNL⁵, um conjunto de planejamento do setor portuário nacional, incluindo o Plano Mestre⁶, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ)⁷ e o Plano Geral de Outorgas (PGO)⁸. A SEP tornou-se um instrumento para atrair investimentos,

identificar oportunidades, promover a participação da sociedade no desenvolvimento dos portos e em sua relação com as cidades, com o meio ambiente, da integração com as políticas de expansão da infraestrutura nacional de transportes e para racionalizar a utilização de recursos públicos. A SEP/PR nº 3 objetiva promover projetos de curto, médio e longo prazo para que se possa atender à capacidade portuária necessária ao desenvolvimento econômico do país utilizando uma gestão logística equivalente a padrões internacionais de eficiência, além de propor uma revisão da Lei dos Portos prevista para abril de 2015 (BRASIL, 2014b, [s. p.]).

A modernização prevista nos portos brasileiros está relacionada à expansão e modernização do espaço portuário por intermédio de parcerias privadas. Segundo o PAL, é esperado que tais investimentos em infraestrutura impulsionem o crescimento econômico. Tal modernização, instaurada pelo desenvolvimento do comércio internacional, está prevista na movimentação dos contêineres, pátios adequados para armazenagem, sistemas de rastreabilidade da carga, e *softwares* de gestão da logística integrada. O crescimento contínuo do modal marítimo brasileiro tem exigido dos terminais a plena utilização da sua capacidade operacional instalada, pela ocupação dos seus equipamentos, sistemas e áreas.

O transporte marítimo é uma modalidade do transporte aquaviário que utiliza como vias os mares abertos, para mercadorias e passageiros, tendo sido o modal responsável por 94,4% do volume de exportações brasileiras em 2010. O sistema portuário cumpre importante papel no que diz respeito aos custos e à eficiência da logística de transportes do país, impactando diretamente na competitividade dos produtos nacionais no exterior [...]. Complementarmente, os sistemas portuários apresentam infraestruturas inadequadas, com terminais estratégicos concentradores e infraestruturas de armazenagem sofrendo sobrecarga em sua capacidade. (BRASIL, 2012, [s. p.]).

7 O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) é um instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária, que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza, visando, no horizonte temporal, ao estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) e respectivo Plano Mestre (BRASIL, 2014b, [s. p.]).

8 O Plano Geral de Outorgas (PGO) é um instrumento de planejamento de Estado que consiste em um plano de ação para a execução das outorgas de novos portos ou terminais públicos e privados, reunindo a relação de áreas a serem destinadas à exploração portuária nas modalidades de arrendamento, concessão, autorização e delegação, com respectivos horizontes de implantação, tomando como base o planejamento do Poder Concedente, das Administrações Portuárias e da iniciativa privada (BRASIL, 2014b, [s. p.]).

A situação atual do espaço⁹ em que é utilizado o modal

9 [...] O espaço apresenta-se como uma organização histórica que abarca a totalidade da vida social. Para Santos (1979), a totalidade corresponde às condições da evolução capitalista, exibida pelas estatísticas da produção e do comércio, mostrada pelas discussões em todos os níveis e pelos mais diversos meios de difusão e aspectos sociais, assim como as desigualdades geradas pelo próprio sistema capitalista (SAQUET; SUELI, 2008).

10 A ideia de urbano aparece, na maioria das vezes, vinculada à de capital industrial e à de sociedade capitalista industrial (LENCIONI, 2008, p. 118).

marítimo, mostra que as principais dificuldades na exportação se referem aos congestionamentos frequentes nos acessos aos terminais portuários, à ociosidade da frota marítima, à falta de coordenação do ciclo do pedido entre a saída do caminhão da empresa até que este chegue ao porto, a furtos e multas nos processos logísticos. Deve-se considerar que a questão da circulação de cargas no perímetro urbano¹⁰ é importante para o desenvolvimento da sociedade urbana; havendo, portanto, a necessidade de promover políticas urbanas eficazes para o planejamento dos transportes urbanos e na configuração espacial das cidades. No caso do modal marítimo, este depende da eficiência do transporte rodoviário para a entrega das cargas em tempo hábil, uma vez que, na maioria dos casos, é necessário utilizar o modal terrestre no perímetro urbano.

Caixeta Filho e Martins (2010, p. 184) asseveram que não existe um problema, tampouco uma solução; afinal o que existe é

[...] uma imensa variedade de estratégias, cada qual adequada a cada cidade com seu contexto socioeconômico, político e histórico que caracteriza casos particulares. A problemática das cargas nas áreas urbanas deve ser enfocada como uma questão específica que merece tratamento especial diante das dificuldades que o setor de cargas encontra no cumprimento da tarefa de movimentação de bens nessas áreas urbanas.

Corazza (2005), a partir da teoria da superprodução de Malthus, destacou que o valor de uma mercadoria no território em que é estimado será aplicado pelo preço de mercado e não pelo seu preço de compra (natural). Como causa de uma superprodução geral de produtos acabados, por meio da insuficiência da procura efetiva, devido aos lucros excessivos que levavam a uma taxa insustentável de acumulação de capital, o autor coloca como solução a criação de um exército de trabalhadores improdutivos atuando como criados dos proprietários de terra, consumindo a riqueza material sem produzi-la e, com isso, eliminariam o problema

da insuficiência da procura agregada, ou seja, ao analisar tal citação, pode-se entender que as dificuldades enfrentadas pela logística portuária brasileira estão relacionadas ao excedente de mercadorias de exportação e importação embarcadas pelo modal marítimo, devido ao seu valor apreciativo e à falta de mão de obra portuária (CORAZZA, 2005).

Segundo o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), serão construídos sistemas de atracação e acessos terrestres aos portos, assim como dragagens necessárias para a movimentação de maior número de cargas e recepção de navios de grande porte. Também há previsão de haja uma desburocratização das operações portuárias, visando ao crescimento das exportações pelo modal marítimo. Assim, indica-se a redução dos custos logísticos, melhoria da eficiência operacional portuária, aumento da competitividade das exportações brasileiras e incentivo ao investimento privado (BRASIL, 2014a, [s. p.]).

A Medida Provisória 595, que ficou conhecida como MP dos Portos, foi elaborada para substituir a Lei 8.630, e a mesma já foi sancionada pela Presidente Dilma Rousseff no dia 05.06.2013. A MP 595 estabelece um novo marco regulatório, a fim de melhorar as condições de competitividade da economia brasileira e garantir segurança jurídica aos portos do Brasil, por meio da eficiência portuária e redução de custos, além de atrair mais investimentos para atender à demanda crescente do país. Ela estabelece novos critérios para exploração, concessão, autorização e arrendamento para a iniciativa privada de terminais de movimentação de carga em portos públicos. Os direitos dos trabalhadores serão regulados de forma separada, para que se possa cumprir o compromisso de ouvi-los sobre os pontos acordados. Um dos pontos mais polêmicos é a exploração portuária pela iniciativa privada. Percebe-se que um dos motivos de toda a ênfase na elaboração da MP é que os portos estão trabalhando no limite da capacidade. Para evitar um apagão portuário nos próximos anos, a solução encontrada pelo governo foi editar a medida provisória. (CUNHA, 2013, p. 2).

11 Sistema responsável pela declaração e pelo controle das cargas procedentes do exterior a serem exportadas ou em curso nos portos brasileiros (SERPRO, 2014, [s. p.]).

12 O Sistema Integrado de Comércio Exterior – Siscomex é um conjunto de sistemas que visa a apoiar as atividades operacionais nos processos brasileiros de importação e exportação (SERPRO, 2014, [s. p.]).

13 De acordo com Kaspar (2006), os IFFs são prestadores de serviços logísticos com atuação nas transações internacionais, habilitados a cuidar de todo o processo para exportadores e importadores, principalmente em seus aspectos logísticos desde o momento em que a mercadoria está pronta para ser despachada até a entrega no destino final (IMAY; GRAEML; PEINADO, 2008, p. 3).

14 A inovação é entendida como um sistema dinâmico de reprodução territorial fundado em inovações permanentes, resultado de relações de cooperação entre os atores – públicos e privados, individuais e coletivos – de determinada região/ território (RAMBO; RUCKERT, 2008, p. 5).

Algumas questões importantes relacionadas à diminuição da competitividade brasileira em exportações via modal marítimo são apontadas, tais como os custos logísticos e a morosidade da operação portuária. Souza (1992, p. 107) também comenta a dificuldade de se ter um bom planejamento urbano com planejadores planejados teoricamente e sem prática. É necessário analisar os acessos terrestres aos portos, sistema burocrático via Siscarga¹¹/Siscomex¹², tarifas portuárias elevadas, custos de frete internacional acima do mercado praticado pelos *freight forwarders*¹³, vias marítimas, consolidadores e armadores, e necessidades de ampliação dos berços de atracação e de dragagem para disponibilizar a atracação de navios de grande porte; entretanto, segundo a nova lei dos portos, a MP-595/12 não foca nenhum desses pontos, e sim aborda que a problemática está situada somente na administração pública dos portos.

A inovação¹⁴ e o desenvolvimento que estão sendo propostos pelo investimento externo nos portos devem ser analisados. Primeiramente, pelo fato de que o projeto é elaborado com antecedência à sua aplicação; e, após a sua aprovação, no momento da execução este já estará ultrapassado. Outra crítica relacionada aos projetos de melhoria no modal marítimo é a de que há um risco de os investimentos diretos efetuados por agentes privados ficarem a cargo de operadores internacionais, o que tornaria nosso país refém de interesses internacionais e, conseqüentemente, reduziria a competitividade dos produtos brasileiros.

A integração rápida das economias globais é alimentada por fatores tais como o declínio das barreiras comerciais, a liberalização de mercados e o crescimento econômico dos países emergentes. Ao analisar que o desenvolvimento logístico praticado pela Organização Mundial do Comércio (OMC) para sinalizar o quão competitivo determinado espaço é perante outro, ver-se-á que os países necessitam estimular o crescimento de suas exportações para se manterem no mercado competitivo. Sistemas operacionais, padronização para certificação de produtos, estratégias para redução do

lead time do processo logístico são imposições geradas pelo capitalismo¹⁵, como forma de garantir a competitividade e a diferenciação, os quais não estão à disposição de todas as empresas de um determinado espaço.

Como os portos estão situados no litoral, as cargas precisam ser deslocadas via rodovia. Então, o custo do frete rodoviário, assim como a ineficiência no gerenciamento das frotas, devido às dificuldades durante o *transit time*, permeiam as dificuldades no transporte marítimo. O sistema logístico utilizado pelo governo para o controle das cargas auxilia na manutenção da padronização do processo logístico; porém, se não houverem pessoas capacitadas para operar os sistemas e imputar as informações adequadas, o processo continuará tendo morosidades.

Transporte internacional no Novo Porto de Rio Grande/Tecon

A história de fundação do município de Rio Grande remonta à chegada de portugueses e espanhóis ao território do Rio Grande do Sul. Situado na planície costeira do Estado, possui como limites os municípios de Pelotas, Santa Vitória do Palmar e Arroio Grande, estando a 242 km de distância da capital Porto Alegre.

Em 1680, com a fundação da Colônia de Sacramento, localizada no Uruguai, Portugal decidiu assegurar e demarcar seu limite ao Sul da América do Sul, à margem esquerda do Rio da Prata. E essas delimitações geraram grandes conflitos entre as coroas de Portugal e Espanha. Considera-se que a região apresentava um canal hídrico estrategicamente atrativo para o desenvolvimento de um porto de navegação, sendo esse canal a única ligação entre as rotas de navegação marítima e o interior do Estado, desde a cidade de Laguna, no Estado de Santa Catarina, até o Rio da Prata, na República Oriental do Uruguai. Essa posição estratégica levou Portugal a disputar a conquista da região; então, em 19 de fevereiro de 1737, com o desembarque do Brigadeiro José da Silva Paes para o

15 A globalização capitalista do século XX não teve como missão histórica provocar uma homogeneização entre os povos e países, muito embora ela possa fazê-lo no longo prazo, no nível da estrutura produtiva e dos perfis laborais, em um ritmo provavelmente mais medido em termos de gerações humanas. A missão econômica da globalização foi a de produzir maior quantidade de bens a custos continuamente mais baixos, no que se deve reconhecer sua tremenda eficiência relativa, maior em todo caso do que os sistemas econômicos baseados na alocação administrativa de recursos. Se grande parte desse processo – isto é, volumes crescentes de comércio de mercadorias, de intercâmbio de serviços e de investimentos recíprocos – ocorreu preferencialmente entre os próprios países desenvolvidos e com uma gama reduzida de países emergentes, isso não derivou de nenhuma discriminação *a priori* contra certos povos ou nações, mas tão simplesmente em função da equação *custo-oportunidade*, conhecida dos economistas: alguns países, por razões de soberania nacional, colocaram-se voluntariamente à margem do processo de globalização, aumentando o lado do *custo* em relação aos ganhos de *oportunidade* (ALMEIDA, 2001, [s. p.]).

povoamento da região, deu-se a formação da vila que viria a ser a cidade de Rio Grande, com a construção do Forte Jesus Maria José. Em 1751 o povoado fora conhecido como Vila do Rio Grande de São Pedro. E, em 1760, devido ao seu crescimento, a vila que estava sujeita à capitania de Santa Catarina passou a ser a Capital da nova Organização Administrativa, denominada a Capitania do Rio Grande de São Pedro. Nota-se que os conflitos gerados pela posição estratégica da cidade não foram somente entre as coroas portuguesa e espanhola, mas também de outros reinos tais como Império Alemão, Reino de Itália e Reino da Polônia. O interesse dessas migrações voltava-se para o “porto marítimo” como desembarque de imigrantes, ponto geopolítico estratégico na luta contra os espanhóis, e de ponto comercial. A Vila do Rio Grande de São Pedro foi elevada à categoria de cidade em 27 de junho de 1835, pela Lei Provincial nº 05 (BRASIL, 2015).

A base econômica do município está ligada às atividades portuárias efetuadas no Porto de Rio Grande, considerado como um porto internacional de águas profundas e concentrador de cargas do Mercosul. Possui completa infraestrutura operacional, com terminais de cargas especializados, operando com os maiores armadores mundiais (Tais como *Maersk*, *Hamburg Süd – Aliança*, *China Shipping* etc.) oferecendo destino para variados portos nacionais e internacionais.

Rio Grande, com mais de 260 anos de fundação, hoje é considerada “Cidade Histórica”, por um decreto estadual. A cidade desenvolveu-se com investimentos ligados à infraestrutura portuária e a Refinaria de Petróleo Riograndense. Um polo naval está se desenvolvendo em Rio Grande, com as plataformas petrolífera P-53 e P-55 ambas da Petrobras (Petróleo Brasileiro S.A.), fortalecendo a economia de Rio Grande com a exportação de grãos e a importação de contêineres e fertilizantes do país.

Breve histórico do Porto de Rio Grande

O Porto do Rio Grande é um porto marítimo público, localizado na cidade de Rio Grande, no litoral sul do estado

do Rio Grande do Sul. Entrou em operação no dia 15 de novembro de 1915, e atualmente está sob administração da Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG).

O início da construção do Porto Velho do Rio Grande ocorreu no ano de 1869. Sua inauguração foi realizada em 11 de outubro de 1872. Em 1906, o engenheiro Elmer Lawrence Cortheill foi contratado pelo Governo federal para executar as obras de fixação da Barra de Rio Grande, com aprofundamento para 10 m, e a construção de dois moldes convergentes e um novo porto na cidade do Rio Grande (hoje conhecido como Porto Novo). Cortheill organizou a companhia “*Port of Rio Grande do Sul*”, com sede em Portland, Estados Unidos, que construiria e exploraria o porto por 70 anos. Em 1908, devido a dificuldades de o engenheiro Cortheill conseguir nos EUA o capital necessário à execução das obras, constituiu-se, em Paris, a “*Compagnie Française du Port du Rio Grande do Sul*”, com capitais europeus, à qual foi transferido o contrato através do Decreto nº 7.021, de 9 de julho de 1908. E iniciaram, efetivamente, os trabalhos de construção dos moldes e do novo porto em 2 de junho de 1910, tendo entrado em operação em 15 de novembro de 1915. A operação teve continuidade em 1919, quando, em vista das dificuldades enfrentadas pela companhia francesa, após a Primeira Guerra Mundial, conforme determinou o Decreto nº 13.691, de 9 de julho de 1919, o qual incumbiu o Governo do Estado do Rio Grande do Sul a concluir as obras portuárias, como também autorizara a exploração comercialmente das instalações portuárias por 60 anos. Em 1934, a União renovou o contrato de tal concessão portuária ao Estado do Rio Grande do Sul, pelo prazo de 60 anos, incluindo a manutenção de hidrovias do Estado. No ano de 1951, em face da importância que adquiriu o complexo hidroportuário riograndense, o Governo do Estado criou o Departamento de Portos, Rios e Canais (DEPRC), autarquia estadual que ficou responsável tanto pela administração como pela exploração comercial dos serviços concedidos, entre os quais está o Porto do Rio Grande (BRASIL, 2015).

No ano de 1994, o prazo do Contrato de Concessão Portuária ao Estado expirou, sendo prorrogado até 31 de março de 1997 para possibilitar os ajustes decretados pela Lei Federal nº 8.630/93, a qual mudou significativamente as relações de trabalho e a operacionalização nos portos brasileiros de público para privado (BRASIL, 2015). Em 1996, a Lei Estadual nº 10.722 também alterou o funcionamento das atividades no Porto de Rio Grande, e este fora desmembrado do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais, para a criação da autarquia nomeada como Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG), para administrar o Porto do Rio Grande. Outro marco importante para o crescimento do porto foi a assinatura do Convênio nº 001/97 – PORTOS/97, em 27 de março de 1997, que delegou ao Estado do Rio Grande do Sul a administração e a exploração dos portos de Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre e Cachoeira do Sul, por mais 50 anos.

Atualmente, o Plano Mestre de Rio Grande (BRASIL, 2014b) sobre a infraestrutura portuária destaca a ampla disponibilidade de infraestrutura portuária na região, dividida em quatro zonas:

- Porto Velho: utilizado para atividades de turismo, lazer, atracação de barcos pesqueiros e frota de apoio, e pesquisa. A estrutura do Porto Velho é composta por cinco armazéns com capacidade de 6.552 m³ cada, sendo utilizados pelo Museu Histórico, Bombeiros e Defesa Civil, Serviço Brasileiros e Apoio à Empresa (SEBRAE), Museu Náutico e pela SUPRG.
- Porto Novo: onde se encontra o cais público do porto, cujas principais movimentações são de fertilizantes, celulose, veículos e cargas projeto.
- Superporto: onde estão localizados os Terminais de Uso Privativo (TUP) e os arrendamentos existentes no porto.
- São José do Norte: área potencial de expansão, visto que as atividades portuárias pretendem ser iniciadas em dezembro de 2015 com a finalização da construção do Estaleiro e a construção da P-74.

O Porto do Rio Grande é considerado como polo principal do Corredor de Exportação e Importação do extremo Sul. Com uma profundidade de 40 pés para terminais de granéis e de contêineres, possui condições operacionais para o transbordo de contêineres, disponibilidade de atracação no cais de 2 km de extensão, além de possuir a disponibilidade de malhas modais diversificadas e distribuídas no território do Rio Grande do Sul compreendendo os modais rodoviário, hidroviário, ferroviário e aeroportuário. Considera-se, também, a multimodalidade como um fator importante na redução de custos e no aumento da eficiência logística, agregando maior valor às mercadorias que passam por suas instalações, no qual o Porto de Rio Grande possui infraestrutura física para disponibilizar tal serviço.

Dotado de uma completa infraestrutura operacional, o Porto de Rio Grande é considerado o segundo mais importante porto do país para o desenvolvimento do comércio internacional brasileiro. No entanto, ainda necessita de investimentos em infraestrutura física para continuar se adequando aos padrões internacionais.

Cidade de Rio Grande e infraestrutura do Porto Novo de Rio Grande/Tecon

Neste artigo utiliza-se o conceito de cidade conforme o posicionamento de Lencioni (2008, p. 111), que explica que a cidade depende de formas políticas e sociais e que essas são produto de determinações sociais. São essas forças que a caracterizam e que lhe dão individualidade. Ao mencionar a conceituação de cidade no Brasil, refere-se a um aglomerado sedentário que se caracteriza pela presença de mercado (troca) e que possui uma administração pública. Segundo a autora, vive-se, hoje em dia, em um mundo novo, onde as redes e os fluxos tecem conexões entre os lugares e alteram a ideia de próximo e distante. Esse é um dos aspectos do mundo atual que indica o desenvolvimento de uma sociedade pós-industrial, ou seja, de uma sociedade que nasce da industrialização e a sucede.

16 Com base nas obras: *A questão urbana* (CASTELLS, 2000) e *A revolução urbana* (LEFÈBVRE, 1999).

Lencioni (2008, p. 118) explica que a perspectiva de Léfèbvre e de Castells¹⁶ relaciona diretamente o conceito de urbano à sociedade capitalista industrial, uma abordagem que situa o urbano a partir dos anos 1930 do século XX. A premissa desses autores se fundamenta no conceito de urbano relacionado à sociedade capitalista industrial, isto é, no âmbito da industrialização, o urbano não é considerado como subproduto da industrialização.

O crescimento na distribuição de mercadorias pelo Porto de Rio Grande mudou a fisionomia do município. As obras de infraestrutura e construção do cais do Porto Velho, iniciadas em 1870, motivaram a instalação de várias indústrias que engajaram a industrialização no município. Essa industrialização permeou a necessidade de fazer melhorias na infraestrutura logística, como a construção do Porto Novo e dos Molhes da Barra na década de 1910. E, nesse período, com a ocupação da cidade ao sul e arredores do Porto Novo, surgiu a primeira ação de planejamento urbano com a criação de um limite urbano (SALVATORI, HABIAGA; THORMANN, 1989).

O início da construção do Superporto e do Distrito Industrial na década de 1970 reaqueceu a economia do município do Rio Grande. Segundo Caixeta Filho e Martins (2010), a reestruturação socioeconômica do município gerou o crescimento da urbanização em áreas irregulares, estendendo horizontalmente a malha urbana. Conforme Vieira (1988, p. 216), no período de 1970, o município recebeu investimentos federais expressivos para a implantação das estruturas e o aparelhamento dos terminais portuários, em infraestrutura energética e logística, enquanto o capital privado investia nas indústrias e nos terminais retroportuários.

Diante do contexto histórico e econômico, pode-se concluir que a formação do espaço urbano no município está estreitamente relacionada com a sua localização geográfica e as transformações econômicas globais e nacionais, que se refletem nas atividades portuárias e industriais. O crescimento da economia mundial impulsionado pelas economias emergentes

e em desenvolvimento teve como uma das consequências o aumento do comércio marítimo internacional; então, a demanda de fretes marítimos internacionais pressionou o setor da indústria naval mundial a dar uma resposta, gerando uma renovação e expansão da frota mundial.

A associação da política de Estado do governo federal em recuperar a indústria naval e o crescimento da economia mundial e nacional vem atuando em conjunto, modificando e reconstruindo o espaço urbano do município de Rio Grande. As dimensões políticas e econômicas que atingem o município são oriundas de “demandantes e ofertantes” que amarram o território em uma lógica de demanda global inserindo o município através do porto e de sua condição fisiográfica (DOMINGUES, 2009).

Para o transporte marítimo de cargas internacionais no qual este estudo é focado, verifica-se que o Porto Novo, atua como cais comercial onde são movimentados carga geral, fertilizantes, contêineres, congelados, madeira, celulose, veículos, entre outras cargas. As operações de movimentação de cargas efetuadas pelo Terminal de Cargas Privado (TECON) são realizadas apenas por operadores portuários credenciados que possuem todos os equipamentos utilizados nessas operações. Esse fluxo logístico, além de propiciar crescimento econômico para a cidade, acaba gerando gargalos de ineficiência operacional devido ao fluxo urbano no qual o porto está localizado. Verifica-se – pelo histórico de criação da cidade – que, inicialmente, a importância do desenvolvimento portuária na região já fora identificada; porém, o espaço geográfico entre o perímetro urbano e o porto não comporta mais o aumento do fluxo capitalista das atividades logísticas.

As obras financiadas pelo governo federal, tais como, recuperação do molhe leste, dragagem de manutenção e implantação do VTMIS (Sistema de gerenciamento de tráfego marítimo) demonstram a importância econômica e política do Porto do Rio Grande, pois, em uma economia globalizada, a movimentação da produção torna-se indispensável, e a circulação é que comanda a produção. Considerando uma

das alternativas para o canal de distribuição, a rodovia BR-116, permite um fluxo de transporte rodoviário ao porto para grande quantidade de mercadorias, especialmente carga geral containerizada e automóveis movimentados no Porto do Rio Grande. Em função disso, grande parte do tráfego da rodovia é composto por caminhões com destino ao porto ou advindos deste.

Outra possibilidade para se chegar ao Porto Novo é utilizando a Estrada Roberto Sokoowski ou pela RS-734. São acessos menos utilizados por passarem internamente no perímetro urbano, o que acaba ocasionando intenso tráfego de caminhões e congestionamentos.

Devido ao crescimento da estrutura portuária, houve crescimento da demanda por mão de obra, e conseqüentemente mobilidade dos funcionários, os quais, em sua grande maioria, se deslocam via carro, estacionando nas margens das vias próximas ao porto, ocupando os acostamentos e gerando picos de movimentação entre os turnos de trabalho.

Entende-se que o problema é a “falta de planejamento”, o problema é a “falta de vontade política”, conforme destaca Souza (1992, p. 107). Muitas interpretações de estudiosos e de senso comum são falsas. Precisamos de que haja mais e um melhor planejamento. A falta de planejamento e o despreparo técnico dos profissionais, por sua vez geram dificuldades organizacionais. Logo, não basta que haja muito planejamento e bons planejadores, é preciso que saiba até que ponto os planejadores profissionais estão ética e tecnicamente preparados para abraçar uma perspectiva de autêntico desenvolvimento urbano.

Considerações finais

O comércio internacional é um mecanismo que possibilita aos consumidores obterem bens a um custo menor sem que precisem viajar para o local onde os bens são produzidos e para que os proprietários de recursos (por exemplo, trabalho) recebam rendas mais elevadas sem terem

de se locomover para onde suas produções são consumidas mais vantajosamente. Os padrões eficientes de comércio permitem padrões mais elevados de vida para as pessoas em todos os lugares. Curiosamente, nós importamos (para reduzir custos) e exportamos (para elevar rendas) muitos bens que são substitutos próximos um do outro. Assim, o comércio é vantajoso mesmo quando a autossuficiência é possível.

Recomenda-se que a gestão empresarial deva abordar a logística como um setor interno da empresa. Em relação à logística internacional, conclui-se e enfatiza-se sua importância para melhorar a eficiência da cadeia *Supply Chain*, uma vez que esta se tornou uma ferramenta para garantir competitividade e gerenciamento dos fluxos materiais para a excelência exigida pelo mercado consumidor, em que o *lead time* será a chave competitiva de um determinado espaço.

É necessário que as empresas estabeleçam uma visão abrangente de todo o processo logístico, entendam a logística de seu país e desenvolvam estratégias que driblem as dificuldades existentes para o desenvolvimento e a manutenção de seus negócios, tais como contratar profissionais qualificados, reduzir o *lead time*¹⁷, desenvolver o *Just in time*¹⁸ e *Kamban*.

Entende-se que as empresas que utilizam o modal marítimo devem estar cientes das dificuldades que a logística brasileira marítima possui, e que as estratégias elaboradas tanto pelo Governo quanto internamente pelas empresas devem ser analisadas como menciona Lencioni (2003, p. 164), em sua região como uma totalidade. Os programas elaborados pelo governo como o PAC, PAL e MP-595/2012 representam algumas mudanças necessárias para que se alcance a competitividade perante os demais espaços; porém, não são as únicas estratégias, pois a maior mudança está relacionada à conscientização do empresariado quanto aos empreendimentos necessários na qualificação de suas atividades logísticas. A lucratividade não está relacionada somente à redução de custos e vendas em grande quantidade, mas sim à entrega de um produto capaz de ser considerado único nos espaços mercantis, englobando qualidade, preço e serviço ofertado.

17 O tempo de entrega, ou o *lead time*, é o tempo médio que um carregamento leva da origem ao destino. Já a variabilidade refere-se às diferenças da duração do tempo de entrega de carregamentos que possuem mesma origem e destino, movimentando-se no mesmo modal. A variabilidade do *lead-time* é a principal medida da incerteza no desempenho do transporte (POZES, 2005, [s. p.]).

18 *Just in time* trabalha com um sistema de produção “puxada”, ou seja, somente se produz em cada uma das partes do processo aquilo que foi vendido, no tempo e no momento exato, também conhecido como sistema *Kanban* – nome dado aos cartões utilizados para autorizar e movimentar a produção ao longo do processo produtivo (LEITE, 2006, p. 6).

Algumas questões importantes que devem ser analisadas são que os aspectos que sujeitam o custo logístico e a operação portuária são: acessos terrestres aos portos, elevado sistema burocrático, tarifas portuárias elevadas, tarifas excessivas cobradas pelos armadores, e necessidades de ampliação dos berços de atracação e de dragagem para disponibilizar a atracação de navios de grande porte. Entretanto, a nova Lei nº 12.595/2013 infelizmente não viabiliza nenhum dos pontos acima citados, e sim aborda que a problemática está situada nos portos públicos. Consta-se que esses gargalos citados se referem à estrutura física portuária; entretanto, deve-se analisar a qualificação dos profissionais ligados às atividades portuárias no Porto de Rio Grande, porque esses profissionais são responsáveis pela análise estratégica de melhorias tanto para a infraestrutura física no Porto quanto para sugerir melhorias para a prefeitura da cidade a fim de viabilizar novos investimentos envolvendo o modal marítimo.

A inovação e o desenvolvimento que estão sendo propostos pelo investimento externo implica melhorias das vantagens competitivas, porém, evidentemente não é o gargalo que precisa ser analisado e aperfeiçoado. É preciso repensar o desenvolvimento urbano na Cidade de Rio Grande e não somente o desenvolvimento da infraestrutura física portuária.

Referências

- ALMEIDA, Paulo Roberto de. A economia internacional no século XX: um ensaio de síntese. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, v. 44, n. 1, [s. p.], jan./jun. 2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-73292001000100008&script=sci_arttext>. Acesso em: 12 out. 2014.
- BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial**: transportes, administração de materiais e distribuição física. São Paulo: Editora Atlas, 2001.
- BRASIL. Ministério do Planejamento Desenvolvimento e Gestão. **Plano Mais Brasil (2012-2015)**: políticas de infraestrutura. 2012. Disponível em: <<http://www.planejamento.gov.br/assuntos/planejamento-e-investimentos/publicacoes/2012-2015>>. Acesso em: 15 out. 2014.

BRASIL. Ministério do Planejamento Desenvolvimento e Gestão. **Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)**. 2014a. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/>>. Acesso em: 12 out. 2014.

BRASIL. Ministério do Planejamento Desenvolvimento e Gestão. **Programa de investimentos em logística – Portos**. 2015. Disponível em: <<http://www.logisticabrasil.gov.br/portos>>. Acesso em: 1 abr. 2015.

BRASIL. Secretaria dos Portos do Brasil. **Planejamento Portuário Nacional**. 2014b. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl>>. Acesso em: 12 out. 2014.

CAIXETA FILHO, José Vicente; MARTINS, Ricardo Silveira (Org.). **Gestão Logística do Transporte de cargas**. São Paulo: Editora Atlas, 2010.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CORAZZA, Gentil. Malthus e Ricardo: duas visões de economia política e de capitalismo. Cadernos IHU Idéias, São Leopoldo, ano 3, n. 39, p. 1-22, 2005.

COSTA, Jaciane Cristina; RODRIGUEZ, Jorgelina Beltrán, LADEIRA, Wagner Junior. **A gestão da cadeia de suprimentos: teoria e prática logística**. In: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO – ENEGEP, 25., 29 out.-1 de nov. 2005, Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre, 2005. p. 1-8.

CUNHA, Claussia Neumann. Abertura dos portos brasileiros: Quais as vantagens? 3 ago. 2013. Relações Internacionais. Disponível em: <<http://relacoesinternacionais.com.br/negocios-internacionais/abertura-dos-portos-brasileiros-quais-as-vantagens/>>. Acesso em: 12 out. 2014.

DOMINGUES, Marcelo Vinicius de La Rocha (Coord.). **Desenvolvimento e Consolidação do Polo Naval e Off Shore de Rio Grande**. Rio Grande: FURG, 2009.

GODINHO FILHO, Moacir; FERNANDES, Flavio César Faria. **Manufatura enxuta**: uma revisão que classifica e analisa os trabalhos apontando perspectivas de pesquisas futuras. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/gp/v11n1/a02v11n1>>. Acesso em: 12 out. 2014.

HUNT, Emery Kay. **História do Pensamento Econômico**. 7. ed. São Paulo: Editora Campus, 1989.

IMAY, Marcelo; GRAEML, Alexandre Reis; PEINADO, Jurandir. A percepção da importância dos IFFs (*international*

freight forwarders) no comércio internacional por empresas exportadoras do setor madeireiro da região sul. In: SIMPÓSIO DE ENGENHARIA DA PRODUÇÃO (SIMPEP), 15., 2008, Bauru. **Anais...** Bauru: Unesp, 2008. LEFÈBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LEITE, Washington Ribeiro. **Sistema de administração da produção Just in Time (JIT)**. Disponível em: <<http://www.ietecnet.com.br/supervisores/artigos/Produ%C3%A7%C3%A3o/Sistema%20de%20Adm%20da%20Produ%C3%A7%C3%A3o/JIT.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2014.

LENCIONI, Sandra. **Região e Geografia**. São Paulo: Editora Edusp, 2003.

LENCIONI, Sandra. Observações sobre o conceito de cidade e urbano. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 24, p. 109-123, 2008.

PECQUEUR, Bernard. A guinada territorial da economia global. **Política & Sociedade – Revista de Sociologia Política**, v. 8, n. 14, p. 79-106, 2009. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/politica/article/view/2175-7984.2009v8n14p79>>. Acesso em: 12 out. 2014.

POSSAS, Sílvia. **Concorrência e competitividade**: notas sobre estratégia e dinâmica seletiva na economia capitalista. São Paulo: Hucitec, 1999.

POZES, Leonardo. *Shipexplorer*: ferramenta de análise dos efeitos dos modais de transporte. 16 fev. 2005. **ILOS**. Disponível em: <http://www.ilos.com.br/web/index.php?option=com_content&task=view&id=720&Itemid=74&lang=br>. Acesso em: 13 out. 2014.

RAMBO, Anelise; RÜCKERT, Aldomar. O Sistema Territorial de Claude Raffestin: para pensar o Desenvolvimento territorial. In: ENCONTRO ESTADUAL DE GEOGRAFIA, 23., 2008, Bento Gonçalves. **Anais...** Bento Gonçalves: UFRGS, 2008.

SALVATORI, Elena; HABIAGA, Lydia Angelica Gómez de Perez; THORMANN, Maria do carmo. Crescimento Horizontal da Cidade do Rio Grande. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 51, p. 27-72, jan./mar. 1989. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1989_v51_n1.pdf>. Acesso em: 3 jul. 2016.

SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1979.

SAQUET; Marcos Aurélio; SUELI; Santos da. **Milton Santos**: concepções de geografia, espaço e território. **Geo UERJ**, ano 10, v. 2, n. 18, p. 24-42, 2º sem. 2008. Disponível em:

<<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/viewFile/1389/1179>>. Acesso em: 15 ago. 2014.

SCHUMPETER, Joseph A. **Teoria do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

SERPRO. **Siscomex Carga**. 2014. Disponível em: <<https://www.serpro.gov.br/conteudo-solucoes/produtos/administracao-federal/siscomex-carga>>. Acesso em: 15 ago. 2014.

SMITH, Adam. **A riqueza das nações**. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

WOOD JR., Thomas. Fordismo, Toyotismo e Volvismo: os caminhos da indústria em busca do tempo perdido. **Revista Administração de Empresas**, São Paulo, v. 32, n. 4, p. 6-18, set./out. 1992. Disponível em: <http://rae.fgv.br/sites/rae.fgv.br/files/artigos/10.1590_S0034-75901992000400002.pdf>. Acesso em: 12 out. 2014.

Submetido em: 18/02/2016

Aprovado em: 29/08/2016

REFORM LOGISTICS TO THE PORT OF RIO GRANDE AND URBAN DEVELOPMENT

Abstract

Profitability is not only related to cost reduction and sales plenty, but the delivery of a can be considered unique product in the market space, encompassing quality, price and service offered. The logistics applied to the Port of Rio Grande should be considered as the most appropriate strategy to meet, at a low cost, the current market requirements. In this context, the aim of this article is to highlight the obstacles to the port logistics can be considered as the most appropriate strategy to meet, at a low cost, the current market requirements in the transport of international cargo shipped in the Port of Rio Grande (New Port/ Tecon). Is classified as literature and as the characterized as exploratory and descriptive qualitative. It was found that the biggest change is related to the awareness of the business community about the developments needed in the qualification of its logistics activities. It appears that the bottlenecks cited in the frame of this article refer to port physical structure, but it is also important to analyze the qualification of port activities related professionals in the Port of Rio Grande. We need to rethink urban development in Rio Grande City and not only the development of port physical infrastructure.

Keywords: Port of Rio Grande. Ocean Transport. Logistics.