



Universidade de São Paulo
“Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz”
Departamento de Economia, Administração e Sociologia
Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial ESALQ-LOG

Mapeamento do Porto de Rio Grande
e análise de suas principais cargas movimentadas

Cibele Ceciliato

Piracicaba, 2010.

Sumário

1. Introdução	2
2. Material e Métodos	2
2.1 Materiais utilizados	2
2.1 Metodologia da área de influência, porte e valor agregado dos produtos movimentados	3
3. Resultados e Discussão	4
3.1 Origem do Porto	4
3.2 Administração do Porto	5
3.3 Localização do Porto	5
3.4 Acessos ao Porto	6
3.5 Instalações e Terminais	7
3.5.1 Porto Velho	8
3.5.2 Porto Novo	10
3.5.1 Superporto	12
3.5.2 Zona Portuária São José do Norte	19
3.6 Complexos Portuários	20
3.7 Área de influência, porte e valor agregado dos produtos movimentados	21
3.8 Problemas técnicos enfrentados pelo porto	24
4. Considerações finais	25
ANEXOS	26
5. Referências bibliográficas	29

1. Introdução

O Brasil, a partir do agronegócio, vem se destacando no cenário mundial. Desta forma, tendo como motivação o intenso crescimento do comércio internacional brasileiro, a retomada de investimentos públicos e privados na infraestrutura econômica e a necessidade de expor a importância dos portos no estabelecimento das bases de um comércio exterior bem sucedido é que este trabalho foi desenvolvido.

A costa brasileira possui 8,5 mil quilômetros navegáveis, além disso, o modal aquaviário possui um dos menores custos para o transporte de cargas no Brasil. Uma justificativa importante para a elaboração de um estudo voltado para portos brasileiros é de que a maioria dos produtos comercializados entre países trafega por via marítima. Prova disto se deve ao fato de que a participação da movimentação de cargas nos portos brasileiros no produto interno bruto (PIB) nacional alcançou um valor de aproximadamente US\$ 187,9 bilhões (2007), cerca de 76,7% do valor do comércio internacional do país, segundo a Secretaria de Portos Brasileiros. Outro fator de relevância, é de que aproximadamente 90% das exportações brasileiras, segundo a Secretaria Especial de Portos (SEP/PR), dependem do funcionamento dos portos.

Dada a magnitude da conjuntura econômica do setor, este trabalho foi elaborado com o objetivo de mapear o Porto de Rio Grande, o qual se encontra em constante expansão e vem recebendo grandes investimentos para tornar-se um dos mais importantes portos brasileiros. É destacado aqui o seu desenvolvimento, desde sua origem até os dias atuais. Além disso, são apresentadas todas as instalações e terminais, complexos portuários, área de influência sobre os estados brasileiros, bem como a divulgação os últimos dados lançados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) das movimentações de cargas realizadas pelo porto rio-grandino.

2. Material e Métodos

2.1 Material Utilizado

Os dados divulgados neste trabalho foram obtidos a partir de pesquisa *online*, nos mais diversos sites sobre portos brasileiros, que permitiram a reunião de diversas informações sobre o Porto de Rio Grande.

A principal base de informações foi o site do porto em estudo, que divulga dados confiáveis e atualizados sobre o referido complexo portuário. Outras fontes de pesquisa foram utilizadas na elaboração deste estudo, tais como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que possui um grande acervo de documentos referentes aos portos nacionais; e o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), que proveu informações econômicas recentes extremamente significantes para a construção do estudo.

Algumas informações sobre problemas técnicos recorrentes das operações portuárias foram encontradas em sites de reportagens, como Portos do Brasil, e no próprio site do porto analisado, por isso são consideradas fontes seguras.

2.2 Metodologia da área de influência, porte e valor agregado dos produtos movimentados

De acordo com estudos desenvolvidos pelo IPEA (2009), cuja análise de dados abrange o intervalo de 2003 a 2007, foram utilizadas seis variáveis econômicas para a delimitação da área de influência, porte e valor agregado dos produtos movimentados, sendo:

a) Área geográfica de influência (hinterlândia)

Hinterlândia primária: Participação do porto no comércio internacional da UF > 10% e total do comércio movimentado pela UF por meio do porto \geq US\$ 100 milhões.

Hinterlândia secundária: Participação do porto no comércio internacional da UF < 10% e total do comércio movimentado pela UF por meio do porto \geq US\$ 100 milhões.

Hinterlândia terciária: Participação do porto no comércio internacional da UF > 10% e total do comércio movimentado pela UF por meio do porto < US\$ 100 milhões.

b) Porte

Pequeno porte: são portos que apresentaram, em 2007, valores de comércio internacional (importação e exportação) de até US\$ 500 milhões.

Médio porte: são portos que apresentaram, em 2007, valores de comércio internacional entre US\$ 500 milhões e US\$ 5 bilhões.

Grande porte: são portos que apresentaram, em 2007, valores de comércio internacional iguais ou superiores a US\$ 5 bilhões.

- c) Participação do porto no comércio internacional do Brasil
- d) Número de setores de atividade econômica atendidos (acima de US\$ 100,0 milhões)
- e) Valor agregado médio dos produtos transacionados
- f) Âmbito de atuação dos portos

Para classificar a atuação dos portos, devem-se seguir os seguintes critérios:

- Ser de grande porte
- Possuir pelo menos quatro estados em suas hinterlândias primárias ou Secundárias
- Atender a mais de 70% dos estados brasileiros – 19 estados
- Ser responsável por 25% ou mais do comércio internacional total realizado pelos 34 portos analisados
- Ter ao menos nove (70%) setores de atividade econômica com mais de US\$ 100 milhões transacionados pelo porto

Com base nesses critérios, o enquadramento dos portos foi realizado da seguinte forma:

Nacional: Atende aos cinco critérios estabelecidos.

Regional: Atende a quatro dos cinco critérios.

Local: Atende a até três dos critérios estabelecidos.

3. Resultados e Discussão

3.1 Origem do Porto

O início da construção do Porto Velho de Rio Grande data de 1869, sendo inaugurado em 11 de outubro de 1872. Entretanto, suas atividades remontam ao ano da fundação da cidade do Rio Grande, em 1737.

Em 1910 começou a implantação do Porto Novo, que entrou em operação em 15 de novembro de 1915, com a entrega ao tráfego dos primeiros 500 metros de cais. Em 1919, pelo Decreto nº 13.691, o Estado do Rio Grande do Sul assumiu a responsabilidade pela conclusão das obras do porto, que anteriormente estava sob os cuidados da *Compagnie Française Du Port de Rio Grande do Sul*. Em 1934, o Governo Estadual assumiu então a responsabilidade pela exploração comercial das instalações portuárias por 60 anos.

Até 1994, o porto era administrado e explorado comercialmente pelo Departamento de Portos, Rios e Canais (DEPRC), criado em 1951, mas a partir desse ano, por meio de um convênio entre o Ministério dos Transportes e o Estado do Rio Grande do Sul, o porto passou a ser administrado pela Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG).

3.2 Administração do Porto

O órgão responsável pela administração do porto é a Superintendência do Porto de Rio Grande – SUPRG, que é uma Autarquia Estadual vinculada à Secretaria dos Transportes do Estado do Rio Grande do Sul, criada pela lei 10.722 de 18 de janeiro de 1996. Sua finalidade tem por incumbência administrar o Porto do Rio Grande, na qualidade de executor, da concessão da União ao Estado. Além disso, como autoridade portuária executiva, coordena e fiscaliza as diversas entidades atuantes no Porto Organizado, nos termos da Lei Federal nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

Outras funções também lhe são designadas como as de planejar a política portuária, que visa estudar, melhorar e conservar os canais de acesso ao Porto do Rio Grande. Destaca-se também a conservação dos Molhes da Barra, canal de acesso ao Porto Novo, e a manutenção de todo sistema hidroportuário do Porto do Rio Grande.

3.3 Localização do Porto

Localizado no município de Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul, é o porto marítimo mais meridional do Brasil. Instalado na margem Oeste do Canal do Norte, é o escoadouro natural de toda a bacia hidrográfica da Laguna dos Patos, ligando-o ao Oceano Atlântico.

Dos três Portos Organizados do estado, Rio Grande é o mais importante, uma vez que é o único porto marítimo dotado de características naturais privilegiadas, capaz de ser expandido racionalmente para atender a navegação de longo curso, que exige boas profundidades.

O Porto de Rio Grande pode ser visualizado pela Figura 1, enquanto sua localização é ressaltada através da Figura 2.



Figura 1. Vista aérea do Porto de Rio Grande

Fonte: Ministério dos Transportes (2006)



Figura 2. Localização do Porto de Rio Grande

Fonte: SUPRG (2005)

3.4 Acessos ao Porto

Os acessos às instalações do Porto de Rio Grande se dão através de diferentes matrizes de transporte. A distância rodoviária da capital, Porto Alegre, até o porto totaliza 320 km, e o acesso se dá através de pavimentação asfáltica em bom estado de conservação. O modal ferroviário é mantido em bom estado de conservação e é composto por bitola métrica, ou seja, os trilhos distam um metro. O cais do porto possui calado de 14 metros de profundidade e acesso fluvial

pelo Rio Guaíba e lacustre pela Lagoa dos Patos (calado de 6 metros). O Aeroporto Gustavo Kramer permite o acesso via modal aeroviário, cujo tempo de viagem entre Rio Grande e Porto Alegre totaliza 45 minutos.

3.5 Instalações e Terminais

As áreas de atendimento à navegação são divididas em Porto Velho, Porto Novo, Superporto, São José do Norte. A Figura 3 ilustra as referidas categorias do Porto de Rio Grande, que serão descritas individualmente em seguida.

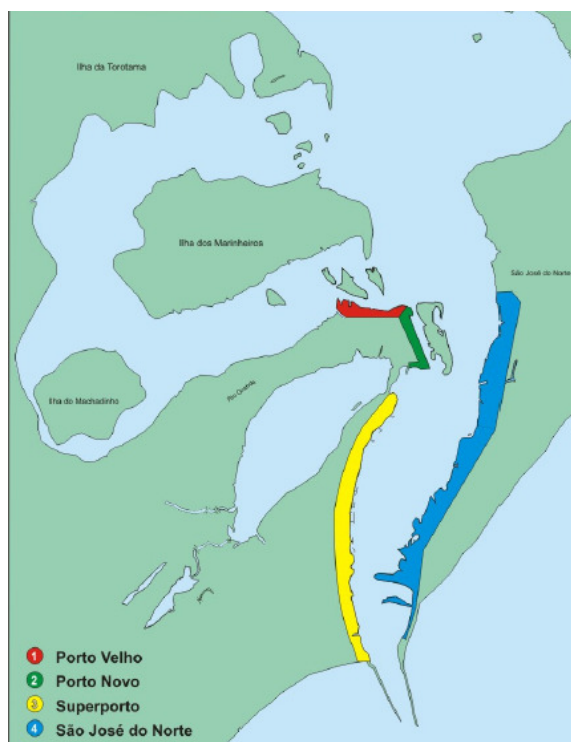


Figura 3. Áreas de atendimento à navegação

Fonte: SUPRG (2008)

3.5.1 PORTO VELHO

O Porto Velho é setorizado em sete áreas de atendimento à navegação, ilustradas na Figura 4.



Figura 4. Áreas de atendimento à navegação do Porto Velho

Fonte: SUPRG (2008)

Área 1: Carga Geral para Navegação Interior

Localização: Extremidade Oeste do Cais de Saneamento - trecho entre prolongamento da Rua General Portinho e extremidade do antigo Entreposto de Pesca.

Destinação: Carga e descarga de produtos hortifrutigranjeiros e materiais de construção.

Instalações: 1 terminal de horti-frutigranjeiros e 2 terminais de descarga de materiais de construção.

Área 2: Ensino e Pesquisa

Localização: Extremidade Oeste do Cais de Saneamento - trecho entre a extremidade do antigo Entreposto de Pesca e o prolongamento da Rua Visconde de Paranaguá.

Destinação: Atividades de ensino, pesquisa e administração da Frota Oceanográfica da Fundação Universidade Federal de Rio Grande (FURG).

Instalações: Antigo prédio do Entreposto de Pesca.

Área 3: Turismo e Lazer

Localização: Cais de Saneamento - trecho entre as ruas Visconde de Paranaguá e General Neto. Porto Velho - trecho entre as ruas General Neto e Coronel Sampaio.

Destinação: atividades institucionais, culturais, recreativas e turísticas com a valorização do Patrimônio Histórico e Cultural, e atracação de barcos pesqueiros (atividade operacional limitada).

Área 4: Terminal de Passageiros

Localização: Em frente ao Armazém 01 do Porto Velho.

Destinação: Recepção, embarque e desembarque de passageiros para a travessia Rio Grande/ São José do Norte e passeios turísticos de barcos.

Instalações: Trecho de cais em frente ao Armazém 01 do Porto Velho.

Área 5: Pesqueira

Localização: Trecho entre as ruas Coronel Sampaio e Almirante Garnier.

Destinação: Atividades operacionais e industriais pesqueiras.

Instalações: Área de cais.

Área 6: Militar

Localização: Capitania dos Portos e V Distrito Naval.

Destinação: Atividades militares do V Distrito Naval.

Instalações: Prédios e armazéns militares.

Área 7: Serviços

Localização: Extremidade Leste da Área Militar.

Destinação: Prestação de serviços às atividades marítimo-portuárias.

Instalações: Estaleiro Rio Grande e Posto de Abastecimento Náutico.

3.5.2 PORTO NOVO

O Porto Novo foi dividido em nove áreas de atendimento à navegação, com 1.952 metros de comprimento de cais, 11 berços de atracação e calado de 10 metros, esta área pode ser visualizada na Figura 5.



Figura 5. Áreas de atendimento à navegação do Porto Novo

Fonte: SUPRG (2008)

Área 1: Turismo, Lazer e Preservação Ambiental

Localização: Extremidade Norte do Porto Novo.

Destinação: Atividades sócio/desportivas e de administração e manejo ambiental.

Instalações: Clube de Regatas Rio Grande e Clube Náutico Honório Bicalho.

Área 2: Militar

Localização: Área da Marinha do Brasil (antigas oficinas do DEPRC).

Destinação: Atividades Militares do V Distrito Naval.

Instalações: Instalações militares de uso administrativo e operacional.

Área 3: Granéis Sólidos (Anexo - Figura 6)

Localização: Cabeços 62 a 56 - 1 berço.

Destinação: Operações de carga e descarga de granéis sólidos.

Instalações: Terminal da CESA e área de cais.

Utilização: Armazenagem de grãos vegetais (soja, milho, trigo, cevada).

Área 4: Roll-On/ Roll-Off

Localização: Cabeços 56 a 50 - 1 berço.

Destinação: Operações de carga e descarga de carga geral.

Instalações: Pátio Automotivo de 136.000 m².

Utilização: Parque de estacionamento para os veículos importados ou nacionais, atualmente utilizado pela General Motors do Brasil.

Área 5: Carga Geral

Localização: Cabeços 50 a 44 - 1 berço.

Destinação: Operações de carga e descarga de carga geral.

Área 6: Granéis Sólidos e Líquidos (Anexo - Figura 7)

Localização: Entre os cabeços 44 e 37 - 1 berço.

Destinação: Operações de carga e descarga de granéis sólidos e líquidos.

Instalações: Área de cais e esteira da Samrig.

Área 7: Contêineres (Anexo - Figura 8)

Localização: Entre os cabeços 37 e 14 - 3 berços exclusivos e 1 berço para barcaças (Teflu).

Destinação: Operações de carga e descarga de contêineres.

Instalações: Área de cais, pátio de armazenagem de contêineres e áreas de pré-stacking para exportação, num total de 75.000m².

Área 8: Fertilizantes (Anexo - Figura 9)

Localização: Entre os cabeços 14 e 0 - 3 berços, sendo 1 para barcaça.

Destinação: Operações de carga e descarga de fertilizantes (matérias-primas e derivados).

Instalações: Área de cais e esteira para descarga de fertilizantes.

Área 9: Expansão

Localização: Área compreendida entre a extremidade Sul do Porto Novo e a extremidade do TGL (Rua Alípio Cadaval).

Destinação: Operações portuárias em geral.

3.5.3 SUPERPORTO

O Superporto, ilustrado na Figura 10, apresenta dez áreas de atendimento à navegação, dispondo de 1.552 metros de cais, com calado entre 5 e 14,5 metros.

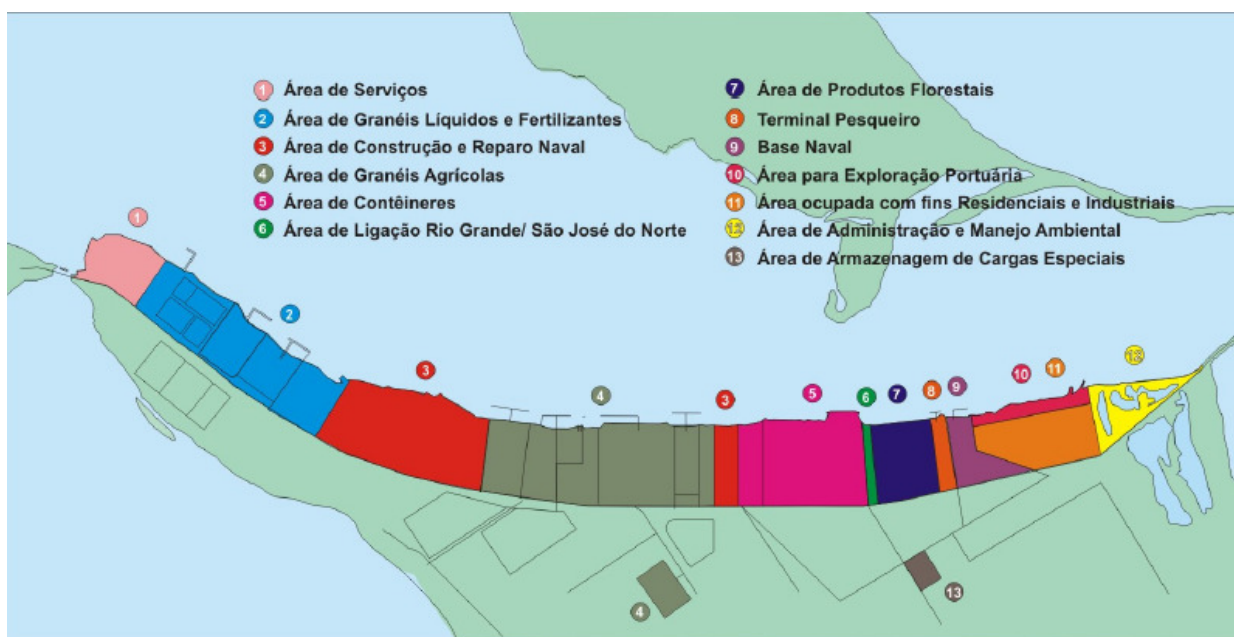


Figura 10. Áreas de atendimento à navegação do Superporto

Fonte: SUPRG (2008)

Área 1: Serviços

Localização: Extremidade Norte da área do Superporto - Pontal da Mangueira.

Destinação: Prestação de serviços às atividades marítimo-portuárias.

Área 2: Granéis Líquidos e Fertilizantes

Localização: Área compreendida entre o Terminal da Copesul e o Terminal da Adubos Trevo, com o Píer Petroleiro, inclusive.

Destinação: Carga e descarga de petróleo e fertilizantes, com o manejo de matérias-primas e derivados.

Instalações:

➤ TERMINAL COPESUL: Terminal destinado a armazenagem de produtos petroquímicos, produzidos no Pólo Petroquímico do Rio Grande do Sul, e estocagem de gás liquefeito. Possui dez tanques para petroquímicos líquidos, com capacidade estática total de armazenamento de 40.000 m³; e de 2.600 m³ para gás liquefeito. Está interligado ao Píer Petroleiro, podendo efetuar operações em ambos os cais. Dentre os produtos com os quais trabalha, podemos citar benzeno, etil-benzeno, xileno, MTBE, metanol e gás liquefeito. A capacidade de recepção do terminal é de 90m³ para caminhões e 350 m³ para embarcações. (Anexo - Figura 11)

➤ TERMINAL PETROBRAS: Terminal destinado ao recebimento e embarque de produtos derivados de petróleo e ácidos para fabricação de adubos, além de fornecer *bunker* (combustível para navios). O Píer Petroleiro está interligado por tubovias aos terminais Copesul, Granel Química, Amoniasul, Roullier e Bunge Fertilizantes. Possui cinco tanques para armazenagem de derivados de petróleo, com capacidade estática de armazenamento de 22.500 m³; dois tanques de 5.000 m³ cada, para armazenagem de álcool; e dois tanques para armazenagem de benzeno, totalizando de 8.700 m³ de capacidade. O terminal suporta recebimento na ordem de 350m³ por hora. (Anexo - Figura 12)

➤ TERMINAL TREVO OPERADORA PORTUÁRIA LTDA: Terminal especializado em movimentação de matérias-primas para fertilizantes e produtos químicos. Possui um cais com possibilidade de operação simultânea de dois navios, e com capacidade de expedição de 6.000 t/dia. O terminal oferece três armazéns, com uma área de armazenagem correspondente a 42.000 m², e capacidade estática de 250.000 toneladas. Possui ainda cinco tanques suficientes para estocar 60.000 toneladas de produtos químicos, como os

ácidos fosfórico e sulfúrico. Sua capacidade de recepção diária é de 2.000 toneladas para caminhões, 400 toneladas para trens, e 12.000 toneladas para embarcações. A capacidade de expedição é de 8.000 t/dia. (Anexo - Figura 13)

➤ TERMINAL AMONIASUL: Terminal especializado na estocagem de amônia líquida para abastecimento das indústrias de fertilizantes. Está interligado ao Píer Petroleiro por tubovia e possui um tanque com capacidade estática de armazenamento de 15.000 toneladas, equivalente a 25.300 m³. O terminal possui uma capacidade de recepção de 650 t/h.

Instalações na retro-área:

➤ GRANEL QUÍMICA: Terminal destinado à armazenagem de granéis líquidos, produtos químicos, petroquímicos e derivados de petróleo. O terminal está interligado ao Píer Petroleiro, através de duas tubovias, e possui capacidade de recepção de navios de 450 m³/h; de caminhões de 100 m³/h. Suas instalações compreendem 16 tanques, sendo dois de aço inoxidável, para produtos químicos especiais, constituindo uma capacidade estática total de armazenamento de 29.600 m³. A capacidade de expedição, para navios é de 330m³/h, e para caminhões, 540m³/h.

➤ BUNGE FERTILIZANTES S/A: Indústria de fertilizantes localizada na área retro-portuária, e interligada por tubovia ao Píer Petroleiro. Possui seis armazéns, com uma área total para armazenamento de 170.000 m², capaz de estocar 60.000 toneladas. A capacidade de recepção desta fábrica é de 5.200 t/dia e de expedição de 2.500 t/dia, podendo operar tanto no modal rodoviário quanto ferroviário. Possui ainda cinco tanques para armazenamento de ácido sulfúrico e fosfórico, num total de 11.000 toneladas de capacidade. (Anexo - Figura 14)

➤ ROULLIER BRASIL: Indústria de fertilizantes localizada na área retro-portuária, e interligada por tubovia ao Píer Petroleiro. Possui dois armazéns, com uma área total para armazenamento de 112.000 m², comportando 62.000 toneladas. A capacidade de recepção desta fábrica é de 6.000 t/dia e de expedição de 2.400 t/dia, podendo operar tanto no modal

rodoviário quanto ferroviário. Possui ainda sete tanques para armazenamento de ácido sulfúrico e fosfórico, num total de 34.600 toneladas de capacidade.

Área 3: Expansão

Localização: Área compreendida entre o Terminal Adubos Trevo e Terminal Bunge Alimentos S/A.

Destinação: Atividades portuárias em geral.

Área 4: Granéis Agrícolas

Localização: Área compreendida entre os terminais Bunge Alimentos e Termasa, com o Centro Rodoviário, inclusive.

Destinação: Carga e descarga de produtos agrícolas como soja, trigo, arroz e outros. Prestação de serviços às atividades marítimo-portuárias em áreas ociosas (entre terminais).

Instalações:

➤ **TERMINAL BUNGE ALIMENTOS S/A:** Terminal portuário especializado na armazenagem e movimentação de grãos, farelos e óleos vegetais, para exportação. Possui dois armazéns graneleiros, com 42.000 m² e capacidade estática de armazenagem para 157.000 toneladas, podendo receber 5.000 t/dia via rodovia e 3.000 t/dia via ferrovia. Para armazenagem de óleos vegetais, o terminal possui cinco tanques com capacidade total de 42.000 toneladas. O terminal portuário está ligado à unidade fabril de esmagamento de soja e fabricação de óleo degomado. Na expedição, a capacidade do terminal é de 600 t/h. (Anexo - Figura 15)

➤ **TERMINAL BIANCHINI S/A:** O terminal oferece quatro armazéns graneleiros, com capacidade estática de armazenagem de 900.000 toneladas, distribuídas em 91.350 m², possibilitando uma expedição de 2.000 t/h. O terminal possui ainda oito tanques, para depósito de óleo de soja degomado, numa capacidade 50.000 toneladas. Sua capacidade de recepção é de 2.000 t/h via rodovia, 2.000 t/h via ferrovia, e 750 t/h via hidrovia. Além de operar com grãos e farelos, esse terminal vem realizando a exportação de cavacos de madeira

(Wood chips), através da ligação com o terminal Tanac S/A, na retro-área. A capacidade de expedição do terminal é de 2.600 t/h de grãos e 2.000 t/h de farelo. (Anexo - Figura 16)

➤ TERMINAL TERGRASA S/A: O terminal Tergrasa (Terminal de Trigo e Soja) é o maior terminal da América Latina para operações de granéis agrícolas. Possui dois armazéns graneleiros, com área total de 37.000 m² e capacidade estática de armazenagem de 152.000 toneladas. Sua capacidade de recepção é de 1.500 t/h para caminhões, 750 t/h para vagões e 1.500 t/h para comboios hidroviários. Possui ainda um silo graneleiro vertical, cuja que suporta 130.000 toneladas de carga seca. Sua capacidade de carregamento de navios é de 3.000 t/h, operando com dois carregadores. Apresenta como característica única a existência de cais coberto, permitindo a carga e descarga de barcaças graneleiras independente da condição climática. Além de operar com grãos e farelos, esse terminal vem realizando armazenagem e exportação de cavacos de madeira (Wood chips). (Anexo - Figura 17)

➤ TERMINAL MARÍTIMO LUIZ FOGLIATO S/A – TERMASA: O terminal possui oito armazéns graneleiros, cada um com uma área de 4.000 m² e capacidade para 27.500 toneladas de granéis agrícolas. Sua capacidade de recepção é de 500 t/h para a intermodalidade entre os modais rodoviário e ferroviário, e 500 t/h via hidrovía. Para o depósito de cargas líquidas, possui dois tanques com capacidade total de 10.000 toneladas de óleo vegetal. A capacidade de armazenagem total do terminal é de 220.000 toneladas de granéis agrícolas, operando tanto na exportação quanto na importação destes produtos. Na expedição, a capacidade do terminal é de 2.000 t/h.

Instalações na retro-área:

➤ CENTRO RODOVIÁRIO: Terminal retro-portuário destinado à armazenagem de veículos ou estacionamento de caminhões graneleiros. Está localizado junto à BR-392 e possui uma área total de 100.000 m² pavimentados com concreto asfáltico. Além da área de estacionamento, dispõe de infraestrutura básica para atender às necessidades de administração portuária, fiscalização aduaneira, atividades de apoio e completo sistema de vigilância (guaritas).

➤ TERMINAL TANAC S/A: Situado na área retro-portuária, este terminal trabalha interligado ao píer do Terminal Bianchini e destina-se ao processamento e estocagem de cavacos de madeira (Wood chips), a granel. Possui área total de 15 hectares e capacidade para armazenar 210.000 m³ de cavaco a granel. Sua capacidade de recepção é de 80 caminhões por dia, e de expedir 900 t/h. (Anexo - Figura 19)

Área 5: Contêineres

Localização: área situada ao Sul do terminal da Termasa, até o terminal Tecon Rio Grande S/A.

Destinação: Carga e descarga de contêineres.

Instalações:

➤ TERMINAL TECON RIO GRANDE S/A: Terminal especializado na movimentação e armazenagem de contêineres. Ocupa uma área total de 670.000 m², dos quais 200.000 m² são destinados à estocagem de contêineres em pátios pavimentados. Possui um armazém coberto com 17.000 m² de área para armazenagem de cargas. A recepção dessas cargas é feita através de dez *gates* de entrada e saída. Seu cais está equipado com dois portêineres *Post Panamax*, dois auto-guindastes e um guindaste, o que possibilita a operação simultânea de dois navios. A movimentação interna dos contêineres é atendida por oito *reach stackers* (41 toneladas), quatro *top loaders* de 37 toneladas e três de 15 toneladas, três *front loaders* (9 toneladas) e 60 outros equipamentos. Sua capacidade estática é de 15.000 TEU's e apresenta produtividade operacional de 40 contêineres/hora, em média. (Anexo - Figura 20)

Área 6: Expansão

Localização: área compreendida entre o Tecon e o terminal pesqueiro da Leal Santos Pescados.

Destinação: atividades portuárias em geral.

Área 7: Terminal Pesqueiro

Localização: Terminal da Leal Santos Pescados S/A

Destinação: carga e descarga de pescados.

Instalação:

➤ TERMINAL LEAL SANTOS PESCADOS S/A: Terminal destinado ao recebimento, produção e estocagem de pescados. Possui uma planta industrial de 22.000 m², com uma área construída de 10.800 m². Sua capacidade de armazenagem é de 2.000 toneladas, em duas câmaras frigoríficas.

Área 8: Base Naval

Localização: área militar, da Base Naval, com o píer.

Destinação: atividades militares do 5º Distrito Naval.

Instalações: Base Naval e Píer.

Área 9: Expansão

Localização: área da 4ª Secção da Barra.

Destinação: atividades portuárias em geral.

Área 10: Administração e Manejo Ambiental

Localização: extremidade Sul do Superporto, contígua à Povoação da Barra, na raiz do Molhe Oeste.

Destinação: atividades de turismo e lazer, com administração e manejo ambiental.

3.5.4 ZONA PORTUÁRIA SÃO JOSÉ DO NORTE

A Zona Portuária São José do Norte possui três áreas de atendimento à navegação, conforme pode ser observado na Figura 21.

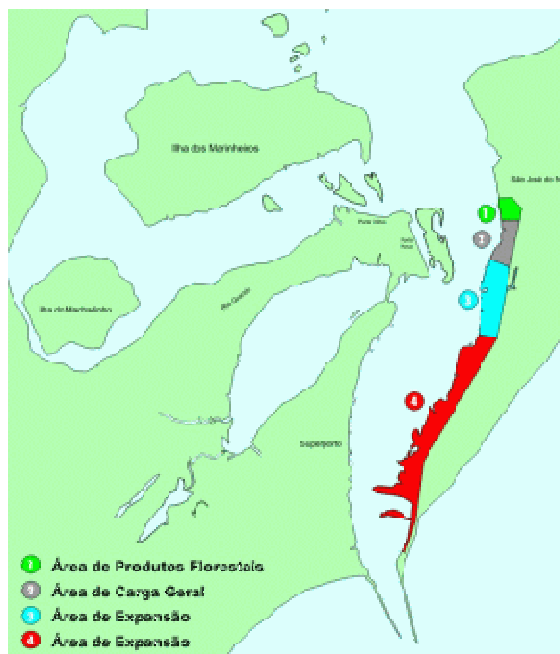


Figura 21. Áreas de atendimento à navegação de São José do Norte

Fonte: SUPRG (2008)

Área 1: Transbordo

Localização: Canal da Barra do Rio Grande - trecho compreendido entre a Base Naval e a área de granéis agrícolas.

Destinação: atividades de carga e descarga de mercadorias em transbordo ao largo.

Área 2: Estudo

Localização: margem leste do Canal da Barra do Rio Grande, entre a raiz do Molhe Leste e Cocuruto.

Destinação: possível área de expansão após estudo ambiental das influências da atividade portuária nesse local.

Área 3: Expansão

Localização: margem leste do Canal do Norte, entre Cocuruto e São José do Norte.

Destinação: atividades portuárias em geral.

3.6 Complexos Portuários

➤ CODEL OPERADORA DE TERMINAIS: Um dos mais importantes complexos de apoio ao comércio internacional no Porto de Rio Grande, a empresa dedica atenção no tratamento do transporte das mercadorias importadas pelo Porto de Rio Grande. (Anexo - Figura 22). Suas funções são basicamente:

- Operação com maquinários para movimentação de cargas e contêineres
- Operações portuárias na área do Porto Novo de Rio Grande, onde efetua atividades de pré-staking e THC
- Desembarço aduaneiro, na qual a empresa concentra negócios na área aduaneira, contando com uma carteira onde figuram clientes como General Motors, Parmalat, Roullier Fertilizantes, Grupo Graziotem, entre outros
- Além das funções citadas, a Codel também trabalha com transportes, locação de maquinário, depósito e reparo de contêineres

➤ TECON RIO GRANDE: É uma empresa que faz parte do complexo portuário denominado Superporto do Rio Grande, que recebe em seu Terminal todas as principais Linhas que escalam a Brasil (30 armadores. Movimentando 98% da carga containerizada que passa pelo Porto do Rio Grande, o TECON Rio Grande concentra a carga dos países do Cone Sul, claramente suportado pelas facilidades físicas e geográficas, pelos investimentos realizados e pelo preço competitivo. Opera 24 horas por dia, nos 7 dias da semana, com equipamentos de última geração e dispõem de janelas de atracação e armazéns para cargas gerais e especiais, totalizando 17.000 m² de área coberta.

3.7 Rankings, Área geográfica de influência, Porte e Valor agregado médio dos produtos movimentados

O Porto de Rio Grande está classificado na sexta posição do *ranking* de portos brasileiros, é um porto regional de grande porte. Sua área de influência é representada na Figura 23, e engloba quatro estados, nas seguintes hinterlândias:

- Hinterlândia primária: Rio Grande do Sul, onde o movimento internacional de cargas atingiu US\$ 12,13 bilhões, em 2007, equivalentes a 66,4% do comércio internacional do estado.
- Hinterlândia secundárias: São Paulo, Santa Catarina e Paraná, que movimentaram no mesmo ano, respectivamente, US\$ 634,26 milhões, US\$ 229,20 milhões e US\$ 144,03 milhões.

Hinterlândia do Porto de Rio Grande/RS

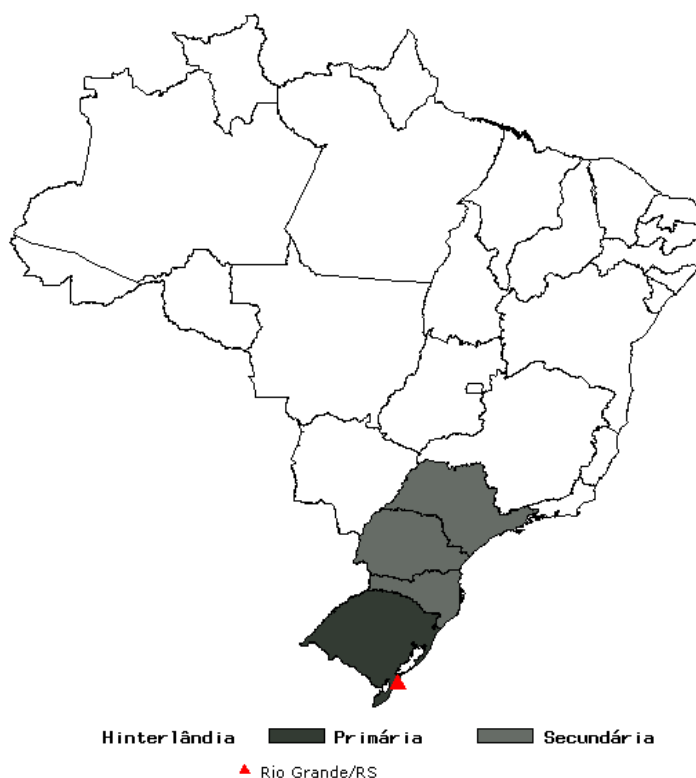


Figura 23. Área de influência primária e secundária do Porto de Rio Grande

Fonte: SUPRG (2008)

As trocas comerciais realizadas em 2007 totalizaram US\$ 13,27 bilhões, sendo que 21 Unidades da Federação utilizaram esse porto para transações internacionais. Os setores de atividade econômica que mereceram destaque no estudo, visto que obtiveram uma movimentação

superior a US\$ 1,0 bilhão, foram: Agroindústria e madeira (US\$ 4,90 bilhões), Indústria química (US\$1,49 bilhão), Calçados e couros (US\$1,36 bilhão), Material de transporte (US\$1,04 bilhão), Indústria mecânica (US\$1,03 bilhão).

Vários produtos apresentaram valores de exportação superiores a US\$ 30 milhões, totalizando trinta e oito, já no setor dos importados que apresentaram movimentações acima do valor apresentado, dezenove foram totalizadas. Os principais produtos exportados pelo porto foram tabaco não manufaturado, com US\$ 1,58 bilhão, dos quais 81,65% são oriundos do Rio Grande do Sul; soja, com US\$1,48 bilhão, dos quais 64% provêm do próprio Estado; calçados, com sola exterior de borracha, plástico ou couro, totalizando US\$ 716,51 milhões; e carne e miudezas de aves, que atingiram US\$ 615,94 milhões.

Há também diversidade na pauta de importações pelo Porto, que se caracterizam por adubos e fertilizantes (US\$ 714,24 milhões), indústria automobilística (US\$ 535,74 milhões) e produtos de indústria mecânica (US\$ 479,76 milhões). Os quatro produtos mais importados foram, em ordem decrescente de montante monetário, veículos para transporte de passageiros, óleos brutos de petróleo, adubos minerais ou químicos e nitrogenados.

O período estudado, compreendido entre 2003 a 2007, revela a notável evolução do Porto de Rio Grande, no que tange o valor total movimentado no comércio exterior, cujo valor apontado por estudos anteriores corresponde a US\$ 6,7 bilhões, ou seja, metade do valor mais recente. Apesar desta evolução, o porto gaúcho apresentou uma queda relativa em seu posicionamento do *ranking*, de 5º para 6º colocado.

As principais mercadorias importadas e exportadas através do Porto de Rio Grande, durante o ano de 2008, são apresentadas na Tabela 1 e as estatísticas inerentes à movimentação conteneurizada são disponibilizadas na Tabela 2.

Tabela 1. Principais mercadorias movimentadas, por sentido e navegação, no Porto Organizado de Rio Grande, em 2008

(Em t)

GRUPO / MERCADORIA	DESEMBARQUE				EMBARQUE				TOTAL GERAL			
	LONGO CURSO	CABOTAGEM	OUTRAS NAVEGAÇÕES	TOTAL	LONGO CURSO	CABOTAGEM	OUTRAS NAVEGAÇÕES	TOTAL	LONGO CURSO	CABOTAGEM	OUTRAS NAVEGAÇÕES	TOTAL
AERONAVES, EMBARCAÇÕES E SUAS PARTES	-	-	-	-	152.375	154.435	-	306.810	152.375	154.435	-	306.810
ALIMENTOS PREPARADOS PARA ANIMAIS	-	-	-	-	193	-	-	193	193	-	-	193
ANIMAIS VIVOS	-	-	-	-	4.412	-	-	4.412	4.412	-	-	4.412
ARROZ	-	-	10.472	10.472	246.419	78.988	27.694	353.079	246.419	78.988	47.188	372.551
AUTOMÓVEIS	68.331	4.473	-	72.804	2.941	1.040	-	3.981	71.272	5.513	-	76.785
CALCÁRIO	93.046	-	-	93.046	-	8.237	-	8.237	93.046	8.237	-	101.283
CARGAS CONTEINERIZADAS	1.429.182	152.286	74.808	1.656.256	3.390.013	548.552	27.501	3.966.066	4.819.195	700.818	102.309	5.622.322
CELULOSE	-	-	326.432	326.432	214.039	66.360	242	280.641	214.039	66.360	326.674	607.073
COMBUSTÍVEIS E ÓLEOS MINERAIS E PRODUTOS	296.174	436.318	630.145	1.362.637	450.985	203.658	198.662	853.305	747.159	639.976	828.807	2.215.942
COQUE DE PETRÓLEO	-	26.004	-	26.004	-	-	10.654	10.654	-	26.004	10.654	36.658
FARELO DE SOJA	-	-	4.959	4.959	-	-	-	-	-	-	4.959	4.959
FER. E OBRAS DIVERSAS	1.195	-	-	1.195	-	-	-	-	1,195	-	-	1,195
FERTILIZANTES ADUBOS	689.361	184.925	7.495	861.781	32.858	17.560	211.879	282.297	702.219	202.485	219.374	1.124.078
MADEIRA	-	5.524	344.856	350.380	340.466	3.933	11.861	356.260	340.466	9.457	356.717	706.640
MAQ. APAR. E MAT. ELÉTRICOS	199	82	-	281	1.058	154	-	1,212	1,257	236	-	1,493
MILHO	-	-	-	-	220.735	-	-	220.735	220.735	-	-	220.735
PAPEL, CARTÃO E OBRAS	13.985	13.983	-	27.968	-	118	-	118	13,985	14,101	-	28,086
PROD. DIV. DA IND. QUÍMICA	3	6.943	71.695	78.641	21.953	37.190	2.603	61.746	21,956	44,133	74,298	140,387
PROD. QUÍM. INORGÂNICOS	159.349	35.422	-	194.771	-	-	5.147	5,147	159,349	35,422	5,147	199,918
PROD. QUÍM. ORGÂNICOS	32.987	59.211	98.537	190.735	58.429	19.739	77.325	155,493	91,416	78,950	175,862	346,228
PRODUTOS SIDERÚRGICOS	3.946	-	42	3,988	-	1,954	-	1,954	3,946	1,954	42	5,942
REACTORES, CALD., MÁQUINAS	22.532	3.087	2.454	28.073	7.386	2.253	1.227	10,866	29,918	5,340	3,681	38,939
SAL	9.806	82.171	-	91,977	-	-	33,557	33,557	9,806	82,171	33,557	125,534
SOJA	-	-	277.294	277,294	1,864,857	147,698	12,203	2,024,758	1,864,857	147,698	289,497	2,302,052
TRIGO	104.153	-	-	104,153	351,789	61,000	-	412,789	455,942	61,000	-	516,942
VEIC. TER. PARTES ACESSOR	386	418	1.693	2,477	5,077	3,039	-	8,116	5,443	3,457	1,693	10,593
OUTRAS	422	207	-	629	1,448	651	-	2,099	1,870	858	-	2,728
TOTAL	2.905.037	1.011.034	1.859.882	5.775.953	7.367.433	1.356.537	620.555	9.344.525	10.272.470	2.367.571	2.480.437	15.120.478

FONTE: Superintendência do Portos de Rio Grande

Fonte: IPEA (2008)

Tabela 2. Movimentação de contêineres, por navegação e sentido, no Porto Organizado de Rio Grande, em 2008

NAVEGAÇÃO	TIPO		DESEMBARQUE			EMBARQUE			TOTAL		
			QUANT.	TEU	PESO(t)	QUANT.	TEU	PESO(t)	QUANT.	TEU	PESO(t)
LONGO CURSO	CHEIOS	20'	25.656	25.656	482.542	43.559	43.559	946.025	69.215	69.215	1.428.567
		40'	29.215	58.430	586.935	96.691	193.382	2.414.068	125.908	251.812	3.001.003
	VAZIOS	20'	27.223	27.223	55.513	4.792	4.792	10.251	32.015	32.015	65.764
		40'	75.078	150.156	304.192	4.564	9.128	19.669	79.642	159.284	323.861
CABOTAGEM	CHEIOS	20'	1.734	1.734	35.608	7.610	7.610	165.835	9.344	9.344	201.443
		40'	1.402	2.804	28.650	14.858	29.716	373.557	16.260	32.520	402.207
	VAZIOS	20'	5.284	5.284	10.806	1.270	1.270	2.922	6.554	6.554	13.728
		40'	18.968	37.936	77.202	1.450	2.900	6.238	20.418	40.836	83.440
OUTRAS NAVEGAÇÕES	CHEIOS	20'	256	256	4.967	302	302	5.539	558	558	10.506
		40'	2.354	4.708	65.355	529	1.058	12.874	2.883	5.237	78.229
	VAZIOS	20'	1.063	1.063	2.142	125	125	252	1.188	1.188	2.394
		40'	585	1.170	2.344	2.191	4.382	8.836	2.776	3.361	11.180
TOTAL			188.818	316.420	1.656.256	177.941	298.224	3.966.066	366.759	611.924	5.622.322

FONTE: Superintendência dos Portos de Rio Grande

Fonte: IPEA (2008)

3.8 Problemas técnicos enfrentados pelo porto

Apesar do crescimento, o porto rio-grandino ainda enfrenta restrições de desempenho, sobretudo no que tange a autonomia, mão-de-obra e infraestrutura, fatores determinados durante uma reunião entre sindicalistas e representantes do porto, em 2007. A falta de autonomia administrativa, financeira e operacional foi considerada o principal gargalo do Porto de Rio Grande e que o mesmo só poderia ser dinâmico se fosse capaz de operar 24 horas por dia, com uma infraestrutura moderna, e se houvesse liberdade de gestão, visto que até a data da reunião a administração do porto era realizada pelo Estado. Quanto à mão-de-obra disponível, sabia-se que era preciso investir em qualificação profissional e treinamento operacional constante, uma vez

que 38% dos trabalhadores possuíam idade avançada (mais de 50 anos) e a metade tinham apenas o curso fundamental incompleto. Já em relação à dragagem, a ausência dessa operação nos últimos anos afastava dos terminais portuários possíveis interessados no transporte.

Em agosto de 2009, a governadora do Estado do Rio Grande do Sul, Yeda Crusius, garantiu à Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG) mais autonomia financeira e administrativa. De acordo com o diretor Administrativo e Financeiro do Porto do Rio Grande, Daniel Silveira, foi solicitado ao Governo do Estado que a SUPRG passasse a elaborar diretamente seus procedimentos para licitar e contratar os serviços necessários a sua operacionalidade, garantindo-lhe maior autonomia. Até a entrada em vigor do novo Decreto a SUPRG somente podia adquirir materiais, equipamentos e serviços de até R\$ 8mil e contratar obras e projetos de engenharia e arquitetura de até R\$ 15 mil; acima desses valores os processos eram encaminhados a CELIC, em Porto Alegre. Duas solicitações antigas do porto foram atendidas pelo Governo do Estado: o não envio dos recursos do porto rio-grandino para o caixa único do Estado e, agora, a autonomia financeira e administrativa. Ambas visam a garantia da eficiência da administração portuária.

O outro entrave apontado na reunião de 2007 é a dragagem, que tem recebido investimentos de R\$ 196 milhões, sendo R\$ 147,5 milhões por parte do Governo Federal, através do Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) e, os R\$ 48,5 milhões restantes, pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Em agosto de 2009, foi iniciada a dragagem de aprofundamento do canal de acesso ao porto rio-grandino, com um objetivo de tornar o porto um *Hub Port* (porto concentrador de cargas). Com o aumento do calado os grandes navios (pós-panamax) que já operam em Rio Grande poderão transitar com sua capacidade máxima de carga, reduzindo significativamente os custos de transporte. Além disso, o porto terá condições de se habilitar para captar, concentrar e movimentar cargas oriundas da Bacia do Prata, como grãos da Argentina, Paraguai e Bolívia; minério do Mato Grosso do Sul e da Bolívia; madeira do Uruguai; e ainda contêineres da Argentina, Uruguai e Paraguai.

4. Considerações Finais/ Conclusões

Analisando a conjuntura estrutural e econômica supracitada pode-se concluir que o Porto de Rio Grande apresenta um grande potencial de crescimento e um vasto horizonte de

oportunidades. Atualmente atende às necessidades da sociedade, pois possui áreas de serviço, lazer e pescaria, onde há um terminal exclusivo a passageiros, além de oferecer segurança, pela existência de áreas militares, incentivo aos estudos acadêmicos, através das áreas de estudo, e ainda preservação ambiental. Dessa maneira este porto está preocupado com o futuro do meio ambiente, dedicando uma parte de seu espaço para preservação e não apenas visando lucros.

O Porto possui uma grande área de influência em nosso país, apresentada ao longo do trabalho, por isso a adequação da dinâmica do comércio nacional e internacional exige que o porto seja adaptado a um cenário dinâmico e de intensa concorrência entre os portos na pela captação de cargas. Um diferencial do porto rio-grandino é a existência de um terminal especializado em agendar, via internet, o descarregamento de cargas agrícolas, evitando filas e tumultos no porto. A agilidade e eficiência no momento das descargas têm apresentado papel de destaque nas operações do porto, pois utiliza a tecnologia a favor das movimentações.

Os investimentos realizados pelo Governo Federal e pelo Estado do Rio Grande do Sul são de fundamental importância para o desenvolvimento do Porto de Rio Grande, uma vez que priorizam melhorias na infraestrutura, especialização da mão-de-obra e manutenção de uma administração responsável. O porto rio-grandino terá ainda mais oportunidades no comércio nacional e no comércio exterior.

ANEXOS



Figura 6. Área de Granéis Sólidos do Porto Novo

Fonte: Porto de Rio Grande (2009)



Figura 7. Área de Granéis Sólidos e Líquidos do Porto Novo

Fonte: Porto de Rio Grande (2009)



Figura 8. Área de Contêineres do Porto Novo

Fonte: Porto de Rio Grande (2009)



Figura 9. Área de Fertilizantes do Porto Novo

Fonte: Porto de Rio Grande (2009)



Figura 11. Terminal Copesul do Superporto

Fonte: Porto de Rio Grande (2009)



Figura 12. Terminal Petrobrás do Superporto

Fonte: Porto de Rio Grande (2009)



Figura 13. Terminal Trevo Operadora do Superporto

Fonte: Porto de Rio Grande (2009)



Figura 14. Bunge Fertilizantes S/A do Superporto

Fonte: Porto de Rio Grande (2009)



Figura 15. Terminal Bunge Alimentos S/A do Superporto

Fonte: Porto de Rio Grande (2009)



Figura 16. Terminal Bianchini S/A do Superporto

Fonte: Porto de Rio Grande (2009)



Figura 17. Terminal Tergrasa S/A do Superporto

Fonte: Porto de Rio Grande (2009)



Figura 18. Terminal TERMASA do Superporto

Fonte: Porto de Rio Grande (2009)



Figura 19. Terminal TANAC S/A do Superporto

Fonte: Porto de Rio Grande (2009)



Figura 20. Terminal Tecon Rio Grande do Superporto

Fonte: Porto de Rio Grande (2009)



Figura 22. Codel Operadora de Terminais do Superporto

Fonte: Porto de Rio Grande (2009)

5. Referências Bibliográficas

ANTAQ. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em: 04/01/2010.

CODEL. **Codel Operadora de Terminais**. Disponível em: <<http://www.codel.com.br>>. Acesso em: 04/01/2010.

IPEA. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/pub/td/2006/td_1164.pdf>. Acesso em: 06/01/2010.

PORTOS. **Portos do Brasil**. Disponível em: <www.portosdobrasil.gov.br>. Acesso em: 06/01/2010.

PORTO DO RIO GRANDE. **Porto de Rio Grande**. Disponível em: <<http://www.porto.riogrande.com.br>>. Acesso em: 03/01/2010.

TECON. **Terminal portuário TECON Rio Grande**. Disponível em: <<http://www.tecon.com.br>>. Acesso em 04/01/2010.