

ESPAÇOS GLOBAIS: GEOESTRATÉGIA E PODER NO SISTEMA INSTITUCIONAL PORTUÁRIO-RETROPORTUÁRIO DE RIO GRANDE - RS

Eurípedes Falcão Vieira ¹
Marcelo Milano Falcão Vieira ²

Resumo

O objetivo deste artigo é analisar a nova condição geoestratégica do sítio portuário do Rio Grande – RS. O cenário atual, a tendência para o futuro, o entorno regional supranacional e o futuro “construído” configuram a nova geoestratégia do porto. O sítio portuário-retroportuário do município do Rio Grande (RS), além da função porto, passou a configurar um complexo portuário-industrial com a instalação do distrito industrial em área contígua. A nova condição geoestratégica e os atributos logísticos o colocaram como uma variante oceânica importante nos espaços de inserção na economia global. Caracteriza-se, assim, como um porto concentrador de cargas em potencial, na conexão de cabotagem com os portos do Mercosul. Fica evidenciada na análise a importância do lugar, da ação e do poder. Ainda afirma-se que as políticas públicas podem, em determinado momento, produzir efeitos de impacto sobre estruturas organizacionais que não oferecem resposta aos pressupostos da atualidade econômica: eficiência, velocidade e custos.

Palavras-chave: geoestratégia, sítio portuário, lugar, local, poder.

Abstract

This paper aims to analyzing the new geostrategic condition of the harbor area of the city of Rio Grande. The present scenario, future tendency, supranational regional field and “constructed future” establish the harbor’s new strategy. The harbor area of the City of Rio Grande (RS) not only played its usual role but also became a harbor industrial zone when an industrial district was built in it. The new strategy condition and logistic attributes transformed the harbor into an important oceanic setting in the global economy. It is characterized as a potential centralized harbor shipload in connection with Mercosul’s harbors. The study makes very clear the importance of the local area, action and power. It also affirms that public policies may generate effects on organizational structures that fail to respond to the new economics assumptions: efficiency, velocity and costs.

¹ Professor Titular da Fundação Universidade Federal do Rio Grande, Doutor em Geografia pela Universidad Del Salvador, Buenos Aires, Argentina. efv@edlg.com.br.

² Professor Adjunto da Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas da Fundação Getúlio Vargas (EBAPE/FGV), PhD. em Administração pela University of Edinburgh. mmfv@fgv.br. Artigo recebido em 20/08/2003.

Key words: geostrategy, harbor, local area, power.

1 INTRODUÇÃO

O paradigma espaço-tempo é um fundamento importante nos estudos geoeconômicos e nas configurações geoestratégicas. O espaço construído é o produto dos eventos que se produzem na vida econômica, na vida social e na vida cultural. O espaço natural transformado pelas práticas econômicas e sociais forma um sistema de ações e produtos (objetos). A apropriação, construção ou transformação do espaço pode caracterizar formas territorialmente determinadas em função dos objetos e das ações que nele se desenvolvem. Nessa concepção, o espaço tem um sentido dialético que conduz ao entendimento do movimento, da dinâmica das ações e dos objetos. No contexto da economia dominada por estratégias mundiais, o espaço torna-se um produto global, interagindo com as ações globais. A espacialidade logística, definida nos lugares-centros da ação econômica, produz a dialética dos espaços fragmentados.

O espaço portuário-retroportuário do Rio Grande (RS) é caracterizado como um desses lugares fragmentados das estratégias econômicas mundiais, configurando um espaço geoestratégico em função do Mercosul. A dialética do espaço é, também, a dialética do tempo, pois todas as ações que conduzem à produção do espaço têm um sentido temporal. As acelerações do tempo nos processos econômicos conduzem ao aniquilamento do espaço, configurando a conceituação de compressão do espaço-tempo.

A fragmentação do espaço (socioeconômico) define a nova realidade emergente do processo de globalização econômica: o lugar onde se realizam as práticas produtivas globais. São estabelecidas, desta maneira, no espaço construído ou em redefinição, novas conexões entre a ação de produção e a manifestação de poder na gestão do território. Entre o espaço local e o espaço global se estabelece uma dialética que une e fragmenta ao mesmo tempo. A categoria dos espaços globais une as instâncias da geografia dos espaços econômicos – o lugar, a região e a macrorregião – em nova realidade espacial, configurando novas geoestratégias. Os lugares-locais, produto da herança histórica e institucional, com forte carga regional/nacional são, na verdade, os objetos físicos que se fragmentam, se redefinem e se reordenam na passagem de uma para outra geoestratégia econômica. A partir desse momento se formam diversos círculos de poder: local, nacional, regional, transregional e multinacional.

A natureza do lugar, sua representatividade econômica, sua inserção em estratégias globais, a conexão em redes mundiais e a internacionalização das atividades econômicas representam uma nova dimensão espacial. O pós-modernismo territorial rompe as barreiras espaciais (nacionais), redefine e reordena o conceito de região, produzindo os lugares-mundos na economia global. As grandes corporações, consórcios e empresas multinacionais, integradas em cadeias produtivas, incorporam o espaço e sobre ele passam a exercer poder e influência de poder. Raffestin (1993) assinala que o poder é imanente, está no interior da relação... O poder reside em estratégias que combinam códigos diferentes e, de fato, opostos: territorialização e desterritorialização, tempo longo e tempo curto, espaço concreto e espaço abstrato. Os novos cenários do espaço econômico global estabelecem, portanto, conexões lógicas entre lugar, ação e poder. Um exemplo é a área portuária e retroportuária do município do Rio Grande (RS), que está se transformando num desses cenários onde se articulam a importância do lugar, o local da ação econômica e a manifestação do poder; ao se redefinir, a partir de atributos logísticos, assume a categoria geoestratégica dos espaços econômicos, principalmente em função da integração econômica macrorregional do Cone Sul (Mercosul).

A integração econômica em blocos regionais e as ligações à economia global configuram um cenário de políticas macroeconômicas. A formação de blocos econômicos resgata à cena socioeconômica a regionalização, destacando o papel do lugar. O macromercado regional é uma categoria dos territórios organizados em escala nacional ou transnacional. A capacidade de consumo de bens, serviços e o uso de redes de transporte categorizam o mercado, muito mais que a extensão territorial. Os acordos regionais que resultam em mercado comum, como Mercosul, caracterizam uma região transnacional com grande potencial de desenvolvimento. O Cone Sul representa um macromercado, com amplas possibilidades de desenvolvimento industrial, um sistema intermodal de transporte conectado a saídas bioceânicas e uma capacidade potencial de consumo à escala de 200 milhões de consumidores.

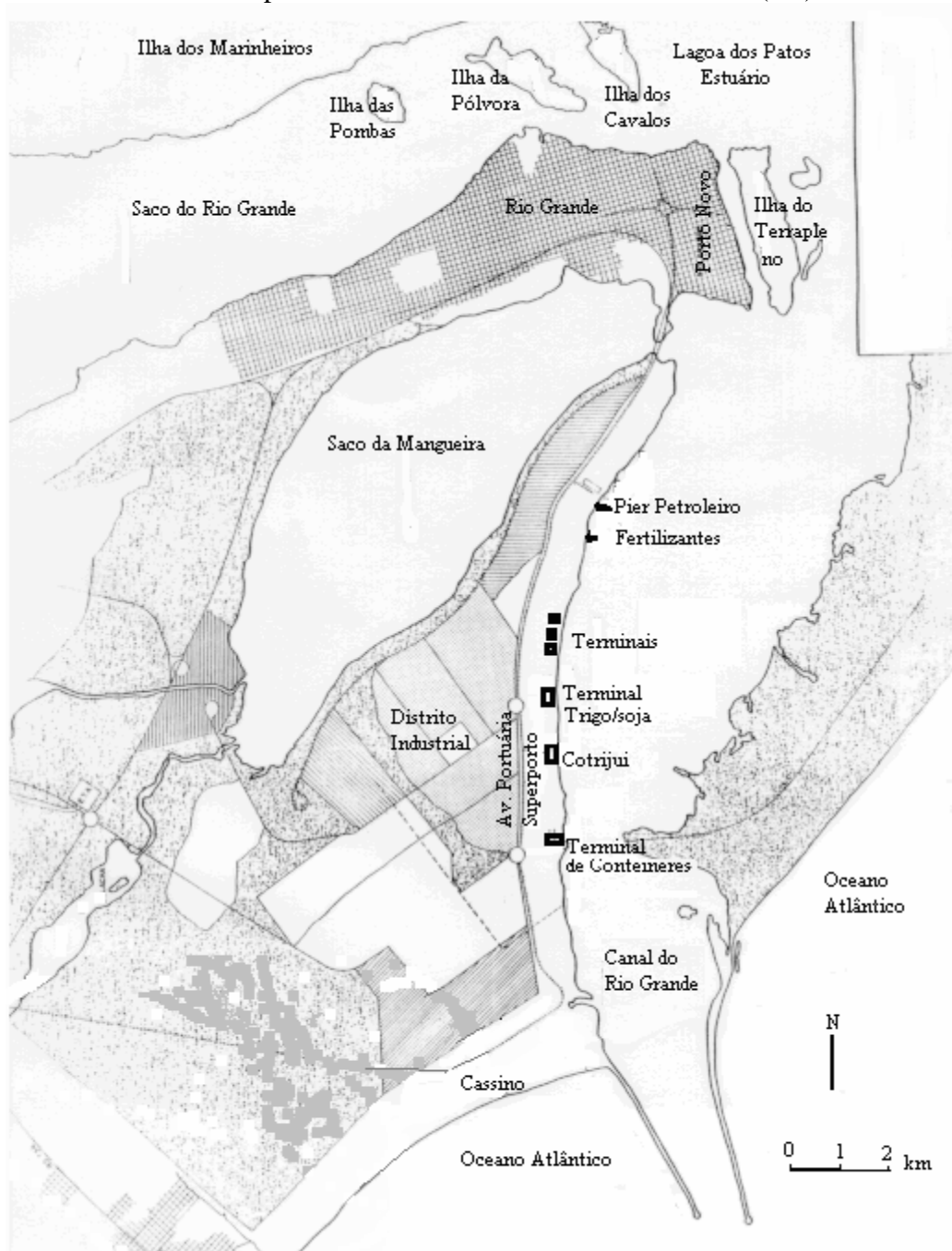
A área do Porto Organizado do Município do Rio Grande (RS) foi estabelecida pela Portaria nº 1.011 de 16/12/93 do Ministério dos Transportes, no marco da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros, compreendendo: as instalações portuárias terrestres do Porto Velho, do Porto Novo e do Superporto, esse na Quarta Seção da Barra, incluindo todos os cais, docas, *piers*, armazéns, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária, e mais os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao Patrimônio do Porto do Rio Grande. Faz parte, ainda, do Porto Organizado e sob sua responsabilidade a infra-estrutura de

proteção dos acessos, como os Molhes Leste e Oeste, as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a ele, até as margens das instalações terrestres do Porto Organizado.

O Porto Velho, com calado de cinco metros, foi utilizado de 1737 a 1950, quando se tornou um porto pesqueiro. O Porto Novo foi construído a partir de 1891, juntamente com a gigantesca obra dos molhes da barra, sendo inaugurado em 1914. Em 1970 começa a era Superporto na 4ª Seção da Barra do Município do Rio Grande. O Superporto do Rio Grande é formado por um sistema de terminais e *piers* construídos dentro de padrões tecnológicos avançados. Na Figura 1 observa-se o complexo portuário-industrial do Rio Grande.

Pela Lei Estadual nº 10.722, de 18 de janeiro de 1996, o Porto do Rio Grande foi desmembrado do antigo Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais – DEPRC –, criado em 1951. A Superintendência do Porto do Rio Grande – SUPRG –, autarquia, assumiu a administração portuária na qualidade de executora da Concessão da União ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul.

Figura 1
Complexo Portuário-Industrial do Rio Grande (RS)



Fonte: CEDIC

Único porto marítimo do Estado do Rio Grande do Sul, o Porto do Rio Grande, na dimensão logística de excepcional saída oceânica, manteve até uma década atrás a condição geoestratégica regional, através dos corredores de exportação (grãos e produtos industrializados), interconectando uma rede intermodal de transportes. O advento do Mercado Comum do Cone Sul – Mercosul – possibilitou a abertura de novas perspectivas para o Porto do Rio Grande, definindo, na logística da posição geográfica, um novo marco geoestratégico.

Não se trata, a partir de agora, de conectar apenas o sistema intermodal de transportes do Estado com o porto, mas de estabelecer uma intermodalidade em nível de região supranacional (Cone Sul), incluindo o sistema de cabotagem oceânica entre os portos da Argentina, Uruguai e o Porto do Rio Grande; esse um porto *capsize* (para navios entre 100 mil e 200 mil toneladas brutas).

A definição da nova geoestratégia do sítio portuário do Rio Grande, em função da economia global, coloca-se no contexto do cenário atual e do cenário tendencial. Faz parte, portanto, de uma imagem de trânsito, incorporando os acontecimentos presentes que, certamente, irão se desdobrar no futuro. Pode-se, seguindo a lógica de Boisier (1996, p. 41-42), pressupor que “a imagem futura da região se constrói fazendo uso da metodologia prospectiva dos cenários. O primeiro, o cenário atual, é na verdade uma descrição ordenada da realidade presente. O segundo deles, o cenário tendencial, reflete as tendências prováveis que mostrará a situação da região em médio prazo (ao redor de dez anos). Tais tendências denotam o movimento possível das variáveis ou atributos do desenvolvimento regional, incluindo outros elementos que interagem com eles. O cenário contextual, por sua vez, descreve o entorno futuro no qual se vinculará a região, entorno que pode ser nacional ou, em alguns casos, internacional. Finalmente vem o cenário estratégico, que representa exatamente o futuro construído para a região”.

Isto é precisamente o que se pretende demonstrar neste estudo em relação ao sítio portuário do Rio Grande. O cenário atual, a tendência para o futuro, o entorno regional supranacional e o futuro “construído” configuram a nova geoestratégia do porto. O sítio portuário-retroportuário do município do Rio Grande (RS), além da função porto, passou a configurar um complexo portuário-industrial com a instalação do distrito industrial em área contígua. A nova condição geoestratégica e os atributos logísticos o colocaram como uma variante oceânica importante nos espaços de inserção na economia global. Silva (1997) assinala que ao longo do extenso litoral brasileiro existem apenas cinco portos do tipo *capsize*, o que pode caracterizá-lo como um porto concentrador de cargas em potencial, na conexão de cabotagem com os portos do Mercosul.

O cenário atual na área de estudo é, em grande parte, o resultado da evolução histórica. Os ritmos econômicos do Rio Grande do Sul produziram indicadores positivos ao crescimento das atividades portuárias em Rio Grande. A situação atual permite, de outra parte, projetar etapas de desenvolvimento para os próximos anos.

2 MÉTODO

O método caracteriza-se por ser qualitativo, de natureza exploratório-descritiva, com corte seccional. Há perspectiva longitudinal em alguns momentos do estudo, marcada em diversas fases da evolução da condição portuária e também da configuração espacial da área retroportuária do Rio Grande. Foram estabelecidas fases de mudanças organizacionais e de aplicação de novas tecnologias, observando as recomendações de Bardin (1977) e as matrizes de conteúdo de Miles e Huberman, (1994).

Os dados primários foram coletados por meio de entrevistas semi-estruturadas realizadas da seguinte forma: (a) 18 entrevistas com dirigentes de 18 empresas industriais e de apoio portuário, com o objetivo de descobrir e analisar as condições em que se processou a implementação do Distrito Industrial na área retroportuária do Superporto; e (b) 15 entrevistas com os principais executivos das empresas (diretores, superintendentes e gerentes) que passaram a controlar a operacionalização dos terminais portuários privatizados, a fim de identificar possíveis mudanças geoestratégicas na área estudada logística. Alguns especialistas (professores universitários, presidentes de entidades de classe e industriais) foram ouvidos como forma de garantir a maior proximidade possível entre as interpretações dos dados e os fatos ocorridos no caso estudado. Juntamente com os dados primários, os dados secundários foram coletados em cada uma das organizações visitadas e compreendiam documentos oficiais das organizações. Ainda, informações e artigos em jornais locais e estaduais mostraram-se bastante úteis. Acredita-se, assim, estar garantida a possibilidade dos diferentes discursos que compõem a “gestão” na área estudada terem sido manifestados e analisados.

Os dados foram analisados de forma descritivo-interpretativa, observando-se os pressupostos destacados por Triviños (1987, p.10) de “coerência, consistência, originalidade e objetivação” que, por um lado, constituem os aspectos do critério interno da verdade científica e, por outro, o critério externo da intersubjetividade. Os dados das diversas fontes foram comparados para garantir maior proximidade possível dos fatos concretos.

3 ANÁLISE DA GEOESTRATÉGIA DO ESPAÇO PORTUÁRIO- RETROPORUÁRIO DO RIO GRANDE

A análise deste item se refere à nova geoestratégia do sítio portuário do Rio Grande e o novo modelo de gestão nele implantado com a privatização operacional dos terminais de carga/descarga do Superporto. Para o sítio portuário pode-se estabelecer algumas premissas

que remetem à discussão sobre a geoestratégia que está sendo incorporada ao espaço, bem como o poder que dela emerge, ou seja, a caracterização de um lugar do poder. A geoestratégia e o poder determinam os elementos novos da gestão do território, Vieira (2001).

A premissas básicas para se considerar a mudança na geoestratégia do sítio portuário do Rio Grande são:

- a) o dimensionamento estratégico do Superporto para a economia globalizada e, particularmente, para o Mercosul;
- b) a internacionalização da operacionalidade do segundo mais importante terminal de contêineres do país;
- c) a privatização e internacionalização dos terminais de exportação de grãos e derivados;
- d) posição geográfica de proximidade com os países da bacia do Prata e a interconexão por um sistema intermodal de transporte;
- e) transformação de um porto de escoamento de cargas em trânsito para um porto concentrador de cargas regionais e suprarregionais;
- f) instalação de um espaço poliindustrial na área retroportuária;
- g) a condição de porto *capsize*, interconectado a um sistema de cabotagem oceânica;
- h) terminais especializados no Superporto;
- i) plataforma logística para o transporte de automotores dos pólos de montagem na Argentina (Córdoba, Rosário, Pacheco) e do Rio Grande do Sul; e
- j) desregulamentação portuária.

No contexto de uma política voltada para a economia global foi instituída a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias – a Lei de Modernização dos Portos Brasileiros. O Porto do Rio Grande foi o primeiro porto estatal a ser enquadrado na nova lei portuária, o que favoreceu a caracterização de uma nova forma de organização da zona portuária, redefinindo as funções do território. A transformação da área portuária-retroportuária de um lugar-local para um lugar-global, ou seja, sua inserção no processo de abertura da economia à globalização produziu três conseqüências imediatas: internacionalização dos terminais portuários; absorção de empresas nacionais por capitais externos na área do distrito industrial retroportuário; e a instalação de uma nova forma de poder no território. O novo agente de poder é o capital externo, representado por consórcios de gestão operacional nos terminais portuários e na gestão das empresas multinacionais instaladas na área retroportuária. O que se

produz, evidentemente, são novas formas de poder e influência de poder sobre os poderes historicamente instalados.

4 A LEI DO REGIME JURÍDICO DE EXPLORAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS E DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Em 25 de fevereiro de 1993 foi sancionada pelo Presidente da República a Lei 8.630 que estabelece um novo marco para a operacionalização dos portos brasileiros. Embora decorridos alguns anos, poucos foram os portos que se reestruturaram e se modernizaram, conforme preconiza o novo regime jurídico.

O Porto do Rio Grande, através de ações políticas do governo do Estado, implementou a aplicação da Lei de Modernização dos Portos. No Quadro 1 observa-se as fases principais da reestruturação e da nova organização portuária em Rio Grande.

Quadro 1
Fundamentos da Lei de Modernização dos Portos

Dimensão	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Modernização	quebra do monopólio	quebra do monopólio	arrendamento
Administrativa	estatal	da mão-de-obra	operacional

A dimensão modernização administrativa, a partir da aplicação da Lei de Modernização dos Portos, introduziu novos instrumentos de organização e gerenciamento, destacando-se três fases representativas da quebra de antigos monopólios.

A primeira fase corresponde à quebra do monopólio estatal sobre as operações dos terminais portuários, prevista na Lei de Modernização dos Portos, Art. 4º, Parágrafo Segundo:

a exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I uso público;

II uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

Parágrafo Terceiro – A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado.

A segunda fase corresponde à quebra do monopólio da mão-de-obra. A criação do Órgão Gestor de Mão-de-Obra – OGMO – pôs fim a 50 anos de domínio dos sindicatos

portuários sobre a administração e a disponibilização de trabalhadores portuários. A terceira fase incorpora o arrendamento operacional, através de processo de licitação pública. O arrendamento das operações dos terminais portuários possibilitou a mudança do modelo de administração pública para o privado, e compartilhado, desencadeando, concretamente, o processo de modernização organizacional do Porto do Rio Grande.

A Lei de Modernização dos Portos, como está demonstrado pelos resultados da aplicação das três fases nominadas, contribuiu para que o Porto do Rio Grande pudesse satisfazer às exigências da circulação de produtos num mercado globalizado. Os serviços privatizados foram importantes no contexto da globalização e da competição. A privatização da operacionalização dos serviços abriu novas possibilidades ao desenvolvimento do potencial portuário, levando em conta suas condições físicas, a proximidade da produção primária regional, o amplo mercado transregional do Cone Sul e o mercado global.

5 UMA NOVA VISÃO NO GERENCIAMENTO DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS

A mudança no modelo de gestão portuária se processou a partir da decisão política do Governo do Estado do Rio Grande do Sul de privatizar os grandes terminais do Superporto do Porto do Rio Grande. É natural que isso tenha ocorrido, pois a inserção do Estado na economia global não poderia se concretizar sem a utilização de um porto oceânico, estrategicamente localizado. A mudança na estrutura organizacional do Porto do Rio Grande foi, principalmente, uma decisão política visando a uma nova estratégia de ação econômica.

O Porto do Rio Grande avançou rapidamente nos procedimentos de aplicação da Lei de Modernização dos Portos, passando do modelo organizacional e gerencial público para o privado. No Quadro 2 sintetiza-se o processo de mudança e a nova configuração organizacional do Porto do Rio Grande.

Quadro 2
Configuração dos Modelos de Gestão Portuária

Dimensão	Modelo de gestão local	Modelo de gestão global
Desenvolvimento gerencial	Estatual e privado	Parceria estatal-privado
		Privado multinacional

A dimensão desenvolvimento gerencial transita do modelo de gestão local para o modelo de gestão global. A mudança na configuração dos modelos de gestão portuária

estabeleceu novas relações entre o público e o privado. No modelo de gestão global, na nova realidade local, se estabeleceu um regime de parceria estatal-privada e um modelo de organização e gerenciamento multinacional, o que caracteriza um modelo compartilhado. A parceria estatal-privada resultou do processo de privatização operacional dos terminais portuários, a partir de 1997. Trata-se de um sistema de arrendamento das instalações do Superporto, por prazo estabelecido em licitação pública, e participação do Estado nos resultados operacionais-financeiros. Portanto, se configura um modelo de parceria entre a instituição pública e a iniciativa privada. O sistema de parceria estatal-privado, com a organização e o gerenciamento privado dos terminais portuários, o domínio multinacional da área retroportuária-industrial, configurou um novo modo de gestão do território. O novo modelo produziu resultados fundamentados na eficiência e competitividade. A concretização do modelo de gestão em parceria estatal-privado oferece oportunidades de se ampliar os investimentos na infra-estrutura, na organização e gerenciamento, com resultados favoráveis à nova configuração do lugar-global em Rio Grande. A privatização e a internacionalização operacional dos terminais portuários desencadearam uma nova metodologia gerencial, baseada em princípios de competitividade e oferta de serviços de acordo com os padrões internacionais. No Quadro 3 apresenta-se um sumário da concepção anterior e da concepção atual como visão gerencial dos terminais portuários.

Quadro 3
Mudança de Concepção no Gerenciamento dos Terminais Portuários

Dimensão	Concepção anterior	Concepção atual
Desenvolvimento organizacional	Usuários	Clientes

A dimensão desenvolvimento organizacional na nova concepção do gerenciamento dos terminais portuários muda completamente as relações entre a empresa portuária e os importadores e exportadores. A nova geoestratégia do porto exigiu um novo tipo de gerenciamento das empresas que assumiram o controle operacional. Essa mudança representou a aplicação de novas tecnologias e metodologias gerenciais. Há uma nova realidade gerencial, com novos executivos, muito diferente do gerenciamento tradicional. O Porto tinha um comportamento passivo em relação aos usuários; hoje tem uma postura ativa em relação aos clientes.

A nova postura gerencial foi decisiva para o crescimento da movimentação de carga e descarga pelo Porto do Rio Grande. As empresas operadoras passaram de passivas para ativas. Também na área retroportuária as mudanças gerenciais foram significativas, com alcance na macrorregião do Cone Sul. A gigante Bung, multinacional com sede na Argentina, comprou a Ceval Alimentos, que tem uma unidade industrial no Superporto, passando a ser a líder do mercado de processamento e venda de grãos e derivados de soja no Mercosul. A singularidade retroportuária do Superporto tem significado especial, pois, como acentua Domingues (1965, p.80), “os portos associados a distritos industriais são 'nós' privilegiados quanto à mobilidade/fluidez do espaço produtivo”.

A mudança mais significativa e imediata no gerenciamento comercial partiu do Terminal de Contêineres – Tecon – sob o controle de um consórcio multinacional. Operando com modernas técnicas gerenciais e de comercialização de produto – venda de serviços –, o Tecon passou por profunda transformação estrutural e operacional, garantindo um novo nível de produtividade de mais 15%, num primeiro momento. Essa mudança, além de representar a natural passagem do modelo público para o modelo privado, diz, também, e muito especialmente, à grande competitividade nos mercados de prestação de serviços. No estudo “Câmbios Estruturais nos Portos e a Competitividade do Comércio Exterior da América Latina e Caribe” (CUADERNOS DE LA CEPAL, n. 65, p.67) a importância dos mercados é ressaltada: “ao formular suas diretrizes e planos para fazer frente a essa transformação, os portos devem ter em conta grande número de fatores que influem nos parâmetros dos mercados que tratam de atender. Alguns dos mais importantes são: tendências macroeconômicas, o intermodalismo, a proliferação de portos que servem a um mesmo território, a consolidação dos portos, a cooperação de portos, as tarifas portuárias e o transporte aéreo e aéreo-marítimo”.

6 A QUALIDADE OPERACIONAL NA NOVA GESTÃO DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS

A qualidade operacional é o desempenho de atividades com eficiência e competitividade, objetivos que impuseram a grande transformação no modelo de gestão do Porto do Rio Grande. A qualidade operacional é a nova lógica gerencial que se instalou nos terminais portuários do Superporto a partir do processo de parceria – gestão compartilhada – entre o poder público e a iniciativa privada. Para vender serviços é preciso oferecer qualidade técnica e custos compatíveis com os padrões internacionais. Os clientes reais e em potencial

têm as mesmas preocupações nas relações de produção e venda. Todos, portanto, na cadeia produtiva e de circulação, precisam considerar a qualidade do produto/serviço e os custos.

No Quadro 4 destacam-se os principais indicadores e os resultados a partir de um novo contexto de qualidade nas atividades portuárias em Rio Grande.

Quadro 4
A Qualidade Operacional das Atividades Portuárias com o Processo de Privatização dos Terminais

Dimensão	Indicadores	Resultados
Competitividade	Eficiência	Flexibilidade/agilidade
	Velocidade	Redução do tempo de atracação dos navios: 53,7%
	Custos	Redução das tarifas

Na análise da dimensão competitividade está a chave para a nova condição portuária em Rio Grande. Os indicadores eficiência, velocidade e custos produzem resultados concretos em termos de flexibilidade, agilidade, redução de tempos e tarifas.

O ambiente portuário, incluindo operações conjuntas com a área retroportuária, mudou tão rápida e profundamente em função das estratégias globais da economia, que não se pode mais identificá-lo com as estruturas antigas do modelo público, impregnadas e dominadas pelo poder sindical, e sem a flexibilidade e agilidade que caracterizam o modelo privado. A privatização operacional permitiu a modernização tecnológica e a revolução organizacional dos portos, particularmente o do Rio Grande.

Sobre os aspectos operacionais dos portos, o estudo da CEPAL (CUADERNOS 65, 1991, p.41) é bem elucidativo: “a produtividade de um porto, ou seja, a rapidez com a que a carga passa através de suas instalações, influi diretamente em sua capacidade para atrair carregamentos; cada etapa é básica para a seguinte, e a produtividade de cada uma depende não só de sua própria eficiência como também de sua interconexão com as demais”.

O Porto do Rio Grande passou a ser um porto competitivo porque se tornou um porto eficiente e com um novo nível de produtividade. É o poder da competitividade, em cujo contexto se destaca, como elemento fundamental, a velocidade. A velocidade, por sua vez, é tempo e cada relação social contém seu próprio sentido de tempo (HARVEY, 1993). A

velocidade operacional significa controle dos tempos de carga e descarga, que se refletem na redução do tempo de atracação dos navios.

O custo operacional nas atividades portuárias é consequência direta da modernização dos métodos de gestão e da redefinição dos objetivos administrativos. Assim, a passagem de usuário para cliente representou uma mudança substancial de procedimentos, pois o usuário se identificava com o modelo público, enquanto que o cliente se identifica com o modelo privado. Para o cliente é preciso oferecer o que ele espera: eficiência e preço. Essa é a chave que abre as portas à competitividade.

A redução dos custos operacionais do Porto é o resultado, também, das novas relações entre os empresas que assumiram os terminais e os sindicatos. O trato com os sindicatos mudou substancialmente; as novas relações produziram diálogos de interesses em parceria. Foi estabelecida uma relação de negócio entre os terminais de exportação e os sindicatos.

A qualidade operacional através dos indicadores e resultados analisados garantiu a competitividade do Porto do Rio Grande, o que é de suma importância no âmbito da posição geoestratégica que assumiu em relação aos mercados do Cone Sul.

7 CONCLUSÃO

As políticas públicas podem redirecionar a gestão dos territórios, com a passagem de modelos públicos para modelos privados. A economia global e as iniciativas públicas de abertura econômica são razões de reordenamento dos espaços econômicos e neles de novas metodologias de gestão. No caso analisado, a privatização da operacionalização dos terminais portuários no município do Rio Grande (RS) e a definição de uma ampla região supranacional estabelecida nos acordos do Mercosul determinaram uma nova geoestratégia para o sítio portuário e a configuração e um poder compartilhado na gestão dos objetos econômicos do território.

O novo cenário de estratégias globais que redefiniu o sítio portuário do Rio Grande caracteriza, também, um lugar de poder econômico multinacional, determinando a incorporação de novos elementos na gestão do território. A análise das virtualidades estratégicas locais e os elementos da logística do espaço demonstram o caráter das mudanças ocorridas na utilização do território, concretizando diferentes fases na apropriação, utilização e gestão do território.

As principais razões que dão suporte à prática de políticas públicas que ocasionaram efeitos sobre a gestão da área portuária do Rio Grande foram: (a) necessidade de passagem de

um modelo público para um modelo privado e compartilhado de gestão do território; (b) a implantação da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros; (c) a quebra de monopólios estatais sobre um objeto econômico; (d) a excessiva influência dos sindicatos nas operações de carga e descarga; e (e) a necessidade de modernização e eficiência operacional dos terminais portuários. Também foram razões influentes a perspectiva de mudança geoestratégica de regional-nacional para transregional e global e a necessidade de aplicação de um modelo de gestão compartilhada.

No exemplo estudado ficou evidenciada a importância do lugar, da ação e do poder. A natureza do lugar, sua representatividade econômica, sua inserção em estratégias globais, a interconexão em redes mundiais e a internacionalização das atividades econômicas representam uma nova dimensão espacial. A ação econômica que libera poder é, particularmente, transformadora, ou seja, impositiva de mudanças estruturais e organizacionais. Tem-se, portanto, que as políticas públicas podem, em determinado momento, produzir efeitos de impacto sobre estruturas organizacionais que não oferecem resposta aos pressupostos da atualidade econômica: eficiência, velocidade e custos.

REFERÊNCIAS

- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1977.
- BOISIER, S. Modernidad y territorio. Santiago do Chile: **Cuadernos del ILPES**, n. 42, 1996.
- CEDIC. **Mapa do superporto e distrito industrial do Rio Grande**. Porto Alegre: SEDAI, 1978.
- CUADERNOS DE LA CEPAL. **Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de America Latina**. Santiago de Chile: n. 65, 1991.
- DOMINGUES, M. V. de la Rocha. **Superporto do Rio Grande: plano e realidade**. Rio de Janeiro, Dissertação (Mestrado), 1995.
- HARVEY, D. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1993.
- MILES, M. B., HUBERMAN, A., M. **Qualitative data analysis**. 2nd. ed. London: Sage, 1994.
- RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.
- SILVA, E. B. **Infra-estrutura para desenvolvimento sustentado e integração da América do Sul**. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1997.

TRIVIÑOS, N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais:** a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.

VIEIRA, E. F. **Geoestrategia de los espacios económicos:** el lugar-global y el lugar-local y la gestión del territorio en el sitio portuario-retroportuario de Rio Grande. Buenos Aires, 2001. Tesis (Doctorado) - Facultad de Historia y Letras, Universidad del Salvador, 2001.