

VOCAÇÃO LOGÍSTICA – TRANSFORMAÇÃO DOS PORTOS DE SUAPE E DE MONTEVIDÉU EM *HUB PORTS* A PARTIR DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA E TECNOLOGIA

Roberta de Queiroz Miranda*
robertaqm@ig.com.br

Resumo

A eficiência dos portos e o desenvolvimento econômico de uma região estão intrinsecamente relacionados. O aumento da eficiência logística reduz os custos e melhora o nível dos serviços portuários.

Neste trabalho são descritos os modelos atuais de infraestrutura dos portos de Suape (Brasil) e Montevideú (Uruguai), políticas fiscais, justificativas para o status de *hub ports*, características operacionais, além da relevância de ambos para o desenvolvimento da economia local.

Palavras-chave: Infraestrutura, Logística, Portos de Suape e Montevideú, Desenvolvimento.

Abstract

The efficiency of ports and economic development of a region are closely related. Increased efficiency reduces logistical costs and improves the level of port services.

This paper describes current models of infrastructure of the ports of Suape (Brazil) and Montevideo (Uruguay), their operational characteristics, emphasizing its relevance to the development of local economy.

Keywords: Infrastructure, Logistics, Ports of Suape and Montevideo, Development.

* Roberta de Queiroz Miranda, Especialista no Ensino da Matemática (UNESF).
Mestranda em Administração pela UDE.

1. INTRODUÇÃO

O desenvolvimento portuário tem sido utilizado como importante elemento estratégico para o crescimento econômico em várias partes do mundo. Os portos constituem instrumentos vitais de suporte à economia das regiões onde se situam.

Fundamental na cadeia logística de transporte, a atividade portuária contribui para a agregação de valor às mercadorias geradas endogenamente à região, além de desempenhar um papel estratégico no seu comércio exterior através da catalisação de fluxos de importação e exportação.

Essa necessidade de desenvolver o comércio exterior e contribuir para o crescimento econômico nacional, impõe uma pesada responsabilidade aos portos de todos os países em desenvolvimento, já que lhes exigem um funcionamento com grande eficiência logística.

Com a globalização, novas demandas foram colocadas sobre os portos, o que resultou em mudanças no sistema portuário mundial e nas cidades com portos. Desta forma, destaca-se que o mesmo não pode ser pensado apenas do ponto de vista técnico e operacional, pois não é apenas um corredor, ele é mais: Um instrumento ao serviço de um projeto de desenvolvimento.

O presente trabalho tem como objetivo analisar a infraestrutura dos portos de Suape e Montevideu ressaltando seus aparatos logísticos, justificando assim os fortes investimentos, públicos e privados, recebidos por eles.

Esses portos foram escolhidos por seu posicionamento geográfico estratégico, dispensa de dragagem periódica, volume de movimentação atual e potencial operacional. São portos de destaque também por todo o trabalho desenvolvido por seus administradores para moldá-los como plataforma logística, o que os transformou em hub ports para toda a América do Sul.

2. LOGÍSTICA PORTUÁRIA

A logística portuária e marítima compreende as mais diversas atividades relacionadas com a movimentação de cargas, desde sua origem até o destino, envolvendo o transporte, carregamento e descarregamento das embarcações, dimensionamento de terminais e equipamentos portuários, acesso aos portos, agenciamento marítimo e rebocagem, entre outros. São serviços em sua maioria interdependentes, que podem ser prestados tanto por empresas que desempenham somente uma das atividades, quanto por operadores integrados, que conhecem e operam cada uma das etapas do processo: transporte (linhas de serviços, tipos de navios aplicados, frete, contratos de afretamento, conferência de fretes), mercadorias, terminais de carga e armazéns gerais, dentre outros).

O sucesso da função logística nos portos mede-se pelo nível de intensidade e qualidade dos serviços prestados. Quanto mais navios e mercadorias demandarem um porto, maior importância ele assume.

O suporte logístico num porto tem a ver com o modo como, nele, os navios são operados e assistidos, e com a maneira como as mercadorias são manuseadas nos vários locais dessa infraestrutura. Daí a necessidade de que a administração portuária conheça o desenho do sistema logístico portuário em

operação, com identificação de fluxos, circulações e espaços, avaliação de tempos e custos de referência.

No movimento dos navios que demandam os cais do porto, nos fluxos de mercadorias entre os navios e a zona portuária, nos fluxos entre esta e os veículos rodoviários, nas cargas e descargas, ainda nos fluxos entre as portarias dos terminais e o “hinterland”, em todas estas circulações e movimentos intervém, ou deve intervir, a administração portuária, seja através dos concessionários ou de terceiros, sempre com pleno conhecimento e total identificação desses mesmos fluxos. E isto porque num tal volume e complexidade se combinam cadeias logísticas que fazem do porto um elo de ligação e ponto de passagem, e que se torna necessário acompanhar e, sobretudo, dinamizar.

Atualmente, existem mais de 2.000 portos no mundo, desde aqueles com apenas um berço (espaço para um navio) que movimentam algumas centenas de toneladas por ano, até os portos multitarefa que movimentam mais de 300 milhões de toneladas por ano.

Em todo o mundo, 36% do tráfego nos portos é de granel líquido (óleo, derivados de petróleo e químicos), 24% de granéis secos (carvão, ferro, grãos, dentre outros) e 40% de cargas variadas.

O surgimento de contêineres no cenário de transporte mundial possibilitou mais agilidade em todo o processo, reduzindo o tempo de entrega. Os portos tiveram que se modernizar e adequar sua forma de atuação à nova realidade da distribuição internacional.

Além disso, o uso de contêineres possibilita o transporte multimodal: A passagem de um meio de transporte para outro, seja em barcos, caminhões ou trens é feita com relativa facilidade.

Dentro desta perspectiva, o porto assume parte de uma cadeia logística global, que envolve desde a coleta da mercadoria no exportador até a sua entrega no destino final. Os principais benefícios são notados na diminuição dos custos logísticos e melhoria do nível de serviço durante as transações realizadas no comércio nacional e internacional.

3. O PORTO DE SUAPE

Distante 40 km do Recife, dividido entre os municípios de Ipojuca e Cabo de Santos Agostinho, o complexo industrial de Suape foi criado para desafogar o porto do Recife, operando inicialmente produtos, combustíveis e cereais a granel. Esse complexo foi baseado na integração porto-industrial, a exemplo de países como França e Japão, e hoje é um dos maiores portos do Brasil.

Levando-se em conta que o fluxo de cargas ocorre nas extremidades do País, seu posicionamento geográfico é estratégico, ficando em um ponto intermediário em relação aos principais portos do País, facilitando a movimentação entre o mercado interno e seus parceiros internacionais.

Segundo o site oficial de Suape, o complexo hoje opera navios nos 365 dias do ano, sem nenhuma restrição imposta pelas variações nas tábuas de marés. Dispõe de sistemas de monitoramento de atracação a laser, dando maior segurança ao prático e oferecendo técnicas nos padrões dos portos mais importantes do mundo, operando mais de 5 milhões de toneladas de carga por ano.

Com mais de 80% da movimentação e carga containerizada, atende a navios de até 170.000 Tpb e calado operacional de 14,50m. Com 27 km² de retroporto, seus portos internos e externos oferecem as condições necessárias para atendimento de navios de grande porte, com um canal de acesso de 5.000m de extensão, 300m de largura e 16,5m de profundidade.

3.1 Porto Externo

É formado por um molhe de proteção em L, com 3.000m de extensão, abrigando dois píeres de granéis líquidos, um cais de múltiplos usos e uma tancagem flutuante de GLP. Um píer petroleiro com dois terminais de atracação está sendo construído com previsão para ser inaugurado ainda em 2012. Navios de 170 mil Tpb poderão atracar em Suape depois dessa obra. A profundidade do canal de acesso atinge 16,5m e a bacia de evolução tem 580m de diâmetro e 15,5m de profundidade. São três instalações de acostagem, totalizando seis berços com quase 1,6 km de cais acostável.

3.1.1 Terminal de Granéis Líquidos

O PGL-1, píer de granéis líquidos, atende navios de até 45.000 Tpb. Tem 84m de comprimento e 25m de largura na sua plataforma de operação, com profundidade de 14m tanto no berço leste como no berço oeste. Dispõe de quatro “dolphins” laterais, ficando ligado ao molhe através de uma ponte de acesso, sobre a qual estão assentadas as tubulações destinadas ao transporte de granéis líquidos, com origem ou destino no parque de tancagem localizado no retroporto. São 10 braços mecânicos para embarque e desembarque de granéis líquidos, sendo 5 em cada berço, com capacidade de 1.000m³/h cada um. Toda a operação portuária é atualmente realizada pela Petrobrás e por outros operadores qualificados, vinculados a terminais de gases e álcool.

FIGURA 1: Porto Externo – Granéis líquidos e gases



Fonte: www.condepefidem.pe.gov.br

3.1.2 Cais de Múltiplos Usos

O complexo de Suape conta, ainda, com o cais de múltiplos usos (CMU), localizado no molhe de abrigo do porto com cais de 340m de comprimento por 39m de largura, com área total de 13.260m² e 21 cabeças de amarração.

3.2 Porto Interno

O porto interno tem 15,5m de profundidade e um canal de navegação interno com 1.500m de extensão e 450m de largura. É acessado pela abertura da entrada do porto interno, com 300m de largura, para permitir o acesso dos navios; contam com 935m de cais, em cinco berços, todos com 15,5m de profundidade.

Dos três primeiros berços, o segundo e o terceiro (660m de extensão do cais) atendem o terminal de contêineres privados, cujas operações começaram em 2001. Este terminal de 290.000m² de área tem capacidade de movimentar até 400.000 TEU's por ano ou 600.000 contêineres/ano.

O primeiro berço, com 275m, também em operação, é cais público e se destina a múltiplos usos, predominando a operação de minérios de ferro, coque, escória e clínquer. O quarto berço inaugurado em 2007 tem 330m de extensão e 15,5m de profundidade, atuando com cargas em geral e grãos.

De acordo com o site de Suape, anualmente, são movimentadas 800 mil toneladas de grãos para processamento, por uma esteira rolante de 1,5 km, construída para interligar esses cais ao moinho de trigo da Bungue Alimentos.

O quinto berço tem 335m de extensão, atualmente se encontra em estudo de viabilidade, deverá movimentar cargas de açúcar a granel e tem capacidade de desenvolver, pelo menos, mais 15km de cais acostável. A área ainda conta com um pátio de veículos de 56.000m² e capacidade estática de estocagem para 4.825 veículos.

3.2.1 Tecon

O Terminal de contêineres de Suape é uma das provas de que o complexo é um dos terminais mais modernos do Brasil. Com o funcionamento do Tecon, além de se fortalecer como o maior centro concentrador e distribuidor do nordeste, o porto de Suape passa a disputar mercado com o porto de Santos, o mais importante do país. De acordo com site de Suape, a Tecon é controlada pela empresa Terminal de Contêineres do Porto de Suape S/A, subsidiária da International Container Terminal Service (ICTSI), que investiu US\$ 20 milhões no empreendimento. O grupo filipino ICTSI é um dos grandes operadores de contêineres do mundo, operando em vários países. A presença do terminal em Suape transforma o complexo em um Hub Port, um porto concentrador e distribuidor de cargas no Atlântico Sul.

Com 660m de cais, numa área de 280 mil metros quadrados, o Tecon Suape tem capacidade para movimentar até 400 mil contêineres por ano podendo, no futuro, atingir uma movimentação de até 1,5 milhão de contêineres.

Conta ainda com uma área alfandegária, calado de 15,5m, cinco empilhadeiras, CFS, 291 toneladas de reefers. O controle e planejamento do pátio e dos navios são realizados através do software Navis, integrando atividades de escritório da alfândega dentro da área do terminal, galpão para a verificação de mercadorias, balança rodoviária, entre outros.

O Tecon está localizado no ponto de convergência das principais rotas comerciais marítimas, ligando a costa leste da América do Sul às regiões nordeste e norte do Brasil. Contendo acessos diretos pelas rodovias de Pernambuco, além de linha férrea que conecta o terminal à rede da companhia ferroviária do nordeste (CFN). Isso possibilita a oferta de serviços de complementação e sinergia atendendo às necessidades logísticas dos importadores e exportadores.

FIGURA 2: Localização privilegiada/Porto concentrador de carga (Hub Port)



Fonte: Adaptado de www.condepefidem.pe.gov.br

4. O PORTO DE MONTEVIDÉU

Do ponto de vista geográfico, o porto de montevidéu é a principal porta de entrada do Mercosul. Localizado à margem norte do Rio de La Plata, é abraçado pela capital do país, e sua localização estratégica faz a conexão com as principais rotas de acesso à região, sendo porta de entrada da hidrovia Paraná-Paraguay que constitui um elo de integração dentro do contexto do Mercosul. Equidistante dos principais mercados consumidores da região, está emergindo como um dos eixos centrais e influentes para os mais de 300 milhões de pessoas que compõem o mercado comum do sul. É uma baía natural que permite a fácil entrada dos navios porta contêiner mais modernos, além de ser plenamente operacional 24 horas por dia, 365 dias por ano, o que contribui para reduzir o custo dos serviços prestados.

Está ligado às principais rotas terrestres, aéreas, ferroviárias e fluviais na região formando o Hub regional principal atendendo a clientes internacionais. Isto permite um mais rápido transporte de mercadorias a diferentes países da região.

FIGURA 3: Localização privilegiada – centro das principais rotas da América do Sul



Fonte: www.gruporas.com

Suas instalações estão distribuídas e constam de 4.253m de plataforma que incluem: 1 cais especializado no manejo de contêineres e 11 cais multifuncionais para o atraque de barcos de ultramar e 10m de calado, áreas para a movimentação de cargas, circulação de equipes e veículos de transporte. Possui ainda plataformas de passageiros e de pesca e uma área destinada para a preparação naval. O anteporto abriga zonas de estalagem que complementam a atividade no manuseio e transporte de mercadorias.

4.1 Terminal de Contêineres

O terminal de contêineres encontra-se situado junto à plataforma de atraque de 278m de comprimento, na qual se encontra instalada a grua pórtica com capacidade de carga de 40 toneladas e operacionalização de 25 contêineres por hora.

4.2 Terminal de Passageiros

O terminal de passageiros encontra-se concessionado à empresa Los Cipreses S.A. (Buquebus). Esta empresa construiu um moderno terminal marítimo preservando o estilo das antigas construções portuárias do ano de 1923, em um entorno de jardins com instalações em nível de primeiro mundo. O terminal atende um fluxo de passageiros que se locomove por via fluvial e também permite o embarque e desembarque de passageiros de barcos de turismo de ultramar. Suas instalações com 12.400m² distribuem-se da seguinte forma: 9.000m² correspondem a áreas internas, 1.600m² a áreas externas e 1.800m² de estacionamento.

4.3 Complexo Frigorífico

O complexo frigorífico concessionado à empresa Entretin S.A. é um depósito de última geração, com 26.000m³ de capacidade que equivalem a 9.000 toneladas, e está acondicionado para a armazenagem de mercadorias que requerem condições atmosféricas especiais para a sua conservação. Suas instalações e tecnologia avançada foram habilitadas por inspetores internacionais, viabilizando a exportação de carnes e pescados para os destinos mais exigentes.

As condições atmosféricas requeridas para cada tipo de mercadoria (temperatura, umidade e ventilação) são programadas por uma central de alta tecnologia, e o sistema de controle assegura a estabilidade dessas condições mediante estações meteorológicas que se encontram instaladas em cada uma das três câmaras. Possui também uma estação com 30 contêineres refrigerados, e está em processo de ampliação para atender 80 equipamentos refrigerados.

4.4 Depósitos

Para a prestação de serviços de armazenagem existem depósitos e áreas abertas que a ANP, Administração Nacional de Portos, destinam a operadores privados em regime de concessão e permissão. Estes operadores portuários oferecem serviços para a mercadoria nas operações de carga, descarga e trânsito de acordo com a lei 16.246/92, que consagra a área portuária como uma zona de exclusão alfandegária, onde a mercadoria circula e é depositada isenta de toda carga tributária, sem a necessidade de autorização de trâmites formais. Estes operadores atuam em regime de livre competência. A capacidade total é de 103.770m² de depósitos fechados que se complementam com 243.230m² de áreas abertas.

4.5 Plataformas Multifuncionais

Estas plataformas são utilizadas para o manejo de diferentes tipos de cargas por sua facilidade de adaptação às necessidades da mercadoria e do equipamento conveniente para a operação de carga e/ou descarga respectivamente.

Nestes cais multifuncionais opera a maioria da frota fluvial que desenvolve o tráfego através da hidrovia Paraná-Paraguay. Nele é realizado o embarque de madeira para exportação, detém 42% do tráfego total de contêineres e também opera frotas pesqueiras estrangeiras que utilizam o porto como base para a transferência da captura.

4.6 Reparação Naval

O porto opera com o maior dique flutuante do rio de La Plata, pertencente à companhia Tsakos Industriais Navales. Também operam dois diques secos e um pequeno dique flutuante da ANP, sendo concedida a sua exploração a particulares.

A qualidade das reparações navais que são realizadas no porto de Montevideú é reconhecida internacionalmente.

4.7 Projetos que Vislumbram Crescimento Futuro

O Porto de Montevideú está aumentando de forma significativa o número de projetos a serem desenvolvidos. Há cinco grandes projetos em curso:

4.7.1 Construção do Píer C

O Píer C está sendo construído, e funcionará como cais público – TRECHO DUPLICADO e multiuso para a instalação de contêineres, granéis e outras cargas.

Localizada a leste do Píer B, esta nova unidade terá um comprimento de 333 metros e irá operar, por drenagem, com navios de até 14 m de calado. Será construído junto à uma área pavimentada de 30.400 m² para a operação, tratamento e armazenagem de mercadorias e tráfego de veículos. O prazo para a conclusão das obras está previsto para 2013.

4.7.2 Enchimento de Terra e Construção do Acesso Norte

Na área mais ao norte do porto alfandegário, foi preenchido um trecho de 13 hectares. O efeito foi de criar um novo acesso para cargas, um corredor de transporte e outras instalações, tais como, estacionamento para caminhões e espaços para o controle de cargas e outros serviços auxiliares.

Espera-se que o acesso norte, parte do qual já está em operação, e a respectiva infraestrutura associada, se encontrem totalmente finalizados até o ano de 2014.

4.7.3 Novo Terminal de Produtos Florestais e Granéis Sólidos

Ao sul da área onde está o acesso norte, estão previstas obras de enchimento para criar um novo terminal de produtos florestais e sólidos a granel, a ser operado como concessão.

A infraestrutura relevante incluirá um cais para navios graneleiros de grande porte e uma correia transportadora para o transporte terrestre de cargas. A estimativa é que o projeto seja concluído em 2013.

4.7.4 Novo Porto Pesqueiro

Está previsto, no lado norte da Baía de Montevideú, um porto de pesca especializado chamado Puerto Capurro. As atuais instalações pesqueiras são destinadas ao uso comercial portuário.

O projeto compreende dois módulos com as respectivas plataformas e áreas operacionais: uma instalação de uso comum para pequenas embarcações de pesca e um terminal em regime de concessão, para atender as frotas nacionais e internacionais de pesca oceânica, com grande capacidade de armazenamento frigorífico e equipado para realizar reparos em navios.

4.7.5 Novo Complexo Logístico: Porto Logístico Puntas de Sayago

A efeito de reforçar Montevideú como centro logístico, foi elaborado um projeto estratégico que visa a concentração de várias atividades logísticas e de processamento em um único complexo de grande porte. Estas atividades agregam valor ao produto, gerando benefícios adicionais para a economia

portuária, como uma maior eficiência nas operações de movimentação de cargas, alívio ao congestionamento do tráfego rodoviário, liberação de valiosos espaços dentro do recinto portuário propriamente dito e o fortalecimento das relações entre as atividades portuárias e a economia urbana de Montevideu como um todo.

Para este efeito, foi colocado sob jurisdição da autoridade portuária uma grande área ao oeste da baía de Montevideu, que conterà uma zona industrial com 100 hectares, zona portuária livre com sistema especial de benefícios fiscais e flexibilidade na operação das mercadorias.

Os responsáveis por este projeto estão considerando a possibilidade de utilizar barcaças para a transferência de cargas entre o cais comercial e o cais do centro de logística portuária.

4.8 Lei do Porto Livre

Além de possuir custos operacionais baixos, o porto de Montevideu é agraciado pelas vantagens que oferece o regime do porto livre, sistema inexistente em nenhum outro país da América do Sul. Isto significa uma livre circulação e exonerações tributárias para a mercadoria em trânsito.

De acordo com o site da “Administración Nacional de Puertos”, ANP, a Lei do Porto Livre de Montevideu proporciona modernidade e dinamismo às operações que nele se efetuarem, estabelecendo, entre outras coisas:

- Liberdade para realização de todas aquelas operações que não signifiquem alterações na natureza do produto (não deve haver alteração da nomenclatura tarifária), tais como fracionamentos, agrupamentos, etiquetagens, reembalagens, etc.
- Possibilidade de modificação livre no destino final da mercadoria.
- Eliminação da necessidade de apresentação da fatura comercial à aduana uruguaia, na entrada de mercadorias a um depósito intraportuário.
- Manutenção das isenções tarifárias do MERCOSUL para as mercadorias importadas para o Uruguai ou reembaladas para a região desde o porto livre em sua totalidade ou de forma parcial.
- Extensão, às empresas que operam dentro do porto livre de Montevideu, às vantagens que oferece seu regime legal sem a necessidade de incorrer em despesas “extra”, fora dos relativos à operativa e aos custos de armazenamento.
- Isenção do pagamento de imposto de renda e do imposto do patrimônio para as empresas radicadas no exterior do país, que operem com mercadoria em trânsito dentro do porto livre de Montevideu.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a união de um complexo industrial a um porto de águas profundas com localização privilegiada com relação às principais rotas de navegação, torna Suape o principal destino para investidores nacionais e internacionais na atualidade. Situado na extremidade oriental da América do Sul, o porto destaca-se pela curta distância, de apenas 8 dias, da costa americana e do leste europeu. Com perfil concentrador de cargas, está interligado a mais de 160 portos em todos os continentes e com seus demais atrativos, estimula a geração de emprego e o incremento da economia.

Possui uma infra-estrutura eficiente e pólos industriais segmentados além de atrativos diversos como os programas de capacitação de mão de obra local, licenças ambientais das áreas pré-aprovadas, benefícios fiscais (redução de 75% nos impostos federais e de até 50% nos municipais e estaduais), além de programas para o desenvolvimento da indústria naval e de mecânica pesada.

Mesmo com a crise econômica enfrentada pela Europa e os Estados Unidos, o ritmo de crescimento do Porto de Suape continua acelerado, com números ainda maiores que os de 2011, fazendo com que o porto evolua mais que a economia do estado, consolidando-se como um dos grandes portos do Brasil.

O impacto das novas linhas de longo curso Ásia-Suape, que entraram em operação em agosto de 2011, já é sentido pelo Porto de Suape. Foi movimentado, pela primeira vez, mais de um milhão de toneladas e este ritmo de crescimento vem se mantendo. Os resultados não só ratificam Suape como um importante distribuidor de cargas, como reforçam todas as expectativas de fechar o ano de 2012 com 11 milhões de toneladas de movimentação.

Sendo assim, não é mais possível pensar em Suape sem olhar o que acontece no mundo. Os países emergentes ganharam importância na economia global. Nessa tendência, Uruguai e o porto de Montevidéu ganham importância.

O Uruguai é um país democrático e com forte estabilidade política e social, onde o crescimento continua apesar da crise global. Possui incentivos fiscais que dão direito a isenções de até 100% do investimento, tornando-o ainda mais atraente para o meio empresarial.

O governo melhorou a Lei de Investimentos criando um mecanismo automático, transparente e eficaz que beneficia mais empresas e especifica critérios objetivos para conceder estímulos. Também modernizou os procedimentos de isenções fiscais, estabelecendo um único centro de atenção a investidores.

Possui o regime de admissão temporária, que permite às empresas importar insumos livres de impostos de importação por até 18 meses, enquanto estes sejam usados para produzir bens para serem exportados. Possui também zonas francas, onde os usuários possuem 100% de isenção no imposto de renda (IRAE), imposto do patrimônio, tarifas às importações, além de poderem exercer atividades industriais, comerciais ou de serviços.

O porto de Montevidéu, com sua localização segura, viável e competitiva, fornece uma base logística no coração da região mais rica do continente. Possui uma moderna estrutura de nível internacional e já é um hub port por excelência para o cone sul.

É um dentre os poucos portos livres da Costa Atlântica da América do Sul, onde as mercadorias têm livre trânsito, sem a necessidade de

autorizações ou procedimentos formais. Tem, dentre outras vantagens competitivas, a proximidade a um corredor marítimo por onde transita um elevado número de navios Panamax e Post-Panamax, boa reputação internacional dos serviços atuais, mercado potencial de construção de barcaças, formação de um arranjo produtivo local (APL) com importante apoio e incentivo do governo e alta qualidade e especialização dos recursos humanos.

A modernização e os atrativos logísticos e fiscais, fazem do porto de Montevideu um impulsionador da economia do Uruguai, que está em crescimento, o que faz liderar muitos rankings na América Latina. O fluxo de investimentos continua forte e são executados muitos programas inovadores.

Em suma, os portos são agentes da globalização, a partir do momento em que deixaram de ser apenas ponto de partida e chegada de navios, investindo no conceito logístico como meio de expansão dos serviços prestados, o que possibilita a utilização da força local para obtenção de um alcance global.

INDICE DE FONTES

SECUNDÁRIAS

Bibliografía

CAMACHO, A. (1997): *El Puerto de Montevideo como una Plataforma Logística para la Región*. 41f. Monografía(Licenciatura en Negocios Internacionales e Integración Facultad de Ciencias Empresariales, Universidad Católica Del Uruguay. 1997.

DÍAZ, A. (2010): *Puerto de Montevideo*. Revista Comercio Exterior. n. 88, p. 1-6, julho.

DRAPPER, G.; STEWART, D. (2004): *Inversiones a Granel*. Revista Comercio Exterior.n. 3, p. 14-17, setembro.

FILHO, J.V.C.; MARTINS, R.S. (2001): *Gestão Logística do Transporte de Cargas*. São Paulo: Atlas.

GOMES, C.F.S.; RIBEIRO, P.C.C. (2004): *Gestão da cadeia de suprimentos: Integrada à tecnologia da informação*. São Paulo: Thomson.

PORTER, M. (2005): *Estratégia Competitiva*. Rio de Janeiro: Elseiver.

PORTO, M. M. (2007): *Portos e o Desenvolvimento*. São Paulo: Aduaneiras.

Sites de Internet consultados:

Administración Nacional de Puertos – ANP (2011). *Puerto de Colônia: Infraestrutura*. Acesso em 22 de março de 2012, em: http://www.anp.com.uy/wps/wcm/connect/anp/inicio/institucional/infraestructura/montevideo/infraestructura_fisica/puerto_de_montevideo_infraestructura_fisica

Administración Nacional de Puertos – ANP. *Puerto de Montevideú*. Acesso em 05 de abril de 2012, disponível em: http://www.anp.com.uy/wps/wcm/connect/anp/inicio/servicios/montevideo/puerto_libre1

Agência de Transportes Aquaviários – ANTAQ. *Mercadoria e Contêiner*. Acesso em 12 de março de 2012, disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Portos/2012/Suape.pdf>

Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. *Porto de Suape*. Acesso em 12 de março de 2012, disponível em: <http://antaq.gov.br/portal/pdf/portos>

Uruguay XXI – *Promoción de Inversiones y Exportaciones*. Acesso em 15 de março de 2012, disponível em: <http://www.slideshare.net/UruguayXXI/servicios-logisticos-ago-2010-portugus>

Complexo Industrial Portuário de Suape. *Infraestrutura*. Acesso em 14 de março de 2012, disponível em: <http://www.suape.pe.gov.br/infrastructure/infrastructure.php>

Complexo Industrial Portuário de Suape. *Porto*. Acesso em 14 de março de 2012, disponível em: <http://www.suape.pe.gov.br/port/port-structure.php>

Grupo RAS. *O Porto de Montevideú*. Acesso em 07 de abril de 2012, disponível em: http://www.gruporas.com/index.php?option=com_content&view=article&id=9&Itemid=15&lang=pt

Grupo RAS. *Lei do Porto Livre*. Acesso em 07 de abril de 2012, disponível em: http://www.gruporas.com/index.php?option=com_content&view=article&id=17%3Aley-de-puerto-libre&catid=3%3Adatos-de-interes&Itemid=15&lang=pt

PE Desenvolvimento. *Equipamentos. Suape*. Acesso em 17 de março de 2012, disponível em: <http://www.pedesenvolvimento.com/tecon-suape-recebe-novos-equipamentos>

Uruguay XXI. *País Confiável*. Acesso em 12 de abril de 2012, disponível em: <http://www.uruguayxxi.gub.uy/PT-br/pais-confiavel/>

Recibido el 5 de mayo de 2012

Aceptado el 19 de julio de 2012