

# A IMPORTÂNCIA DO MERCOSUL NA ECONOMIA RIO-GRANDINA ATRAVÉS DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS PELO PORTO DO RIO GRANDE

PEDRO PAULO LIMA VASCONCELOS<sup>\*</sup>  
ROGÉRIO PIVA DA SILVA<sup>\*\*</sup>

## RESUMO

O presente estudo tem como objetivo destacar a importância do comércio internacional brasileiro movimentado através do Porto do Rio Grande, com destino/origem aos/dos países membros do MERCOSUL. Com caminhos rodoviários, hidroviários, ferroviários e aeroviários, os portos são os principais vetores, pois o setor portuário transporta 95% do comércio exterior brasileiro. Neste contexto, o Porto do Rio Grande (RS), localizado no ponto mais meridional do país, tem todas as qualidades para ser apontado como o Porto do MERCOSUL. Sendo assim, este trabalho está organizado de forma a apresentar uma abordagem dos aspectos gerais do bloco MERCOSUL e utiliza um tratamento econométrico simples para explicar a relação das movimentações do bloco e do Porto do Rio Grande. A relevância do estudo é destacar o quanto é importante o comércio do bloco nas movimentações de cargas do porto rio-grandino e mensurar seus benefícios para a economia do município, além de chamar a atenção da comunidade acadêmica para um assunto de suma importância em relação ao desenvolvimento econômico regional.

**PALAVRAS-CHAVE:** MERCOSUL, Porto do Rio Grande, Desenvolvimento Econômico, Integração.

## ABSTRACT

The present study has as objective detaches the importance of the Brazilian international trade busy through the Rio Grande Port, with destiny from or to countries members of MERCOSUL. The port sector carries 95% from the Brazilian foreign commerce. In this context, the Port of Rio Grande (RS), located in the point most southern of the country, has all the qualities to be pointed as the Port of the MERCOSUL. Being thus, this work is organized of form to present a boarding of the general aspects of block MERCOSUL and uses simple a econometrical treatment to explain the relation of the movements of the block and the Port of the Rio Grande. The relevance of the study is to detach it all it is important the trade of the block in the movements of loads of the port rio-grandino and to measure your benefits for the economy of the municipal district, besides calling the academic community's attention for a subject of highest importance for the regional economical development.

**KEYWORDS:** MERCOSUL, Port of the Rio Grande, Economic Development, Integration.

## 1 – INTRODUÇÃO

Com o crescimento do comércio internacional, começaram a surgir blocos econômicos com objetivo de acelerar os fluxos comerciais entre países e os mesmos ganharem força para competir economicamente em grandes mercados (Balassa, 1961).

Hoje, esses blocos representam o início de uma nova estrutura econômica mundial gerando uma interdependência entre nações, na qual os fluxos econômicos se sobrepõem à soberania dos estados, surgindo novas territorializações sem raízes culturais.

A formação de mercados comuns ainda caminha a passos lentos, devido às disparidades entre os países serem algo relevante nas negociações, pois esses acordos diminuem a possibilidade de acordos multilaterais com interesses em outros mercados, mas a necessidade de criação de um comércio mundial integrado é cada vez mais constante.

Neste novo cenário é imperioso lembrar a importância da logística no fluxo dos produtos. Ter um eficiente modal de transportes é imprescindível para o fluxo de comércio assim como alavancar as economias local, regional e global.

Dessa forma, nesse complexo logístico, com caminhos rodoviários, hidroviários, ferroviários e aeroviários, os portos são os principais vetores, pois são portas de entrada e saída de mercadorias em grande parte no comércio internacional, como afirma Oliveira (2000) quando diz que o setor portuário transporta 95% do comércio exterior brasileiro.

Neste contexto, o Porto do Rio Grande (RS), localizado no ponto mais meridional do país, tem todas as qualidades para ser apontado como o Porto do MERCOSUL, pois é o principal escoadouro da produção do Rio Grande do Sul, bem como o segundo no *ranking* nacional em movimentação de containers.

<sup>\*</sup> Pós-graduando em Comércio Exterior e Gestão Portuária-Especialização. Fundação Universidade Federal do Rio Grande – 2006.

<sup>\*\*</sup> Dr. em Economia e Professor do Departamento de Ciências Econômicas Administrativas e Contábeis – Fundação Universidade Federal do Rio Grande.

A criação do MERCOSUL possibilitou que as barreiras comerciais entre os países membros fossem minoradas ou, em alguns casos, suprimidas, o que impulsionou o comércio regional. Segundo Silva (2000) um ano depois das primeiras negociações entre Brasil e Argentina para formar uma zona de livre comércio (1985), que acabaria por transformar-se no Mercado comum do Sul no ano de 1991, as exportações entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai representavam 8,5% do total das exportações efetuadas pelos países membros do tratado de Assunção, enquanto que as importações no mesmo ano foram iguais a 12,4%. Já em 1995, as exportações e importações passaram a representar, respectivamente 20,5% e 18,1%, o que representou um incremento no comércio intra-zona superior a 450% nas exportações e a 435% nas importações para o período entre 1986-1995.

A união da nova dinâmica do comércio internacional, principalmente em consequência da formação do MERCOSUL e do complexo logístico portuário, fez aumentar a movimentação de cargas nos portos do extremo sul do atlântico, incrementando e fortalecendo as economias local e regional.

Este estudo pretende destacar a importância do MERCOSUL para Porto do Rio Grande, através das movimentações de cargas e como esse fluxo de cargas influi na economia local. Especificamente, o objetivo é demonstrar a importância do comércio internacional brasileiro movimentado através do Porto do Rio Grande, com destino/origem aos/dos países membros do MERCOSUL e sua influência na economia da cidade do Rio Grande.

## **2 – METODOLOGIA**

O presente o estudo foi elaborado a partir de pesquisa bibliográfica e documental, utilizando revistas, artigos científicos e dados oficiais.

Sendo assim, este trabalho está organizado de forma a apresentar uma abordagem dos aspectos gerais do bloco MERCOSUL, sua formação, membros e dificuldades. A título de embasamento para o proposto, se apresenta um breve histórico do Porto do Rio Grande, sua estrutura, movimentação de cargas e benefícios para a economia local. Também é utilizado tratamento econométrico simples para explicar a relação das movimentações do bloco e do Porto do Rio Grande. Em primeiro lugar obteve-se o coeficiente de correlação. A análise desse coeficiente permite verificar se existe uma relação linear entre as duas variáveis analisadas. O próximo passo foi verificar se existia uma relação de causalidade entre essas duas variáveis. Para isso foi estimada uma equação de regressão por MQO (mínimos quadrados ordinários), na qual foram feitas as hipóteses habituais sobre os resíduos (média zero, variância constante e sem autocorrelação). O método econométrico aplicado foi o Eviews.

## **3 – MERCOSUL – Aspectos gerais**

Seguindo a tendência global de economia em blocos, oriunda da evolução tecnológica ocorrida após a Segunda Guerra, os países latino-americanos criaram a ALALC (Associação Latino-Americana de Livre Comércio), em 18 de fevereiro de 1960, com o objetivo de instituir uma área de livre comércio para um período de 12 anos. O objetivo da ALALC era a construção de um mercado comum, com a quebra de barreiras alfandegárias eliminando o maior número possível de restrições comerciais entre os acordados, objetivando ganhos de economia de escala. A composição era formada por Brasil, Argentina, Chile, Uruguai, México, Paraguai e Peru conforme o Tratado de Montevidéu (Site Mercosul).

Após o término do prazo da ALALC, foi criada a ALADI (Associação Latino Americana de Integração), organização mais flexível que a primeira, cujo intuito é o de formar bases de um mercado comum e um comércio intra-regional, através de acordos bilaterais, sem prazo definido para remoção das tarifas aduaneiras. Participaram da assinatura desse Tratado Argentina, Brasil, Bolívia, Colômbia, Chile, Equador, México, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela. Os países sul-americanos foram levados a discutir problemas como “dívida externa e a América Central” (Costa, 2005).

De acordo com Ferrari (1999, p. 77), devido à dificuldade interna dos países do Cone Sul e em virtude do endividamento externo e das mudanças político-econômicas ocorridas ao longo dos anos 80, em 1991, Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai assinaram o tratado de Assunção visando trazer uma série de benefícios aos seus respectivos países como o fortalecimento econômico, tecnologia de ponta para vender seus produtos para países ricos e qualidade de vida, através da estruturação de um mercado comum.

Foi objetivada também a justiça social, com o intuito de um maior aproveitamento dos recursos disponíveis, preservação do meio-ambiente e o melhoramento das interconexões fiscais. Tornando-o assim mais abrangente e não o limitando somente a assuntos econômicos. De acordo com Amaral (1997, p.32) é um caminho para inserção na economia externa.

Os governantes e parlamentares de Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai (agora com a Venezuela)

vêm se reunindo com freqüência, juntamente com seus sócios para decidir os rumos do MERCOSUL que apesar do nome constitui apenas uma união aduaneira imperfeita, ou seja, possui algumas restrições a alguns produtos e não mantém a mesma TEC (Tarifa Externa Comum). São essas algumas das dificuldades institucionais internas ao bloco que têm dificultado as negociações.

### 3.1 – Perfil dos países e evolução do Mercosul

Apesar das dificuldades enfrentadas pelos membros para a consolidação do bloco, verifica-se um crescimento dos fluxos, tanto na vertente intra-regional como extra-regional (Tabela I). Isso evidencia que a integração além de propiciar o dinamismo do comércio intra-zonal, não atrapalhou os fluxos de comércio extra-zonal trazendo ainda um crescimento significativo para o comércio, de forma a inverter as cifras de importação e exportação. Isso se deve à conseqüência natural da abertura de mercado em contraste com as políticas protecionistas nos mercados desenvolvidos, ou seja, para poder vender é necessário comprar (Silva, 1990).

TABELA 1 – Evolução dos Fluxos de Comércio Mercosul

Período	Intra-Regional		Extra-Regional	
	Exportação	Importação	Exportação	Importação
1990 – 1999	US\$ 1,6 BI	US\$ 2,3 BI	ND	ND
1999 – 2003	US\$ 6,8 BI	US\$ 6,7 BI	US\$ 119,9 BI	US\$ 88,1 BI

Fonte: Site MERCOSUL e BACEN

\*ND Não Disponível.

As diferenças econômicas existentes entre os quatro países membros, constituem um grande desafio à integração, uma vez que a principal finalidade firmada nos acordos é comercial.

Como demonstra a Tabela II, as disparidades entre os membros é um grande desafio para o desenvolvimento da integração, mas a união desses membros forma um bloco com grande poderio econômico (Amorim, 2003).

TABELA 2 – Perfil 2004

País	PIB (PPP)	Exportações	População
Brasil	\$1.552.542 milhões	\$118.000 milhões	184,2 milhões
Argentina	\$516.951 milhões	\$33.700 milhões	39,1 milhões
Venezuela	\$153.331 milhões	\$35.840 milhões	24 milhões
Uruguai	\$32.885 milhões	\$2.200 milhões	3,4 milhões
Paraguai	\$29.014 milhões	\$2.940 milhões	6,2 milhões
<b>Total Mercosul</b>	<b>\$2.284.723 milhões</b>	<b>\$192.680 milhões</b>	<b>232,9 milhões</b>

Fonte. www.mercosur.int

Segundo Costa (2003), o Brasil quer, por apresentar uma grande diferença nos números em relação a seus sócios, além de ter a maior superfície e fazer fronteira com quase todos os países sul-americanos, liderar o bloco nas negociações com a ALCA e outros blocos econômicos e isso causa certa instabilidade diplomática entre os participantes, principalmente com a Argentina, com a crise política ocorrida recentemente e, nesse contexto, se fortalecem os impasses para a consolidação do bloco. Dentre Esses impasses destacam-se nacionalismo entre os países membros, protecionismo e até o risco de desintegração como a ameaça do Uruguai de deixar o bloco (Panizza, 2006).

O artigo do Diário do Comércio (O MERCOSUL Perde Peso) afirma que um dos principais membros do bloco está concentrando cada vez mais suas exportações para o mercado asiático, destacando, uma asiaticização do comércio por parte dos argentinos. Entretanto, 60% das exportações argentinas ainda são para mercados da região (Diário do Comércio, 15/08/2006).

A inclusão da Venezuela ao bloco trouxe recentemente mais uma preocupação às entidades de comércio exterior. De acordo com o Embaixador José Botafogo Gonçalves, presidente do Cebri - Centro Brasileiro de relações Internacionais, o tipo de democracia participativa venezuelana pode trazer dificuldades nas negociações, porque se choca com as democracias representativas presentes nas economias de mercado.

Por outro lado, vale ressaltar que mais importante do que o tipo de democracia praticado na Venezuela é a estabilidade institucional, e o presidente Hugo Chávez vem demonstrando isso através do seu crescente comércio com os EUA.

A grande dificuldade do MERCOSUL pode estar relacionada com os problemas institucionais internos; resolver essas questões internas é, sem dúvida, um desafio entre países marcados por disputas desde suas formações e que trazem ideologicamente uma rivalidade em vários âmbitos.

Em uma visita a Montevideu em junho, o chanceler brasileiro Celso Amorim declarou "*O Mercosul optou por ser uma união aduaneira. Isto envolve vantagens e envolve obrigações*" e "*pressupõe uma negociação em conjunto*". Mas os membros continuam a especular outros acordos extra bloco, o que dificulta a consolidação do MERCOSUL.

#### 4 – PORTO DO RIO GRANDE

O único porto marítimo do Estado é também o segundo maior em movimentação de containers do país, de acordo com a SUPRG (Superintendência do Porto do Rio Grande). Está situado numa zona privilegiada. O Porto do Rio Grande é o principal escoadouro da produção do Rio Grande do Sul desde o ciclo econômico das charqueadas.

Desde de 1910, quando foi iniciada a construção dos molhes da Barra para facilitar a transposição do canal, o Porto vem se desenvolvendo cada vez mais para atender a demanda produtiva do Rio Grande do Sul e também de toda a região do Cone Sul do Atlântico, pois, além da boa localização, detém fatores naturais que o estruturam para isso.

Domingues (1995 p.71) afirma que com a construção dos molhes da barra e a grande dragagem (p/14m), feita pelo Governo Federal em 1970 para facilitar a transposição da Barra, o Porto ainda possui uma área em expansão (8 a 9 km), baixa amplitude de maré (+0,5m), águas protegidas (complexo portuário localizado na Lagoa dos Patos), bom calado (10 a 14m), grande área (2580 hectares) para retro porto, além de estar afastado da área urbana (facilitando o acesso rodoviário). Tais características não são encontradas nos outros portos do extremo sul da costa atlântica americana.

Entre os corredores de exportação criados pelo governo federal está o do Rio Grande do Sul com base no Porto do Rio Grande, cuja abrangência cobre a totalidade do estado, estendendo-se do sul do Paraguai e podendo abranger o norte da Argentina e a região da fronteira com o Uruguai, através de um sistema multimodal de transportes (Amaral p.34).

Vasta é a história do Porto do Rio Grande em termos econômicos, políticos e estratégicos, mas o presente estudo tende a verificar apenas sua estrutura e movimentação de cargas, diante do bloco MERCOSUL, e seus benefícios ao município rio-grandino. Para isso é apresentada a estrutura do porto desde o Porto Velho até o Superporto, mostrando suas atividades e alguns números movimentados.

Segundo Amaral (1997, p.32), o Porto Velho esteve diretamente ligado a dois períodos econômicos vivenciados pelo município do Rio Grande. O primeiro diz respeito ao período agropastoril, quando as charqueadas estavam no auge e ocorria expansão da cultura do trigo. O segundo desenvolveu-se através do comércio atacadista com o crescimento econômico dos municípios da zona sul do estado e, também com atividades voltadas à produção agropastoril.

Atualmente a área do Porto Velho é mais utilizada para fins sociais, como eventos culturais e passeios turísticos. Lá se encontram também a área de ensino e pesquisa oceanográfica da FURG, além das atividades industriais pesqueiras, prestação de serviços às atividades portuárias e Capitania dos Portos (REVISTA CONEXÃO MARÍTIMA).

O Porto Novo relaciona-se ao período de industrialização do município; longo período compreendido entre 1920 e 1970. Ele representou para o município perspectivas de desenvolvimento econômico, a partir da diversificação da indústria e com a instalação da primeira refinaria de petróleo do país, a Ipiranga, em 1937 (AMARAL, 1997, p.32).

No Porto Novo são realizadas as atividades de carga e descarga geral, com o cais revitalizado, está sendo possível a operação com novos e maiores guindastes, em sete berços de atracação, onde são realizadas operações específicas de automóveis e contêineres e de fertilizantes. Possui ainda uma área de construção de reparo naval e de expansão para operações portuárias em geral (REVISTA CONEXÃO MARÍTIMA).

De acordo com a SUPRG, a área total do Superporto (Porto novo) está dividida em onze partes, das quais as seis primeiras compreendem as áreas de serviços, granéis líquidos e fertilizantes, estaleiro, granéis agrícolas, a área de operação de contêineres e parte de produtos florestais. Depois vem o terminal pesqueiro, a base naval e as áreas de expansão, administração e manejo ambiental e armazenagens de cargas especiais.

Na área do Superporto situam-se empresas especializadas que desenvolvem suas atividades, impulsionando tanto o desenvolvimento local como o da região atingida pelo bloco. Estas empresas aparecem listadas com suas respectivas atividades no quadro síntese abaixo, conforme ressalta a Revista Conexão Marítima e tendo os dados fornecidos pela SUPRG.

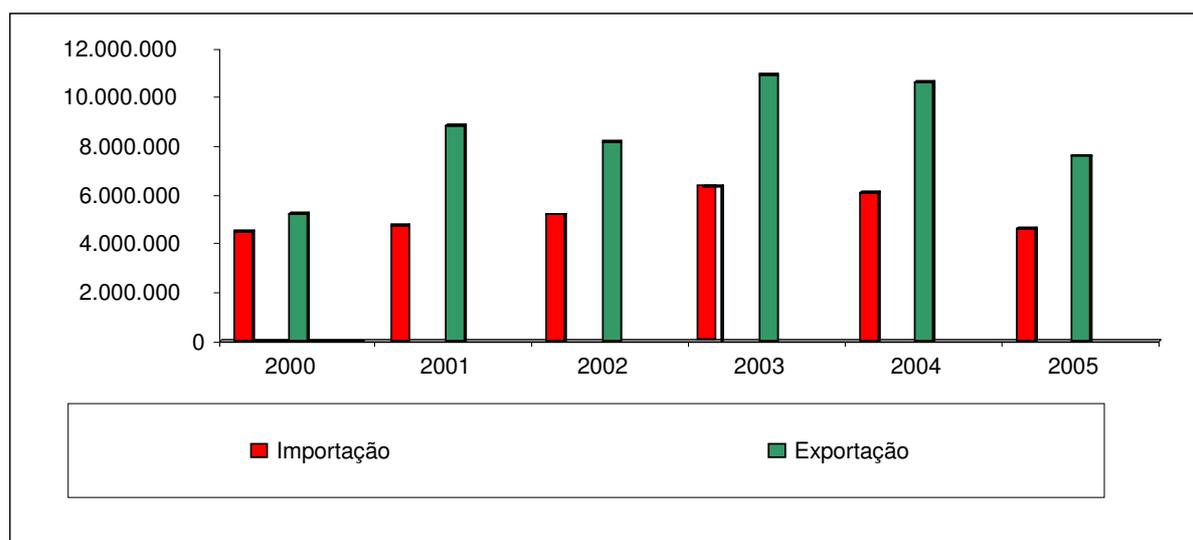
## QUADRO 1 – Empresas especializadas em atividades portuárias

Empresa	Atividade
Adubos Trevo	Movimentação de Matérias Primas para Fertilizantes e Produtos Químicos
Bianchini	Armazenagem de Granéis Agrícolas e Oleo de Soja
Bünge Alimentos	Armazenagem e Movimentação de Grãos, Farelos e Oleos Vegetais
Bünge Fertilizantes	Armazenagem e Movimentação de Fertilizantes
Copesul	Terminal de Tancagem de Produtos Petroquímicos
Granel Quimica	Armazenagem de Produtos Petroquímicos
Rolier do Brasil	Produção de Fertilizantes
Tecon RG	Movimentação e Armazenagem de Contêineres
Tergrasa	Terminal de Trigo e Soja, Operações de Granéis Agrícolas
Termasa	Armazenagens de Granéis Agrícolas e Cargas Líquidas
Transpetro	Recebimento e Embarque de Derivados de Petróleo

Fonte: Revista Conexão Marítima e SUPRG

Segundo Domingues (1995 p.40), em 1970 quando foi iniciado o processo de implantação do Superporto, surge um discurso, por parte dos países da bacia do Prata, de que a construção do projeto Superporto seria uma estratégia política para conseguir a hegemonia latina por parte do Brasil, através da economia, mostrando mais uma vez a dificuldade de se implantar um processo de desenvolvimento integrado na região, mas o objetivo do governo era criar um grande escoadouro na região e é o que vem acontecendo, como mostram os números do Gráfico I, caracterizando-o como porto exportador.

## GRÁFICO 1 – Exportações e Importações realizadas no Superporto (R\$)



Fonte: SUPRG

Um estudo chamado “Rumos 2015” elaborado pelo governo do Estado, prevê melhorias físicas como o aumento do calado, melhor acessibilidade para rodovias e ferrovias. Nesse projeto verifica-se meios para otimizar o desembarço das mercadorias com a integração da Receita Federal e os operadores (REVISTA CONEXÃO MARÍTIMA).

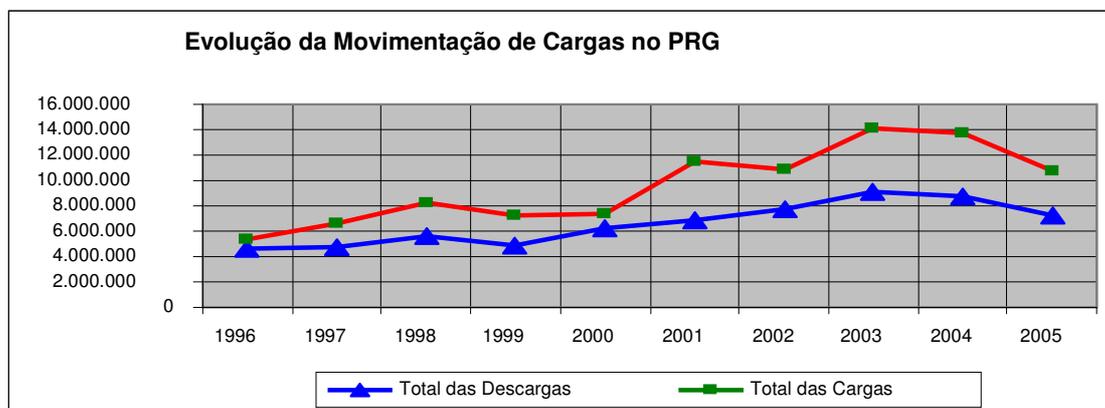
### 4.1 – Movimentação de Cargas

Os portos que concorrem diretamente com o porto do Rio Grande, no extremo sul, desde Santa Catarina até a bacia do Rio da Prata, enfrentam alguns problemas como dificuldades de assoreamento ou por estarem situados em áreas urbanas, o que impede a ampliação das estruturas. Em função disso não têm condições de atender navios de maior calado, de acordo com Domingues (1997, p.4). O autor afirma que esses portos não terão condições de atender à nova tendência da logística de transporte marítimo internacional. Assim, o Superporto do Rio Grande, devido às características naturais de seu sítio, tem condições de atender a essa nova demanda, tornando-se um grande porto concentrador de cargas em nível regional supranacional.

O Centro de Estudos em Logística (CEL) do Instituto Coppead/UFRJ, realizou uma pesquisa em sistemáticas e gargalos, como custos em comércio exterior, em 2004, e apontou o Porto do Rio Grande (PRG) como o porto mais eficiente do Brasil, destacando Rio Grande como a cidade que mais exporta no

Rio Grande do Sul e sendo a 21ª no *ranking* nacional de municípios exportadores (REVISTA CONEXÃO MARÍTIMA). Apesar desse incremento no fluxo de comércio nas operações portuárias, os dados do Gráfico II, mostram uma queda na movimentação de cargas nos três últimos anos. Uma série de fatores pode estar afetando esse decréscimo, como a dificuldade que enfrentam os exportadores (e o porto tem características exportadoras predominantes) com a alta do dólar, a burocracia na liberação das mercadorias, problemas com infra-estrutura no modal com o porto, etc.

GRÁFICO 2 – Evolução da Movimentação de Cargas no PRG

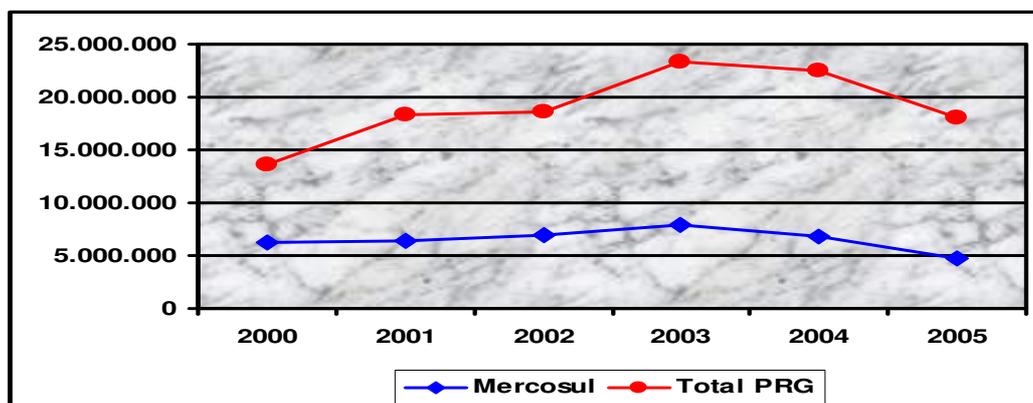


Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados da SUPRG

Como o objetivo de integração do bloco é aumentar o fluxo de comércio dos países e estabelecer uma inserção mais competitiva no mercado internacional, alavancando as economias dos membros (Ferrari, 1999), uma redução ou aumento nesse fluxo comercial reflete significativamente nas movimentações do porto.

Trazendo para o âmbito desse estudo, cujo objetivo é destacar a relação do bloco com o porto, verifica-se também, no Gráfico III, uma queda na movimentação de mercadorias do bloco MERCOSUL, como também na movimentação geral de mercadorias no porto, isso pode demonstrar que essa movimentação no Porto do Rio Grande é um tanto sensível às movimentações do bloco MERCOSUL.

GRÁFICO 3 – Comparação da Movimentação de Mercadorias entre o PRG e o bloco MERCOSUL



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados da SUPRG

Como exposto anteriormente neste trabalho existem fortes evidências para se crer que a movimentação do Porto de Rio Grande está intimamente ligada aos negócios do MERCOSUL. Como forma de corroborar essa intuição partiu-se para a verificação empírica através da análise dos dados. As informações foram obtidas através de movimentação geral trimestral do Porto do Rio Grande e das movimentações oriundas, ou com destinos aos países membros do bloco MERCOSUL pelo mesmo Porto. Em primeiro lugar obteve-se o coeficiente de correlação. A análise desse coeficiente permite verificar se existe uma relação linear entre as duas variáveis analisadas. De acordo com os dados da Tabela abaixo, verifica-se que existe uma relação positiva entre ambas as movimentações, como mostra o coeficiente de correlação (0,8).

TABELA 3 – Coeficiente de correlação entre a movimentação do Porto do Rio Grande e os negócios do

## MERCOSUL

Correlação	X	Y
X	1.000000	0.805560
Y	0.805560	1.000000

De posse dessa informação, o próximo passo foi verificar se existia uma relação de causalidade entre essas duas variáveis. Para isso foi estimada uma equação de regressão por MQO (mínimos quadrados ordinários), na qual foram feitas as hipóteses habituais sobre os resíduos (média zero, variância constante e sem autocorrelação). Na especificação do modelo, LY é a variável explicada (movimentação total do Porto) em Log, C é uma constante e LX é a variável explicativa (movimentações dos países do Mercosul pelo Porto) também em Log. Os resultados estão reportados na Tabela abaixo.

TABELA 4 – Teste da variável movimentação dos países do MERCOSUL pelo Porto

Variável Dependente: LY				
Método: Mínimos Quadrados Ordinários				
Amostra: 2000:1 2005:4				
Observações: 24				
Variável	Coefficiente	Erro Padrão	Estatística t	Prob.
C	0.696316	0.123128	5.655230	0.0000
LX	1.465736	0.209932	6.981954	0.0000
R <sup>2</sup>	0.689036	F-statistic		48.74767
Estat. Durbin-Watson	1.232223	Prob(F-statistic)		0.000001

### Equação de Estimação

=====

$$LY = C(1) + C(2)*LX$$

### Coefficientes Substituídos

=====

$$LY = 0.6963162239 + 1.465736181*LX$$

O R<sup>2</sup> mostra que a regressão é responsável por 68% na explicação das movimentações do Mercosul nas movimentações do Porto. O teste "t" mostra que a variável LY foi estatisticamente significativa ao nível de 1% (99% de confiança de o parâmetro estimado da amostra ser o verdadeiro parâmetro da população). O teste F mostra que a regressão existe com 99% de confiança. Com relação a variável LX, como a regressão foi feita com as variáveis em log, isso significa que o coeficiente de inclinação refere-se à elasticidade. Portanto, a interpretação desse coeficiente (1,46) diz que a movimentação do porto é elástica, ou seja, bastante sensível às movimentações do MERCOSUL.

## 4.2 – Importância do Porto Na Economia da Cidade do Rio Grande

A grande importância do Porto do Rio Grande para a cidade, é sua função de atrativo de novos empreendimentos devido à facilidade de escoamento da produção, contribuindo diretamente com suas atividades portuárias e indiretamente no crescimento de outras, dinamizando a economia rio-grandina (ADRG, 2005).

Em relação à arrecadação, de acordo com a Secretaria Municipal da Fazenda, a atividade portuária é responsável por 60% da arrecadação do Imposto Sobre Serviços (ISS) no município, sendo 40% diretamente e 20% indiretamente, através de atividades correlacionadas, como serviços, de empresas de comércio exterior (agências marítimas, despachantes aduaneiros, empresas comerciais) e apoio portuário, com a modernização dos terminais, construção e ampliação das instalações portuárias. Vale ressaltar ainda que o recolhimento direto é feito somente aos terminais privados, ou seja, a arrecadação seria ainda maior se incidisse sobre as operações no terminal de administração da SUPRG (a mesma é uma autarquia do governo do estado), destinado ao caixa único do estado. Com a Lei de Modernização dos Portos, Lei nº. 8630/93, que segundo Gilbertoni (2006) visa à inserção dos portos nos parâmetros internacionais de movimentações com um melhor aproveitamento das instalações portuárias, o PRG passou a operar com mais destaque através dos terminais portuários privados da área do Superporto. O aumento das operações nesses terminais gera benefícios diretos e indiretos para a economia do município rio-grandino, já que muitos setores da cidade giram em torno das operações portuárias. Pode-se afirmar que o porto é a matriz econômica da cidade.

## 5 – CONCLUSÃO

O Porto do Rio Grande, único porto marítimo do Rio Grande do Sul, representa um grande canal da cadeia logística no fluxo comercial do MERCOSUL, por permitir a atracação de navios de grande porte, somado às concentrações de cargas por parte de seus terminais, além da importância regional e nacional pela sua localização e sítio geográfico. O porto atua na zona de influência do Bloco, oferecendo novas perspectivas de progresso e expansão com a captação e escoamento da produção interna e externa.

O estudo demonstrou que existe uma sensibilidade nas movimentações do porto, com cargas oriundas ou destinadas aos países membros do MERCOSUL, posto que, se a movimentação de cargas do MERCOSUL fosse incrementada em 1%, a movimentação do porto responderia mais que proporcionalmente (1,46%), resultando em grandes benefícios para a economia do município como geração de emprego, renda e empreendimentos. Enfim, a consolidação da União Aduaneira do Bloco aumentando o trânsito de mercadorias no porto do Rio Grande e, por ser este um dos poucos portos do cone sul que tem as qualidades necessárias para absorver as exigências do comércio marítimo internacional, o qualifica realmente para ser o Porto do MERCOSUL.

Entretanto, é preciso ressaltar a necessidade de investimentos na ampliação das estruturas portuárias, bem como a falta de infra-estrutura da cidade para atender a novos empreendimentos, o que torna imprescindível a realização de novos estudos no sentido de apontar soluções aos problemas institucionais do bloco e de falta de infra-estrutura da região, pontos de extrema importância para o desenvolvimento econômico local e regional.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AMARAL, S. **O Porto do Rio Grande no Contexto do Mercosul**. Rio Grande: FURG, 1997. Monografia (Faculdade de Geografia – Bacharelado), Fundação Universidade Federal do Rio Grande, 1997.
- COSTA, P. **A Alca e Mercosul**. Disponível em: <<http://www.classificadosmercosul.com.br/>>. Acesso em: 02 jul. 2007.
- SISTEMA Político da Venezuela Afeta Mercosul. **Diário do Comércio e Indústria**. Artigo 18/08/2006. Disponível em: <[http://www.aduaneiras.com.br/noticias/noticias/default.asp?m=1&n=2&noticia\\_id=80470](http://www.aduaneiras.com.br/noticias/noticias/default.asp?m=1&n=2&noticia_id=80470)>. Acesso em: 02 jun. 2006.
- DOMINGUES, M. **Superporto do Rio Grande: Plano e Realidade**. Elementos para uma Discussão. Rio de Janeiro: UFRJ, 1995. Dissertação (Mestrado em Ciência), Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1995.
- FERRARI, G. **Bases Históricas do Mercosul**. Rio Grande, FURG, 1999. Monografia (Graduação, Trabalho de conclusão do Curso de Ciências Econômicas), Departamento de Ciências Econômicas, Administrativas e Contábeis, Fundação Universidade Federal do Rio Grande, 1999.
- GARCIA, C. **Gestão de Recursos Arrecadados pela Concessão das Atividades Portuárias e Seu Impacto no Desenvolvimento do Porto do Rio Grande**. Rio Grande, 2005. Monografia (Graduação, Trabalho de conclusão do Curso de Ciências Econômicas), Departamento de Ciências Econômicas, Administrativas e Contábeis, Fundação Universidade Federal do Rio Grande, 2005.
- GILBERTONI, C. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. Copyright Âmbito Jurídico. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.
- GUJARAT, D. **Econometria Básica**. São Paulo: Makron Books, 2000.
- ITEPA (Instituto Técnico de Pesquisa e Assessoria da Universidade Católica de Pelotas), 2002. **Boletim Informativo do Instituto Técnico de Pesquisa e Assessoria da Universidade Católica de Pelotas**, 13. Pelotas: Educat.
- ITEPA (Instituto Técnico de Pesquisa e Assessoria da Universidade Católica de Pelotas), 2002. **Boletim Informativo do Instituto Técnico de Pesquisa e Assessoria da Universidade Católica de Pelotas**, 4. Pelotas: Educat.
- MERCOSUL Perde Peso. *Diário do Comércio*, Porto alegre, 15 ago. 2006.
- NEVES, H. **A importância do Porto do Rio Grande na Economia do Rio Grande do Sul (1890-1930)**. Curitiba: UFP, 1980. Dissertação (Mestrado em História do Brasil), Universidade Federal do Paraná, 1980.
- PANIZZA, F. **Investidores Afirmam que Mercosul já Não Existe Mais**. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/>>. Acesso em: 02 jun. 2007.
- PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO GRANDE. **Plano de Implantação da Agência de Desenvolvimento de Rio Grande**. Rio Grande: 2005.
- Revista Conexão Marítima Edição Especial. **Porto do Rio Grande 90 Anos**. Ano V. Rio Grande 2005.
- SILVA, M. **Porto do Rio Grande: Comércio Marítimo, Importância na Economia Nacional**. Rio Grande: FURG, 1990. Monografia (Graduação, Trabalho de conclusão do Curso de Ciências Econômicas), Departamento de Ciências Econômicas, Administrativas e Contábeis, Fundação Universidade Federal do Rio Grande, 1990.
- SILVA, R. **Vulnerabilidad y Coordinación Macroeconómica en el Mercosur**. Madrid, 2000.
- SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DE RIO GRANDE (SUPRG). **Anuário Estatístico Portuário**. Ministério dos Transportes, 1999.