

FACULDADE DO LITORAL SUL PAULISTA - FALS

PETERSON DE LIMA CARDOSO

**O POTÊNCIAL LOGISTICO DE PRAIA GRANDE : DESAFIOS E
OPORTUNIDADES**

O IMPACTO NA REGIÃO DA EXPANSÃO DO PORTO DE SANTOS.

PRAIA GRANDE

2010

PETERSON DE LIMA CARDOSO

**O POTÊNCIAL LOGISTICO DE PRAIA GRANDE : DESAFIOS E
OPORTUNIDADES
O IMPACTO NA REGIÃO DA EXPANSÃO DO PORTO DE SANTOS.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como exigência parcial para obtenção do Título de
Bacharel em Administração, à Faculdade do
Litoral Sul Paulista – FALS, sob a orientação do
Profº Marcos Antonio Bonanato.

PRAIA GRANDE

2010

PETERSON DE LIMA CARDOSO

**O POTÊNCIAL LOGISTICO DE PRAIA GRANDE : DESAFIOS E
OPORTUNIDADES**

O IMPACTO NA REGIÃO DA EXPANSÃO DO PORTO DE SANTOS.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como exigência parcial para obtenção do Título de
Bacharel em Administração, à Faculdade do
Litoral Sul Paulista – FALS, sob a orientação do
Profº Marcos Antonio Bonanato.

AVALIAÇÃO: _____

NOTA: _____

PRAIA GRANDE, 16 DE OUTUBRO DE 2010

DEDICATÓRIA

Eu dedico este trabalho a todas as pessoas que sempre estiveram ao meu lado em todas as circunstâncias, as pessoas que sempre confiaram e contaram comigo durante ao longo destes quatros anos de esforço árduo para conciliar estudos e diversas atividades correlacionadas.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu grupo composto por: Rafael Quirino, Vanessa Alencar, Samanta Miraci, Vitor Vieira que sempre se propôs de um vir a ajudar ao outro para uma obtenção do mesmo ideal.

Agradeço meus pais Pedro Cardoso Filho e Miraci Moreira de Lima pela excelente estrutura familiar que foi me concedida e pelo apoio em todos os momentos.

Agradeço aos professores que mudaram meu modo de ver o mundo em especial os professores: Marcos Antonio Bonanato, Hamilton Pozo, Ulisses Tetti, Ricardo Reiff, Caio Alexandre, Claudia Kauffman, João Luiz, Mauricio Reis, Noberto Luiz de França Paul. E primeiramente de tudo Deus, pois sem ele não somos ninguém.

Aos meus amigos de classe que sempre estiveram ao meu lado e sempre tiveram confiança nas atividades propostas e executadas, principalmente como Fernanda Pagliari, Raquel da Costa, Luis Abreu, Rafael Corumba, Leandro Rodrigues, Luciano Lucio, Ana Maria, Glauco Vinicius, Roberto de Moraes, Paulo Eduardo, Gustavo Mariana, Tiago Gregório.

Se A é o sucesso, então A é igual a X mais Y mais Z. O trabalho é X; Y é o lazer; e Z é manter a boca fechada.

(Albert Einstein)

RESUMO EM LÍNGUA VERNÁCULA

Com todos esses acontecimentos envolvendo o Brasil e o mundo, um que obteve grande destaque foi à descoberta do pré-sal no litoral, tendo em vista que este fato desencadeou diversos planejamentos para estruturação e adequação da região para suprir as necessidades além de apontar os interesses de outras empresas para o local.

Se não bastasse isso, temos o porto em plena expansão para ampliar ainda mais sua capacidade e poder elevar o Brasil a um grande patamar no mercado mundial, trazendo assim empregos para o local, tendo em vista tudo isto acontecendo, a cidade de Praia Grande tem grandes oportunidades de crescer com tudo isso, pois tem grande área, localização privilegiada em referência ao acesso ao porto e a grande metrópole que é São Paulo.

RESUMEN EN LENGUA EXTRANJERA

Con todos estos acontecimientos en torno de Brasil y en el mundo, uno que ha logrado un gran destaque fue La descubierta del pre sal en litoral, haya vista este hecho desencadenó diversos planeamientos para la estructuración y adecuación de la región para atender las necesidades además apuntar los intereses de otras empresas para el sitio.

Si eso no basta, tenemos el puerto en pleno expansión para ampliar aún más su capacidad y poder promover Brasil a un alto puesto en el mercado mundial, trayendo así empleos en la región, haya vista que todo eso ocurra en la ciudad de Praia Grande, hay grandes oportunidades de crecimiento, pues hay una gran área, ubicación privilegiada en referencia al acceso al puerto y a la gran metrópoli que es São Paulo.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	15
1.1 PROBLEMATIZAÇÃO DO TEMA E SUBTEMA.....	18
1.2 OBJETIVOS.....	19
1.2.1 Objetivos Gerais.....	19
1.2.2 Objetivos Específicos.....	19
1.3 JUSTIFICATIVAS.....	20
1.3.1 Justificativas do tema.....	20
1.3.2 Justificativas do subtema.....	21
1.4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	22
2. CRESCIMENTO LOGÍSTICO DE PRAIA GRANDE: DESAFIO E OPORTUNIDADES.....	23
2.1. HISTÓRIA DA LOGÍSTICA.....	24
2.2. ATIVIDADES LOGÍSTICAS.....	27
2.2.1. Atividades principais.....	27
2.2.2. Atividades de apoio.....	28
3. O IMPACTO NA REGIÃO NA EXPANSÃO DO PORTO DE SANTOS.....	30
3.1. HISTÓRIA DO PORTO DE SANTOS.....	30
3.2. ATUAL SITUAÇÃO DO PORTO DE SANTOS.....	34
3.2.1. Acessos ao porto de Santos.....	34
3.2.1.1. Acessos por Rodovias.....	35
3.2.1.2. Acessos por Ferrovias.....	36
3.2.1.3. Acessos por Hidrovias.....	37
3.2.1.4. Acessos por Duto vias.....	37
3.3. PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO PORTO DE SANTOS.....	38
3.4. BENEFÍCIOS CAUSADOS PELA AMPLIAÇÃO DO PORTO DE SANTOS.....	39
3.4.1. Benefícios causados a cidade de Praia Grande.....	39
4. PRAIA GRANDE: METAS PARA OBTENÇÃO DE RESULTADOS ESPERADOS.....	42
4.1. HISTÓRIA DE PRAIA GRANDE.....	43

4.2. DADOS GERAIS DE PRAIA GRANDE.....	44
4.3. PONTOS FRACOS E FORTES DA CIDADE.....	45
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	46
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	47

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – Comparação dos custos logísticos totais e seus principais componentes de diversos setores como porcentagem das receitas.....25

TABELA 2 – Atividades que mais empregam na cidade de Praia Grande.....41

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1- Relação das três atividades básicas da logística.....	28
FIGURA 2 – Ferrovias, Hidrovias e duto vias.....	34

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – Tarefas logísticas primárias.....	27
QUADRO 2 – Atividades de Apoio.....	29
QUADRO 3 – Corredores Ferroviários.....	36
QUADRO 4 – Resumo dos principais investimentos para o porto nos últimos 10 anos.....	38

GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – Aumento da população Santos/ São Paulo.....	32
GRÁFICO 2 – Participação das atividades econômicas no PIB de Praia Grande.....	40
GRÁFICO 3 – Formação do PIB da região metropolitana.....	40
GRÁFICO 4 – A evolução demográfica da cidade de Praia Grande.....	44

1. INTRODUÇÃO

Este projeto procura evidenciar o tema escolhido como objeto de estudos em sua relevância, bem como o interesse pessoal pela pesquisa, anunciando hipóteses, objetivos, procedimentos metodológicos, cronograma das atividades, plano provisório da monografia propriamente dita e bibliografia, os quais constituem o caminho e os instrumentos para a consecução do que é exigido institucionalmente.

Este projeto tem como tema principal o potencial logístico de Praia Grande: Desafios e Oportunidades, com o subtema: o impacto na região da expansão do porto de Santos.

Entre vários tópicos de estudo, será abordada a história e o conceito sobre logística que teve início das suas atividades durante a Segunda Guerra Mundial, utilizada para definir a movimentação de recursos humanos, armamentos e munições para os campos de batalha.

A logística representa todas as atividades de movimentação e armazenagem, que facilitam todos os movimentos de produtos ou mão de obra até o ponto de consumo final, assim como o fluxo de informação que deixam os produtos em movimento para chegar com baixo custo e qualidade aos clientes. (BALLOU, 1987 apud POZZO, 2008, pg.21)

O tema logística para alguns envolve apenas transporte de mercadorias, mas observando ele como um macro veio a despertar o interesse pelo tema e quanto é importante para as empresas que desejam sobreviver no contexto atual, para Novaes (2001, p.36), “Logística é o processo de planejar, implementar e controlar de maneira eficiente o fluxo e a armazenagem de produtos, como os serviços e informações associados, cobrindo desde o ponto de origem ao de consumo, com o objetivo de atender os requisitos do consumidor”.

Serão abordados tópicos sobre o impacto na região com a expansão do porto de Santos com ênfase maior sobre a cidade de Praia Grande além de sua cronologia até os dias atuais, e os benefícios causados pela ampliação do Porto.

Dentre tudo isso terá que analisar se existi realmente oportunidades a cidade e se ela está pronta para receber todo esse crescimento previsto, além de que se haverão investimentos para que possa estar se adequando e planejando um futuro crescimento.

Outro ponto a ser analisado é a questão ambiental a cidade tem muita área verde ainda onde poderá estar no planejamento de crescimento do local, e tendo em vista ser a cidade mais próxima do porto com grande área de crescimento, então será que leis ambientais irão influenciar na cidade?

Estamos vivendo momentos incríveis em relação de crescimento em todos os sentidos, devido ao turismo e principalmente o pré-sal descoberto na bacia de Santos pela Petrobras.

Muitos acreditam que irá beneficiar algumas áreas centralizadas, porém temos que analisar o ambiente como um macro e veremos que vários municípios serão afetados por essa onda de crescimento, e os municípios terão que investir e se preparar para agarrar as oportunidades que estão chegando e que já chegaram como turismo, empregos, vários pontos terão uma grande alavancagem.

Com todas estas mudanças o grande enfoque é na logística do processo, desde a colheita do produto até a chegada no porto seja ela por rodovia, ferrovia, hidrovía ou até mesmo por dutos, com a capacidade aumentada deverá se eliminar os gargalos com fortes investimentos no meio de fornecimento dos produtos ao porto.

A cidade de Praia Grande por ser uma das mais próximas do porto de Santos com área de expansão e crescimento irá se beneficiar muito existe diversos projetos que transformará a cidade em uma grande potência litorânea.

Podemos analisar também o seu grande potencial turístico, dentro das cidades da baixada santista a Praia Grande é a que vem em maior crescimento e aumento de turistas existe muito que melhorar, mas tendo esses dados da para se fazer uma grande provisão de onde pode chegar à cidade.

Na perspectiva de atingir os objetivos propostos, este estudo será executado mediante leituras relacionadas ao tema e subtema, abordando em cada capítulo dissertações sobre conceitos e o parecer sobre o assunto além de citações de autores.

Um segundo procedimento será a pesquisa de campo, que será feita mediante a um questionário onde elas irão responder e devolver, este questionário será aplicado em: faculdades, *shoppings*, entre outros locais, com o intuito de verificar se a expansão do porto irá trazer reais benefícios e prejuízos que a população local tem em mente. Serão feitas,

também, outras perguntas constantes do instrumento de pesquisa elaborado por este autor e que pode ser encontrado no Apêndice A deste projeto.

No capítulo dois será abordado o conceito logístico, suas origens, história, evolução e suas subdivisões, além de projetos da cidade com envolvimento da logística como conceitos além dos desafios e oportunidades da cidade de Praia Grande

No capítulo três será abordado os impactos na cidade de Praia Grande com a ampliação do Porto de Santos, uma breve linha do tempo sobre o porto mostrando toda sua história e evolução ao longo dos anos.

No capítulo quatro será abordado à questão das metas para a cidade de Praia Grande alcançar seus potenciais futuros, com uma prévia história da cidade até os tempos atuais, dados demográficos e apresentação dos resultados das pesquisas realizadas.

E por fim nas considerações finais será evidenciado o real potencial logístico da cidade da Praia Grande, além dos principais impactos da expansão do Porto de Santos irá causar a cidade.

1.1. PROBLEMATIZAÇÃO DO TEMA E SUBTEMA

Este tema aborda assuntos fundamentais nos dias de hoje para moradores da baixada santista com ênfase maior sobre os moradores de Praia Grande e provoca algumas inquietações, a saber:

- Com a ampliação do porto existirá reais oportunidades a cidade de Praia Grande?
- A Praia Grande poderá se tornar uma das principais cidades da baixada santista com todos esses acontecimentos previstos?
- O turismo na Praia Grande irá aumentar coincidentemente com a expansão do porto?
- A baixada Santista tem capacidade para suportar todo esse crescimento?
- Leis ambientais não podem prejudicar o crescimento de Praia Grande e do porto de Santos?
- A população concorda com o crescimento afetando o meio ambiente?
- Existirá mão de obra qualificada para efetivar vagas no porto de Santos?

1.2. OBJETIVOS

1.2.1. Objetivos Gerais

Trata-se de identificar todas as oportunidades e desafios para a cidade de Praia Grande com a ampliação do porto de Santos.

1.2.2. Objetivos Específicos

- Apresentar o conceito logístico e toda a sua importância no crescimento da baixada;
- Apresentar a história do porto e toda a sua evolução até o momento atual;
- Apresentar o perfil e a história da cidade de Praia Grande apontando suas reais necessidades e futuros potenciais;
- Verificar atual estrutura da cidade de Praia Grande para evidenciar seus pontos fortes e fracos;
- Compreender a real importância da expansão do porto de Santos;
- Verificar a opinião da população sobre todos os potenciais a serem explorados na cidade de Praia Grande;
- Pesquisar junto a moradores as reais necessidades da cidade de Praia Grande.

1.3. JUSTIFICATIVA

1.3.1. Justificativa do tema

A região metropolitana da Baixada Santista vêm experimentando um crescimento considerável por conta de uma série de processos desencadeados pela globalização. O Porto de Santos responde por cerca de 27% de todo o comércio exterior brasileiro. Existe a expectativa de crescimento e modernização do porto, com obras já iniciadas que elevarão o percentual de participação do mesmo na balança comercial do Brasil.

Faz-se necessário, pois, adequar às cidades do litoral que compõem a região metropolitana às novas realidades que se apresentam. É sabido que a CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo) tem firme o seu propósito em incentivar as operações de retroporto nas cidades próximas, principalmente aquelas que possuem espaço físico e mão-de-obra adequada. Com isso, toda a Baixada Santista se beneficiará com o aproveitamento das competências de cada cidade para atuar no porto.

Outro fator bastante positivo são os dois empreendimentos que estão em projeto na Praia Grande: o Complexo Andaraguá, do Grupo Sondas (em área de cinco milhões de m²) e o condomínio industrial sob a coordenação da Ciesa Indústrias Alfandegadas (em área de sete milhões de m²). Ambos os condomínios logísticos estarão localizados às margens da Rodovia Padre Manoel da Nóbrega. O projeto contempla ainda a construção de um aeroporto comercial. Devemos vislumbrar, sob o aspecto da multimodalidade, o que isso representa. As cargas aerotransportadas são, geralmente, as mais urgentes a serem distribuídas em seus destinos. Para fazê-lo, será necessário criar toda uma estrutura de distribuição que deverá contar com os modais ferroviários e rodoviários. Há uma perspectiva de geração de cerca de 15 mil empregos diretos e indiretos.

Além disso, a Petrobras anuncia maciços investimentos na região de maneira a adequar as cidades para o *boom* referente à exploração do Petróleo no pré-sal.

Estar à frente deste quadro é fundamental para qualificar a mão-de-obra da região e preparar a comunidade para enfrentar os novos desafios que se apresentam. Isso, sem contar com toda a movimentação logística inerente ao forte comércio na cidade de Praia Grande. Além da necessidade de uma lógica para o atendimento do varejo, é possível vislumbrar a cidade como pólo de distribuição das grandes empresas para todo o litoral sul paulista, por

conta de sua posição geográfica, espaço físico e multimodalidade (porto, aeroporto, ferrovia e estradas).

O subtema proposto abordará todo o potencial logístico de Praia Grande, seus desafios e oportunidades no que diz respeito especificamente o impacto na região com a expansão do porto de Santos.

1.3.2. Justificativa do subtema

Com a expansão do porto de Santos toda a baixada santista irá sofrer um grande avanço e investimentos em todos os sentidos desde os mais óbvios até mesmo os que aparentemente não estão consideravelmente envolvidos.

A evidenciação de que o Porto é uma das maiores destaques da baixada, traz o interesse de disseminar ainda mais suas histórias e todos os benefícios que ele traz além de toda a sua capacidade e história.

Mesmo tendo em vista a grande questão ambiental existem grandes projetos de ampliação e com recuperação da natureza em curto prazo trazendo benefícios a ambos os lados, a grande sacada é a proximidade com o coração do Brasil que é a cidade de São Paulo ajudando assim a escoar as produções e receber as importações.

1.4. PROCEDIMENTOS METODOLOGICOS

Na perspectiva de atingir os objetivos propostos, este estudo será executado mediante leituras relacionadas ao tema, buscando um conhecimento teórico sobre o tema.

Um segundo procedimento será a pesquisa de campo, que será feita mediante a um questionário onde elas irão responder e devolver, este questionário será aplicado em: faculdades, *shoppings*, entre outros locais, com o intuito de verificar se a expansão do porto irá trazer reais benefícios e prejuízos que a população local tem em mente. Serão feitas, também, outras perguntas constantes do instrumento de pesquisa elaborado por este autor e que pode ser encontrado no Apêndice A deste projeto.

2. O CRESCIMENTO LOGISTICO DE PRAIA GRANDE: DESAFIOS E OPORTUNIDADES

A Praia Grande vem crescendo muito nos últimos anos e uma das grandes oportunidades que a cidade deve aproveitar é a distancia de menos que 10 km do porto de Santos e apenas 72 km da Capital, esta situada entre dois grandes atrativos ao crescimento, o porto de Santos vem com o projeto de ampliação e com isso desencadearia o interesse de várias empresas em vir ao litoral, mas para onde? Tendo em vista a necessidade de espaço físico para criação destas empresas a cidade de Praia Grande é a mais próxima com áreas ainda livres para construção, então entra a logística de transporte para ligação da cidade a São Paulo e o Porto de Santos.

Dentro de vários planos logísticos esta a criação do aeroporto de cargas e descargas, o porto seco onde empresas iriam criar um pólo de montagem de diversos produtos na cidade exportaria pelo porto, ampliação das rodovias, a utilização de hidrovias, a criação de um rodoanel ferroviário fora o rodoanel que esta sendo feito por partes, o veiculo leve sobre trilho com o intuito de facilitar o transporte dos trabalhadores da baixada.

Mas dentro de tudo isso citado acima tem vários desafios como: investimentos, leis ambientais, mão de obra capacitada, incentivos fiscais etc. Então com tantas oportunidades temos muitos desafios, a um conceito muito pertinente em tudo isso é a logística, pois se pode dizer que ela poderá ser a solução de muitos problemas e a criação também.

Dentro da logística temos várias visões macro diferenciadas, ela se aplica em todos os setores diretamente ou indiretamente, as oportunidades não só de Praia Grande como de toda a baixada terá como enfoque a capacidade de aplicar de uma forma mais eficiente com projetos voltados à logística.

2.1. HISTÓRIA DA LOGÍSTICA

Desde as primeiras civilizações a logística já estava presente no cotidiano, mas a partir dos anos 50 começou-se a ter uma real noção assunto, a origem do nome vem do francês *logistique* que significa: a arte da guerra que trata do planejamento e da realização de: projeto e desenvolvimento, obtenção, armazenamento, transporte, distribuição, reparação.

Nos anos 50 não existia a preocupação com a plena satisfação do cliente com a qualidade do nível de serviço oferecido que hoje é diferencial para as empresas, um grande ponto a observar é que naquela época existiam poucas opções então era aquilo que tinha, diferentemente de hoje que vivemos em um oceano vermelho de concorrência onde simples atitudes podem levar você ao topo ou a falência.

Os conceitos utilizados hoje começaram a vir em tona após a Segunda Guerra Mundial, definida como a arte de calcular pelos gregos. Com essa definição os militares americanos começaram a utilizar estratégias de transporte e suprimentos aos soldados em combate.

Na Segunda Guerra Mundial as tropas americanas foram a pioneira a utilizar a logística, depois outras forças armadas aderiram esse conceito, com o sucesso da aplicação do conceito as organizações governamentais começaram a aplicar em suas atividades.

O período de decolagem e desenvolvimento da logística empresarial ficou marcado nos períodos de 1950 a 1975, o ambiente estava propício a novas idéias administrativas.

Ronald Ballou, em *Basic Business Logistics*, faz citações de quatro eventos importantes para vermos as condições econômicas e tecnológicas que encorajavam o desenvolvimento da logística, abaixo mostraremos em quatro condições chaves:

1. Alteração nos padrões e demanda dos consumidores: com o mercado demandando maior número de alternativas de compras aos consumidores e aonde de migração populacional dos centros para os subúrbios circundantes fizeram os varejistas acompanharem fazendo abrir filiais e entregas ao domicílio, os consumidores começaram a escolher o que comprar um grande exemplo os automóveis que existiam apenas a cor preta e começou a ter diversos padrões e cores para atender ao gosto dos consumidores.

2. Pressão por custos nas indústrias: a situação econômica pós guerra trazia um cenário novo, e onde os conceitos logísticos começaram a florir na cabeça dos administradores e todos aproveitando o cenário atual procurando cada vez mais aumentar a lucratividade, e tanto que muitas empresas nos meados dos anos 50 não tinham idéia do real custo logístico, após uma pesquisa realizada viram que esses custos eram surpreendentes. Nos Estados Unidos o custo logístico representa 21% do PNB (Produto Nacional Bruto), no Brasil atingi-se a incrível marca de 30% do PNB tendo base nesse valor vemos que 45% são referentes a transporte, 35% a armazenagem, 12% manutenção de estoques e 8% a administração logística abaixo mostraremos uma tabela elaborada com empresas americanas para mostrar a variação de uma para outra em relação aos seus custos logísticos.

TABELA 1	<u>Comparação dos custos logísticos totais e seus principais componentes de diversos setores como porcentagem das receitas.</u>				
	Armazenagem	Movimentação	Processamento	Distribuição	Total
Alimentícia	14,5	1,5	2,0	16,0	34,0
Bens Duráveis	16,0	2,0	0,5	5,5	24,0
Eletrônica	6,0	1,0	1,5	2,5	11,0
Farmacêutica	4,0	1,0	1,0	2,0	8,0
Metalúrgica	14,0	3,0	1,5	9,5	28,0
Máq. e Equip.	4,5	1,0	0,5	4,5	10,5
Química	6,5	2,5	0,5	11,5	21,0
Papel	6,0	2,0	0,5	10,5	19,0
Têxtil	8,0	1,5	1,5	5,5	16,5

Fonte: POZO, 2008, p. 18

3. Avanços tecnológicos: com a evolução tecnológica houve um grande crescimento de novos produtos exigindo uma visão ampla sobre logística com novos custos, e tecnologias para solucionar problemas logísticos começaram a surgir, como planejar a melhor rota, simulações diversas sobre como atender algum pedido ou produção com o menor custo possível.
4. Influências do trato com a logística militar: A logística sendo criada na época da Segunda Guerra Mundial pelos estrategistas começou a ter obras escritas sobre o tema a partir dos anos 50, então todas suas teorias vêm do militarismo e um grande exemplo de uma estratégia logística perfeita ficou marcado pela invasão da Normandia pelo exercito dos Estados Unidos.

Já a partir dos anos 80 as empresas que colocaram em prática os princípios básicos da Logística começaram a colher seus frutos, porém só queriam saber da lucratividade esquecendo totalmente os controles em principal sobre seus reais custos. A competição dos bens começou a aumentar e na contra mão faltava matéria-prima de qualidade no mercado, outro fator a citar era a Guerra do Vietnã onde os Estados Unidos passaram a gastar pesadamente tendo todos esses eventos sendo realizados começou o valor do petróleo aumentar consideravelmente e a produtividade das empresas a reduzirem drasticamente juntamente com o aumento da inflação, para Ballou (1987, p. 34-35) “O termo geralmente empregado para descrever esta época foi estagflação”

Daí então as empresas começaram a destinar áreas de interesses em controle de custos, produtividade e controle de qualidade, tendo assim o real controle sobre a atuação e podendo enfrentar a forte concorrência do mercado externo e interno com rentabilidade e total controle sobre onde, como e quando aplicar uma estratégia de mercado.

2.2. ATIVIDADES LOGÍSTICAS

As atividades logísticas podem ser definidas em duas grandes ações chamadas de primárias e de apoio.

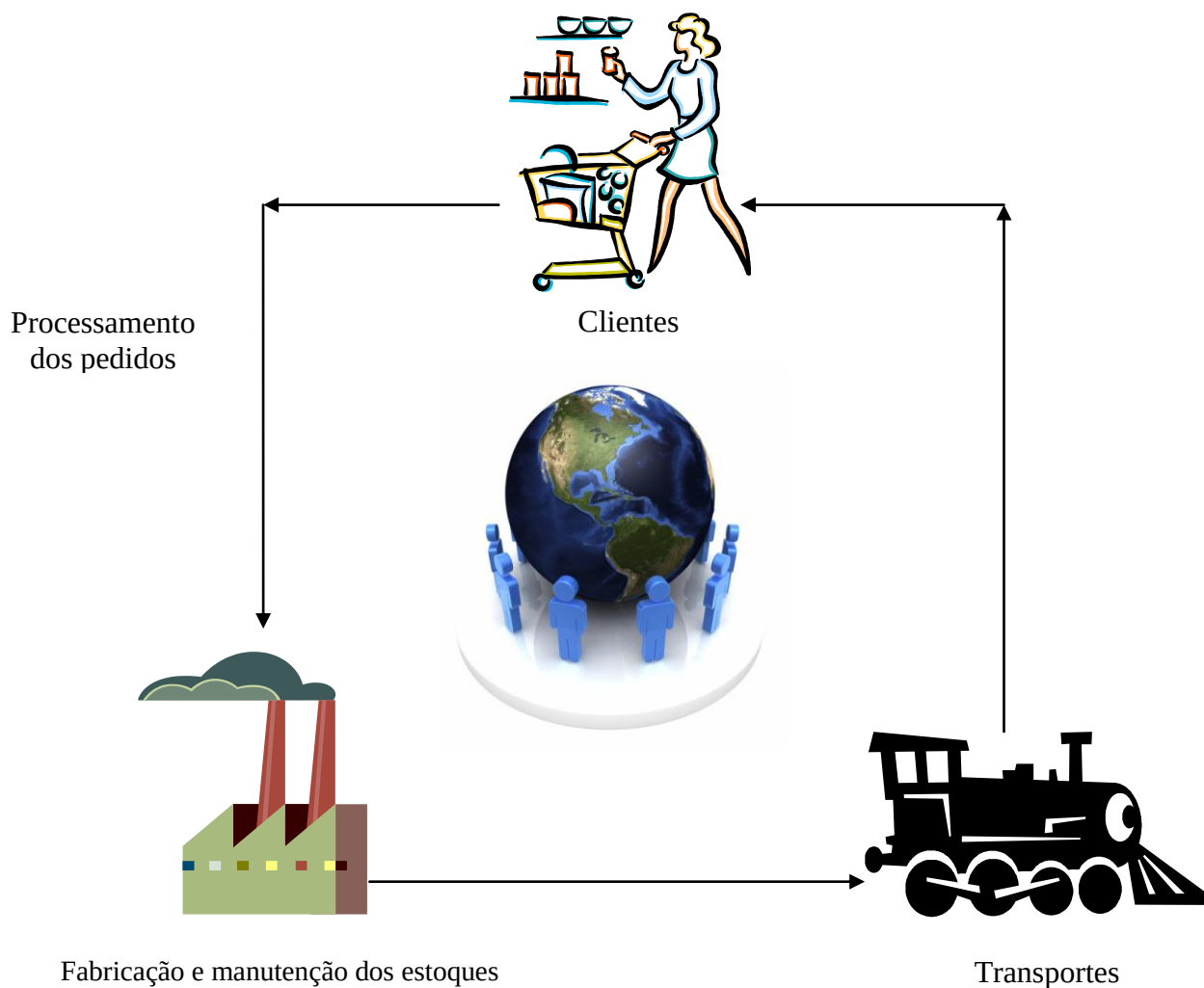
2.2.1. Atividades principais

As atividades primárias são as de importância fundamental para obtenção dos objetivos logísticos de custos e qualidade no serviço, além de que tem um custo de 80% total dos gastos com logística, são eles: Transporte, manutenção de estoques e processamento de pedidos.

QUADRO 1 – TAREFAS LOGÍSTICAS PRIMÁRIAS	
TAREFAS	DESCRIÇÃO
Transportes	É todo o meio de enviar um bem do seu ponto inicial ao seu ponto final, pode ser realizado pelos modais: rodoviários, ferroviários, hidroviários, duto viário e o aeroviário.
Manutenção de Estoques	É estar controlando os estoques para deixar o menor possível, evitando alto custo de armazenagem e a falta do produto.
Processamento de Pedidos	É a comunicação necessária entre os pedidos dos clientes e a produção da fábrica e manutenção dos estoques, evitando falta e maior velocidade no pedido do cliente e a entrega do mesmo.

FONTE: POZZO, 2008

Essas três atividades são de suma importância para o alcance da missão e objetivos da empresa, por isso são chamadas de primárias e consome cerca de 80% dos gastos com logística e destas atividades a de transporte se destaca como a mais importante e detêm um custo de um a dois terços dos custos logístico.



FONTE: POZZO, 2008, p.23

2.2.2. Atividades de apoio

Todas as atividades adicionais que dão suporte ao desempenho das atividades principais são chamadas de atividades de apoio e são elas: armazenagem, manuseio de materiais, embalagem, suprimentos, planejamento, sistema de informação. E para que possamos ter sucesso na organização que é criar e manter clientes satisfeitos e total lucratividade dos acionistas deverá haver um alinhamento entre ambas as atividades. (POZZO, 2008, pg. 23)

Podemos observar que as atividades de apoio é a parte final da logística onde acontece o alinhamento e o perfeito equilíbrio para obtenção de excelentes resultados a organização e seus clientes finais.

A velocidade de adaptação de instrumentos e concorrenciais, principalmente referente aos aspectos logísticos, obriga as organizações a estarem atentas a tais mudanças, bem como o desenvolver ferramentas modernas que garantam a sua sobrevivência ou sua primazia no mercado mundial. (FLEURY, 2007, pg. A8)

Levando em consideração ambas as opiniões dos autores podemos ver que seguem o mesmo raciocínio, de que a logística é de suma importância para o crescimento da organização e que devem acompanhar a evolução e necessidades do mercado.

Vamos agora conceituar as atividades de apoio da logística.

QUADRO 2 – ATIVIDADES DE APOIO	
Armazenagem	Envolve o ato de administrar os espaços físicos para adequação e estocagem dos materiais da melhor forma possível preservando sua qualidade e agilizando no processo.
Manuseio de Materiais	Esta envolvida diretamente com a armazenagem e com a manutenção dos estoques, é tudo que envolve a movimentação de materiais ou matéria prima.
Embalagem	Na logística tem como fator primordial a proteção dos materiais e facilitar o manuseio e armazenamento do mesmo.
Suprimentos	Envolve a movimentação do material para que esteja no lugar certo para supri a necessidade local evitando a falta do mesmo, seja ela no setor de produção ou cliente final.
Planejamento	São todas as estratégias envolvidas para aumentar sua produtividade e lucratividade evitando diversos problemas e tendo soluções imediatas evitando percas consideráveis.
Sistema de Informação	Traz todas as informações necessárias para um planejamento eficaz e uma produção enxuta, evitando desperdícios e falhas no processo como um todo além de trazer históricos de suma importância.

FONTE: POZZO, 2008

3. O IMPACTO NA REGIÃO DA EXPANSÃO DO PORTO DE SANTOS

Muitos acham que a expansão do porto de Santos não trará benefício algum para as demais cidades do litoral, mas na verdade irão trazer diversos benefícios as demais cidades tais como: maior número de empregos, ampliação de vários locais, trazerem novas empresas a baixada, valorização dos terrenos, maior fluxo de dinheiro, maiores investimentos a baixada, cursos de capacitações oferecidos pelas empresas

3.1. HISTÓRIA DO PORTO DE SANTOS

A história do porto de Santos começa desde o século XVI, porém seu marco aconteceu em 2 de fevereiro de 1892 quando a companhia Docas de Santos entregou a navegação mundial a construção de 260 m de cais na área do Valongo.

O porto teve várias passagens como porto colonial, porto imperial, porto organizado, porto do café e sua evolução até 1950, porto da indústria e o porto moderno vivido nos momentos atuais.

Na época colonial o porto de Santos passou por momentos de esquecimento, devido à mineração estar sendo escoada pelo porto do Rio de Janeiro, só voltando a crescer a partir do século XVIII quando o interior de São Paulo começou a produzir grandes quantidades de açúcar, além da criação da “Calçada de Lorena” em 1792, estrada que atravessa a Serra do Mar ligando São Paulo a Santos.

Sem terras próprias para o cultivo de cana, longe dos distritos da mineração, abandonada pela própria população local, Santos caiu em marasmo, que durou até o século XIX. Desapareceu a moeda corrente, passando as trocas a serem feitas em espécie; fugiram das águas tranquilas do estuário os cinco ou seis navios que anualmente o procuravam, interrompendo-se mesmo a ligação direta com Portugal e Angola. (ANDRADE, 1989 apud GONÇALVES, 2008, pg.29)

Na passagem do porto imperial onde 1808 houve a transferência da corte portuguesa para ex-colônia e a abertura dos portos começaram a haver mudanças para a independência do Brasil em 1822, nesta mesma época ou para ser mais preciso em 26 de janeiro de 1839 Santos foi elevada a condição de cidade.

No decorrer do século XIX houve o crescimento da produção do café no Brasil e rapidamente se tornou o principal produto de exportação e na contra mão seguia o açúcar que declinava, e os outros produtos se manterão.

E com a ligação cada vez maior entre São Paulo e Santos com a troca de mercadorias tais como vinho, vidro etc., os comerciantes da capital financiaram as melhorias da estrada que fazia a ligação deixando cada vez maior e melhor o fluxo de troca de mercadorias entre ambos, e com o aumento da produção de café por São Paulo ultrapassando a cidade do Vale do Paraíba que exportava pelo porto do Rio de Janeiro, São Paulo precisaria melhorar a parte logística foi então que em 24/04/1856 pelo decreto imperial n.º 1759 autorizando o Marquês de Monte Alegre, o Conselheiro Pimenta Bueno e o Barão de Mauá a contratar uma empresa fora do país para a construção da via férrea que ligaria a vila de Jundiaí a capital e o porto de Santos, então se organizou a São Paulo Railway Co. e em 1860 foram iniciadas as obras e concluída em 1867.

Com a inauguração desta estrada de ferro marcou o cenário da exportação brasileira, e trouxe um grande desenvolvimento econômico para a cidade de Santos, em 1870 as estradas de ferro Mogiana, Ituana, Sorocabana e Paulista foram implantadas no interior de São Paulo aumentando a escoação do café para o porto de Santos.

A era do porto organizado deu início quando o Brasil estava passando de Império à República e com um novo projeto político baseado no positivismo que inspirou os militares. Seu pilar se mantida na exportação de café teve suas obras para ampliação dos cais em 1890 e foi usada pela primeira vez em 1982 pelo navio a vapor “Nasmith” de bandeira Inglesa.

De acordo com Reis & Boscoli, as obras portuárias no Brasil, e em especial as de Santos, inspiraram-se em modelos franceses e ingleses e se utilizaram de muralhas de blocos superpostos, assentes em base de enrocamento regularizado sobre estacas ou em fundação direta, os chamados “cais pesados”. Partes do cais de Santos foram construídas com blocos de concretos sob a forma de caixões, de peso relativamente reduzido, devido à limitação dos aparelhos de suspensão que se dispunham na época. Os blocos eram lançados ao mar e transportados em flutuação para suas posições definitivas, onde eram então preenchidos de concreto ciclópico ou argamassas pobres. (REIS & BOSCOLI apud GONÇALVES, 2008, pg. 34)

O porto delimitava seu território causando assim um ponto de convergência onde de um lado os grandes comerciantes e do outro a poderosa Companhia Docas de Santos criada em 12 de julho de 1888 pelo decreto n.º 9.979, que autorizava um grupo composto por José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle por execução de obras de melhorias no

Porto de Santos, mais tarde chamado de Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos e depois Companhia Docas de Santos.

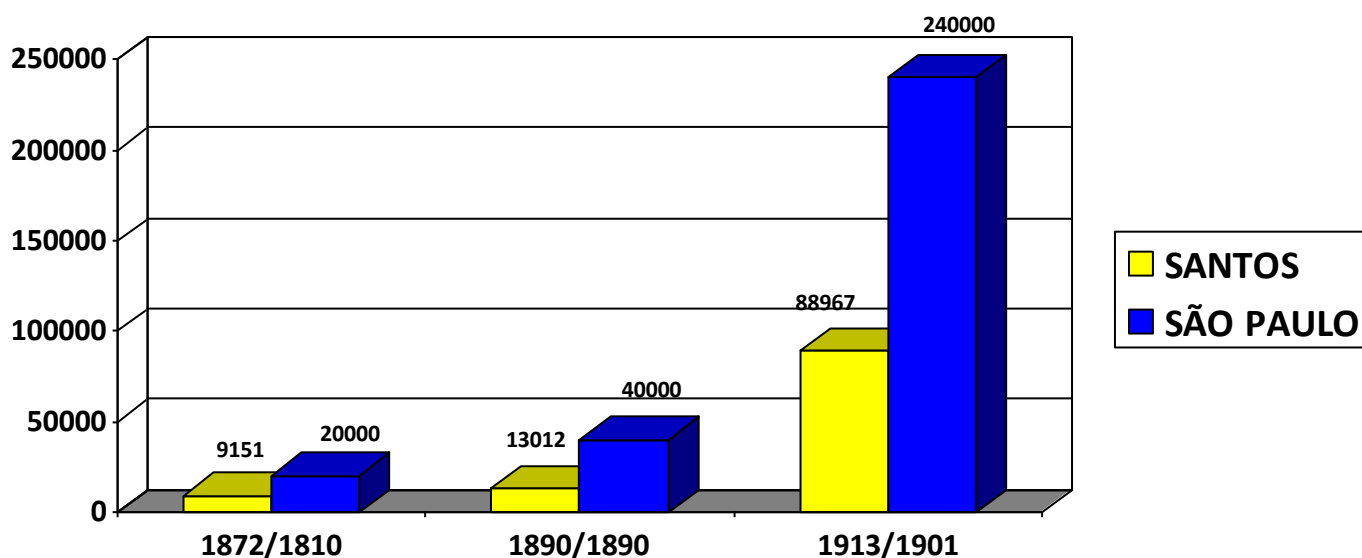
Não há a menor dúvida que a história do movimento operário está envolvido diretamente com a constituição do porto organizado, nele se originou o movimento operário no caso um porto construído e operado por uma empresa privada em uma fantástica expansão onde exigia cada vez mais funcionários enquanto estes passaram a buscar formas de se organizar e lutar.

Existem registros grevistas no porto de Santos em 1877 com os funcionários descarregadores de café, em 1888 com a greve da construção civil. Em novembro de 1889 quando as obras do novo porto estavam em andamento ocorreu a primeira grande greve reivindicando aumento salarial aos carregadores do porto seguindo por violentos confrontos.

Segundo Araújo (1985, pg. 44), os operários organizaram piquetes, atiraram dois companheiros ao mar e avariaram peças do navio Setêmbria. A polícia interveio e o conflito chegou ao fim graças às mediações dos cônsules português e espanhol.

No ano de 1981 houve a primeira greve generalizada na cidade, à soma de grevista alcançou a marca de quatro mil funcionários, mas adiante aconteceram novas greves como a de 1897 quando ocorreu um acidente na operação de descarga onde ficou parado por quinze dias de paralisação e havendo forte repressão.

GRÁFICO 1: AUMENTO DA POPULAÇÃO SANTOS/SÃO PAULO



FONTE: GONÇALVES, 2008, pg. 36

Como podemos analisar no gráfico acima, o crescimento da população de Santos e São Paulo tiveram uma alta drástica em tão pouco tempo principalmente no século XXI que foi logo após o período de construção do porto moderno e efetivação da cidade como núcleo central da rede de negócios de cafés internacional, vale ressaltar que o número de estrangeiro entre os trabalhadores portuários era de 42,5% em 1913, e segundo Aguiar (2002, apud GONÇALVES, 2008, pg. 36), em 1920 35,6% da força de trabalho que se encontrava na Companhia Docas era estrangeira.

O porto do café como foi chamado nesta época, ficou marcada pela inauguração da bolsa de café em 7 de setembro de 1922, o café nesta época fazia 2/3 das exportações totais do país, além da criação de diversos sindicatos.

De 1930 a 1945, conhecida como a era Vargas houve diversas mudanças nas legislações, ainda em 1930 foram criados o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, a lei de sindicalização em 1931.

O porto da indústria ficou marcado por grandes agitações, em 1956 foi criado o fórum Sindicalista de Debates, e o nome de porto da indústria foi devido a criação da pólo industrial na cidade de Cubatão devido ao fácil acesso ao porto de Santos a primeira indústria foi a Refinaria de Presidentes Bernades, entretanto duas indústrias tem portos privativos desde 1969 sendo elas a antiga COSIPA adquirida pela companhia USIMINAS e a Ultrafértil, a Dow Química localizada em Guarujá também tem seu porto privativo na margem esquerda do porto de Santos em funcionamento desde 1973.

O porto moderno e dá pela modernização de suas instalações e retirada do sindicato no papel de agenciar os trabalhadores, sendo passado a uma empresa privada chamada OGMOS – Órgãos Gestores de Mão de Obra.

Além da exploração da área turística da cidade abrindo assim mais uma ramificação para o porto de Santos, além da construção civil que foi muito beneficiada com tudo isso elevando o investimento na área, uma maior escoação e transformando o porto de Santos como o maior e principal do país.

3.2. ATUAL SITUAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Atualmente o porto está em crescente, porém existem projetos fundamentais para se tornar um dos maiores do mundo, um dos grandes obstáculos seja a questão ambiental devido à ampliação do canal por onde passa os grandes cargueiros e a utilização de um mangue para ampliação do cais.

O porto de Santos tem uma posição geográfica privilegiada podendo ser considerado a grande porta de saída das mercadorias do país.

Segundo a CODESP (2004, www.codesp.com.br), em 2004 o cais Santista movimentou perto de 68 milhões de toneladas, registrando um valor de exportação de US\$ 26,90 bilhões, correspondendo a 27,9 % do total nacional.

E um dos pontos a ressaltar é que o porto de Santos não movimenta um ou dois produtos, mas sim um leque de produtos desde carga geral solta ou containerizada, automóveis, graneis sólidos e líquidos.

O Porto de Santos, está situado na região que detém 55% do PIB nacional, esta região é composta por: Estado de São Paulo, norte do Paraná, sul de Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, sul do Mato Grosso e Goiás.

3.2.1. Acessos ao porto de Santos

O porto de Santos conta com diversos modais de acesso são eles: rodoviários, ferrovias, hidrovias e duto vias.



FONTE: CODESP

Os principais acessos:

- Rodoviários:
 - Rodovia Padre Manoel da Nóbrega (SP-055);
 - Rodovia Piaçaguera – Guarujá;
 - Via Anchieta (SP-150);
 - Rodovia dos Imigrantes (SP-160);
 - Rodovia Rio – Santos (BR-101).
- Ferroviárias (pelas linhas):
 - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM);
 - M.R.S. Logística S/A (MRS);
 - Ferrovias Bandeirantes S/A (FERROBAN);
 - Ferronorte S/A (FERRONORTE);
 - Ferrovia Centro Atlântica (FCA);
 - Ferrovia Novoeste AS (NOVOESTE).
- Hidroviário:
 - Hidrovia Tiête-Paraná;
 - Hidrovia do Paraguai.

3.2.1.1. Acessos por rodovias

Os acessos pelas rodovias ao porto de Santos são compostos pela Via Anchieta e Rodovia dos Imigrantes além da Rodovia Rio - Santos que demanda ao Litoral Norte, e Manoel da Nóbrega para o litoral Sul.

As cargas que chegam ao porto de Santos, pelo sistema rodoviário correspondem às principais rotas da região sudeste. Constituem-se numa malha complexa, de alta densidade.

Mesmo sendo um dos meios mais utilizados para o escoamento das mercadorias ao porto de Santo e vice e versa as malhas rodoviárias tem diversos gargalos, abaixo iremos elencar alguns problemas:

- Deficiências nas interligações rodoviárias no planalto central;
- Má conservação e insuficiências de estradas vicinais;

- Condições ruins das estradas, no interior do Brasil, dificultando o transporte, o que diminui a eficiência e segurança sendo assim aumentando o custo;
- O Brasil possui atualmente uma frota de aproximadamente 1,8 milhões de veículos com idade média de 18 anos, com isso veículos em péssimas condições e problemáticos;
- Regularização e fiscalização do transporte rodoviário no país.

3.2.1.2. Acessos por ferrovias

O sistema ferroviário de acesso ao porto de Santos é dividido em cinco corredores conforme a tabela abaixo:

QUADRO 3: CORREDORES FERROVIÁRIOS

CORREDOR	EMPRESA CONCESSIONÁRIA	MOVIMENTAÇÃO	BITOLA	REGIÃO ATENDIDA	PRODUTOS
1º Vale do Ribeira/Santos	MRS Logística S.A.	1.500.000 t	Larga	Vale do Ribeira	Containers e Carga Geral.
2º Brasília – Goiânia/Santos	Ferrovia Centro Atlântica S.A.	900.000 t	Estreita	Goiás	Grão e Containers
				Minas Gerais	Grão, Álcool e Café
				Triângulo Mineiro	Containers e fertilizantes
				São Paulo	Açúcar, Álcool e Containers
3º Mato Grosso – Mato Grosso do Sul/Santos	FERRONORTE FERROBAN	6.000.000 t	Larga/ Mista	Mato Grosso e Mato Grosso do Sul	Grãos e carne frigorifica
				Goiás	Soja
				São Paulo	Álcool, Açúcar e Containers
4º Bolívia – Mato Grosso do Sul	NOVOESTE FERROBAN	420.000 t	Estreita	Mato Grosso do Sul	Grãos e Minério
				São Paulo	Álcool e Açúcar

5º Presidente Epitácio/ Santos	America Latina Logística do Brasil S.A. - ALL	-	Estreita	-	-
-----------------------------------	---	---	----------	---	---

FONTE: CODESP

As cargas ferroviárias chegam ate pontos de intercâmbio localizados no Valongo, Outeirinhos e Conceiçãozinha, onde passam suas cargas para outros vagões operados pela PORTOFER, sendo a operação de sua responsabilidade a partir do recebimento dos vagões até a entrega desses vagões aos terminais.

Atualmente o transporte ferroviário limita-se a transporta quase que exclusivamente a soja que corresponde a 55% da movimentação total, açúcar corresponde a 10%.

A malha ferroviária também necessita de grandes investimentos, um gargalo a citar é no cruzamento da linha férrea e o modal rodoviário nas áreas onde são manipuladas as cargas.

3.2.1.3. Acessos por hidrovias

Existe um grande potencial para o país utilizar este modal como meio de transporte, porém são poucos utilizados o porto de Santos usa o da Tietê – Paraná, porém a situação atual é inadequada e insuficiente para que se aproveite melhor, o uso de hidrovias para acesso ao porto necessita de rodovias e ferrovias já que seus cursos não chegam à Baixada Santista.

E fora outras hidrovias que poderiam ser mais bem aproveitadas para diminuição de tempo e custo, porém necessita de grandes investimentos para adequar elas a realidade.

3.2.1.4. Acessos por duto vias

Nesses dutos são transportados normalmente: gasolina, nafta petroquímica, óleo diesel, óleo combustível.

Os serviços de transportes têm quer ser formalizado por meio de contratos com a TRANSPETRO e os carregadores e atender as normas da ANP.

3.3. PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

O projeto de ampliação do porto de Santos exigirá muito dinheiro além de existir diversas questões atrapalhando o desenvolvimento do projeto, abaixo mostraremos uma tabela com o que terá que ser feito e o dinheiro utilizado.

QUADRO 4: Resumo dos principais investimento para ampliação do porto nos próximos 10 anos.		
Obra/ Intervenção	Objetivo	Valor
Dragagem de manutenção e aprofundamento	Manter a navegabilidade do canal eliminando obstáculos; aumentar a profundidade para 15 metros; alargar o canal, dos atuais 220 metros para 250 metros	R\$ 322 milhões
Avenidas perimetrais	Melhorar o tráfego de veículos no porto e nas cidades de Santos e Guarujá	
Rodoanel trecho Sul	Melhorar o acesso de cargas do interior do estado para o porto de Santos	R\$ 3,6 bilhões
Barnabé - Bagres	Implantação de um novo porto com 6 milhões de m2 com 28 novos berços de atracação previstos e retroporto com 4 milhões de m2	R\$ 1,5 bilhões
EMBRAPORT	Implantação de terminal multi propósito (contêineres, veículos, açúcar, soja, papel e granel liquido) em área de cerca de 500.000 m2	R\$ 1 bilhão
Brasil Terminal Portuário (lixão da Alemoa)	Recuperar ambientalmente e integrar ao porto cerca de 350 mil m2 (podendo chegar a 520 mil m2) de área com 2 novos berços de atracação	R\$ 1 bilhão
Viaduto da Rodovia Cônego Domênico Rangoni	Eliminar conflito de modais em Cubatão	R\$ 41 milhões
Conceiçãozinha e Prainha	Remoção de favelas para futura ampliação do porto na margem esquerda	R\$ 100 milhões

FONTE: GONÇALVES, 2008, pg. 271

Essas obras citados algumas estão concluídas, outras estão em andamentos e outras não foram nem começadas ou paradas devido algum problema, essas obras totalizam o valor de R\$ 7,5 bilhões de reais e estavam previstas para começarem em meados de 2008 e terminar em meados de 2011.

3.4. BENEFÍCIOS CAUSADOS PELA AMPLIAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Para GONÇAVES apud LASCANE, o impacto positivo pode vir da geração de empregos, mas se não ocorrer uma ação articulada envolvendo a questão de transporte e cuidados ambientais, o impacto pode ser negativo para a cidade, o que leva a administração local a acompanhar atentamente todo o processo.

Tendo em vista o grande impacto causado pelo porto, podemos analisar que a baixada não esta preparada para esse crescimento, em todos os sentidos, não existe mão de obra qualificada para atender a demanda do mercado, falta de infra-estrutura e falta de planejamento e investimento adequado.

Para todas as cidades da baixada, a que tem a maior perspectiva é a cidade de Praia Grande por ter uma infra-estrutura mais adequada, espaço para crescimento e diversos pontos para atender as necessidades.

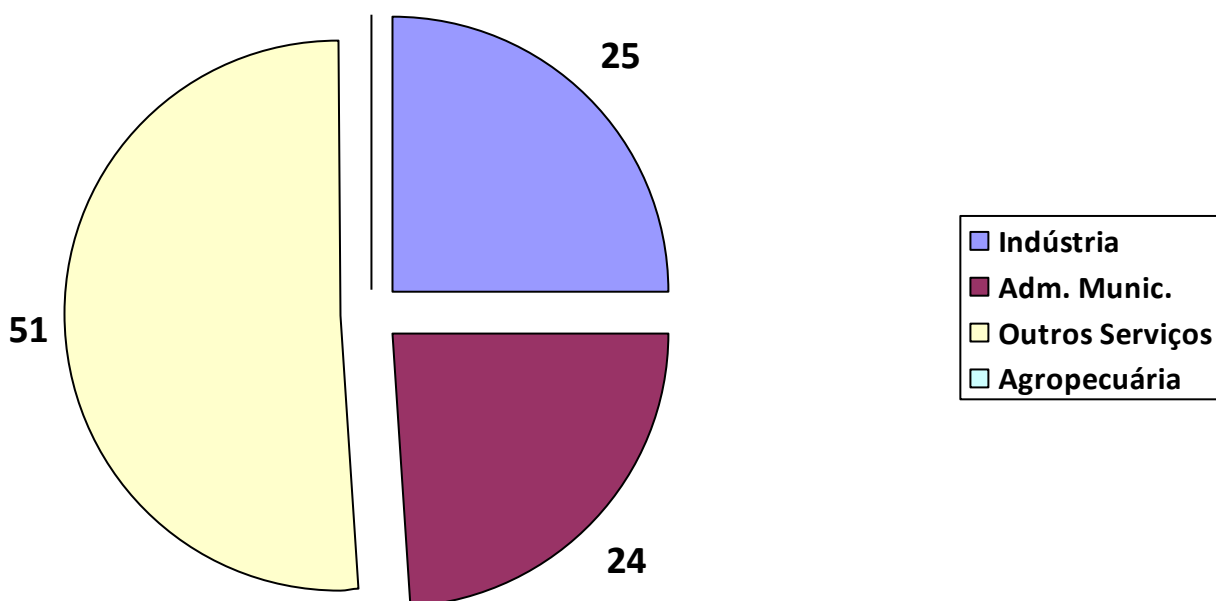
3.4.1. Benefícios causados a cidade de Praia Grande

A principal fonte econômica do município de Praia Grande está voltada para os serviços, com o valor relacionado significativo ao setor da administração pública, sendo que a participação dos serviços no PIB do município é equivalente a cerca de 75%.

O comércio e os serviços concentram a grande parte dos empregos formais da cidade, mas a atividade de construção surge como uma das principais empregadoras, seguido por alojamento e alimentação.

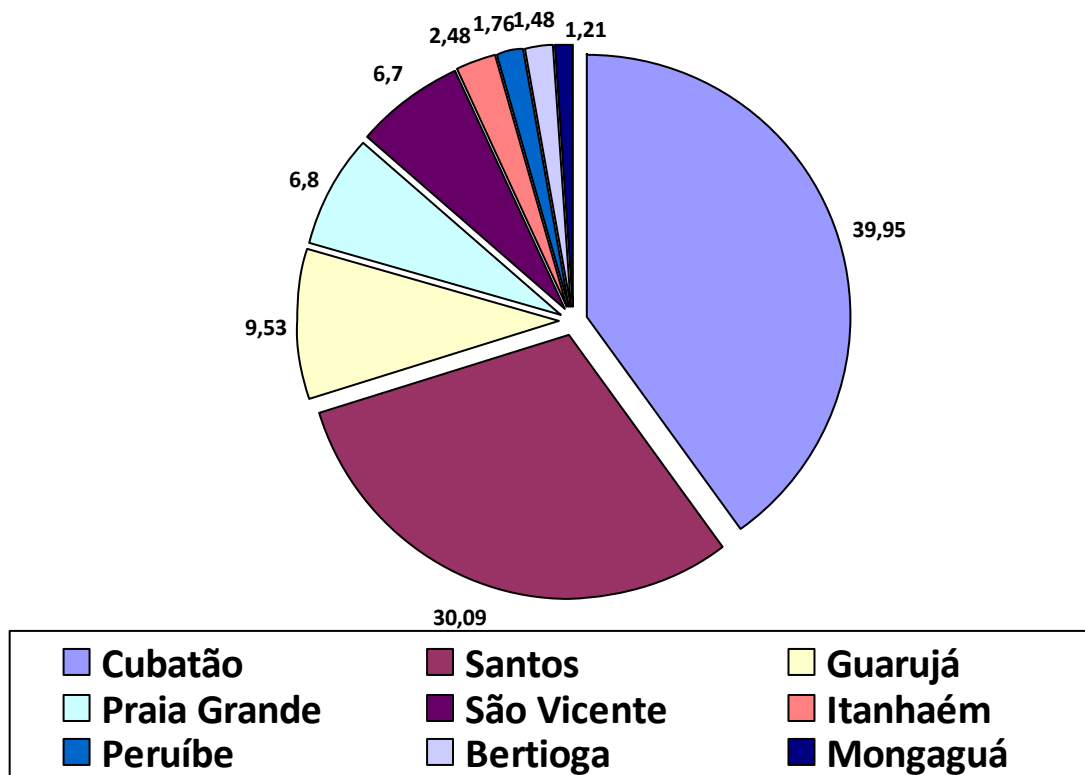
A atividade de transporte armazenagem e comunicações correspondem menos de 4% do total, sendo que teve uma variação relativa negativa do nível de emprego de 2002 a 2007 houve uma queda de 37,03%.

GRÁFICO 2: Participação das atividades econômicas no PIB de Praia Grande (2004)



FONTE: GONÇALVES, 2008, pg. 217

GRÁFICO 3: Formação do PIB da Região Metropolitana



FONTE: GONÇALVES, 2008, pg. 201

Tendo em vista os dados apresentados podemos analisar que a cidade de Praia Grande irá sofrer grande impacto com a expansão do porto de Santos, principalmente devido a sua grande área para construção e sua localização privilegiada, os investimentos em diversas áreas como transporte, segurança, saúde e outros setores para atender as tais demandas.

Outro ponto a destacar é a criação de renda e empregos a todos os municípios inclusive ao de Praia Grande, se antes havia apenas uma empresa que fazia a gestão da mão de obra, com o crescimento do porto haverá a necessidade de ampliação de novos postos e em outros municípios.

Excluindo as atividades de administração pública, defesa e seguridade social, as atividades econômicas de transporte, armazenagem e comunicação que vem a ser diretamente ligadas ao porto terão um grande aumento em termos de nível de emprego, pois com a expansão do porto haverá a necessidade de contratação de mais pessoas para atender a demanda.

TABELA 2: Atividade que mais empregam na cidade de Praia Grande

Atividade Econômica	2007	Participação
Comércio	8.561	39,92%
Serviços	6.232	29,06%
Construção	2.006	9,35%
Alojamento e Alimentação	1.581	7,37%
Transporte, armazenagem e comunicação	823	3,84%
Educação	712	3,32%
Indústria de transformação	621	2,90%
Intermediação financeira e serviços relacionados	331	1,54%
Saúde e serviços sociais	216	1,01%
Administração pública, defesa e seguridade social	198	0,92%
Outras	164	0,76%
Total	21.445	100,00%

FONTE: GONÇALVES, 2008, pg. 218

4. PRAIA GRANDE: METAS PARA OBTENÇÃO DE RESULTADOS ESPERADOS

É fato a cidade de Praia Grande tem tudo para dar certo e se tornar uma das mais importantes cidades litorâneas para o estado de São Paulo, mas o que falta para isso se tornar realidade?

Vamos analisar ponto a ponto a cidade, atualmente temos um grande problema com as vias de transição rápida da cidade quando chega o feriado ou algo assim o local se torna um gargalo para todos que pretendem voltar e chegar a cidade, futuros investimentos em ampliação e meios de transportes alternativos para ligação de uma cidade a outra da baixada iria reduzir consideravelmente.

Um desses projetos é o Veículo leve sobre trilhos (VLT), onde irá fazer uma ligação entre cidades da baixada reduzindo o fluxo de veículos e facilitando quem necessita trabalhar em outra cidade, além de reduzir a poluição na região.

Outro ponto a observarmos é a necessidade de mão de obra qualificada para atender a demanda do mercado em constante crescimento, e a cidade esta longe em ter capacidade de formar o que realmente o mercado quer, necessita de um grande investimento maciço em universidades, cursos técnicos, e curso de curta duração com áreas voltadas para atender o futuro da cidade.

As empresas estão acreditando na cidade, várias delas estão entrando na cidade causando grande concorrência e diversificação, a cidade tem tudo para dar certo e os investimentos vão sair para melhorias e grandes construções.

As metas atuais é eliminar os principais problemas da cidade, com forte investimento do governo estadual e força de vontade as metas serão realizadas com grande sucesso, a cidade está no caminho, projetos sendo executados, investimentos sendo feitos, projetos sendo realizados atualmente a cidade é um campo de obras em todos os sentidos.

4.1. HISTÓRIA DE PRAIA GRANDE

A cidade de Praia Grande hoje município do estado de São Paulo pertenceu a São Vicente até 1967, quando ocorreu sua emancipação política.

Essa emancipação não aconteceu de uma hora para outra e muito menos por apenas uma pessoa, as pessoas estavam descontente com a falta de saneamento básico, escolas, transporte, hospitais, abastecimento de água, luz, vias de acesso. Em 1953 Júlio Secco de Carvalho liderou o movimento de emancipação política da cidade juntamente com Nestor Ferreira da Rocha, Heitor Sanchez Toschi, Israel Grimaldi Milani e Dorivaldo Loria Junior e entre outros moradores do bairro Solemar.

A cidade de São Vicente teve grande resistência, pois a cidade iria perder 24 quilômetros de praias, em 1963 foi feito um plebiscito, onde as maiorias dos moradores foram a favor, porém não surtiu efeito.

Só em 19 de janeiro de 1967 houve a emancipação, o engenheiro Nicolau Paal foi nomeado interventor federal no município, com a instalação da prefeitura no Ocian Praia Clube. A primeira eleição ocorreu em 1968 tendo como prefeito Dorivaldo Loria Junior.

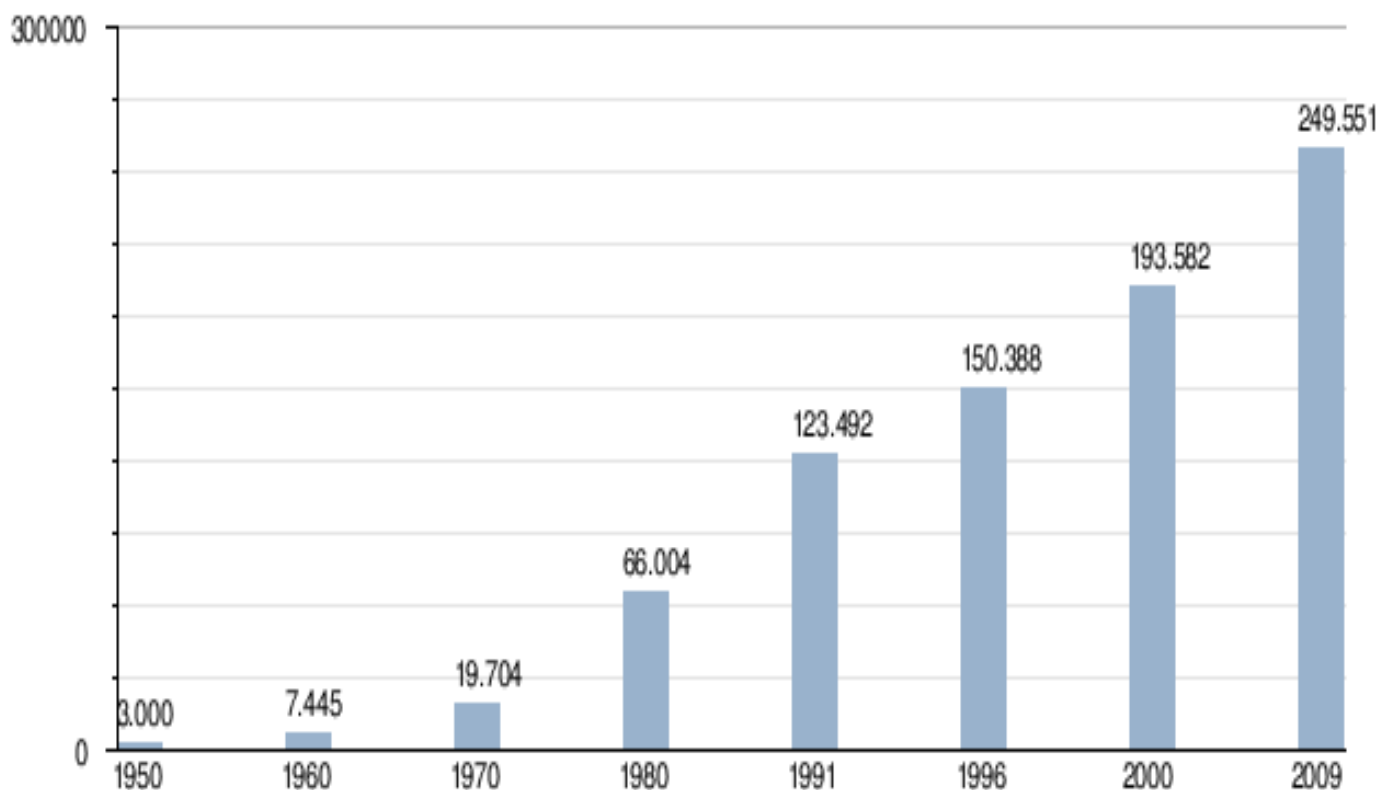
4.2. DADOS GERAIS DA PRAIA GRANDE

A cidade tem uma área de aproximadamente 145 Km² e uma população de 249.551 mil habitantes, dados fornecidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) com estimativa para 2009, a expectativa de vida é de 70,3 anos e sua taxa de alfabetização de 96,3 %.

Fica situado no Litoral Sul de São Paulo, com uma altitude de 3 metros do nível do mar seu clima é tropical atlântico e seu relevo uma planície litorânea a sua temperatura fica em torno dos 25°, e sua densidade demográfica é de 1444 habitantes por km².

Na temporada a cidade alcança aproximadamente cinco vezes da sua população fixa sendo assim algo em torno de 1,4 milhões de turistas, a cidade cresce em torno de 18 mil habitantes por ano.

GRAFICO 4: Evolução demográfica da cidade de Praia Grande



FONTE: IPEADATA

4.3. PONTOS FRACOS E FORTES DA CIDADE

Citaremos os pontos fracos e fortes da cidade conforme pesquisas feitas visando.

Pontos fortes de Praia Grande:

- Espaço territorial
- Aprovação publica
- Disponibilidade de verbas
- Proximidade da capital do estado (São Paulo)
- Facilidade de acesso ao interior (via rodoanel)
- Economia em franco crescimento desde 1998
- Vias com boa qualidade de trafego
- Mercado imobiliária aquecido, facilitando a vinda de mão de obra.
- Mão de obra barata.
- Entre outras

Estes fatores acima entre outras tornam se grandes aliadas para os grandes benefícios a serem causados a cidade de Praia Grande.

Pontos fracos de Praia Grande:

- Grande crescimento populacional durante a temporada de verão.
- Força econômica é histórica de cidades vizinhas como Santos e São Vicente
- Falta de universidades na cidade pode gerar falta de mão de obra específica para alguns setores
- Economia ainda instável durante boa parte do ano fiscal.
- Por tratar se de uma cidade basicamente turística falta indústrias na cidade.
- Poucas vias de acesso rápido
- Entre outras

Estes são alguns dos pontos a serem citados, a cidade tem muito que fazer, porém tem muito espaço e perspectiva para fazer.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste trabalho foi demonstrar com estudo sobre a cidade de Praia Grande possui enorme potencial logístico e econômico, sendo hoje a cidade com maior poder de crescimento do estado de São Paulo.

Ao analisarmos as cidades da baixada santista nota suas virtudes e suas falhas, a cidade de Santos, por exemplo, tem uma economia fortíssima, porém não tem mais para onde crescer, a cidade de São Vicente muito estagnada não consegue acompanhar o crescimento da região devido espaço e localização não muito favorável, daí temos Cubatão onde se concentra o pólo industrial da baixada e nada mais, daí temos as cidades de Mongaguá, Itanhaém, Peruíbe e outras cidades do Vale do Ribeira, porém cidades que vivem muito do setor rural e está muito distante do porto e da capital, já a cidade de Praia Grande tem tudo para dar certo, próxima do porto e da capital, existem muitas áreas para construção, cidade construída para crescer.

Neste trabalho foram evidenciados os pontos a serem feitas as melhorias e investimentos como estradas e universidades, foram analisados diversos pontos a serem melhorados na cidade e principais obras em andamentos e o atual momento da cidade.

Este trabalho pretende contribuir para mostrar que esta ampliação logística traria enormes vantagens no crescimento econômico não somente de toda região metropolitana da baixada santista, como do estado e união.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES FERNANDES, Manuel. Mercado absorve 87% dos ex-alunos dos cursos do Senai. **A Tribuna**, 13 fev. 2009. Cad. Indústria, p. 2.

ALVES FERNANDES, Manuel. Sobram vagas mas faltam profissionais em Cubatão. **A Tribuna**, 13 fev. 2009. Cad. Indústria, p. 4.

ARAÚJO, Braz José de. **Operários em luta – metalúrgica da Baixada Santista (1933-1983)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento de cadeia de suprimentos/logística empresarial**. 5 ed. – Porto Alegre: Bookman, 2006.

CAIXOTE, Diogo. Alfândega quer aumentar efetivo em 20%. **A Tribuna**, 28 dez. 2008. Cad. Porto & Mar Especial, p. 07.

CODESP – Site Oficial da Companhia docas do estado de São Paulo. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/pdzps/PDZPS2006.PDF>. Acessado em 14/04/2010.

GOMES OTERO, Luiz. 80% dos alunos conseguem emprego. **A Tribuna**, 14 fev. 2009. Cad. Local, p. 4.

GOMES OTERO, Luiz. Estatística aponta falta de qualificação profissional. **A Tribuna**, 14 fev. 2009. Cad. Local, p. 4.

GONÇALVES, Alcindo. **O Grande Porto: A modernização do porto de Santos**. Santos/SP: Realejo Edições, 2008.

GUIA DE PRAIA GRANDE – Site Oficial de Guia da Praia Grande. Disponível em: <http://www.guiadepraia grande.com.br/dados-de-praia-grande.asp>. Acessado em: 13/11/2010.

MDIC – Site Oficial do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/sitio>. Acessado em 14/04/2010.

MERCADANTE, Aloizio. Oportunidade. **A Tribuna**, 28 dez. 2008. Cad. Perspectiva, p.9.

NARDI, Lídia. Setor administrativo lidera vagas. **A Tribuna**, 14 fev. 2009. Cad. Economia, p. 3.

OLIVEIRA, Mauricio de. Qualificação do trabalhador é o grande desafio em Cubatão. **A Tribuna**, 28 dez. 2008. Cad. Perspectiva, p. 18.

OLIVEIRA, Mauricio de. Setor exige profissionalização. **A Tribuna**, 28 dez. 2008. Cad. Perspectiva, p. 27.

OLIVEIRA, Mauricio de. Saindo do papel. **A Tribuna**, 28 fev. 2008. Cad. Perspectiva, p. 27.

POZO, Hamilton. **Administração de recursos materiais e patrimoniais: uma abordagem logística**. 5.ed. – São Paulo : Atlas, 2008.

QUEIRÓS, Simone. Áreas de Petróleo e Porto já somam mais de 15% das vagas. **A Tribuna**, 28 dez. 2008. Cad. Perspectiva, p. 23.

QUEIRÓS, Simone. Baixada Parque poderá “reter” estudantes. **A Tribuna**, 28 dez. 2008. Cad. Perspectiva, p. 31.

QUEIRÓS, Simone. Baixada se consolida como pólo universitário. **A Tribuna**, 28 dez. 2008. Cad. Perspectiva, p. 22.

THADEU, Sandro. Estudantes enxergam no TCC a chance de ingressar no mercado. **A Tribuna**, 15 fev. 2009. Cad. Local, p. 6.

SIQUEIRA, Fátima Valéria. **Paisagens da memória: história de Praia Grande**. Praia Grande, SP: Prefeitura da Estância Balneária de Praia Grande, 2002.