

INTRODUÇÃO

O Brasil, país de dimensões continentais, apesar de contar com mais de sete mil quilômetros de costa (IBGE, 2011) e possuir 80% de sua população vivendo a menos de 200 quilômetros do litoral (CARVALHO, 2004), nunca deu muita importância para o mar e conseqüentemente para seus portos como agentes de integração nacional e portal para o comércio exterior.

Até a década de 90, possuía um sistema portuário centralizado, arcaico e ineficiente. A falta de investimentos, o excesso de mão-de-obra e os altos custos praticados faziam com que os portos se tornassem pouco competitivos e decadentes.

Em face desses problemas, os principais atores da cena portuária nacional se aliaram para tentar alterar esse quadro, mudando a legislação anterior. Após vinte e dois meses de árdua tramitação no Congresso Nacional, foi promulgada em 25 de fevereiro de 1993 a Lei nº 8.630, que ficou conhecida como a “Lei de Modernização dos Portos”. Este instrumento normativo é considerado o divisor de águas entre um sistema portuário obsoleto e oneroso e um que se propõe a ser moderno, eficaz e competitivo.

A Lei dos Portos, como é conhecida, será apresentada em toda sua plenitude de uma forma clara, onde serão enfocados todos os aspectos desde a identificação da necessidade de sua criação, passando pela sua aplicabilidade com o enfoque da situação atual, com seus aspectos positivos e negativos, e culminando com soluções para sua total implementação.

“A Reforma Portuária no Brasil e as perspectivas para o futuro” foi o tema escolhido por mim em função da sua importância sócio-econômica para o desenvolvimento do país, tendo em vista que o Brasil possui um setor portuário que movimenta anualmente cerca de 700 milhões de toneladas das mais diversas mercadorias e responde sozinho, por mais de 90% das exportações.

Outro fato que me levou à escolha do tema foi saber que, decorridos dezoito anos de sua promulgação, ainda existem vários gargalos no setor que emperram o seu crescimento e fazem com que os investimentos da iniciativa privada que, a princípio se vislumbrava como sendo seu motor impulsionador, não tenham atingido a sua plenitude.

Durante o desenvolvimento do trabalho, apresentarei no primeiro capítulo um histórico do sistema portuário brasileiro, destacando seus principais momentos desde seu nascimento até a promulgação da Lei nº 8.630/93, de 25 de fevereiro de 1993.

No segundo capítulo discorrerei sobre a Lei dos Portos propriamente dita, enfocando os principais aspectos que levaram à sua concepção e, posteriormente, as adversidades surgidas na sua fase de implementação. Aspecto de fundamental importância que também levarei em consideração neste capítulo será sobre a evolução do trabalho portuário no Brasil.

No terceiro capítulo, dentre as principais novidades oriundas da Lei, ressaltarei a gestão participativa, com a criação do Conselho de Autoridade Portuária e apresentarei sua organização, seus sucessos, suas dificuldades, assim como uma avaliação dos resultados obtidos ao longo destes dezoito anos de vigência da Lei.

Dando continuidade, no quarto capítulo, dissertarei sobre os projetos e programas oriundos da SEP (Secretaria Especial de Portos), como: as obras previstas no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), revitalização e modernização portuária e o projeto VTMIS (“Vessel Traffic Management Information System”), controle e monitoração de embarcações.

Nas considerações finais enfocarei sobre medidas que poderiam ser adotadas para dar continuidade à modernização dos portos, levando assim o setor portuário a uma situação mais participativa na economia brasileira.

CAPÍTULO 1

Breve histórico do sistema portuário brasileiro

A relação de todas as cidades litorâneas brasileiras com o mar, onde existem terminais portuários, está intimamente ligada ao papel histórico da economia brasileira com os portos, cuja origem é de aproximadamente 1800, e vem sendo considerado até hoje como um setor que gera riqueza para o país.

A história portuária brasileira vai das instalações rudimentares, implantadas logo após o descobrimento, até os grandes complexos portuários e terminais especializados hoje existentes ao longo de toda sua costa. Essa evolução teve pontos de inflexão importantes em 1808, com a denominada “abertura dos portos às nações amigas”, empreendida por D. João VI; com as principais concessões para exploração dos “portos organizados” e das ferrovias que os acessam, no final do Século XIX; e mais tarde com a implantação de terminais especializados, necessários e compatíveis com a industrialização do pós-guerra, como instrumento da prioridade exportadora dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND’s), nos governos da ditadura militar, destacando-se aí a atuação da Empresa de Portos do Brasil S/A – POTOBRÁS. Desta maneira, seguindo o critério de centralização de administração pública federal vigente à época, iniciado no Estado Novo e intensificado após 1964, era consolidado o modelo monopolista estatal para o Sistema Portuário Nacional.

Naquela época, as relações dos trabalhadores e empresas estavam sob total controle do aparelho do Estado, não permitindo o processo de modernização das atividades portuárias com maior eficiência. Por força de uma legislação ora paternalista e autoritária e a inexistência de uma política correta para os portos, ao longo dos anos foi – se criando uma expressiva massa de trabalhadores da orla marítima, que tornaram o sistema de relações de trabalho algo absoluto e autoritário, com criação da Delegacia do Trabalho e dos Conselhos Regional do Trabalho Marítimo, cabia controlar todos os atos normativos para operação, inclusive as taxas portuárias, e isto foi responsável por custos exagerados nas operações de carga e descarga, ao obrigar os contratantes de serviços a pagarem por um excessivo contingente de mão-de-obra.

Começa, nesse momento, um período de marcante ineficiência nos portos brasileiros. A Portobrás explorava os portos através de subsidiárias, as Companhias Docas, tendo também assumido a fiscalização das concessões estaduais e, até mesmo, dos terminais privativos de empresas estatais e privadas, aumentando muito, com isso, a burocracia nos portos.

No início de 1993, o sistema portuário brasileiro passava por uma crise institucional sem precedentes, principalmente pelas nefastas consequências advindas com a abrupta dissolução da Portobrás, por força da Lei 8029/90, criando um desastroso vazio institucional. Esse processo culminou com a aprovação da Lei 8630, de 25 de fevereiro de 1993, conhecida como Lei de “Modernização dos Portos”. Esta fase foi a mais difícil para o sistema portuário, que passa a ter um novo marco legal: a partir dessa nova regulamentação mais privatista nos portos, se estabelece uma nova regulamentação com esse objetivo, e também são criadas organismos institucionais para dar suporte a esse marco.

A partir de então se inicia o embate sobre a reforma portuária no Brasil, que é tida como requisito básico para a retomada do crescimento econômico. Com a chamada modernização, as posições pró reforma indicavam a necessidade de mais e melhores equipamentos e instalações – para aumentar a eficiência dos serviços e reduzir seus custos – e de novas formas de regulamentação das operações tendo como objetivo o uso de mão-de-obra, principalmente a avulsa. Ambos os aspectos implicavam, segundo os atores empresariais, avanço na privatização dos serviços portuários que modificou completamente as estruturas portuárias brasileiras, permitindo progredir na liberalização do setor e, como resultado, no estímulo à concorrência, inclusive desleal. Desde então, vários portos e terminais privados passaram a disputar as cargas.

CAPÍTULO 2

Panorama brasileiro pré e pós Lei de Modernização dos Portos

2.1. Lei de Modernização dos Portos

A Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630), sancionada em 25 de fevereiro de 1993, após dois anos de discussões no Congresso, foi idealizada em nove capítulos e dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

Sua promulgação foi considerada um marco positivo para o setor portuário, que até então era regulamentado por intermédio de um arcabouço jurídico originário da década de 1930.

A extinção da Portobrás, em 1990, e a edição da nova Lei dos Portos, em 1993, representaram a fase mais difícil para o sistema portuário nacional. Estava-se diante de uma nova regulamentação da administração portuária, com caráter mais privativista, sendo também criados organismos institucionais para dar suporte a essa regulamentação.

Esse foi o ponto de partida para a ampliação do debate acerca da reforma portuária no Brasil. Por certo este é um dos gargalos para a retomada do real crescimento econômico brasileiro. A nova lei dos portos trouxe consigo um sentimento pró-modernização ou pró-reforma. A demanda por mais e melhores equipamentos e instalações e um conseqüente incremento da eficiência dos serviços, bem como uma redução de custos, significavam avançar cada vez mais na privatização dos serviços portuários. O objetivo final seria a modificação completa da nossa estrutura portuária, com um novo modelo de administração e um progresso na liberalização do setor.

Essas perspectivas podem ser apreendidas pela leitura de alguns dos maiores objetivos e expectativas em relação a essa Lei 8.630/93, que estão descritos a seguir:

- Permitir a exploração da operação de movimentação portuária pelo setor privado;
- Promover investimentos em superestrutura, a modernização da operação, com a aquisição de equipamentos novos e mais produtivos pelo setor privado;
- Reduzir o tempo de espera e de permanência dos navios;
- Permitir a exploração de cargas de terceiros em terminais de uso privativo, antes limitado às cargas próprias;
- Promover a concorrência entre terminais e entre portos, por meio do arrendamento das instalações e de terminais a empresas privadas; e
- Adequar à quantidade de mão-de-obra na operação portuária, segundo os novos processos tecnológicos e produtivos.

Com a reforma do setor, as operações portuárias passaram a serem realizadas pela iniciativa privada, por intermédio dos operadores portuários, pessoas jurídicas pré-qualificadas para a execução da operação portuária na área do porto organizado, podendo explorar a totalidade do porto ou apenas arrendar terminais ou serviços.

Existem três modalidades de transferência da operação das áreas portuárias públicas para o setor privado, que revelam a visão mais privatista da nova legislação do setor:

- Concessão da administração portuária- Na concessão, a licitação é realizada na modalidade de concorrência e, nesse caso, a exploração de portos públicos poderá ser exercida por qualquer entidade privada que vencer a licitação.
- Qualificação e atuação de operadores portuários privados- Nessa forma, há um ato administrativo da autoridade portuária, para cumprimento de normas, para a qualificação e para a prestação de serviços de movimentação de cargas, efetuados exclusivamente pelos operadores privados; e
- Arrendamento de áreas e instalações portuárias- A exploração de atividades portuárias é efetuada com seleção por meio de licitação nas modalidades de concorrência ou leilão, exceto quando o interessado for titular do domínio útil da área, caso em que necessitará de autorização apenas na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A reforma do setor portuário define dois tipos de portos: o porto organizado, cujo tráfego e operações portuárias estão sob jurisdição de uma autoridade portuária; e a instalação portuária de uso privativo, que é explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, fora da área de porto organizado.

O porto organizado é supervisionado pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP), criado com o objetivo de regulamentar a exploração dos portos, sendo composto por representantes de todos os setores participantes da atividade portuária. O CAP é formado por quatro blocos:

- Bloco do poder público, com um representante da União, presidente do conselho, um do estado e um do município sede do porto;
- Bloco dos operadores portuários, com um representante da administração do porto, um dos armadores, um dos titulares de instalações privativas na área do porto e um dos demais operadores portuários;
- Bloco dos trabalhadores portuários, com dois representantes dos trabalhadores avulsos e dois dos demais trabalhadores portuários; e
- Bloco dos usuários dos serviços portuários, com dois representantes dos exportadores/ importadores, dois dos donos ou consignatários das mercadorias e um dos terminais retro-portuários.

Os membros do CAP são nomeados de acordo com o bloco a que pertencem, sendo que cabe ao presidente do conselho o voto de qualidade.

O CAP atua como fórum consultivo, de regulação e supervisão quanto às atividades e serviços realizados no porto, mas não tem personalidade jurídica. Sua atuação ocorre diretamente na regulação da atividade portuária, incluindo as seguintes funções: homologar horários de funcionamento e tarifas portuárias; aprovar as normas de qualificação do operador portuário e de exploração do porto; aprovar o plano de desenvolvimento e de zoneamento do porto, promovendo a racionalização e a otimização das instalações; fomentar a ação comercial e industrial do porto; desenvolver mecanismos de atração de cargas; assegurar o cumprimento das normas de proteção ambiental; estimular a competitividade; baixar seu regimento interno; pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto; estabelecer normas visando ao

aumento da produtividade e à redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres.

A administração portuária é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária. Competem aos administradores portuários as seguintes tarefas: pré-qualificar os operadores portuários; planejar a utilização da área do porto organizado; fiscalizar as operações e arrecadar tarifas, previamente homologadas pelo CAP, entre outras atribuições definidas na Lei 8.630/93.

Já a instalação portuária privativa ou mista é explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, sendo isenta de taxas, tarifas, contribuições e adicionais portuários, salvo se utilizar acessos e proteção do porto organizado ou se estiver situada na sua área de abrangência. Esse tipo de instalação requer autorização da Antaq, sendo formalizada mediante contrato de adesão, para a qual a lei define os pontos essenciais obrigatórios. Quanto à fiscalização, cabe à autoridade aduaneira, marítima e sanitária o seu exercício.

2.2. Recursos humanos / Trabalhadores

É importante ressaltar que antes da Lei 8630/93, o controle Estatal dentro da atividade portuária era total. Desde o princípio da normatização das atividades e organização do trabalho portuário até as questões ligadas à relação do capital eram controladas pelo Conselho Superior do Trabalho Marítimo – CSTM, e pela Superintendência da Marinha Mercante-SUNAMAM. O CSTM era da competência da Marinha do Brasil e a SUNAMAM era controlado pelo Ministério dos Transportes, ambos tinham sua normalização aplicadas e fiscalizadas nos portos pela Delegacia do Trabalho Marítimo – DTM.

Anteriormente à vigência da Lei de Modernização dos Portos, os portos nacionais, sobremaneira burocratizados pelo intervencionismo estatal, ficavam à mercê da ingerência dos sindicatos de trabalhadores portuários. Por óbvio, essa situação refletia negativamente na economia, mormente nas importações e exportações marítimas.

Com a vigência da lei de modernização dos Portos, a iniciativa privada pôde começar a atuar nos portos nacionais e os trabalhadores puderam optar, num primeiro momento, entre

um programa de incentivo à demissão voluntária ou sua inscrição nos recém criados Órgãos Gestores de Mão- de- Obra (OGMO), conforme a Lei 8630/93.

Com a lei, o OGMO passou a deter exclusivamente no cadastro e registro profissional dos trabalhadores portuários, promovendo a seleção do trabalhador, seu registro e habilitação, além de ter o poder de estabelecer o número de vagas e, conseqüentemente, a expedição de documentos de identificação individual.

Os Órgãos Gestores de Mão – de – Obra – OGMO, criados em todos os portos organizados, tem como ponto primordial um novo modelo de gestão de mão – de – obra previsto na Lei: fazer completamente a escalação dos trabalhadores avulsos em sistema de rodízio, fazer funcionar a Comissão Paritária, fazer repasse de todas as contribuições e tributos relativos ao engajamento dos trabalhadores avulsos, e mesmo fazer a vinculação dos avulsos para os operadores portuários que desejarem, inclusive com o treinamento dos trabalhadores (muito embora este seja ministrado pelo Departamento de Portos e Costas ligados ao ensino profissional marítimo da Marinha do Brasil).

Alguns avanços experimentados nos portos que trouxe a certo nível de elevação de eficiência e até mesmo de redução de custos nos portos organizados e privativos, que se deveu quase que exclusivamente a uma discreta reordenação do trabalho portuário e à transferência de parte das operações para o setor privado. Porém não se pode excluir o porto público e fazer essa dicotomia em que o privado é melhor que o público, pois não é o exemplo de Suape (PE). Na verdade, o que se tem hoje é fruto apenas de uma reorganização parcial do sistema existente, uma vez que à qualificação do trabalhador portuário e à otimização dos métodos e processos de manuseio de carga não sofreu evolução digna de registro. No ambiente de trabalho, o sistema portuário brasileiro continua inseguro. Uma ponderável massa de trabalhadores vem exercendo atividade sem controle físico-sanitário adequado. Espera-se que a implantação da NR-29 referente à segurança e saúde no trabalho portuário e a comissão de acompanhamento possam vir a se constituir em poderoso instrumento indutor da modernização do equipamento e dos métodos e processos de movimentação de cargas nos portos, terminais e retro-portuária.

A implantação da multifuncionalidade é um desafio hoje existente na atividade portuária, pois a Lei 8630 transformou as categorias em atividades e estabeleceu que só existisse uma categoria em atividades: a de trabalhadores portuários, mas com duas

modalidades: de trabalhadores avulsos ou com vínculo. Isto trouxe um novo conceito para os trabalhadores para sua organização, seja ela sindical ou mesmo do trabalho, pois os trabalhadores podem exercer mais de uma atividade e se habilitar para diversas modalidades de trabalho e não fazer uma única atividade dentro da operação portuária. A dificuldade está no conservadorismo e no conceito arraigado dentro dos trabalhadores pela prática das legislações anteriores e pelos instrumentos e práticas intervencionistas do governo, que faz com que as atitudes dos trabalhadores avulsos sejam por manter seus “*status quo*” de exclusividade, até mesmo com vícios oriundos de práticas passadas.

Os desafios hoje nos portos estão reservados ao aumento do Comércio Exterior, como uns dos principais instrumentos para viabilizar o desenvolvimento econômico e social do País, e para isto o aperfeiçoamento da qualidade de novos postos de trabalho, fazendo com que a atividade portuária seja, sem dúvida, uma das que oferece as maiores e mais desafiadoras possibilidades de desenvolvimento profissional a curto, médio e longo prazo para os profissionais que estiverem realmente capacitados. Formá-los e desenvolvê-los é parte desse desafio, como também, retirar da atividade trabalhadores que não têm mais capacidade para desenvolver suas tarefas. Porém, para isso não pode haver exclusão social. Assim, esta fórmula deve ser trabalhada de forma tripartite à luz da Convenção 137 e da Recomendação 145 da Organização Internacional do Trabalho – OIT, que o Brasil é signatário.

2.3. Licenciamento Ambiental

O Brasil tem uma faixa costeira de 8.698 km de extensão, 50.000 km de rios navegáveis e cerca de 98% do comércio exterior brasileiro circula por meio de nossos portos, movimentando recursos de aproximadamente U\$ 100 bilhões por ano, demonstrando assim, a importância da atividade para a economia brasileira.

A atividade portuária é considerada pela legislação como potencialmente poluidora, tendo em vista os impactos que causa no meio ambiente. Localizados próximos à foz dos rios ou em baías e enseadas, os portos recebem por intermédios dos rios e córregos resíduos provenientes das atividades agropecuárias, indústrias, de mineração, do turismo, da ocupação desordenada do solo, do desmatamento, de obras na costa e aterros, que somados contribuem para a poluição no entorno do porto, tanto em terra como nas águas.

Com o advento da Lei nº 8.630/1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, ações voltadas para a Segurança e Saúde Ocupacional deixaram de ser tratadas isoladamente em relação às ações ambientais, envolvendo todos os segmentos da comunidade portuária, sendo imprescindíveis para se constituir um ambiente de trabalho hígido e produtivo. São ações de prevenção quanto a acidentes e proteção do trabalhador, bem como a promoção, recuperação e reabilitação de sua saúde.

Nesse contexto, fica evidente a responsabilidade dos portos organizados e das instalações portuárias de uso privativo, implementar um Sistema Integrado de Gestão Ambiental (SIGA), que seja compatível com os padrões internacionais de valorização do elemento humano e de preservação do meio ambiente.

Trata-se, portanto, de um processo contínuo e adaptativo, por meio do qual uma organização define (e redefine) seus objetivos e metas, bem como implementa ações relativas à Qualidade de seus produtos, a satisfação dos clientes e comunidade, à Proteção do Meio Ambiente e à Saúde e Segurança Ocupacional de seus empregados.

Um Sistema Integrado de Gestão Ambiental deve ser concebido de maneira a tratar de forma organizada os assuntos ligados às áreas de Qualidade (Série ISO 9000), Proteção ao Meio Ambiente (Série ISO 14000) e Saúde e Segurança Ocupacional (BS 8800), relacionando-os aos conceitos de gestão, estabelecendo metas e critérios na tomada de decisões no ambiente portuário.

Gestão Ambiental é assim definido pela Resolução Conama nº 306/2002: "Condução, direção e controle do uso dos recursos naturais, dos riscos ambientais e das emissões para o meio ambiente, por intermédio da implementação do sistema de gestão ambiental".

A Gestão Ambiental Portuária traduz-se em um processo contínuo e dinâmico de tomada de decisões, na área portuária e retro-portuária, em que se leva em consideração a questão socioambiental.

No setor portuário, a gestão ambiental é importante, visto que a partir dela, a Autoridade Portuária passa a planejar as ações de gestão ambiental e a adotar medidas preventivas e de reparação de impactos ambientais provocados por operações portuárias, além de promover o monitoramento e o controle ambiental da atividade portuária.

Um aspecto fundamental é o Programa de Gestão Ambiental (PGA) ou Sistema de Gestão Ambiental (SGA) visa adequar as instalações portuárias e serviços prestados, tanto pelo porto como pelas empresas concessionadas (operadores/terminais), procurando atender a legislação ambiental vigente e os anseios da sociedade. O PGA ou SGA ideal deve abranger os seguintes temas:

- Licenciamento ambiental (licença prévia, de instalação e de operação)
- Plano de gestão de resíduos sólidos
- Plano de gestão de resíduos e efluentes líquidos
- Plano de gestão de emissões atmosféricas
- Plano de gestão das atividades de dragagem e de batimetria
- Plano de gestão de água de lastro
- Plano de gestão para o controle de pragas
- Análise do grau de risco das atividades portuárias
- Planos de controle de emergência (PCE), de contingência (PC) e de ajuda mútua (AM)
- Monitoramento e auditoria ambiental.

2.4. O Aspecto Social

A par da pujança dos negócios portuários, co-habitam miséria, prostituição, doenças sexualmente transmissíveis e o crescimento do narcotráfico. Somam-se a esta realidade os impactos ambientais causados pelas atividades portuárias como a emissão de resíduos sólidos, líquidos, derrame de produtos perigosos e os riscos de invasão de espécies exóticas na baía, oriundas do deslastramento de águas intercontinentais trazidas nos porões dos navios,

causando imensos prejuízos aos ecossistemas marinhos, à economia e à saúde pública (como o vibrião da cólera e a bioacumulação de toxinas por algas na ictiofauna).

Porém é importante considerar, que as atividades portuárias, além de ser crucial para o equilíbrio da balança comercial do Brasil (exportação/importação), é o principal indutor de desenvolvimento dos municípios portuários gerando emprego e renda e que também poderá impulsionar o desenvolvimento da pesca, do ecoturismo e das atividades dos pequenos produtores rurais, desde que as ações mitigadoras e compensatórias sejam planejadas nesta perspectiva.

Lamentavelmente, no Brasil ainda existe muito distanciamento entre as cidades e os portos. Em geral, a população não valoriza devidamente seus portos. Este distanciamento teve origem no passado, pois como a atividade portuária no Brasil sempre foi de atribuição federal, as administrações portuárias sempre agiram como se não estivessem nos municípios, pois estavam localizadas em áreas federais. Por outro lado, esse distanciamento e falta de planejamento, dos portos foram inviabilizados, pela carência de áreas reservadas para sua expansão.

Uma das funções da Associação Brasileira dos Municípios Portuários - ABMP na convivência entre cidades e portos é principalmente desenvolver a necessária política de convivência, participação com envolvimento dos municípios e da população com o porto e sua administração. Tal prática está relacionada com o futuro do próprio município, já que o desenvolvimento de todos os setores das cidades pode depender diretamente do porto. Criar preceitos básicos sobre os melhores procedimentos e práticas para o relacionamento das cidades com seus portos, incentivar a troca de experiências entre estas cidades, aprofundando as ações para que as cidades tenham presença nas administrações de seus portos.

Em diferentes partes do mundo, as relações dos portos com as cidades e as paisagens urbanas resultantes dessas relações mudam ao longo das distintas fases da história dos portos. Alteram-se as relações entre funções residenciais, de tráfego e de atividades industriais. A cidade se torna ponto avançado de uma rede de lugares e do transporte internacional por via marítima. Frequentemente pensa-se a dinâmica da cidade a partir do que acontece na cidade, não se compreendendo que o uso do solo junto a um porto depende do uso do mar, pois ele é inseparável da atividade econômica que ocorre nas águas, através das embarcações para movimentação das mercadorias nos portos.

As diversas cidades que se divorciaram do mar pelo porto moderno deve reencontrar o mar por um porto moderno, que incorpore padrões de sustentabilidade. Esta estratégia de revitalização urbana é inspirada em exemplos como os de Barcelona ou Buenos Aires, em que antigas áreas de armazéns portuários desativados deram lugar a projetos de lazer e turismo, impulsionando planos integrados de melhorias urbanas e dinamização econômica, com a conseqüente geração de oportunidades de trabalho e negócios.

Pela via do controle de poluição das atividades portuárias, bem como daquela de origem doméstica, mantém-se a atividade portuária atual com seu dinamismo econômico e abrem-se possibilidades de ampliação das oportunidades de negócios, trabalho e geração de renda nos campos do saneamento ambiental, pesca, maricultura e serviços turísticos. Não há comprometimento da vida portuária, a não ser que se entenda que portos são incompatíveis com controles de poluição, um ponto de vista até hoje nunca sustentado por ambientalistas ou por representantes deste ramo da economia.

Como resultado das privatizações, viabilizada pela Lei nº 8.630/93, os portos passaram por uma verdadeira modificação a tecnologia, o trabalho e as relações dentro do porto e deste com a sociedade. A privatização não trouxe apenas uma transformação no trabalho da carga no porto, trouxe também um novo enfoque do terminal na sua relação com o usuário do porto. O usuário foi, finalmente, promovido a cliente do porto, com todas as vantagens e ônus dessa nova posição. Isso passou a requerer uma nova abordagem mercadológica dos terminais, com a realização de um esforço junto aos clientes para melhor atender aos requisitos de sua logística de exportação.

CAPÍTULO 3

Papel e Funções dos Órgãos de Governo e das Autoridades Portuárias

Para os portos brasileiros, a legislação vigente atribui competências tanto à Autoridade Portuária em nível local, como em nível de governo nas três esferas. No âmbito do governo federal, essas competências são as que seguem.

- De acordo com o art. 21 da Constituição da República Federativa do Brasil (inciso XII, alínea *f*), competem à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os portos marítimos, fluviais e lacustres.
- A União exerce o poder a ela delegado por força constitucional, sendo responsável também pela implementação da Política Portuária Nacional, regulação e fiscalização das concessões e atividades portuárias no país.
- No que se refere à estratégia de investimentos portuários e de gestão financeira, a Lei nº 8.630/93 não desenvolve o assunto, o que permite ao governo federal a liberdade de adotar a estratégia que mais lhe convier.

Para exercer as funções da União nos portos, além do Ministério dos Transportes, foram criados pela Lei nº 10.233/01 a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT.

A ANTAQ, observados os termos da Lei nº 8.630/93, tem como principais atribuições:

- Estabelecer normas e padrões a serem observados pelas autoridades portuárias;
- Celebrar atos de outorga de concessão de portos públicos e de autorização para terminais de uso privativo;
- Supervisionar e fiscalizar as atividades das Administrações Portuárias;

- Elaborar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços portuários;
- Propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas do subsetor.

A Lei nº 10.233/93 também transferiu à ANTAQ algumas atribuições anteriormente de responsabilidade do Ministério dos Transportes, como a indicação dos presidentes dos Conselhos de Autoridade Portuária e a de atuar como instância de recurso em questões referentes a solicitações de arrendamentos de áreas e instalações portuárias.

Ao DNIT cabe a execução de investimentos nos portos, realizados com recursos advindos do Orçamento da União. Deverá, também, estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para elaboração de projetos e execução de obras, assim como para os programas de segurança operacional, manutenção ou conservação e restauração de terminais e instalações.

O Ministério dos Transportes permanece com as atribuições de formular, coordenar e supervisionar as políticas nacionais para os portos e de promover o planejamento estratégico dos meios de transporte sob sua jurisdição.

Em nível local, a implantação da reforma do subsetor portuário brasileiro implica necessariamente a reestruturação das entidades públicas exploradoras de portos, chamadas usualmente de Autoridades Portuárias.

Nessa nova arquitetura, as Autoridades Portuárias desempenharão prioritariamente os papéis de entidade reguladora local, gestora de patrimônio e administradora portuária.

CAPÍTULO 4

Revitalização e Modernização Portuária

4.1. O atual Sistema Portuário Brasileiro

O sistema portuário brasileiro é composto por 37 portos públicos, entre marítimos e fluviais. Desse total, 18 são delegados, concedidos ou tem sua operação autorizada à administração por parte dos governos estaduais e municipais. Existem ainda 42 terminais de uso privativo e três complexos portuários que operam sob concessão à iniciativa privada. Os portos fluviais e lacustres são de competência do Ministério dos Transportes.

A Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP/PR) é responsável pela formulação de políticas e pela execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infra-estrutura dos portos marítimos.

Compete ainda à SEP/PR a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorgas, tudo isso visando assegurar segurança e eficiência ao transporte marítimo de cargas e de passageiros. Dos 34 portos públicos marítimos sob gestão da SEP, 16 encontram-se delegados, concedidos ou tem sua operação autorizada aos governos estaduais e municipais. Os outros 18 marítimos são administrados diretamente pelas Companhias Docas, sociedades de economia mista, que tem como acionista majoritário o Governo Federal e, portanto, estão diretamente vinculadas à Secretaria Especial de Portos.



Ao todo, são sete Companhias Docas, assim distribuídas:

- **Companhia Docas do Pará (CDP)** - Portos de Belém, Santarém e Vila do Conde.
- **Companhia Docas do Ceará (CDC)** - Porto de Fortaleza.
- **Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern)** - Portos de Natal e Maceió, além do Terminal Salineiro de Areia Branca.
- **Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba)** - Portos de Salvador, Ilhéus e Aratu.
- **Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa)** - Portos de Vitória e Barra do Riacho.

- **Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)** - Portos do Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis e Itaguaí.
- **Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp)** - Porto de Santos.

4.2. FINANCIAMENTO E INVESTIMENTOS NO SETOR PORTUÁRIO

Em todo o mundo é comum o uso de frotas navais para transporte de cargas e comércio. Cerca de 80% do transporte global de cargas é efetuado por este modal. Juntamente com México e Panamá, o Brasil é um dos países latino-americanos que estão conectados com o globo por meio da rede mundial de portos (Diário Comércio Indústria e Serviços, 2009). Em 2007, os portos foram responsáveis pela movimentação de 76,7% do comércio internacional brasileiro, perfazendo um valor de aproximadamente US\$ 214 bilhões em transações de mercadorias.

Ainda assim, o Brasil possui um potencial aquaviário quase inexplorado – são aproximadamente 40 mil km de rios navegáveis e quase 7 mil km de costas marítimas com forte potencial de transporte de cargas e passageiros. Devido às mudanças no marco regulatório do setor portuário, o perfil dos investimentos tem mudado muito. Porém, o poder público continua mantendo papel importante, tanto no incentivo a investimentos de terceiros quanto nos investimentos diretos. Entre seus programas de incentivos, destaca-se o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), com objetivo de estimular a modernização dos portos brasileiros por meio de incentivos fiscais para a compra de equipamentos e máquinas mais modernos. Entre os programas de investimento, sobressai o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

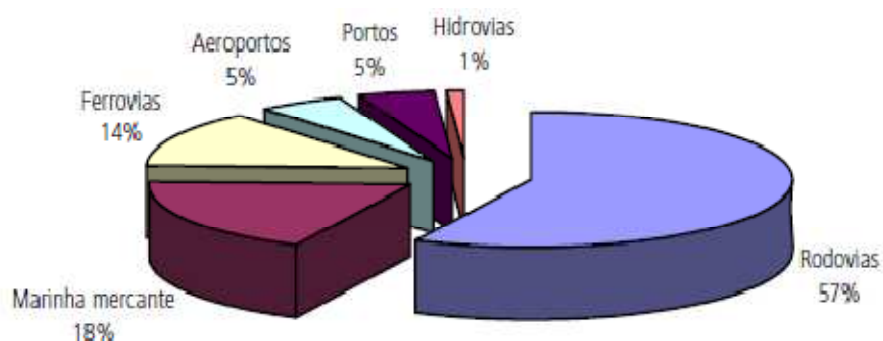
O PAC foi lançado pelo Governo Federal em janeiro de 2007 com o objetivo de criar condições macrossetoriais para o crescimento do país no período 2007-2010. O programa visa promover a aceleração do crescimento econômico, o aumento do emprego e a melhoria das condições de vida da população brasileira. O programa consiste em três medidas: incentivar o investimento privado; aumentar o investimento público em infra-estrutura; e remover obstáculos burocráticos, administrativos, normativos, jurídicos e legislativos ao crescimento. Estas medidas estão organizadas em cinco blocos: investimento em infra-estrutura; estímulo

ao crédito e ao financiamento; melhora do ambiente de investimento; desoneração e aperfeiçoamento do sistema tributário; e medidas fiscais de longo prazo.

O objetivo do primeiro bloco é aumentar os investimentos em infra-estrutura mediante: eliminação dos principais gargalos que podem restringir o crescimento da economia; redução de custos e aumento da produtividade das empresas; estímulo ao aumento do investimento privado; e redução das desigualdades regionais.

Porém do montante de investimentos programados pelo PAC, apenas 11,6% (R\$ 58,3 bilhões) estão destinados a infra-estrutura de transportes, e destes, apenas R\$ 2,67 bilhões – 0,54% dos recursos totais – estão destinados ao setor portuário.

PAC - Participação dos investimentos em transportes (2007-2010)



Fonte: PAC (2007).
Elaboração: Ipea (Diset/Dirur).

É importante salientar que, das 41 obras constantes do PAC para os portos, 25 - 61% do valor dos investimentos – permanecem em “ação preparatória”, isto é, não chegaram sequer à fase licitatória; e apenas uma consta como concluída.

De acordo com o jornal *O Estado de São Paulo* (2009), nos primeiros dois anos do PAC, o Governo Federal não conseguiu gastar mais que 28% do orçamento destinado aos projetos.

Fatores como projetos executivos mal elaborados, falta de mão de obra para condução dos projetos, dificuldades para a consecução de licenciamento ambiental, paralisações no Tribunal de Contas da União (TCU) por irregularidades de processo, têm atrasado

cronograma executivo do PAC, que parece não ter chance de ser realizado a contento. Somando-se a isto o fato de 2010 ter sido um ano eleitoral, o que restringiu os investimentos realizados no ano, houve um entrave ainda maior ao cumprimento do programa.

A respeito dos investimentos públicos, observa-se que as principais fontes são execução orçamentária do Governo Federal e os investimentos das estatais; no caso dos portos, as companhias Docas. Dentro dos desembolsos do governo, nos gastos com infraestrutura é possível identificar apenas os gastos com o setor hidroviário, do qual fazem parte os investimentos em portos, além de investimentos em hidrovias, eclusas etc.

Quanto ao setor privado, a principal fonte de recursos para investimento é o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que financia a compra de equipamentos para o setor privado por meio da linha de crédito intitulada Financiamento de Máquinas e Equipamentos (FINAME). Além disso, o BNDES também passou a dispor do Financiamento a Empreendimentos (FINEM), visando disponibilizar linhas de crédito para investimentos em portos e terminais portuários.

O setor de transportes recuperou importância nos últimos anos, apresentando uma tendência ascendente, embora ainda represente uma porcentagem muito pequena do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro. Segundo o BNDES (2009), entre o início de 2003 e o terceiro trimestre de 2008 houve elevação significativa das inversões, caracterizando o maior ciclo de investimentos no país nos últimos 30 anos. Mesmo assim, a parcela portuária nestes investimentos sempre foi baixa, não correspondendo às necessidades e nem ao potencial do setor.

Dentre as ações desenvolvidas pela SEP para aperfeiçoar o sistema portuário nacional e promover a integração dos intervenientes do processo portuário, iniciou-se a partir de abril de 2010 a implantação do sistema Concentrador de Dados Portuários, que tem por objetivo promover a desburocratização dos procedimentos de estadia dos navios nos portos brasileiros, de forma a aperfeiçoar os processos de importação e exportação.

Concebido para criar uma janela única portuária a partir de um Portal de Informações Portuárias, integra em um único banco de dados as informações de interesse dos agentes de navegação e dos diversos órgãos públicos que operacionalizam e gerenciam as estadias de embarcações nos portos marítimos brasileiros.

A implantação do Portal de Informações Portuárias e do Concentrador de Dados Portuários teve início no Porto de Santos seguido dos Portos de Vitória e Rio de Janeiro.

Em continuidade ao projeto está previsto a implantação no período de 2011 a 2012 em mais 23 portos nacionais: Itaguaí, Barra do Riacho, Salvador, Aratu, Ilhéus, Natal, Areia Branca, Maceió, Fortaleza, Vila do Conde, Belém, Santarém, Itajaí, Manaus, Rio Grande, Paranaguá, São Sebastião, Recife, Itaquí, Suape, Imbituba, São Francisco do Sul e Pecem.

4.3. RELAÇÃO PORTO E CIDADE

Porto e cidade vivem num ambiente de conflito social, econômico, ambiental e histórico-cultural. As atividades urbanas e as portuárias apresentam dicotomias e falta integração no planejamento, gestão e operação das políticas voltadas à cidade e ao porto. Como resultado dessa lacuna, observamos impactos negativos na vida da população local, bem como nas atividades dos terminais.

Se por um lado, as atividades portuárias representam importante fonte de renda para o município e sua população, por outro, corroboram para a piora das condições da convivência urbana, seja na utilização das vias, disputadas entre o tráfego urbano e o portuário; seja nos estacionamento irregulares dos veículos de carga; seja na degradação das áreas urbanas ocupadas por armazéns, comércio ou indústrias voltados às atividades portuárias ou mesmo no abandono da paisagem marítima na zona do porto, impossibilitando a utilização dos espaços do porto para atividades de lazer, turismo e cultura, entre outras.

As políticas urbanas e estaduais, expressas nas legislações de uso do solo e outros instrumentos urbanísticos, a exemplo das de saneamento, de trânsito e transportes urbanos, de adequação dos investimentos na infra-estrutura das vias, acabam por ser, algumas vezes, dissociadas das necessidades do negócio portuário. Isso provoca o aumento dos custos finais das mercadorias que passam pelos portos.



Vista de área revitalizada no Porto de Belém (PA)

Ao contrário dos municípios brasileiros, as cidades européias e americanas promoveram a integração entre suas políticas portuárias e urbanas, além da revitalização dos espaços do porto sem atividades operacionais e dos ambientes urbanos em estado de degradação física e funcional. Essas cidades objetivaram proporcionar benefícios à população local e geraram oportunidades ao desenvolvimento turístico e econômico da região, além do desenvolvimento dos negócios portuários e da maximização das operações portuárias.

O processo de readequação das áreas dos portos para sua integração à cidade depende da formulação de políticas públicas e da avaliação das especificidades locais, portuárias e urbanas. É preciso definir conceitos fundamentais que orientem as medidas e



Integração entre porto e cidade, em Belém (PA)

e ações públicas. Alguns fundamentos conceituais têm dado suporte às ações de intervenção associadas à preservação patrimonial de centros históricos no Brasil. A noção de revitalização, utilizada genericamente por agentes públicos na condução de ações de recuperação de áreas urbanas degradadas, está sendo incorporada à política nacional de readequação de áreas portuárias em áreas urbanas com múltiplas finalidades.

Um dos principais atos da SEP/PR é a implantação de uma política para nortear os trabalhos de revitalização de áreas do porto que não são utilizadas para as operações. O objetivo central é integrar esses setores ao seu entorno urbano, promovendo a possibilidade de utilização da paisagem marítima e dos espaços revitalizados do porto para atividades voltadas ao lazer, à cultura, à educação, entre outras. A medida tem como objetivo a geração de oportunidades no desenvolvimento turístico e econômico do município, garantindo as condições operacionais dos terminais, por meio de acessos terrestres e aquaviários adequados à eficiência portuária.

Neste sentido a implantação dos projetos de revitalização de áreas portuárias deve:

- Garantir as condições operacionais do porto, por meio de acessos terrestres e aquaviário adequados, de forma a maximizar a eficiência;

- Garantir que os novos empreendimentos tenham uma inserção local e regional com o mínimo de consequências negativas ao porto e à cidade;
- Garantir retorno financeiro ao porto, que deverá ser aplicado nas atividades portuárias;
- Promover a possibilidade de a população usufruir da paisagem marítima e dos espaços revitalizados em atividades de lazer, turismo, esportivas, culturais, entre outras;
- Gerar oportunidades no desenvolvimento turístico e econômico da região, além do desenvolvimento dos negócios portuários.

4.4. SAÚDE PÚBLICA

Na área de saúde, a Secretaria desenvolve um trabalho inédito para que os portos brasileiros minimizem os riscos de entrada e a disseminação de doenças em território nacional. O principal objetivo nesse setor é implementar o Programa Nacional Preventivo e de Controle Contínuo e Sistemático de Saúde nos Portos.

Com o projeto, os terminais portuários passarão a contar com um controle mais eficaz dos vetores transmissores de doenças e medidas adequadas ao tratamento de resíduos sólidos, evitando assim a transmissão de doenças entre países.

De acordo com os projetos da Secretaria, os portos marítimos terão centros de controle sanitário. Essas unidades terão técnicos capacitados e um sistema informatizado e integrado de vigilância das cargas, com a utilização de equipamentos que detectem qualquer tipo de problema que o país possa receber ou exportar.

A preocupação surgiu a partir da propagação mundial do vírus influenza. De grande letalidade, ele provoca a gripe aviária, doença que causou mais de 60% de óbitos nos casos registrados pelo mundo.

A Secretaria Especial de Portos já concluiu os planos de contingência específicos ao vírus influenza, nos quais estão reunidas ações de informação, capacitação, gerenciamento de resíduos e manejo de aves nos dez portos brasileiros que fazem parte da primeira fase –

Santos (SP), Paranaguá (PR), Rio Grande (RS), Vitória (ES), São Francisco do Sul (SC), Fortaleza (CE), Salvador (BA), Belém (PA), Rio de Janeiro (RJ) e Recife (PE).

Para a segunda fase do programa estão previstos outros doze portos: Aratu e Ilhéus (BA), Vila do Conde (PA), Itaguaí (RJ), Itajaí e Imbituba (SC), Cabedelo (PB), Natal (RN), Maceió (AL), São Sebastião (SP), Suape (PE) e Itaqui (MA).

4.5. Projeto VTMISS – Controle e Monitoração de Embarcações

O VTMISS, “Vessel Traffic Management Information System”, é um sistema de auxílio eletrônico à navegação, com capacidade de prover monitorização ativa do tráfego aquaviário, cujo propósito é ampliar a segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção ao meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações ou risco de acidente de grandes proporções.

No Brasil, o VTMISS foi normatizado pela Marinha do Brasil, através da NORMAM-26/DHN e pela Secretaria de Portos (SEP).

Os estudos para implantação do VTMISS para o controle de tráfego se encontram bastante adiantados. O Porto do Rio de Janeiro será o primeiro porto público contemplado com o sistema VTMISS com recursos da União.

Recentemente, foi assinado o acordo de cooperação entre a Secretaria de Portos e a USTDA - Agência para o Comércio e Desenvolvimento dos Estados Unidos (“United States Trade and Development Agency”). O acordo visa à contratação de uma empresa norte-americana que realizará estudos técnicos mais aprofundados, melhorando ainda mais a qualidade dos estudos prévios que culminará em um termo de referência e então edital de licitação.

O VTMISS do porto do Rio de Janeiro é apenas o início. Em uma primeira fase está previsto o projeto de implantação do VTMISS para cinco (5) portos públicos, e para um futuro bem próximo, a SEP espera que os 34 portos públicos estejam cobertos, controlados e monitorados pelo VTMISS.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É triste explicar como um país cujo litoral é de 9.198 km e que possui uma rede hidroviária enorme, ainda não explore adequadamente o transporte marítimo. É óbvio que o investimento necessário para otimizar e modernizar este sistema é grande e que a movimentação de cargas por ele não tem a mesma velocidade do transporte aéreo ou ferroviário. Mas são 16 portos com boa capacidade, com destaque para os de Santos (SP), Itajaí (SC), Rio de Janeiro (RJ), Porto Alegre (RS), Paranaguá (PR) e Vitória (ES). Existem ainda duas hidrovias para o transporte fluvial no interior do Brasil e com os países vizinhos do sul e sudeste (as hidrovias Paraná-Paraguai e Tietê-Paraná). Então, fazer o setor, responsável por 11,72% do movimento de carga registrado no país, crescer é difícil, mas não impossível.

Um dos maiores bloqueios à expansão do setor portuário nacional está na deficiência de infra-estrutura que compromete o potencial do setor e representa um entrave ao crescimento do comércio internacional e de cabotagem no país. Para vencer este problema, fazem-se necessárias a efetivação de investimentos direcionados a obras portuárias e de acesso, e a equipagem dos portos nacionais.

Apesar do potencial econômico apresentado pelo setor portuário e dos investimentos públicos federais em transportes realizados em 2008, apenas 17% foram destinados ao setor hidroviário como um todo, e destes, aproximadamente 80% (R\$ 327 milhões) foram destinados aos portos.

Há alguns anos são famosas as filas de caminhões que se estendem pelas avenidas e estradas que levam aos maiores portos do país, notadamente no período de safra. Também têm sido freqüentes os casos em que, por falta de dragagem, os navios de maior calado se vêem impedidos de atracar ou não se consegue utilizar totalmente sua capacidade de carga. Assim, ou os armadores acabam afretando navios menores, ou os grandes navios têm que embarcar com volumes inferiores à sua capacidade nominal, o que tende a elevar os preços dos fretes marítimos, reduzindo a competitividade dos produtos brasileiros destinados ao mercado externo.

A Lei de Modernização dos Portos propiciou um aumento significativo da produtividade dos portos brasileiros. Entretanto, os avanços ocorridos ainda são considerados

insuficientes quando comparamos a produtividade dos portos brasileiros com os principais portos dos países desenvolvidos.

Deve-se admitir que houve progressos na operação dos terminais, tendo em vista a redução expressiva do tempo médio de atracação e do custo de movimentação das mercadorias. Contudo, nas áreas comuns dos portos ainda existem sérios problemas. Trens, caminhões e transporte público compartilham o mesmo espaço na entrada dos portos. Além disso, os serviços de dragagem são interrompidos freqüentemente, ou por falta de recursos da autoridade portuária, ou por questionamentos judiciais de empresas envolvidas no processo de licitação promovido pela autoridade portuária.

Por conta do forte crescimento do comércio internacional entre 2003 e 2008, tornaram-se ainda mais visíveis os gargalos e demandas presentes no sistema portuário brasileiro. A baixa eficiência e o déficit, sobretudo de infra-estrutura, que assolam o setor passaram a alertar sobre um possível colapso, demandando imediata atuação do poder público nacional.

Ao longo dos últimos anos, uma série de dificuldades vem sendo enfrentada; se negligenciadas, estas dificuldades serão capazes de gerar um estrangulamento do sistema portuário no caso de uma forte retomada do crescimento mundial pós- crise de setembro de 2008. A demanda por investimentos em infra-estrutura portuária e de acesso há muito se tornou evidente para todos os órgãos e empresas que lidam com este setor. Persistem preocupações legítimas com a possibilidade de esgotamento do sistema.

De acordo com a Fundação Dom Cabral e o Fórum Econômico Mundial (2009), o Brasil ocupa a 123ª posição, entre 134 países, no ranking de qualidade dos portos. É inegável e inadiável a necessidade de investimentos que ampliem a capacidade portuária, facilitem os acessos (terrestres e hidroviários) e possibilitem a atracação de grandes embarcações.

De 2011 a 2015 os portos brasileiros vão precisar de cerca de US\$ 30 bilhões para responder ao desafio de uma economia que cresce em ritmo acelerado. Há, entre investimentos públicos e privados agendados para o setor, US\$ 22 bilhões. Faltam US\$ 8 bilhões, que terão de vir de algum lugar. Há cerca de 260 pontos de gargalo nos portos nacionais, e falta dinheiro para saná-los. Os valores poderiam vir de fora – em 2010 o Brasil foi o 10º maior destino de entrada de capital no planeta – mas para isto o marco regulatório do setor precisa de ajustes.

Com o pujante crescimento das exportações brasileiras, impulsionadas pela expansão do agronegócio, a tendência é de que a situação se agrave ainda mais nos próximos anos. Portanto, para se evitar um colapso logístico num futuro próximo, é fundamental que os portos brasileiros se transformem em centros efetivos de distribuição de cargas, onde rapidez e eficiência no manuseio de mercadorias tornam-se imperativas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. CARDOSO, Ciro Flamarion. **Sete olhares sobre a Antiguidade**. 2. ed. Brasília: UNB, 1998.
2. CATHARINO, José Martins. **O novo sistema portuário brasileiro**. São Paulo: Ed. Destaque, 1994.
3. CARVALHO, Francisco Edvar. **Trabalho portuário avulso antes e depois da Lei de Modernização dos Portos**. São Paulo: Ltda, 2004.
4. NETO, A. B. S.; VENTILARI, P. S. X. **O Trabalho Portuário e a Modernização dos Portos**. 1ed. 3. tiragem. Curitiba: Juruá, 2004.
5. PINTO, C. P. A.; FLEURY, R. C. **A Modernização dos Portos e as Relações de Trabalho no Brasil**. Porto Alegre: Síntese, 2004.
6. KAPPEL, Raimundo F. **Portos brasileiros - Novos desafios para a sociedade**. Brasília, 2004.
7. <http://www.ibge.gov.br/ibgeteen/pesquisa/geo/posicaoextensao.html> - Acesso em 20/06/2011
8. <http://www.transportes.gov.br/bit/estudos/MarinhaMercante/cap2.htm> - Acesso em 24/06/2011
9. <http://www.mar.mil.br/segempo/8630.htm> - Acesso em 24/06/2011
10. <http://www.ipea.gov.br/pub/td/td0444.pdf> - Acesso em 26/06/2011
11. http://www.antaq.gov.br/portal/MeioAmbiente_GA_Introducao.asp - Acesso em 21/06/2011
12. <http://www.sinaval.org.br/docs/Balanco2008.pdf> - Acesso em 25/06/2011
13. <http://www.portosdobrasil.gov.br/> - Acesso em 20/06/2011
14. <http://www.estadao.com.br/noticias/economia,bndes-tera-r-100-bi-para-pac-privado,311763,0.htm> – Acessado em 22/06/2011.

15. http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/publicacoes/tds/td_1423.pdf - Acessado em 22/06/2011.
16. <http://vejasp.abril.com.br/revista/edicao-2166/cartas-sobre-edicao-2165> - Acessado em 27/06/2011.

