

**CENTRO DE INSTRUÇÃO  
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA  
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA  
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**A REFORMA PORTUÁRIA NO BRASIL E AS  
PERSPECTIVAS PARA O FUTURO**

**Por: Edson Vinicius Pontes Bastos**

**Orientador  
CMG WELLINGTON**

**Rio de Janeiro**

**2012**

**CENTRO DE INSTRUÇÃO  
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA  
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA  
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**A REFORMA PORTUÁRIA NO BRASIL E AS  
PERSPECTIVA PARA O FUTURO**

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Máquinas (FOMQ) da Marinha Mercante.

Por: Edson Vinicius Pontes Bastos.

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA**

**CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE -  
EFOMM**

**AVALIAÇÃO**

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): \_\_\_\_\_

NOTA - \_\_\_\_\_

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)

NOTA: \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_\_\_

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente gostaria de agradecer a Deus por ter permitido que eu chegasse até aqui, fase final do meu curso de graduação nesta Escola de Marinha Mercante, A Universidade do Mar, referência nacional.

Aos meus pais, Maria Da Penha e Edson Bastos por ter acreditado no meu potencial, e ajudado a vencer os obstáculos que apareceram em minha caminhada, por ter dado o próprio sangue trabalhando arduamente com objetivo de fornecer condições à minha formação, minha eterna gratidão.

A todo Corpo Docente pela dedicação, em especial ao meu Orientador, CMG Wellington, pelo profissionalismo e paciência colaborando efetivamente para a realização deste trabalho.

Aos amigos da turma 2010 ajudando sempre a superar as dificuldades do dia a dia, em especial aos amigos de camarote pela amizade e companheirismo.

## **DEDICATÓRIA**

...Dedico essa monografia ao Criador e aos meus Pais, que me apoiaram e sempre me ajudaram a seguir batalhando pelos meus sonhos...

## RESUMO

Esta monografia apresenta um estudo acerca do desenvolvimento portuário brasileiro, inicia-se com o histórico das atividades portuárias, em seguida a lei de modernização de portos é abordada sob um aspecto de marco histórico no setor promovendo profundas mudanças que eram extremamente necessárias para que os portos brasileiros tornassem-se competitivos no cenário mundial.

Após isso, é feita uma abordagem dos aspectos do porto moderno, em seguida o desenvolvimento sustentável é inserido no contexto das atividades portuárias tendo em vista a importância da preservação do meio ambiente nos mais diversos setores da economia.

Palavras chaves: Portos brasileiros, modernização, reforma portuária, futuro das atividades portuárias.

## **ABSTRACT**

This monograph presents a study of port development in Brazil, begins with the history of the port activities, then the law of modernization of ports is covered under a landmark point in the industry promoting profound changes that were badly needed for the ports Brazilians to become competitive on the world stage.

After this is done to address the aspects of the modern port, then sustainable development is seen in the context of port activities in view of the importance of environmental conservation in various sectors of the economy.

Keywords: Brazilian ports, modernization, port reform, the future of the port activities.

# SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	09
1 – Aspectos gerais sobre os portos brasileiros .....	11
1.1– Definição .....	11
1.2– Mapa esquemático da relação porto-cidade.....	12
1.3– Breve histórico dos portos brasileiros.....	12
1.4– A evolução dos portos brasileiros.....	15
2 – A lei de modernização dos portos .....	17
2.1– Situação anterior à lei e motivação de sua criação .....	17
2.2– Objetivos da lei de modernização .....	21
2.3– Mapa esquemático dos problemas portuários e melhorias realizadas .....	24
2.4– Resultados e aspectos positivos gerados pela lei de modernização .....	25
2.5– Resultados negativos gerados pela lei de modernização .....	26
2.6– Tabela 1: Vantagens e Limitações da Lei nº 8.630/93.....	29
3 – O porto moderno.....	30
3.1– A atividade portuária no desenvolvimento econômico .....	30
3.2– Evolução do movimento anual de cargas nos portos brasileiros .....	31
3.3– O plano de desenvolvimento portuário- PDZ.....	31
3.3.1– Fluxograma do plano de desenvolvimento portuário .....	33
4- Desenvolvimento sustentável nas atividades portuárias .....	34
4.1– O desenvolvimento integrado ao meio ambiente.....	34
4.2– Os impactos causados pelas instalações portuárias .....	35
4.3– Revitalização dos ambientes naturais costeiros na zona portuária; .....	35
4.4– O porto virtual, um exemplo de sucesso.....	36
Considerações Finais .....	37
Referências bibliográficas .....	39

## INTRODUÇÃO

Esta monografia tem como objetivo fazer uma análise a partir dos fatos atuais observados nas atividades portuárias que estão em constante desenvolvimento. Além dessas apresentações, serão abordados projetos em andamento, possíveis melhorias, e exemplos de sucesso, pois os portos se desenvolvem ao longo do tempo e promovem o desenvolvimento aos seus ambientes de diversas maneiras. Nesse contexto a atividade portuária não vive sozinha, apenas confinada na beira do cais. Ela ultrapassa aquela pequena faixa costeira para se internalizar no território continental. A atividade portuária está hoje debruçada sobre um novo paradigma: o de ser uma plataforma logística com características de elo intermodal por natureza. Nesse novo paradigma, a atividade está agregando cada vez mais novos parceiros aos velhos companheiros: as instituições públicas que o regem.

No campo físico, ela procura estar presente nas rotas mais abastadas de carga por meio de atributos ou virtudes institucionais, gerenciais, operacionais, e mercadológicos, que a qualifiquem para tal. Para estar condizente com esta demanda, é necessário o exercício e o aprimoramento de conhecimentos específicos adquiridos ao longo de tantos anos, em termos de prover abrigo e facilidades para as embarcações, cargas, tripulantes e passageiros, por intermédio de estruturas implantadas em terra e em mar.

É notório o quanto a atividade multiplicou-se e diversificou-se ao longo desses séculos de existência. Seus insumos e fatores de produção alteraram-se substancialmente, como em qualquer outra atividade produtiva. Tornou-se mais dependente de tecnologia e capital a fim de se tornar competitiva dentro do mercado. Mas na sua essência, essas alterações apenas deram uma nova roupagem aos mesmos atores que a iniciaram há tempos atrás

Ao conhecimento e aperfeiçoamento das infraestruturas de transporte agregam-se os valores ambientais na mesma proporção. Se as áreas reservadas para a atividade em terra e em mar são extensas, da mesma maneira deve se dar a gestão ambiental. A atividade, em seu atual perfil, requer a implantação de instrumentos de controle e de

aprimoramento das intervenções nos ambientes naturais onde ela é implantada. Essas ações de proteção e mitigação visam atenuar as alterações que são ocasionadas em seus ambientes pelas intervenções provocadas pelo agente portuário, sejam elas apenas na forma de modificação do ambiente natural, sejam na forma de poluição ambiental.

Nesse sentido apresenta-se um segundo grande paradigma: o da sustentabilidade, como sustentável entende-se uma atividade que possa existir e se expandir provocando o menor impacto possível nos ambientes naturais e sociais promovendo assim um desenvolvimento com qualidade. Os grandes acidentes causados por navios carregados de óleo cru que motivaram ações da comunidade internacional marítima para adequação dessas duas atividades presentes no mar e em terra; a navegação e a portuária. A reação a esses derramamentos de óleo foi na mesma proporção de seus acontecimentos e repercussões, incisiva e abrangente. O respeito ao meio ambiente está calcado na educação ambiental, cujo elemento principal é promover uma atividade portuária condizente com seu habitat, uma vez que a maioria dos portos situa-se em sítios de intensa beleza natural. Para mostrar a mudança de mentalidade, o porto virou-se novamente para a comunidade que o cerca após constituir uma nova roupagem; uma máquina a serviço da carga e do bem estar.

# CAPÍTULO I

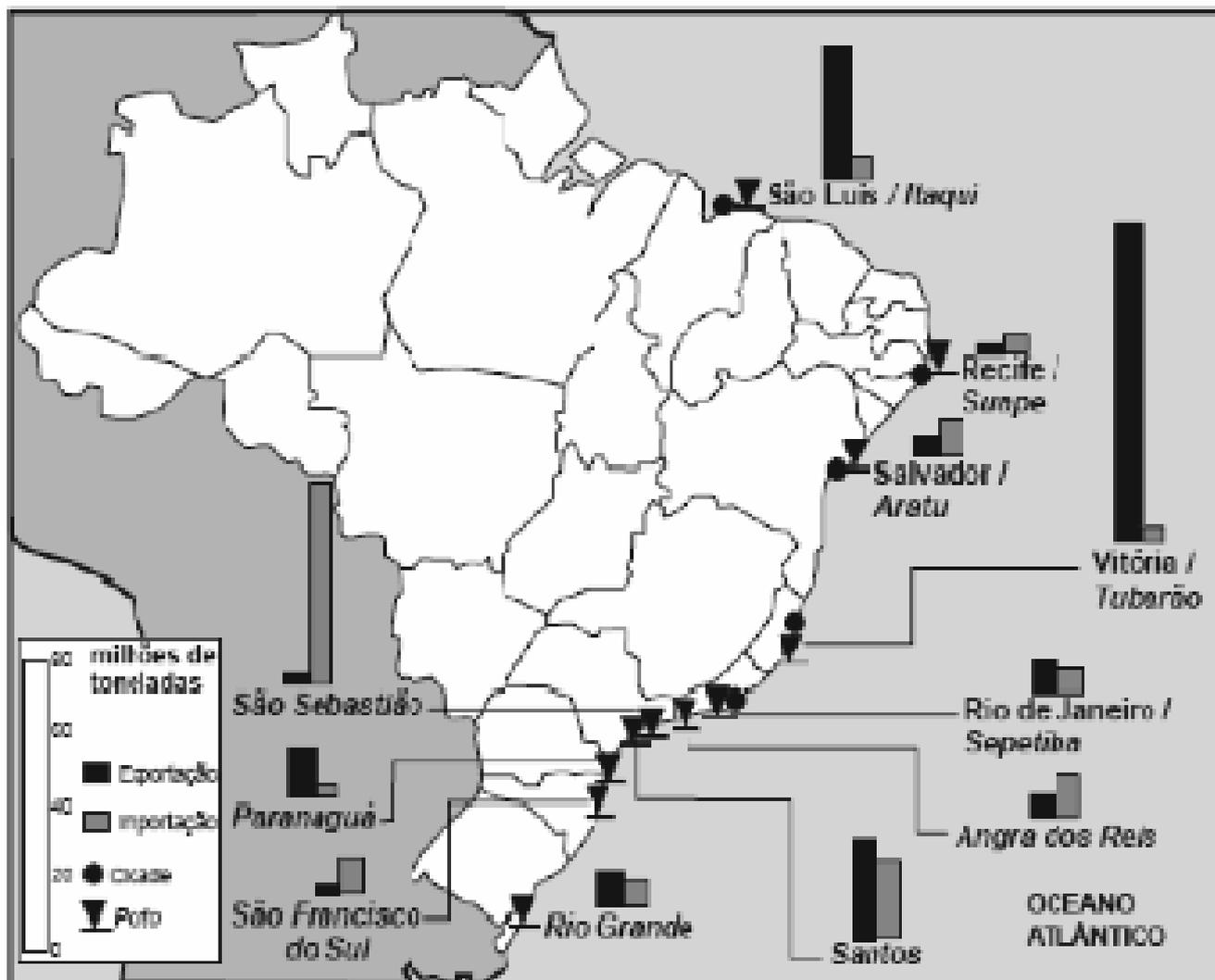
## Aspectos gerais sobre os portos brasileiros

``Quem dominar o mar dominará o comércio; quem dominar o comércio será senhor das riquezas do mundo `` Walter Raleigh.

### 1.1-Definição

Um porto é basicamente uma infraestrutura de carga e descarga das mercadorias de transporte marítimo, além disso, pode ser considerado como ligação entre este sistema e o de transporte terrestre. Esta função de espaço de trânsito de carga e descarga das mercadorias induz outras funções de grande importância econômica para as cidades tais como: centro de armazenagem de mercadorias, zonas de serviços terciários, áreas de zonas industriais, e ainda porta de entrada de estrangeiros no país de bandeira do porto pois há desembarque/embarque de pessoas vindo de diversas partes do mundo alguns tripulantes outros apenas turistas vindos de cruzeiros marítimos. O porto além de constituir elemento de valorização territorial gera também economias externas tendo grande influência na balança comercial de um país. Surge daí o conceito de Portocidade que se coincidem plenamente e se potencializam no objetivo de um desenvolvimento sustentável, as cidades portuárias são autênticos polos de organização, com serviços tecnologicamente avançados para o comércio e a distribuição seja no nível nacional ou até mesmo internacional.

## Mapa esquemático da relação porto-cidade.



[http://www.geografiaparatodos.com.br/capitulo\\_9\\_meios\\_de\\_transporte\\_files/image015.gif](http://www.geografiaparatodos.com.br/capitulo_9_meios_de_transporte_files/image015.gif) (acesso em 14/04/2012)

### 1.2- Breve histórico dos portos brasileiros

O Brasil possui um extenso litoral, a Amazônia azul, uma analogia à imensa floresta amazônica, além disso, tem-se uma vasta rede hidrográfica valendo ressaltar que a maior bacia do mundo é a bacia amazônica cujo principal rio é o rio Amazonas, o maior em vazão do mundo. A rede hidrográfica brasileira representa 14% da água doce do planeta.

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.



Fonte: [http://2.bp.blogspot.com/-ymreYogC-1Y/TazrbYBPpiI/AAAAAAAAALY/n6hh2asdzFE/s1600/fuga\\_D\\_joao\\_VI.jpg](http://2.bp.blogspot.com/-ymreYogC-1Y/TazrbYBPpiI/AAAAAAAAALY/n6hh2asdzFE/s1600/fuga_D_joao_VI.jpg) (acesso em 10/05/2012)

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 a 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 criados 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.

### **1.4-A evolução dos portos brasileiros**

Tendo em vista a multiplicidade de funções que os portos passaram a assumir, além das operações de carga e descarga, há um aspecto importante a salientar associado ao desenvolvimento portuário e a transformação ocorrida nos portos, permitindo transformá-los de centros de transporte em plataformas logísticas. Embora essa categorização não se baseie no tamanho ou na localização geográfica do porto, nem na sua gestão pública ou privada, foi a partir da visão baseada nos três critérios seguintes que os portos vêm se desenvolvendo: a política, a estratégia e a atitude de desenvolvimento portuário; o escopo e a extensão das atividades portuárias, particularmente quanto aos aspectos associados à área de informação; e a integração da organização e das atividades portuárias<sup>1</sup>.

Os portos de 1ª geração geralmente têm seus próprios sistemas de informação, documentação e estatística e não possuem qualquer consideração quanto à compatibilidade entre os seus sistemas e aqueles dos usuários do porto. Nos portos de 2ª geração, os governos, as autoridades portuárias e os fornecedores dos serviços portuários têm uma compreensão mais ampla quanto às funções dos portos marítimos, visualizando-os como centros de serviço de transporte, industrial e comercial. Nesses portos, as diferentes atividades tornaram-se mais integradas com o aumento de volume e da rápida rotatividade da carga através de todo o porto. Nos portos de 3ª geração, os agentes econômicos têm uma compreensão e uma atitude bastante diferentes quanto ao gerenciamento e desenvolvimento de seus portos, pois os vêem como um nóculo no complexo de rede de distribuição e produção internacional, ou seja, participam mais

---

<sup>1</sup> Citado por: GOEBEL, Dieter. A Competitividade Externa e a Logística Domestica. In: PINHEIRO, Armando Castelar; MARKWALD, Ricardo; PEREIRA, Lia Valls (Org.). *O Desafio das Exportações*. Rio de Janeiro: BNDES, 2002, p. 283-365.

ativamente do comércio internacional.

Uma comparação das características descritas com a visão dos administradores portuários brasileiros e, conseqüentemente, das atividades realizadas nesses locais, permite deduzir que os portos brasileiros ainda se encontram num estágio entre a 1ª e a 2ª geração<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup>Citado por Ibid. p. 283-365.

## CAPÍTULO 2

### A LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS

#### 2.1 – Situação anterior à lei e motivação de sua criação

A promulgação da Lei de Modernização dos Portos tem quase 20 anos, contudo, os portos no Brasil estavam em estado de verdadeiro abandono. Na década de 90, graças à imprensa, foi promovida uma intensa campanha para o grave problema portuário brasileiro. Os portos nacionais estavam em estado tão deplorável que passou a ser do conhecimento geral da sociedade.

Há uma ou duas décadas, poucas pessoas imaginavam a importância dos portos no comportamento global da economia do país. Atualmente, com a difusão do relevante assunto, os principais blocos da sociedade, inclusive na área universitária, estão cientes da importância que foi a urgente modernização dos portos para a economia do Brasil e seu desenvolvimento<sup>3</sup>.

Pela falta de ação e seguindo o bom momento da economia e do comércio exterior que estavam por se recuperar após a abertura comercial de 1990, o poder público decreta uma legislação corajosa que visava à reestruturação dos terminais portuários, o progresso logístico, a retirada do poder das mãos dos temperamentais e ineficazes sindicatos de categorias, bem como a criação de órgãos gestores para bombear eficiência nas artérias laborais das estruturas aquaviárias.

Atualmente 95% das trocas comerciais internacionais dependem inteiramente da eficiência do transporte marítimo no Brasil e, portanto, do bom funcionamento dos

---

<sup>3</sup>Citado por OLIVEIRA, Carlos Tavares. Op. Cit., (Modernização dos Portos), p 15.

portos. A atividade portuária sofreu grandes mudanças após o decreto da Lei nº 8.630/93 de Modernização dos Portos, que transformou por completo sua estrutura no que diz respeito à produtividade, investimentos, relações trabalhistas e tecnologia. Mesmo que não inteiramente funcional até os dias de hoje, a Lei de Modernização dos Portos foi um marco no sistema brasileiro de fluxos internacionais<sup>4</sup>.

A situação dos portos brasileiros no passado foi uma confirmação real de que o governo não é um bom administrador portuário. Sempre se mostrou impossibilitado de preencher com a agilidade que o setor solicita as necessidades apresentadas pelo dinamismo da atividade, e, pior, tornava ainda mais problemática à administração dos portos ao utilizá-lo como moeda política. Dessa forma, o que se via era demasiada interferência do Estado, burocracia em excesso e falta de investimentos que modificaram nossos portos para sucatas. Essa condição originava tristeza e revolta aos que conheciam portos estrangeiros e podiam comparar com os portos brasileiros, com equipamentos obsoletos, excesso de pessoal, morosidades e greves. Iniciaram-se nas décadas de 1970 e 1980, debates chamados de "reelaboração dos espaços portuários nacionais". Começava-se a discutir a problemática dos portos, especialmente a ociosidade e os altos custos. Empresas titulares de terminais portuários de uso privado deram início a uma busca de soluções para confrontar os problemas que mais atrapalhavam suas atividades como: a cobrança excessiva de tarifas por parte das administrações portuária; o centralismo do setor portuário ditado pelo modelo gestor vigente; a independência da contraprestação de serviços e a crescente pressão monopolista das entidades sindicais de trabalhadores avulsos contra as instalações portuárias privativas.

Por outro lado, os investimentos do governo em obras portuárias foram diminuídos de maneira drástica durante os anos 80, e não houve ação significativa de projeto da expansão ou da modernização do setor, o que fez crescer o desconforto de empresários e usuários dos portos nacionais. Antes de 1993, definitivamente o modelo portuário nacional não atendia as necessidades mínimas que o comércio brasileiro exigia. Tarifas controladas pelo Estado, inexistência de concorrência nas operações,

---

<sup>4</sup> Citado por ERVILHA, Renata de Albuquerque. *Impactos da lei 8.630 sobre a infra-estrutura de terminais de Containers e na viabilização da navegação de cabotagem de carga geral no Brasil*. Rio de Janeiro. 2006. 88p.

falta de investimento em equipamentos e em infraestrutura, tudo isso levava ao desequilíbrio das contas, o conseqüente aumento dos custos e a perda da competitividade. Para se ter uma noção da situação dos portos brasileiros anteriormente, para um navio entrar no porto de Santos, tinha que pagar aproximadamente 50 impostos, além das contribuições recolhidas por fora, um absurdo quando comparado aos portos estrangeiros. A obsoleta e corporativa estrutura portuária brasileira também era penalizada com a sobreposição de vários órgãos voltados para determinado setor, o que provocava burocracia sufocante dos procedimentos e que apontava ainda dificuldade adicional: as transações entre mão de obra e capital se davam de forma centralizada, já que o poder de decisão incumbia a uns poucos representantes sindicais universais, que especificavam normas a todos os portos brasileiros.

As empresas que dispunham de terminais privativos não podiam operar cargas de terceiros, pois a legislação evitava a concorrência com portos públicos, mesmo que nestes, as filas de espera provocassem o consumo de divisas em sobre-estadia. Os portos brasileiros tinham o "cheiro de mofo" e burocracia; pareciam ambientes inóspitos, com muros sujos que os isolavam das cidades e desencorajava qualquer tentativa de proximidade por parte da população o conceito de porto-cidade não era aplicável nessa situação. Bem distinta do que ocorria nos terminais europeus, os portos brasileiros eram vistos como uma espécie de buraco negro na rota do comércio exterior brasileiro.

Como exemplo, entre 1990 e 1993 os portos brasileiros empregavam 45 mil pessoas e, apesar disso, em 1991 só embarcaram 320 milhões de toneladas (7.111 toneladas por empregado). Enquanto isso, o porto de Roterdã na Holanda, com seus 2 mil funcionários, movimentou 290 milhões de toneladas (145.000 toneladas por empregado). As atividades marítimas e portuárias eram administradas por varias leis e portarias<sup>5</sup>.

Antes da Lei da Modernização, os portos impediam o sonho de competitividade dos produtos brasileiros pela ação do corporativismo sindical e pela ineficiência gerencial. No âmbito logístico, o trabalho nos portos marítimos não atendia parâmetros de competitividade como, ganho de tempo, redução de distâncias, tornar seus produtos mais baratos, baixar fretes no mercado interno e concorrer no mercado externo. Antes da lei, este trabalho era bastante prejudicado por falta de equipamentos necessários para

---

<sup>5</sup> Citado por OLIVEIRA, Carlos Tavares. Op. Cit., (Portos e Marinha Mercante), p. 65-6.

fazer o trabalho logístico, por carência de pessoal qualificado para desenvolver a atividade e por falta de interesse e de investimento do governo.

Favorecimentos e privilégios costumavam ser bastante comuns. Na época, usualmente ocorria nomeação de um presidente administrativo dos portos, onde era comumente encontrado um político e não um profissional da área qualificado<sup>6</sup>.

A situação dos portos brasileiros era desordenada comparada com outros portos no exterior, principalmente num mundo de crescente globalização, onde eram cada vez mais imprescindíveis transportes competitivos, capazes de colocar produtos com competência em qualquer mercado. Portanto, não ocorreu uma mudança visionária para o setor, mas havia urgentemente a necessidade de uma nova medida legal para a regulamentação do meio<sup>7</sup>.

### **A motivação da Reforma Portuária**

Foram muitas reivindicações, especialmente dos usuários dos portos, que exigiam mudanças. Os novos ares respirados pela concordância da Carta Magna em 1988, a democratização dos estabelecimentos e a globalização abasteciam terreno fértil para inovação e a esperança de um Brasil melhor. A principal comprovação para o implemento de uma reforma portuária, além da necessidade de desonerar e desobrigar o Estado em estar presente em atividades de natureza privada, era dar uma moldura mais harmônica aos portos, com o perfil do mercado a que está implantado, principalmente no que se refere à logística dos fluxos de cargas portuárias e a maior proximidade com o cliente portuário. Era urgente e necessária a reforma do sistema portuário nacional, pois a falência da estrutura portuária já se encontrava próxima. Quem primeiramente levantou a bandeira da mudança brasileira foi um grupo de empresários. Os altos custos de manuseio de cargas eram mais sentidos nos produtos de menor valor agregado como os da siderurgia brasileira e, em 1989, a situação era quase insustentável.

Com a posse do presidente Fernando Collor, o empresário Jorge Gerdau Johann Peter, que comandava o setor siderúrgico e presidia a Associação de Exportadores Brasileiros, escoltado de outros líderes, ofereceu ao presidente recém-empossado

---

<sup>6</sup>Citado por XAVIER, Marcelo Elias. *A Modernização dos Portos*. Disponível em: <[www.univap.br/biblioteca/hp\\_dez\\_2002/Revisada%20dez%202002/022.pdf](http://www.univap.br/biblioteca/hp_dez_2002/Revisada%20dez%202002/022.pdf)>. Acesso em: 15 jun 2012.

<sup>7</sup>Citado por FARIA, Sergio Fraga Santos. *Transporte Aquaviário e a Modernização dos Portos*. São Paulo: Aduaneiras, 1998, p. 39.

algumas idéias para reduzir os custos portuários nacionais. O então presidente concordou com as modificações propostas e sugeriu que estas poderiam ser feitas por Medidas Provisórias, mas que eles (os empresários) deveriam preparar-se para dar apoio ao governo. Com este acordo, foi criado então a Ação Empresarial Integrada (AEI), que primeiramente reuniu cinco confederações e cinco entidades de classe. A AEI tinha como finalidade "sensibilizar as autoridades na obrigação de viabilizar um novo regime jurídico para os portos nacionais" e dar ao governo o apoio de que necessitava. A AIE traçou como meta conseguir a privatização dos serviços portuários, a quebra do monopólio da mão-de-obra avulsa e a licença para os terminais privados operarem cargas de terceiros. A partir daí, uma equipe trabalhou durante sete meses no Palácio do Planalto compondo Medidas Provisórias em total segredo. Quando a mesma encontrou-se quase pronta, aproximadamente três dias antes de sua assinatura, o serviço de inteligência da Marinha informou que o assunto havia vazado e que, se a MP fosse editada, "correria sangue nos portos". O presidente Collor então resolveu transformá-la em projeto de lei e remeter (no início de 1991) a Câmara Federal.

O Poder Executivo com o Projeto de Lei nº 08/91 conduziu a apreciação do Legislativo o programa de reestruturação do Sistema Portuário Nacional como saída para a crise que o setor atravessava e estabelecia uma das bandeiras da política econômica de cunho liberal com o qual, o Governo Collor almejava superar a grave crise econômica, política e social que o Brasil atravessava. O Projeto de Lei 08/91, que aprovado transformou-se na Lei 8.630, representou uma forte mudança no papel do Estado no subsetor portuário.

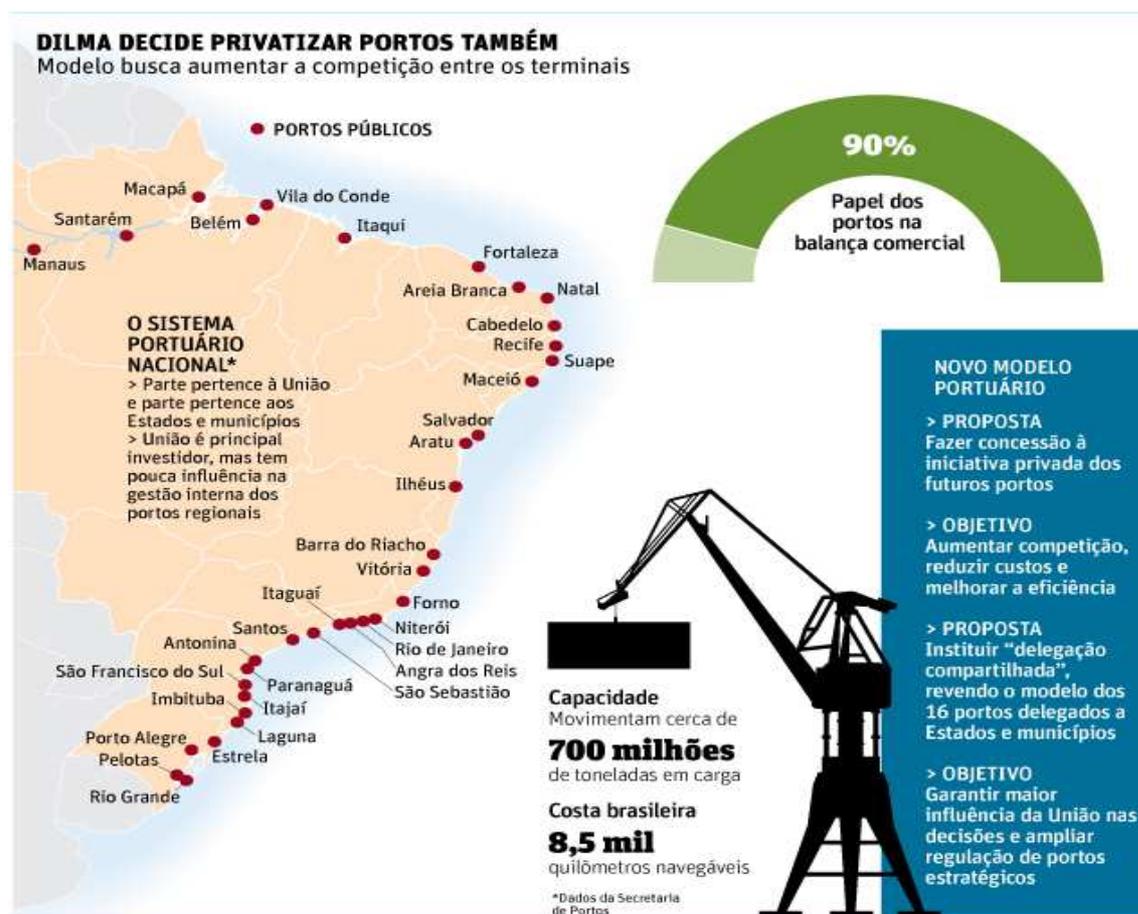
## **2.2 - Objetivos da lei de modernização**

As alterações promulgadas compreenderam vários níveis da administração portuária, de exploração dos terminais e das relações de trabalho ao fixar limites na atuação do Estado e remover entraves ao pleno exercício do trabalho e da livre iniciativa. Objetivava-se assim, modernizar as estruturas portuárias brasileira, corroídas pela falta de investimentos e pela prática de preços desproporcionalmente superiores aos de seus similares internacionais. Produtos e insumos seriam também afetados por repercussão igual na importação e na cabotagem, constituindo assim, ponto de

desestrangulamento para a economia do país<sup>8</sup>. Dessa forma, ficou claro que os principais objetivos da Lei da Modernização Portuária foram:

- A privatização dos portos, com a finalidade de gerar recursos para o governo, de modo a reduzir suas dívidas mobiliárias;
- Incentivar a concorrência entre os portos e terminais de forma a reduzir os custos e obter maior eficiência;
- Acabar com o monopólio dos trabalhadores portuários.
- Contribuir para inserção do país na economia globalizada

Ainda no governo atual podemos ver a continuação das metas traçadas no início da formulação da lei de modernização como o fator de privatização:



fonte: <http://f.i.uol.com.br/folha/mercado/images/11175600.jpeg>

(acesso em 25/06/2012)

<sup>8</sup> SANTANA NETO, José Vieira. Op. Cit., p. 57.

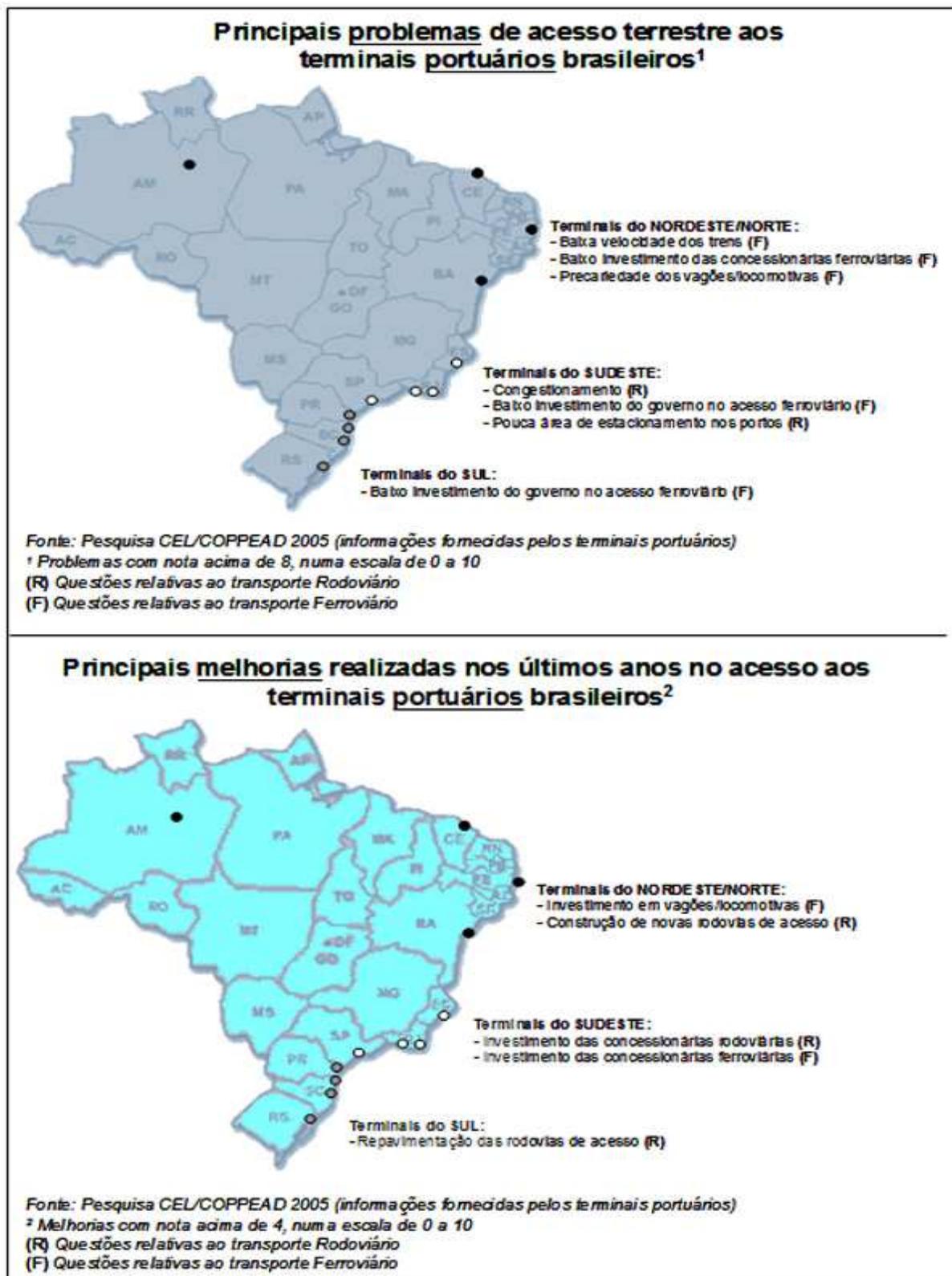
Outros objetivos também são observados na lei, como permitir a exploração da operação de movimentação portuária pelo setor privado; reduzir o tempo de espera e de permanência dos navios; permitir a exploração de cargas de terceiros em terminais de uso privado; adequar quantidade de mão-de-obra na operação portuária, segundo os novos processos de tecnologia; desburocratizar o setor; flexibilização do poder monopolista dos sindicatos; regionalização das negociações e a diminuição do enorme contingente de trabalhadores existentes.

Sintetizando, o modelo recomendava a diminuição da influência do Estado, o apoio a iniciativa privada e a concorrência como pilares para garantir a queda do custo da operação portuária pelo acréscimo da produtividade. Este entrosamento foi ardorosamente defendido pelo empresariado nacional, registrado em artigos e entrevistas de revistas e jornais no tempo, de discussão do projeto 08/91 e, especialmente após promulgação da Lei 8.630/93 e a regulamentação do processo de privatização pelo Conselho Nacional de Desestatização (CND) ocorrida em 1996<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> SANTANA NETO, José Vieira. Op. Cit., p. 58-9.

## Mapa esquemático dos problemas portuários e melhorias realizadas



[http://www.ilos.com.br/web/images/stories/artigos/principais\\_problemas\\_de\\_acesso.jpg](http://www.ilos.com.br/web/images/stories/artigos/principais_problemas_de_acesso.jpg)

(acesso em 29/09/2012)

### **2.3 – Resultados e aspectos positivos gerados pela lei de modernização**

Apesar das inúmeras questões ainda não resolvidas levantadas por essa legislação, cujo intuito foi o de afastar o governo das operações portuárias, alguns aspectos foram positivos para os portos.

Um aspecto positivo da nova legislação relaciona-se com a abertura da administração, permitindo maior liberdade da população em relação a assuntos relacionados aos portos. Antes do surgimento desta lei, os assuntos e decisões relacionados à administração dos portos públicos eram realizados de forma dissociada da comunidade, de uma maneira que a população não tinha acesso as decisões definidas pela administração portuária. Por este motivo, ainda nos dias atuais, a sociedade muitas vezes não reconhece o verdadeiro valor que os portos exercem na economia local<sup>10</sup>.

Outra grande mudança inserida pela lei foi a criação do Conselho de Autoridade Portuária (CAP). É um instituto criado em todos os portos do Brasil, que executa ações conforme o artigo 30 da Lei 8630/93 § 2º, que esclarece: "Compete ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema *roll-on roll-off*".

Outro conselho criado com a Lei de Modernização dos Portos foi o Órgão Gestor de Mão-De-Obra (OGMO), que tem como objetivo principal especializar a mão-de-obra portuária e administrar a distribuição desta mão-de-obra<sup>11</sup>.

Entre outros aspectos, pode-se citar: a diminuição das explorações das administrações portuárias nos serviços de movimentação de cargas nos cais públicos, que passaram a ser desempenhadas por empresas privadas, segundo sua qualificação como operadores portuários; possibilidade de terminais de uso privativo mobilizar cargas de terceiros com autorização do Ministério dos Transportes; dispensa do

---

<sup>10</sup> FARIA, Sergio Fraga Santos. Op. Cit., p.41.

<sup>11</sup> GUERISE, Luciana Cardoso. *Os Custos Portuários na Logística de Importação e a Lei de Modernização dos Portos: O caso de movimentação de cargas gerais em contêineres no Porto de Santos*. Santos, 2003, p.26. Monografia (Conclusão de Curso de Administração) – Universidade Católica de Santos.

pagamento do Adicional da Tarifa Portuária (ATP) pelos terminais privativos fixados fora da área do porto organizado; diminuição gradativa da alíquota do ATP, abolido, em definitivo, em 1996; possibilidade de a União, sempre por meio de licitação pública, descentralizar o subsetor mediante concessão da exploração de porto público organizado, bem como mediante contratos de arrendamento entre o concessionário e o interessado privado, para a exploração comercial de áreas e instalações portuárias; possibilidade de a União concentrar os investimentos públicos em obras de infraestrutura, deixando a cargo da iniciativa privada os investimentos referentes à superestrutura, aparelhamento portuário, recuperação e conservação das instalações; diversificação das tarifas e estímulo a concorrência intra e interpostos; quebra do monopólio dos sindicatos de trabalhadores avulsos no fornecimento e escalação da mão de obra para as operações portuárias<sup>12</sup>.

Para adaptarem-se as medidas da Lei 8.630, alguns portos no Brasil sofreram muitas transformações. O Porto de Itajaí e Imbituba, por exemplo, ambos em Santa Catarina, foram os que apresentaram grandes mudanças benéficas com a privatização, com melhorias na qualidade e nos custos de serviços. No porto de Santos, existem ainda alguns problemas que precisam ser solucionados, como, por exemplo, os custos que reincidentem diretamente nas tarifas, tornando este porto o maior e mais caro porto do Brasil, e, assim, correndo risco de perder mercado para portos com melhor custo, como os de Santa Catarina, Paraná e Rio de Janeiro<sup>13</sup>.

## **2.4 - Resultados negativos gerados pela lei de modernização**

Muitos problemas ainda são apontados atualmente nos portos que a lei não contemplou ou que levou a maiores entraves no setor burocrático. Um grande exemplo são os contratos de arrendamento dos terminais de cargas para empresas privadas, que são feitos de forma que, se ocorrer algum impasse, tem que ser resolvido pela justiça comum, caindo na Lei do Inquilinato. Isso significa que o problema pode ser protelado por anos, enquanto o terminal ficaria fechado, sem uso ou mal administrado.

Outro problema que dificulta bastante nos dias atuais o bom funcionamento dos portos de acordo com a Lei da Modernização, é que os contratos de arrendamento

---

<sup>12</sup> GEIPOT, Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. *A Reforma Portuária Brasileira*. Brasília, 2001, p.01.

<sup>13</sup> XAVIER, Marcelo Elias. Op. Cit., Acesso em: 17 abr. 2010.

definem que os empreendimentos só podem movimentar um tipo de carga. Isso faz com que alguns terminais fiquem completamente ociosos durante uma época do ano<sup>14</sup>.

Além disso, dos dispositivos pertinentes as instalações portuárias de uso privativo, a Lei 8.630/93 é insuficiente na distinção dos portos organizados com instalações arrendadas. As instalações portuárias de uso privativo têm, em relação às instalações arrendadas menos regulamentação, menos fiscalização ou, ao menos, mais distante, menos ônus.

Apesar de quase todos os institutos definidos pela Lei de Modernização estar formalmente implantados em praticamente todos os portos do país, muitas indefinições ainda existem. Mas, resta evidentemente, a necessidade de resoluções que não afetem o andamento do sistema portuário, como por exemplo, a Medida Provisória nº 1728-19/98, que determinou que as escalas dos trabalhadores avulsos passassem a serem realizadas exclusivamente pelos Órgãos Gestores de mão de obra (OGMOS). Assim, existem vários outros aspectos que a Lei não definiu levando a dificuldades nos acordos entre empresários, que têm interesse em diminuir os custos portuários da mão de obra, e trabalhadores que buscam manter os quantitativos e a remuneração da força de trabalho por turno o grande impasse entre os direitos dos trabalhadores e os interesses dos empresários do setor.

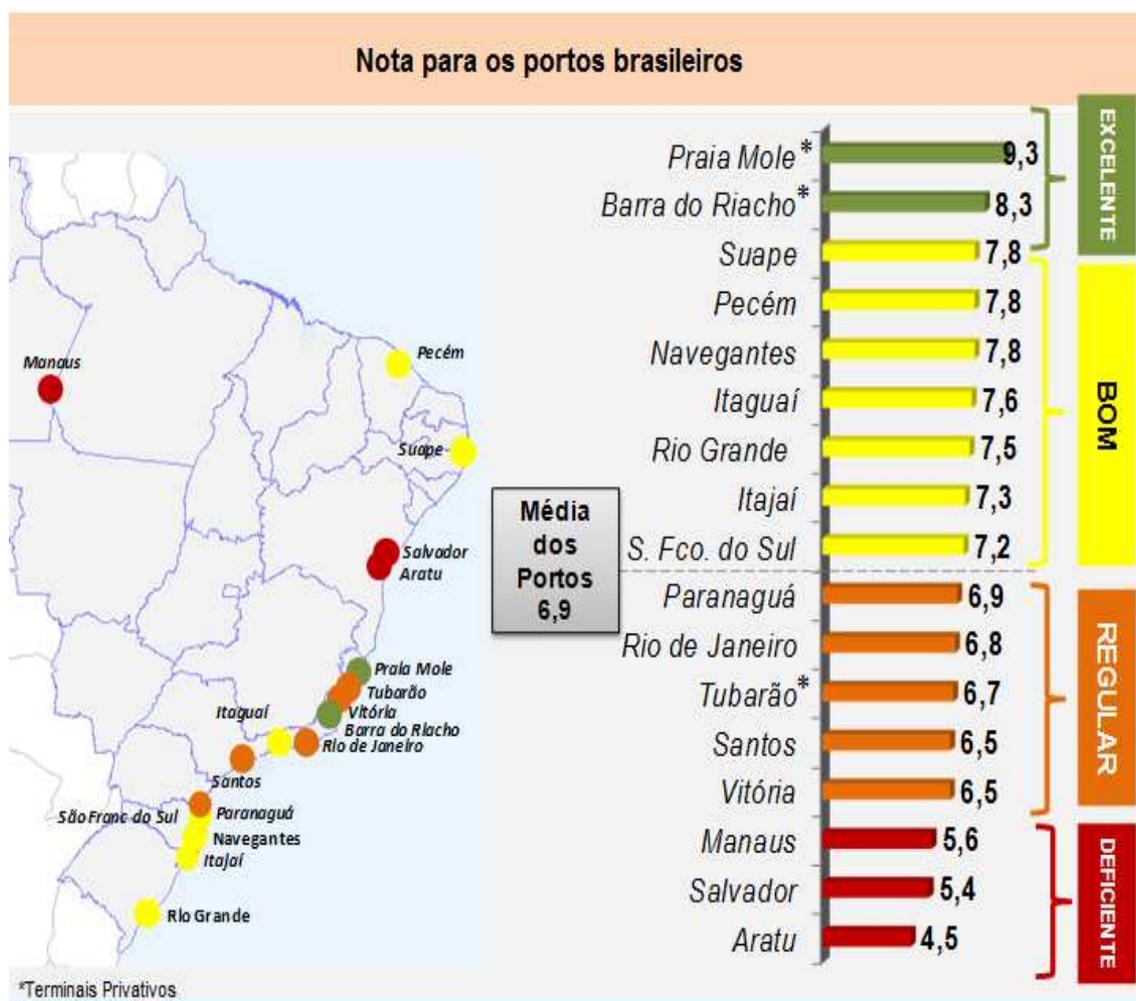
Contudo, foi durante os primeiros anos da lei que houve bastante oposição a sua implantação plena, tanto dos trabalhadores, alguns empresários e gestores portuários e que atualmente ainda persistem parcialmente. Uma das divergências partia do corporativismo e resistência das Companhias Docas e concessionárias para adotarem suas novas funções de autoridade portuária e da administradora do patrimônio público, já que muitas se distanciavam por completo das operações portuárias. Observaram-se também interesses econômicos e políticos de grupos antagônicos aos interesses públicos, além da falta de pessoal com experiência e de órgão adequado no Governo Federal para assumir o exercício das funções de normalização e fiscalização das concessões. Ainda houve dificuldades para conciliação das competências e dos interesses dos Conselhos de Autoridade Portuária e dos Conselhos de Administração das Empresas Portuárias (CONSAD), bem como, conflitos de interesse entre os membros

---

<sup>14</sup> MELO, Jamildo; BELFORT, Ângela Fernandes. *O Brasil a ver Navios: Dez Anos da Lei dos Portos, a Modernização Incompleta*. Recife: Bagaco, 2004, p. 33.

dos Conselhos de Autoridade Portuária e também, algumas vezes, com os do porto<sup>15</sup>.

A realidade da maior parte dos portos hoje no Brasil é um reflexo da má administração portuária do governo no passado, que atendendo a interesses políticos, criou um retrato atual da costa litorânea, onde podem ser facilmente identificados portos em regiões de difícil acesso e mal aparelhados<sup>16</sup>.



[http://www.ilos.com.br/web/images/stories/panorama\\_portos\\_2011/nota\\_portos5.jpg](http://www.ilos.com.br/web/images/stories/panorama_portos_2011/nota_portos5.jpg)  
(acesso em 25/062012)

<sup>15</sup> Citado por GEIPOT. Op.Cit., p. 02-3.

<sup>16</sup> Citado por KEEDI, Samir. Op. Cit., p. 55.

Na tabela a seguir, resumem-se vantagens e limitações, acrescentando-se mais alguns fundamentos não citados anteriormente, da Lei de Modernização dos Portos:

**Tabela 1 – Vantagens e Limitações da Lei nº 8.630/93 de Modernização dos Portos.**

<b>Vantagens</b>	<b>Limitações</b>
As empresas privadas, mediante qualificação, podem movimentar cargas nos cais públicos aumentando a competitividade nos portos e entre empresas;	Existem ainda dificuldades nos acordos entre empresários e trabalhadores sindicalizados;
Isonomia do pagamento do ATP pelos terminais privatizados localizados fora da área do porto organizado;	Resistência dos sindicatos de trabalhadores em aceitar a quebra do monopólio;
Redução gradativa e extinção da alíquota do ATP em 1996;	Corporativismo e resistência das Cias. Docas e concessionárias para assumir suas funções de autoridade portuária e administradora do patrimônio público;
Quebra do monopólio dos sindicatos de trabalhadores avulsos, ficando a gerência responsável pelo OGMO;	Ainda não estão perfeitamente claras e concordes as competências dos órgãos Federais, Municipais e Estaduais, nem seus processos decisórios;
Implantado o porto 24 horas ininterrupto;	Existe uma demora na resolução de questões relacionadas com impactos ambientais das hidrovias;
Aprovados novos projetos para construção e/ou ampliação dos terminais de uso privativo;	Os ganhos de produtividade do terminal transformam-se em ganhos de produção, integralmente repassados aos trabalhadores portuários apropriados ao serviço, não ocorrendo qualquer redução do custo unitário da movimentação de cargas;
Houve uma reformulação dos sistemas de gerenciamento das operações e de mão-de-obra avulsa, reduzindo as interferências corporativas e burocráticas;	Falta uniformização da remuneração dos trabalhadores portuários avulsos;
Busca-se um melhor aproveitamento e de forma racional dos espaços e das instalações;	Os despachos aduaneiros têm consumido um precioso tempo que poderia ser transformado em riquezas, processos burocráticos impedem plena eficácia;
Foi implantado a multifuncionalidade no trabalho portuário;	Modelo de arrendamento concedendo os terminais às empresas que deram o maior lance e não às que ofereciam o menor custo ao usuário, conseqüentemente, o volume de investimento é repassado à tarifa;
Com a privatização das instalações e dos serviços, vem aumentando a mecanização das operações portuárias, com o uso crescente de modernos equipamentos exigindo um menor emprego de mão-de-obra portuária;	Grupos empresariais, que já eram tradicionais usuários dos serviços prestados, passaram a controlar a operação das principais malhas ferroviárias e de vários terminais portuários, considerando tais ativos como centro de custos de seus negócios, e não como instrumentos de geração de uma fonte adicional de receita, que poderia ser explorada por meio da expansão das atividades de prestação de serviços logísticos.
Aprovadas, em cada porto, novas estruturas tarifárias com expressiva redução de tabelas.	

Fonte: NASCIMENTO, Jonas Pereira, UFRJ, 2005<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> NASCIMENTO, Jonas Pereira do. *Vantagens e Limitações Decorrentes da Implantação da Lei de Modernização dos Portos*. Rio de Janeiro, ago. 2005. 117 p. Dissertação (Mestrado em Ciências em Engenharia de Transportes). COPPE – Universidade Federal do Rio de Janeiro.

## CAPITULO 3

### O PORTO MODERNO

#### 3.1 – A atividade portuária no desenvolvimento econômico

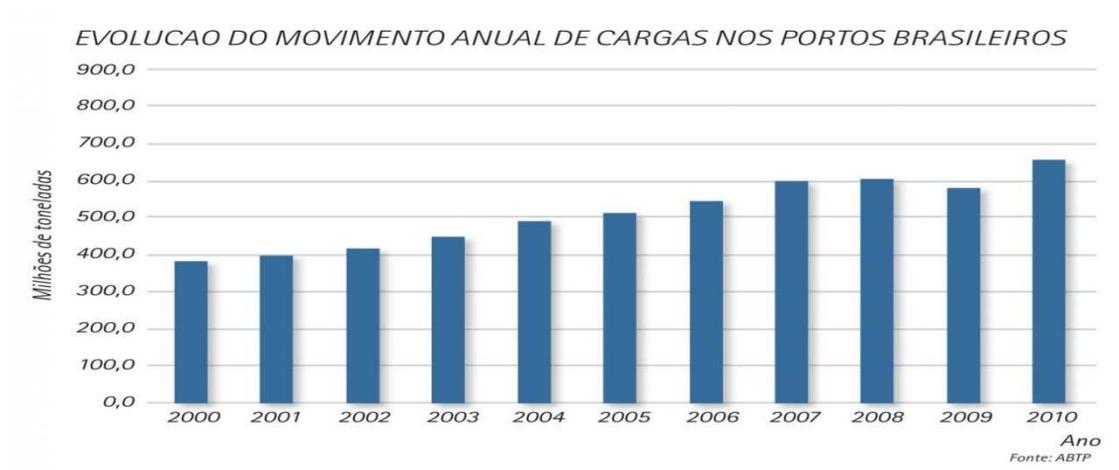
O Brasil confirmou-se como nação pelo campo da exportação desde a época do descobrimento. Conforme o conceito de balança comercial, consolidado nos anos 1970 é a diferença entre o valor de exportações e importações de um país. A balança comercial não usa como referência quantidades dos produtos que entram e saem do país, mas sim seus valores, isto é, o valor conseguido com as vendas (exportações) menos o valor gasto com as compras (importações) de um país. A intenção é que haja sempre lucro, ou seja, que o valor das exportações sejam maiores do que os das importações, o que resulta num fluxo de capitais positivo na balança comercial. Rico em recursos naturais, o Brasil tem presença marcante nos mercados mundiais pelo fornecimento de commodities. Trata-se de um modelo de difícil administração pois é muito vulnerável ao valor das mercadorias negociadas no mercado mundial. Nesse modelo os portos e suas atividades econômicas desempenham um papel relevante.

Mesmo na crise dos anos 80, quando o PIB brasileiro atingiu valores próximos a zero houve crescimento da movimentação de mercadorias nos portos. Até mesmo a reforma portuária iniciada no começo dos anos de 1990 não reduziu o crescimento no movimento de cargas portuárias.

Diferentemente dos produtos industrializados, as commodities são exportadas em grandes volumes. Essa é uma característica desse produto no mercado, mas grandes volumes são frequentemente objeto de barreiras ou cotas mesmo assim no Brasil elas vêm proporcionando um saldo favorável em nossa balança do comércio exterior, significando divisas acumuladas advindas desse comércio.

Nas importações sobressaem os produtos manufaturados e bens de capital, que são adquiridos para consumo ou abastecimento de nosso parque industrial

## Evolução do volume total (exportações e importações)



<http://gc.oempreitei.dominiotemporario.com/Conteudo/ImagensAntigas/grafico-portos.jpg>

### 3.2-O plano de desenvolvimento portuário- PDZ

O PDZ é elaborado pela administração portuária e submetido ao Conselho de Autoridade Portuária para sua deliberação. Sua finalidade é entender e promover a expansão da atividade. O PDZ na essência contempla a agregação de mais carga pelo porto. Essas cargas podem ser de mesma natureza das existentes ou outras, exigindo uma melhor distribuição das cargas alocadas no porto. É resultado de um estudo em que se considera a situação atual da atividade e um horizonte futuro. Em síntese o estudo insere:

- O que movimentar;
- Onde movimentar; e
- Como movimentar

Esses parâmetros são considerados para o porto como um todo, envolvendo cada terminal individualmente. O PDZ tem como objetivo principal a expansão da ativi-

dade, tanto aquela referente ao manuseio da carga em trânsito pelo porto como dos serviços gerados por este trânsito. Essa expansão acontece em termos físicos e comerciais, promovendo o desenvolvimento de forma integrada como os demais ambientes produtivos ao redor do porto, quais sejam: o local, o regional, e o nacional.

Como instrumento de planejamento do desenvolvimento da atividade portuária, o PDZ tem como função dar desenvolvimento a uma sequência lógica e que isso seja realizado a um custo adequado. Por custo adequado entende-se que a atividade será implementada otimizando-se os investimentos e respeitando o padrão mais avançado de uma atividade produtiva, no que diz respeito à segurança, proteção e respeito ao meio ambiente.

Atualmente tem sido observado que o PDZ carece de investimentos pois estes estão por conta, principalmente, do setor privado, em observância à política de transferência das atividades portuárias para o setor privado. Cabe a esse segmento o compromisso de buscar por mais e mais espaços no porto organizado. Ficou a cargo do setor público a responsabilidade de manter o condomínio portuário, este consubstanciado nas áreas comuns, que são aquelas utilizadas por todos os prestadores de serviços portuários e marítimos.

Países como Japão e do norte da Europa possuem um planejamento consistente baseados em planos de desenvolvimento cumpridos pela administração do porto sempre sob coordenação e fiscalização do governo federal.

O respeito e observância a esse instrumento têm como resultado uma atividade desenvolvida de maneira harmônica e constante ao longo de anos. São configurados para cinco ou mais anos e revistos em períodos iguais. O processo de revisão do PDZ proporciona uma correção nos rumos da atividade nesses espaços de tempo. É no PDZ que se institui a busca de metas para a atividade, estabelecendo-a segundo marcos determinados anteriormente.

Por questões culturais e outras, cada vez mais perdemos a capacidade de planejar e com isso de raciocinar o que fazer. Na atividade portuária seja ela no âmbito local ou federal, não é diferente a falta de recursos e a mudança constante de diretrizes políticas tornam o planejar algo fictício. Sem referência não há desenvolvimento.

### **3.3.1–Fluxograma do plano de desenvolvimento portuário.**

AVALIAÇÃO DO MERCADO  
DE CARGAS PORTUARIAS



LEVANTAMENTO  
DOS ESPAÇOS



DETALHAMENTO DAS  
INFRA-ESTRUTURAS  
EXISTENTES POSSIVEIS



DISPOSIÇÃO DAS NOVAS CARGAS  
E REARRUMAÇÃO DAS DEMAIS



DEFINIÇÃO DOS INSTRUMENTOS DE  
IMPLATAÇÃO E AVALIAÇÃO DO  
PDZ, NO TEMPO E NO ESPAÇO.

## CAPÍTULO 4

### **Desenvolvimento sustentável nas atividades portuárias**

#### **4.1 – O desenvolvimento interligado ao meio ambiente**

Atualmente a atividade portuária se diferencia da anterior, praticada a algum tempo atrás devido a sua interação com o meio ambiente, entendendo-se meio ambiente não só os recursos naturais como também o ser humano e seus vínculos com aquele ambiente seja direto ou indireto.

A relação entre o porto e o meio Ambiente é muito íntima, os portos são estruturas completas nas suas engrenagens de manuseio de carga e de grande escala no sentido físico.

O grande desafio hoje da atividade portuária é promover seu desenvolvimento em harmonia com o meio ambiente no qual ele encontra-se inserido. Nesse sentido, a atividade portuária ali presente deve ser possuída de uma lógica de planejamento e implantação de suas estruturas que contenham de modo eficaz parâmetros de adaptação aos aspectos naturais locais com devida gestão ambiental de proteção. A questão ambiental portuária se desenvolve em dois universos distintos e complementares:

- O da navegação; e
- O das instalações portuárias

O impacto das embarcações no meio ambiente é mínimo se comparado ao das instalações portuária pois para sua implantação há impactos diretos no meio ambiente devidos as obras necessárias sem as quais a navegação não existiria.

## **4.2 – Os impactos causados pelas instalações portuárias**

O impacto ambiental provocado pela execução de projetos portuários pode ser de dois tipos: positivos e negativos.

Podemos considerar como impactos positivos os que alteram intencionalmente o meio ambiente a fim de fornecer ao homem melhor uso de suas riquezas naturais para varios beneficios inclusive conforto. Sua intenção deve ser de melhor usufruir, sem destruí-la, obtendo saúde prazer e outros benefícios.

Grande parte dos projetos de engenharia para implantação de aparelhos portuários altera as condições naturais do meio ambiente e o faz sempre de forma controlada, com o conhecimento prévio e limitações de seus impactos. Essa é a função da engenharia portuária, um exemplo prático seria a inclusão de espigões submersos nos rios que alteram o curso da água. Eles são instalados nos leitos dos rios afim de se obter profundidade adequada à navegação sem que isso obrigatoriamente polua o meio ambiente. Pode –se então concluir, a partir dos fatos acima apresentado, que a construção de instalações portuárias impacta e modifica o meio natural porém nem sempre isso polui o meio ambiente.

## **4.3 – Revitalização dos ambientes costeiros na zona portuária;**

Com os novos projetos integrados com meio ambiente, atividades de carga e lazer, a comunidade portuária pode ter sua natureza de volta, em um desenvolvimento mais harmonizado.esses novos projetos portuários tem ainda a finalidade de reintegrar áreas ate mesmo degradadas pelo desuso dentro do ambiente urbano, que apresentavam riscos para a população em função desse abandono, como por exemplo a zona portuária do centro do Rio De Janeiro onde grandes obras de revitalização estão sendo feitas. Tanto para o porto quanto para as populações próximas a ele esse tratamento territorial é uma ganho substancial. Projetos dessa natureza promovem a reurbanização de centros antigos, que revitalizados, mostram sua plástica, sua historia e seus valor.

Há ainda alguns projetos específicos que destinam parte dessas áreas revitalizadas para atividades voltadas para o comércio exterior, abrigando prestadoras de serviço de comércio em suas diversas modalidades. Esses projetos recebem a denominação de *Teleport*.

Esses *Teleports* existem em portos como o de Nova York, Londres, Tóquio, e Rotterdam. Baseiam-se na implantação de um complexo de comunicações, voltadas para as transações comerciais e despacho de mercadorias. esse volume de negócios na beira do cais vem de encontro ao chamado Porto Virtual cujo conceito será apresentado a seguir.

#### **4.4 O Porto Virtual**

Um outro fator modelador do novo ambiente portuário é a atividade virtual ou chamado porto virtual. Trata-se da infraestrutura portuária, que, nesse sentido, rompe com a sua dimensão física. O porto se expande pelo campo virtual, com os fluxos eletrônicos de carga.

Nada mais é do que um universo infinito de trocas de informações (dados e documentos) vinculadas à carga, que cristalizam um fluxo virtual, navegando a velocidade de um impulso eletrônico, reduzindo o ônus, que é o deslocamento real da carga.

A questão, portanto, é a compatibilização da gestão desses dois portos em um mesmo tempo real somente possível se seu principal gestor, a Administração do porto, possuir atributos de eficiência, agilidade, flexibilidade e grande mobilidade. Toda essa arquitetura real e virtual determina que o porto seja uma plataforma logística com múltiplos ambientes e operadoras, atuando nos campos físicos e eletrônicos. Com a introdução do conceito de porto virtual, grande parte da atividade portuária deixa de pertencer unicamente à entidade pública exploradora do porto, muito embora esta vá exercer um controle e comando sobre esses fluxos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao todo temos 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.

É importante salientarmos que a atividade portuária hoje é impactada fortemente pela competição, os dois maiores portos do mundo, Hong Kong e Cingapura, começam a ter problemas devido aos seus altíssimos custos e estão enfrentando os problemas da competição, com os novos portos próximos, e mais baratos, tais como os da província de Shenzhen (China) e os da Malásia.

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 2012 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.

A intermodalidade está plenamente inserida nos meios de transporte. Hoje não se pode pensar em despacho de mercadorias sem levar em consideração as necessidades e possibilidades de uso de todos os modais combinados, da origem até o destino da carga.

Trata-se de uma visão global da cadeia de transportes. Nessa visão os diversos trechos de transporte de mercadorias, em terra, no mar e até em ar, são agrupados, formando um percurso "total". Esse tratamento de início e fim do deslocamento da carga é denominado porta-porta, do local de produção até o local de consumo final.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. NETO, A. B. S.; VENTILARI, P. S. X. **O Trabalho Portuário e a Modernização dos Portos**. 1ed. 3. tiragem. Curitiba: Juruá, 2004.
2. PINTO, C. P. A.; FLEURY, R. C. **A Modernização dos Portos e as Relações de Trabalho no Brasil**. Porto Alegre: Síntese, 2004.
3. KAPPEL, Raimundo F. **Portos brasileiros - Novos desafios para a sociedade**.
4. CARDOSO, Ciro Flamarion. **Sete olhares sobre a Antiguidade**. 2. ed. Brasília: UNB, 1998.
5. CATHARINO, José Martins. **O novo sistema portuário brasileiro**. São Paulo: Ed. Destaque, 1994.
6. CARVALHO, Francisco Edvar. **Trabalho portuário avulso antes e depois da Lei de Modernização dos Portos**. São Paulo: Ltda, 2004.
7. ERVILHA, Renata de Albuquerque. **Impactos da lei 8.630 sobre a infraestrutura de terminais de Containeres e na viabilização da navegação de cabotagem de carga geral no Brasil**. Rio de Janeiro. 2006.
8. FARIA, Sergio Fraga Santos. **Transporte Aquaviário e a Modernização dos Portos**. São Paulo: Aduaneiras, 1998.

9. FERREIRA, Gian Carlos Moreira; TOVAR, ANDRADA, Antonio Carlos de. *A Infra-Estrutura Portuária Brasileira: O Modelo Atual e Perspectivas para seu Desenvolvimento Sustentado*. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v. 13, n. 25, jun. 2006.
10. GEIPOT, Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. *A Reforma Portuária Brasileira*. Brasília, 2001.
11. GOEBEL, Dieter. **A Competitividade Externa e a Logística Domestica**. In: **PINHEIRO, Armando Castelar**; MARKWALD, Ricardo; PEREIRA, Lia Valis (Org.). *O Desafio das Exportações*. Rio de Janeiro: BNDES, 2002.
12. GUERISE, Luciana Cardoso. *Os Custos Portuários na Logística de Importação e a Lei de Modernização dos Portos: O caso de movimentação de cargas gerais em contêineres no Porto de Santos*. Santos, 2003. Monografia (Conclusão de Curso de Administração) – Universidade Católica de Santos.
13. KEEDI, Samir. *Logística de Transporte Internacional: Veículo Prático de Competitividade*. 3a ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.
14. MARCHETTI, Dalmo dos Santos; PASTORI, Antonio. **Dimensionamento do Potencial de Investimentos para o Setor Portuário**. In: TORRES FILHO, Ernani Teixeira; PUGA, Fernando Pimentel (Org.). *Perspectivas do investimento 2007/2010*. Rio de Janeiro: BNDES-OCDE, 2006.
15. MELO, Jamildo; BELFORT, Ângela Fernandes. *O Brasil a ver Navios: Dez Anos da Lei dos Portos, a Modernização Incompleta*. Recife: Bagaco, 2004.
16. NASCIMENTO, Jonas Pereira do. *Vantagens e Limitações Decorrentes da Implantação da Lei de Modernização dos Portos*. Rio de Janeiro, ago. 2005. Dissertação (Mestrado em Ciências em Engenharia de Transportes). COPPE – Universidade Federal do Rio de Janeiro.

17. OLIVEIRA, Carlos Tavares. *Portos e Marinhas Mercantes: Panorama Mundial*. 4a ed.. São Paulo: Aduaneiras, 2005.
  
18. RUMOS - Informativo Mensal. *Dez Anos Depois. A Lei de Modernização dos Portos Continua Gerando Grandes Controvérsias*. São Paulo: Fertimport, a. 7, n. 84, set. 2003.

