



MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE



GABRIELA DE FÁTIMA DA SILVA SANTOS FIGUEIREDO



A REFORMA PORTUÁRIA NO BRASIL: PERSPECTIVAS PARA O FUTURO

**RIO DE JANEIRO
2013**

GABRIELA DE FÁTIMA DA SILVA SANTOS FIGUEIREDO

A REFORMA PORTUÁRIA NO BRASIL: perspectivas para o futuro

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica/Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.
Orientador (a): CMG (FN-RM1) Cicero Santos

Rio de Janeiro

2013

GABRIELA DE FÁTIMA DA SILVA SANTOS FIGUEIREDO

A REFORMA PORTUÁRIA NO BRASIL: perspectivas para o futuro

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas Náutica/Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador (a): CMG (FN-RM1) Cicero Santos

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha família por sempre estar ao meu lado. Principalmente à minha mãe Ana e irmã Juliana que em momento nenhum mediram esforços para me ajudar na conquista do meu sonho de me tornar oficial mercante. Aos amigos, por toda força que me deram nesses três anos. E aos mestres e orientador pelo apoio e ajuda constante.

DEDICATÓRIA

Dedico essa monografia a todos aqueles que de alguma forma ajudaram na conquista do meu sonho. Em especial a minha família, pela dedicação e interesse na construção de um projeto de vida.

RESUMO

Atualmente o Brasil vive uma expansão e renovação dos portos. Refletindo, assim, no crescimento econômico e tecnológico do país. O trabalho a seguir apresenta as condições dos portos brasileiros, mostrando sua história, desde seu início, período de estagnação e atual status. Serão expostos os melhoramentos e os pontos onde ainda deverão existir mudanças. Abordamos também sobre a Lei da modernização dos Portos (Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993), o processo de privatização e suas dificuldades para a desestatização total.

ABSTRACT

Currently Brazil is experiencing an expansion and renovation of the ports. Reflecting thus on economic and technological growth of the country. The following work presents the conditions of Brazilian ports, showing its history, from its inception, a period of stagnation and current status. It will show the improvements and the points where changes must still exist. We also approach the Law on the modernization of Ports (Law No. 8630 of February 25, 1993), the privatization process and its difficulties for full privatization.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	9
1-HISTÓRICO ADMINISTRATIVO PORTUÁRIO.....	11
1.1-Introdução.....	11
1.2-Antecedentes Históricos.....	13
1.2.1-O Surgimento da Navegação Marítima no Brasil.....	13
1.3-Os Portos Brasileiros.....	15
1.3.1-A Evolução.....	15
2-A LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS.....	17
2.1- Criação.....	17
2.2-Objetivos da Lei de Modernização Portuária.....	18
2.3-Aspectos positivos criados pela Lei 8.630/1993.....	19
2.4-Dificuldades criadas pela Lei 8.630/1993.....	21
3-PRESERVAÇÃO AMBIENTAL.....	22
3.1-Crise ambiental e degradação da costa brasileira.....	22
4-PERSPECTIVAS FUTURAS.....	24
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	27
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	29

INTRODUÇÃO

Atualmente, no Brasil, grande parte das exportações é feita por meio de transportes marítimos. O que significa que é essencial a boa qualidade dos serviços prestados pelos portos. A eficiência desses serviços é ainda mais importante devido ao crescimento das exportações que vem aumentando com o transcorrer dos anos.

Até os anos 90, os portos brasileiros eram ministrados diretamente pela PORTOBRAS – Empresa Brasileira de Portos S.A. – (estatal), por Companhias Docas subsidiárias e por concessionários privados ou estaduais. Eram, também, empresas estatais: Fronape, Docenave e Lloyd Brasileiro. Estas eram responsáveis pela navegação de longo curso. Somente após o controle exercido pelo governo, sobre as etapas de operação, as empresas privadas começaram nessa atividade.

Até meados da década de 80 o desenvolvimento era verificado de forma rápida e interrupta. Posteriormente foram postas medidas que alteraram a proteção à indústria nacional, resultando numa imediata retração dos investimentos.

Até então o setor portuário era regulamentado por leis que datavam da década de 1930. Depois foi sancionada a Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993). Por ela foi designada a ação responsável pelos setores público e privado na construção e operação da infra-estrutura portuária do país, até então de responsabilidade exclusiva do setor público.

O setor privado ficou responsável pelo aparelhamento e pelas operações das áreas de embarque e desembarque de cargas. O setor público manteve a responsabilidade pela construção e manutenção da infra-estrutura portuária, incluindo projetos de dragagem e de acessos terrestres, projetos de meio ambiente e segurança e projetos de infra-estrutura, além da função fiscalizadora e promotora dos portos.

A partir dos anos 2000 a marinha mercante nacional começou a se desenvolver novamente graças à estabilização da economia, a globalização e com a criação da Lei da Modernização Portuária. Devido a essa retomada no crescimento, faz-se notar que muitas

melhorias portuárias deverão ser feitas para que os portos brasileiros estejam capazes de suprir as necessidades de recebimento e transporte de mercadorias. Além disso, ainda persistem preocupações com a possibilidade de esgotamento da capacidade por falta de investimentos elementares em obras.

Assim, temos como o objetivo responder por meio deste trabalho, quais são as medidas necessárias para suprir as conseqüências relativas ao crescimento portuário, como o recebimento e transporte de mercadorias? E as perspectivas para o futuro obtidas através do status atual dos portos brasileiros.

CAPÍTULO 1

HISTÓRICO ADMINISTRATIVO PORTUÁRIO

1.1 – Introdução

A grande parte das pessoas, ao refletir sobre um porto, imagina apenas sua parte física. Porém, a estrutura portuária é muito maior do que isso. Não é apenas um lugar de entrada e saída de navios como muitos pensam. Um porto compreende toda uma infra-estrutura compreendida de aparelhamento de alta tecnologia que possibilita a melhor condução de pessoas e mercadorias por ele.

A composição dos portos necessita muito mais do que espaço. Necessita de estrutura adequada para carregar e descarregar os navios, dos armazéns onde são estocadas as mercadorias e de fácil acesso rodoviário e ferroviário que possibilitem a entrada e saída de mercadoria dos portos. Além disso, precisa possuir pátios de contêineres com equipamentos monitorados preferencialmente via satélite, terminais especializados para movimentar veículos, embaçadores de grãos com grande capacidade operacional e substituição de mão-de-obra.

Antigamente os portos brasileiros eram extremamente precários. O governo não ajudava, ou seja, havia pouco investimento da parte dele. O exportador acabava pagando por isso tendo que aceitar um serviço ruim e conseqüentemente tornando o Brasil inferior ao resto do mundo nessa área.

Uma mudança na legislação portuária brasileira era extremamente necessária neste momento que o Brasil passava. Por isso foi criada a Lei da Modernização dos Portos, que tinha como objetivo básico trazer para os portos brasileiros uma nova forma de administração.

Hoje em dia já pode ser observada grande modificação nos portos. Mas mesmo com a acessibilidade à tecnologia e com a criação da Lei de Modernização dos Portos, muito ainda deve ser feito para um maior desenvolvimento do mesmo. Comparado aos portos mundiais, os brasileiros ainda deixam muito a desejar. Os problemas não são apenas geográficos e sim, também, na maneira que os portos são geridos.

Os portos brasileiros, atualmente, não são apenas um local de recebimento, transporte e armazenamento de carga. Mas sim um local que é responsável pela exportação e competitividade das empresas. Um porto ruim significa pouca rotatividade, ou seja, pouca exportação e importação. Conseqüentemente, haverá pouco investimento das empresas, pois as mesmas investirão apenas naquilo que trará lucro para elas. Grandes transformações portuárias significam grande efeito na globalização econômica, que visa um aprimoramento dos recursos e rapidez no deslocamento dos produtos e controle das operações.

Trabalho e logística ainda são pontos deficientes do sistema portuário brasileiro. Uma mão-de-obra excessiva e a baixa produtividade tornam os portos brasileiros uns dos mais custosos do mundo, gastando, em media, US\$ 200,00 com logística. Enquanto outros países estão gastando por volta US\$ 50,00. Um país exemplo na área portuária é a Holanda. O porto de Roterdã é considerado um dos mais completo do mundo, procurando sempre evoluir com inovações em sua estrutura e com o aperfeiçoamento da tecnologia.

Além dos problemas citados anteriormente, o Governo Federal tem firmado acordo com estados municípios e corporações privadas, ora transferindo poderes de administração, ora autorizando a construção de novos terminais, na maior parte das vezes para utilização própria, como extensão de atividade de origem. Alguns portos federais, com aplicação da Lei no 8.630/93, arredaram áreas para os setores privados, que fazem a operação desses portos utilizando rigoroso sistema da logística. Ficou responsável pela infra-estrutura portuária e administração a Companhia Docas. Atualmente no Brasil, há aproximadamente 75 unidades portuárias que fazem conexões entre regiões brasileiras com o exterior, cujas operações em 2006 somaram mais de 690 milhões de toneladas diversas.

Apesar das mudanças que ainda devem ser feitas, o crescimento das atividades portuárias a partir de 1993 é notório. Pode ser observado um crescimento bem superior à economia do Brasil, também notado para o comércio exterior do mundo. Se compararmos as exportações nacionais do ano de 1990 com as do ano de 2006 o avanço é nítido. No primeiro foi somada uma quantia equivalente a US\$ 31,4 bilhões, enquanto no segundo US\$ 137,5 bilhões. Houve uma expansão de 337,9% no período, com média anual de 9,67%. Por sua vez, o fluxo de importação cresceu 341,5%, de US\$ 20,7 bilhões em 1990 para US\$ 91,4 bilhões em 2006.

1.2 – Antecedentes Históricos

1.2.1 – O Surgimento da Navegação Marítima no Brasil

Em 28 de janeiro de 1808, D. João VI decretou a abertura dos portos às nações amigas, assim o Brasil se inseriu como exportador. Participou, assim, do comércio de madeira, ouro e outras riquezas naturais que existiam no país e especiarias para a nobreza. Como importador, participou do comércio de escravos.

Visconde de Mauá - patrono da Marinha Mercante Brasileira – organizou no ano de 1846 a Companhia de Estabelecimento da Ponta da Areia no porto de Niterói, destinada a cabotagem na costa Brasileira, como também o tráfego para o Atlântico Sul, América do Norte e Europa. Foi elaborada em 1869 a primeira lei de concessão à exploração de portos pela iniciativa privada.

A privatização dos portos aconteceu após a Proclamação da República. As administrações dos portos foram privatizadas, sendo a do Porto de Santos a primeira, concedendo exploração por 39 anos, posteriormente prorrogada por 90 anos. Isso aconteceu devido a garantia de retorno do investimento, visto que naquela época o mesmo era muito demorado consequência do pouco desenvolvimento portuário do Brasil. Apesar dos portos terem se tornado importantes para a economia brasileira, necessitava-se de uma política de

investimentos dos recursos gerados pelos mesmos. O lucro obtido era concentrado nas mãos dos administradores.

A partir de 1934, com o Estado Novo e com o programa estatizante, o porto passa a ser tratado como grande influente no desenvolvimento econômico do país. Durante o período da ditadura militar, em 1964, ao invés do enfoque portuário estar voltado para a movimentação de cargas e para os avanços tecnológicos, este estava mais preocupado com a segurança devido ao período que se passava.

A Empresa de Portos do Brasil S/A – PORTOBRÁS – foi criada em 1975 com o interesse de centralizar as atividades portuárias. Com isso foi consolidado o Sistema Portuário Nacional. Não foi permitido o processo de modernização das atividades portuárias como maior eficiência, uma vez que as relações entre os trabalhadores e empresários estavam sob total controle do Estado.

Foram criados a Delegacia do Trabalho e os Conselhos Regionais do Trabalho Marítimo, devido à relação dos trabalhadores que se tornou ultrapassada necessitando, assim, de uma legislação justa. A Portobrás foi responsável por causar o aumento demasiado da burocracia nos portos, pois houve uma grande ineficiência por conta da exploração e controle desta.

Em 1993 houve uma repentina decomposição da Portobrás, forçada pela Lei nº 8029, de 12 de abril de 1990 – Jus Brasil, criando um vazio institucional. Resultando-se, assim, na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, conhecida como Lei de “Modernização dos Portos” que propôs promover as mudanças necessárias nos portos, a fim de alcançar os parâmetros mínimos internacionais de movimentação dos portos.

A partir de então, o país fez da reforma portuária uma exigência, com o objetivo de crescer economicamente. Tornou-se uma ação prioritária a obtenção de mais e melhores equipamentos e instalações. Com essas e outras ações, foi percebida a transformação

portuária vivida pelo Brasil, abrindo lugar para a competição entre portos na disputa de cargas.

1.3 – Os Portos Brasileiros

1.3.1 – A Evolução

Os portos hoje em dia assumem múltiplas funções. Além do processo de movimentação de cargas, devido ao desenvolvimento, foi permitido transformá-los de centros de transporte em plataformas logísticas como frente de mar, estuário e base marítima, interface intermodal, centros logísticos e de distribuição, corredores e gateways, áreas de desenvolvimento industrial marítimo e centros de distribuição e comércio marítimos, zonas de livre comércio, centros e redes de comércio, para designar as possíveis atividades de um porto. Foi devido a três fatores que os portos vem 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.

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. 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 ativamente do comércio internacional. Com isso, deduz-se, que o Brasil está entra a primeira e a segunda geração.

Devido a essa evolução portuária, e com ela a adequação para o tamanho dos navios atuais, foram admitidos navios de grande porte, melhorando com isso a efetividade no transporte de cargas e a tecnologia. O progresso desta concedeu a informatização dos processos de acompanhamento do carregamento tendo como consequência o maior controle da carga transportada e um melhor relacionamento entre o armador e o cliente. O sistema de transporte internacional foi alterado com o objetivo de se adquirir controle de escala no transporte marítimo, permitindo haver diminuição dos custos dos produtos conduzidos.

CAPÍTULO 2

A LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS

2.1 – Criação

Os portos do Brasil eram administrados pela Empresa Brasileira de portos S.A. (PORTOBRAS) que na época era a autoridade portuária nacional. Ela significou, na época, um avanço considerável, com importantes investimentos em aparelhamento e infraestrutura portuária. Porém, com o passar dos anos, foram criados uma série de vícios por parte do poder público e sindical. Sua presença compreendia os setores governamental e parlamentarista, de onde existiam membros dos sindicatos portuários que foram eleitos senadores e deputados.

A PORTOBRAS foi extinta em 1990 e foi iniciada a reestruturação do setor portuário no Governo Collor no alto da reforma administrativa, sendo definido que a administração portuária fosse feita pelo Ministério dos Transportes, via Companhias Docas, por meio do Projeto de Lei 08/91. Teve sua proposta encaminhada ao Congresso Nacional em 1991, visando à privatização e propondo diminuir regulamentação exagerada do sistema portuário brasileiro.

Em 25 de fevereiro de 1993, foi decretada a Lei 8.630, conhecida como "a Lei da Modernização dos Portos". Dessa forma foi iniciada a modernização portuária. Esta lei foi baseada nos modelos de portos europeus. Foi modificada a estrutura dos portos brasileiros tendo em vista torná-los mais próximos dos demais países. A ação tomada pelo Governo Federal destinou-se a modernizar a retrógrada estrutura portuária brasileira. Posteriormente foram detalhados os diversos objetivos da mesma.

Essa lei também requereu a criação do Conselho de Autoridade Portuária –

CAP o qual tem o objetivo de estabelecer normas de regulamentação e de procedimentos para a operação de portos e o Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO que passou a administrar a mão de obra avulsa.

Essa nova lei transferiu o controle dos portos para o Ministério dos Transportes, a privatização de serviços e operações portuárias, para que fossem criadas situações competitivas entre os portos. A partir do momento que aconteceu a privatização o trabalho nos portos não era mais assunto do governo e sim das empresas privadas. Esse processo ainda não foi concluído. Ainda hoje existem muitos portos administrados pelo poder público, com pouca ou nenhuma intervenção privada.

2.2 – Objetivos da Lei da Modernização Portuária

A Lei de modernização dos portos, (nº 8.630/1993), teve como objetivo a modernização dos portos brasileiros, tornando-os mais eficientes e competitivos frente ao mercado internacional, visando que os custos operacionais ainda são superiores aos praticados no exterior. Por meio dessa lei praticamente todos os serviços e estrutura foram privatizados através de contratos ou arrendamentos, ficando a cargo do governo apenas a administração em si e o papel de Autoridade Portuária.

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. Resumindo, essa lei aconselhava a diminuição da influência do Estado, a administração portuária privada e a concorrência.

2.3 – Aspectos positivos criados pela Lei 8.630/1993

Ainda que muitas questões ainda não foram resolvidas com essa lei, que tinha como maior objetivo afastar o governo das operações portuárias, algumas características foram positivas para os portos. Um ponto positivo da nova legislação foi permitir a maior liberdade da população em relação a assuntos relacionados aos portos. Antes da criação dessa lei, todos os assuntos relacionados ao setor portuário eram decididos desligados da sociedade. A população não possuía acesso às decisões que eram tomadas. Por causa disso, atualmente, poucas pessoas conhecem o valor dos portos sobre a economia nacional.

Duas grandes mudanças obtidas devido à elaboração dessa lei foi a criação do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e o Órgão Gestor de Mão-De-Obra (OGMO). O CAP foi um instituto criado conforme o artigo 30 da Lei 8630/93, que diz: "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*". O OGMO tem como objetivo principal especializar a mão-de-obra portuária e administrar a distribuição desta mão-de-obra.

Um outro aspecto positivo foi a dispensa do pagamento do Adicional de Tarifa Portuária (ATP) pelos terminais privativos, essa tarifa era absurda visto que investimentos na infra-estrutura dos terminais privativos eram de responsabilidade do Operador Portuário. Também obteve a diminuição gradual da alíquota do ATP, que foi extinto em 1996, o que contribuiu para desonerar as operações portuárias.

Houve diminuição da participação das administrações portuárias nos serviços de movimentação de cargas nos cais públicos. Essa função passou a ser exercida, em sua quase totalidade, por empresas privadas: os Operadores Portuários. Este, de acordo com a lei, responde diretamente para a Autoridade Aduaneira pela falhas cometidas nas operações no que tange às questões aduaneiras, diretamente a Autoridade Portuária pelos danos causados

à infra-estrutura existente em cada porto, ao proprietário ou consignatário da carga pelas perdas e danos, ao armador pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte, ao trabalhador portuário pela remuneração dos serviços e respectivos encargos, ao OGMO pelas contribuições não recolhidas e aos órgãos competentes pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso.

Para conseguirem se adaptar às medidas da Lei 8.630, alguns portos brasileiros sofreram modificações. O Porto de Itajaí e Imbituba, ambos em Santa Catarina, apresentaram boas mudanças com a privatização, com melhorias na qualidade e nos custos de serviços. No porto de Santos, existem ainda algumas atribuições 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.

2.4 – Dificuldades Criadas pela Lei 8.630/1993

Muitos problemas ainda não foram solucionados nos portos em que a lei não foi exercida ou naqueles que teve maiores barreiras no setor burocrático. No caso de qualquer divergência relacionada aos contratos de arrendamento dos terminais de carga para empresas privadas feitos em conciliação com o previsto na Lei nº 8.630/93, sua solução ficará a cargo da justiça comum, de acordo com a Lei do Inquilinato. Em um caso extremo, devido à conhecida lentidão no procedimento das ações nos Tribunais Estaduais e nos Tribunais Regionais Federais, um terminal portuário poderia ficar fechado por anos, trazendo prejuízos de toda a ordem.

Outro problema encontrado nos dias de hoje é que os contratos de arrendamento definem que os empreendimentos só podem movimentar um tipo de carga, fazendo com que alguns terminais fiquem extremamente ociosos. Além disso, 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 compromisso.

O CAP não é apenas composto por pessoas ligadas à atividade portuária, isso dificulta a tomada de decisões baseada no conhecimento obtido por quem o compõe e na necessidade de cada porto. Essa diversidade, apesar de boa, pois enriquece o debate, traz lentidão na tomada de decisões na medida que diferentes interesses devem ser acordados. Em alguns casos, o debate trava a pauta de decisões do Conselho e um problema se estabelece, impossibilitando a aplicação de solução a um problema importante e que demanda ações no curto prazo.

Não há na Lei nº 8.630/93 uma ferramenta que defina claramente se um terminal privativo está ou não na área do porto organizado. Essa definição de maneira inequívoca se faz necessária, pois é notório que estar dentro da área do porto organizado significa vantagens, principalmente às relativas ao custo.

CAPÍTULO 3

PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

3.1- Crise ambiental e degradação da costa brasileira

Degradação ambiental é um processo de degeneração do meio ambiente, onde as alterações biofísicas provocam alterações na fauna e flora natural, com eventual perda de biodiversidade. A degradação ambiental é normalmente associada à ação de poluição com causas humanas, contudo, no decorrer da evolução de um ecossistema, pode ocorrer degradação ambiental por meios naturais.

A localização dos parques industriais compreendido pelo grande território brasileiro se definiu por alto índice de concentração espacial, e da escolha de locais em função de vantagens como a proximidade de mercados, oferta de empregos, ou pela facilidade de fornecimento de produtos ou matérias-primas, que é o caso dos portos. Porém com todo esse deslocamento para essas áreas acarretou também a concentração de cargas poluidoras e seu despejo em ecossistemas de grande vulnerabilidade, como os estuários.

A costa brasileira é o local que mais guarda vestígios da exploração predatória européia. Esta tem vivido nas últimas décadas um movimento de ocupação. Novas facilidades de acesso favoreceram um surto de urbanização, conduzidas pelo uso especulativo dos recantos isolados tornados próximos dos grandes mercados a partir da criação das estradas. Expulsando das áreas próximas à costa a população que ali vivia para a construção residências mais caras, o veranismo, turismo de sol e mar, trouxe consigo os vários problemas ambientais relacionados ao turismo, configurados no desequilíbrio entre a oferta de infra-estrutura e o volume de visitantes nas temporadas de verão.

O litoral do Brasil, assim, é tratado como um território de ocupação. Este fenômeno passa a ser agora desenvolvido pelas mudanças das instituições e nos padrões de gerenciamento dos portos, que atingem as técnicas e as relações de trabalho, e de forma geral prometem redefinir as repercussões destas atividades na economia e no uso dos recursos das regiões em que se inserem inclusive nas cidades que os abrigam.

CAPÍTULO 4

PERSPECTIVAS FUTURAS

Segundo as relações trabalhistas, 2800 é o número aproximado de trabalhadores que serão necessários para atender com perfeição as atividades e funções das Companhias, segundo estudos de tecnologia e logística, é esperado que venham a desempenhar como autoridade e administradora de portos, transferindo todos os demais serviços à iniciativa privada.

Os portos serão vistos como centros tecnológicos. Mudanças ocorridas nos processos de produção e distribuição inevitavelmente tornam necessária uma reavaliação do papel dos portos na nova economia mundial e no ambiente territorial. Novos sistemas exigem que os portos sejam simples no que diz respeito a ligações eficientes na rede de transporte, levando em conta sua posição e localização. Os portos se tornarão o ponto chave no comércio brasileiro das cargas e no intercâmbio de dados. Haverá não só um desenvolvimento no que já existe nos portos, mas também a adição de serviços logísticos, para que os mesmos gerem vantagens na infra-estrutura de transportes.

Os portos têm que incluir em sua escala de serviços a capacidade de executar operações suplementares tais como: consolidação de carga e atividades de pré-comercialização. Contudo, se um porto quer se tornar um centro de controle de atividades físicas, administrativas e organizacionais do ramo de transportes, ele precisa prover serviços que facilitem o processamento e o gerenciamento de informações administrativas, comerciais e logísticas associadas com o fluxo de mercadorias. Estes dependem do EDI, que facilita a introdução dos portos dentro da estrutura de fabricação, cadeia de transportes internacional e rede de comercialização, porém também de desenvolver e enriquecer seu potencial.

A relação cidade/porto, diferente do que muitos pensam, é bastante complexa. Algumas cidades se desenvolveram tranqüilamente com seus portos enquanto outras nem

tanto. Em muitos países é praticamente impossível traçar uma divisão de interesses econômicos entre a cidade e o seu porto. Em outros, essa relação é extremamente conturbada. Neste último caso, ambos são administrados por organismos diferentes. Causando, então, uma diversificação dos interesses de cada administrador. Ambos se desenvolvem individualmente. Deste modo, ambas perdem oportunidades de emprego e de desenvolvimento econômico. A solução é simples, devem ser feitos a reformulação da relação cidade porto e a elaboração de um modelo de gestão conjunta que aproveite o potencial de ambos. Desta forma, haverá crescimento tanto do porto quanto da cidade.

As cidades portuárias têm em seus portos uma das maiores fontes de desenvolvimento econômico, se não a maior. Assim tem sido desde anos passados até hoje e pode vir a se tornar no futuro também. Se essa relação porto/cidade conseguir se manter constante dentro das exigências da globalização econômica mundial. Os portos possuem todos os aspectos necessários para se tornarem os controladores de todo sistema de transportes. Mas para isso, os mesmos devem estar aptos a desempenhar uma série de funções adicionais, como também mudanças na sua infra-estrutura quanto na prestação de serviços.

Novas funções ligadas à organização dos transportes, armazenagem, logística e distribuição abrem um enorme leque de oportunidades. O crescimento do comércio internacional, as novas técnicas de comunicação e o grande desenvolvimento do transporte multimodal estão impulsionando essas novas funções. As inovações podem ser exploradas pela cidade trazendo benefícios para ambas as partes. As cidades adquirem maior crescimento econômico devido ao surgimento de novos empregos, e conseqüentemente os portos tiram proveito da mão-de-obra especializada que ali passará a existir.

São também perspectivas futuras a implementação de plataformas para o comércio eletrônico nos portos e a utilização do sistema EDI. Diversos fatores convergem para a aplicação de projetos dessa natureza. São alguns deles: atividade portuária sob a égide de uma nova lei, privatização total das atividades e serviços portuários, concessão à iniciativa privada da gestão e da operação de instalações e terminais portuários públicos, e racionalização e agilização do fluxo documental.

Porém, nos países em que já foram implementados esses projetos, obstáculos foram encontrados pelo caminho. São alguns deles: a conscientização das Autoridades sobre a importância do projeto para o país, o correto entendimento do projeto pelas Autoridades e usuários, o convencimento e adesão ao projeto por parte das Autoridades Aduaneiras e a resistência de segmentos da comunidade portuária.

Para a implantação do sistema EDI, seria de responsabilidade do governo federal a visão e concepção geral do projeto, a determinação dos padrões de qualidade e serviços e a arquitetura básica e o financiamento da implantação. Caberia a iniciativa privada o desenvolvimento, a implantação e exploração do projeto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho apresentado mostrou o tamanho das mudanças que devem acontecer nos portos mundiais para que os mesmos possam adquirir uma conjuntura comercial cada vez mais competitiva. Entretanto, no Brasil, isso não ocorreu na velocidade que se deveria. O país não acompanhou o desenvolvimento portuário que muitos obtiveram no exterior. Resultado do controle do poder público, persistindo em utilizar equipamentos ultrapassados, custos elevados e operações demoradas.

Foi a partir da criação da Lei de Modernização dos Portos em 1993, que completou 20 anos no dia 25 de fevereiro de 2013, que se deu à oportunidade de passar a administração dos portos do poder público para o privado. Apesar dos investimentos feitos após a Lei, dificuldades ainda eram observadas. A mesma foi eficaz até aproximadamente cinco anos após sua criação. Quando foi implantada, os portos brasileiros encontravam-se tão abandonados, que qualquer modificação positiva, faria uma grande diferença. E foi o que aconteceu quando houve a entrada da iniciativa privada.

Entretanto, foi observado que a Lei de Modernização dos Portos havia se tornado obsoleta. Os resultados obtidos com a implementação da mesma já não eram vistos com tanta clareza. E os portos logo não acompanharam o crescimento que era esperado. Por isso, hoje em dia, são encontradas várias dificuldades no sistema portuário brasileiro. A Lei que o país segue dificulta a autonomia da iniciativa privada.

Foram evidenciados alguns dos principais problemas dos portos brasileiros. São eles: a burocracia excessiva, a falta de investimentos na infra-estrutura e manutenção dos portos, legislação inadequada e administração portuária vinculada a interesses políticos. Os portos no Brasil não possuem expressivo transporte de container, o que os prejudica no projeto de transformarem-se em portos concentradores.

Conclui-se que apesar da Lei de Modernização dos Portos ter causado grande evolução nos portos brasileiros no momento em que foi criada, hoje em dia a mesma é

considerada obsoleta, visto que não foi modernizada. Atualmente são observados inúmeros problemas nos setores administrativos e operacionais que ainda persistem devido a essa falta de atualização. Fazendo, assim, com que o Brasil se encontre cada vez mais distante dos melhores portos do mundo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FILHO, Alcides Goulart. **Melhoramento, reaparelhamento, e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera.**

VIANNA, Regina Cecere. **O Direito do Mar na Idade Média.** Revista Biblos, v. 21, Rio Grande – RS, 2007. Disponível em:<<http://www.seer.furg.br/ojs/index.php/dbh/article/view/846/330>>.

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.

GEIPOT, Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. **A Reforma Portuária Brasileira.** Brasília, 2001.

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.

MELO, Jamildo; BELFORT, Ângela Fernandes. **O Brasil a ver Navios: Dez Anos da Lei dos Portos, a Modernização Incompleta.** Recife: Bagaco, 2004.

JUNQUEIRA, Luciano A. Prates. **Desafio da modernização portuária – Aduaneiras.**

XAVIER, Marcelo Elias. **A Modernização dos Portos.** Disponível em: <www.univap.br/biblioteca/hp_dez_2002/Revisada%20dez%202002/022.pdf>.

