

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

**REFORMA PORTUÁRIA**

**Por: Higor dos Santos Granato**

**Orientador  
CMG Wellington  
Rio de Janeiro  
2008**

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

**REFORMA PORTUÁRIA**

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: Higor dos Santos Granato

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**

Por todo apoio de meus familiares, amigos e namorada.

## DEDICATÓRIA

Dedica-se a minha família, a minha namorada e aos meus amigos.

## **RESUMO**

Este presente estudo abordará o tema Reforma Portuária, procurando ressaltar como foi importante e necessária a criação de uma lei que modernizasse nossos portos no que diz respeito à integração do Brasil ao mundo globalizado e explicitando que na administração do porto organizado há a participação de diversos órgãos e de novas figuras criadas na nova lei. Porém ainda há pontos que continuam estagnados, apresentando os reais motivos desse descaso com a atividade portuária que hoje existe no Brasil.

Palavras-chaves: Reforma Portuária- Modernização- descaso

## **ABSTRACT**

This present study will address the theme The Port Reformation, trying to highlight how important and necessary to create a law that modernize our ports with respect to the integration of Brazil into the globalized world and states that the port administration organized for the participation of several organs and new figures created in the new law. But there are still points that continue to stagnate, with the real reasons for this neglect of port activity now exists in Brazil.

Word-keys: The Port Reformation – Modernization - neglect

## SUMÁRIO

1 - INTRODUÇÃO	09
2 - FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	10
2.1 Breve histórico dos portos brasileiros	10
2.2 A lei de modernização dos portos	11
2.3 Histórico da legislação portuária	12
2.3 O sistema portuário brasileiro	15
2.4 Ciência e tecnologia nos portos	16
2.5 Aspecto social	18
2.6 Recursos humanos/trabalhadores	20
2.7 Portos como arranjo produtivo local	22
CONSIDERAÇÕES FINAIS	25
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	26

## 1- INTRODUÇÃO

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

A história portuária brasileira vai das instalações rudimentares, implantadas logo após o descobrimento, até os grandes complexos portuários e terminais especializados hoje existentes ao longo de toda sua costa. Essa evolução teve pontos de inflexão importantes em 1808, com a denominada “abertura dos portos às nações amigas”, empreendida por D. João VI; com as principais concessões para exploração dos “portos organizados” e das ferrovias que os acessam, no final do Século XIX; e mais tarde com a implantação de terminais especializados, necessários e compatíveis com a industrialização do pós-guerra, como instrumento da prioridade exportadora dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND’s), nos governos da ditadura militar, destacando-se aí a atuação da Portobrás.

A partir da década de 90, os portos de praticamente todos os países passam por profundas reformas, a fim de compatibilizá-los com a nova ordem econômica e política internacional. Isto também ocorreu nos portos brasileiros, por estarem diretamente correlacionados ao desempenho portuário mundial, ao acelerado incremento do comércio internacional e à demanda por ganhos contínuos e exponenciais na eficiência produtiva.

Foi nessa década que se deu início ao processo de “enxugamento” administrativo que teve por base a extinção abrupta da Portobrás, sem deixar, em seu lugar, uma organização para regular o setor portuário. Surge então uma nova legislação chamada de “Lei de Modernização dos Portos”. Com isto os portos brasileiros aderiram ao processo de amplas reformas que, certamente, caracterizarão mais um ponto de inflexão na história portuária brasileira. De início, essas reformas foram balizadas apenas por algumas alterações pontuais, destinadas a romper antigas tradições julgadas “obstaculizantes à modernização”, mas, estas demandas hoje estão contidas numa nova ordem: seus marcos regulatórios, que requer o exame do porto sob, pelo menos, três dimensões: 1) elo de cadeia logística; 2) agente econômico; e 3) ente físico. Na primeira dimensão, o foco de análise é a carga, na segunda é a mercadoria, e na terceira, são as instalações e seus usuários.

## 2- FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

### 2.1 Breve Histórico dos Portos Brasileiros

Em 28 de janeiro de 1808 foi decretada a abertura dos portos às nações amigas, por D. João VI, no Império. Inseria-se assim o Brasil, no sistema econômico liberal internacional, para realização do comércio de madeira, ouro e outras riquezas naturais existentes no País, e a importação de produtos manufaturados e outras especiarias para nobreza e também para facilitar o tráfego de escravos da África.

Em 1846, o Visconde de Mauá – hoje o patrono da Marinha Mercante brasileira – organizou a Companhia de Estabelecimento da Ponta da Areia, no porto de Niterói, de onde partiam seus navios destinados à cabotagem na costa brasileira, como também de linhas para o Atlântico Sul, América do Norte e Europa. A partir daí houve o incremento do comércio brasileiro. O governo imperial elaborou, em 1869, a primeira lei de concessão à exploração de portos pela iniciativa privada. Isso ocorreu logo após a inauguração da ferrovia “São Paulo Railway”, próxima de Santos, o que facilitava as exportações de café.

Com advento da proclamação da República, as administrações dos portos foram privatizadas, sendo a primeira a do porto de Santos. O governo resolveu, então, abrir concorrência para exploração do porto e, em 1888, o grupo liderado por Cândido Graffé e Eduardo Guinle obteve autorização para explorar as operações do porto de Santos: em lugar dos trapiches e pontes fincadas em terreno pantanoso, foram construídos 260 metros de cais e, com isso, permitida a atracação de navios com maior calado. Dava-se assim, partida às operações do primeiro porto organizado, explorado pela iniciativa privada através da então constituída, Companhia Docas de Santos. Inicialmente, a concessão permitia a exploração do porto por 39 anos, mas o volume de negócios e transações comerciais com o exterior era de tal monta que exigiu uma ampliação no prazo inicial, agora para 90 anos, de modo a permitir o retorno do investimento realizado que, naquele tempo, se processava lentamente.

Os portos passam, assim, a serem consideradas instituições extremamente importantes para o desenvolvimento econômico nacional. Com isso durante o período monárquico e as primeiras décadas da República, nossos governantes reconheciam a importância dos portos na expansão da economia do País. A privatização fez o porto de Santos funcionar de maneira satisfatória ao longo de várias décadas. Porém, neste momento ao fator econômico da atividade teve simplesmente o caráter liberal e não do desenvolvimento nacional, pois os proprietários ganharam fortunas e não houve a preocupação por parte dos governantes em construir uma política de investimentos, e o País ficou debilitado em relação a atividades portuárias permanentes.

A partir de 1930, com a Revolução de 30 da Aliança Liberal, houve novas mudanças, pois até então as atividades portuárias eram privadas, com caráter pontual de desenvolvimento. Já a partir de 1934, com o chamado “Estado Novo” e com um programa estatizante, o porto passa a ser tratado como fator de desenvolvimento econômico, porém, sob controle do Estado. Alguns intelectuais acham que houve propostas equivocadas de legislações, pois foi a era Vargas que mais regulamentou a atividade portuária no País.

No período de 1964, no regime da ditadura militar, o enfoque era de área de segurança, não tendo como objetivo aumento de movimentação de mercadorias nem avanço tecnológico das operações portuárias, para tornar o porto um fator de desenvolvimento. Com o passar do tempo, a presença do Estado na economia foi ficando cada vez mais forte e, em 1975, foi criada a Empresa de Portos do Brasil S/A – PORTOBRAS, uma “holding” que representava o interesse do governo em centralizar atividades portuárias. Desta maneira, seguindo o critério de centralização da 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 empresários 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 obsoleto e autoritário, com criação da Delegacia do Trabalho e dos Conselhos Regionais do Trabalho Marítimo. Ao Conselho Superior 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 privatizados de empresas estatais e privadas, aumentando muito, com isso, a burocracia nos portos.

## **2.2 A lei de modernização dos portos**

No início de 1993, o sistema portuário brasileiro passava por uma crise institucional sem precedentes, principalmente pelas nefastas conseqüências advindas com a abrupta dissolução da Portobrás, por força da Lei, criando um desastroso vazio institucional. Esse processo culminou com a aprovação da Lei 8.630, 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 da mão-de-obra, principalmente a avulsa. Ambos os aspectos implicavam, segundo os atores empresariais, avanços na privatização dos serviços portuários que modificou completamente as estruturas portuárias brasileira, 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.

A Lei 8.630, de 25.02.93 objetiva principalmente:

- No curto prazo:
  - Descentralização e desregulamentação do setor;
  - Redução da atuação do Estado;
  - Aumento da participação da iniciativa privada;
  - Racionalização do uso da mão-de-obra e maior capacitação do trabalhador;
  - Unificação do comando das operações portuárias
  - Redução de custos.
  
- No médio prazo:
  - Melhoria da qualidade da mão-de-obra
  - Racionalização do ambiente de trabalho
  - Aumento da produtividade;
  - Estímulo à concorrência;
  - Redução de preços e tarifas.
  
- No longo prazo:
  - Aumento da eficiência e
  - Competitividade dos portos.

### 2.3 Histórico da legislação portuária

Desde o império até o período Vargas, a legislação portuária no Brasil é pouco expressiva. A partir de então, foi feita muita alteração no marco legislativo respectivo. Apresentamos, a seguir, as legislações que estão em vigor ou que não foram suprimidas pela Lei 8.630/93.

I) Decretos editados por Getúlio Vargas:

- **Decreto nº 24.508 de 29 de junho de 1934.** – Define os serviços prestados pelas administrações dos portos organizados e uniformiza as taxas portuárias quanto à espécie, incidência e denominação.
  
- **Decreto nº 24.511 de 29 de junho de 1934.** – Regula a utilização das instalações portuárias.
  
- **Decreto-Lei nº 1.371 de 23 de junho 1939.** – Define e regula o serviço de estiva e sua fiscalização nos portos nacionais.
  
- **Decreto-Lei nº 2.032 de 23 de fevereiro de 1940.** – Revê a legislação de estiva e sua fiscalização nos portos nacionais.
  
- **Decreto-Lei nº 3.346 de 12 de junho de 1941.** – Dá nova organização às Delegacias do Trabalho Marítimo.
  
- **Lei nº 1.561 de 21 de fevereiro de 1952.** – Dispõe sobre a profissão de conferente de carga e descarga nos portos organizados do País.
  
- **Decreto nº 34.453 de 4 de novembro de 1953.** – Expede normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo e que deverão ser incluídas nas futuras

regulamentações do exercício da profissão conferente de carga e descarga, baixada nos termos da Lei nº 1.561 de 21/02/1952.

- **Lei nº 2.191 de 5 de março de 1954.** – Dispõe que o conserto de carga e descarga nos portos organizados será feito com exclusividade por profissionais matriculados nas Delegacias do Trabalho Marítimo.

II) Legislação editada no período dos Governos Militares:

- **Decreto nº 55.230 de 15 de dezembro de 1964.** – Dispõe sobre a remuneração de conferentes e consertadores da Marinha Mercante.
- **Decreto 56.367 de 27 de maio de 1965.** – Expede normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho, e que deverão ser incluídas nas instruções sobre o exercício da profissão de conferente de carga e descarga, baixada nos termos da Lei 1.561 de 21/02/1952.
- **Decreto nº 56.414 de 4 de junho de 1995.** – Expede normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo, e que deverão ser incluídas nas instruções sobre a profissão do consertador de carga e descarga, baixadas nos termos da Lei 2.191 de 5/3/1954.
- **Decreto nº 56.467 de 15 de junho de 1995.** – Estabelece normas a serem observadas pelos Conselhos Regionais do Trabalho Marítimo na elaboração da regulamentação local dos trabalhos dos Vigias portuários.
- **Lei 5.385 de 16 de fevereiro de 1968.** – Regulamenta o Trabalho do Bloco.
- **Decreto-Lei nº 749 de 27 de agosto de 1969.** - Autoriza a União a construir empresas para exploração de portos terminais e vias navegáveis. (criação das Companhias Docas).
- **Lei nº 6.914 de 27 de maio de 1981.** – Revoga o art. 18 do Decreto-Lei nº 5 de 4 de abril de 1966.

III) Instrumentos criados no Governo do Presidente José Sarney:

- **Lei nº 7.700 de 21 de dezembro de 1998.** – Cria o Adicional de Tarifa Portuária – APT.
- **Lei nº 7.731 de 14 de fevereiro de 1989.** – Extingue órgão da Administração Federal Direita. (Esta lei extingue o Conselho Superior do Trabalho Marítimo –CSTM, criado pela Lei nº 4.589 de 11/12/1964, assim como as Delegacias do Trabalho Marítimo, e a Superintendência Nacional de Marinha Mercante – SUNAMAM).

IV) Instrumentos normativos criados nos Governos eleitos de Collor, Itamar e Fernando Henrique Cardoso:

É a partir destes instrumentos que se muda radicalmente a forma de procedimento e de organização de trabalho nos portos brasileiros, levando à promulgação da Lei nº 8630 em 1993.

- **Lei 8.029 de 12 de abril de 1990.** – dispõe sobre a extinção e dissolução de entidades da Administração Pública Federal. (nesta lei fica extinta a PORTOBRÁS e outras empresas estatais).

- **Decreto nº 99.475 de 24 de agosto de 1990.** – Dispõe sobre a Descentralização da Administração dos Portos, Hidrovias e Eclusas.
- **Decreto nº 3.281 de 08 de dezembro de 1990.** – Autoriza a prorrogação da descentralização até 31 de dezembro de 2003.
- **Lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993.** – Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias.
- **Decreto nº 1.467 de 27 de abril de 1995.** – Cria o Grupo de Modernização dos Portos – GEMPO.
- **Decreto nº 1507 de 30 de maio de 1995.** – Cria a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis.
- **Decreto nº 1596 de 17 de agosto de 1995** - Autoriza a realização de levantamento dos trabalhadores portuários em atividade.
- **Decreto nº 1.886 de 29 de abril de 1996** - regulamenta disposição da Lei 8.630 de 25/02/1993.
- **Lei nº 9.277 de 10 de maio de 1996.** – Autoriza a União a delegar aos municípios, Estados da Federação e Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais.
- **Decreto nº 1.910 de 21 de maio de 1996.** – Dispõe sobre a concessão e a permissão de serviços desenvolvidos em terminais alfandegados de uso público.
- **Decreto nº 1.912 de 21 de maio de 1996.** – Dispõe sobre o alfandegamento de portos organizados e instalações portuárias de uso privativo.
- **Portaria Interministerial nº 1 de 30 de janeiro de 1997** - Institui o Projeto Piloto de Harmonização das Atividades de Agentes da Autoridade nos Portos.
- **Decreto nº 2.168 de 28 de fevereiro de 1997.** – Amplia hipótese de outorga de regime aduaneiro e os prazos de concessão ou permissão de recintos alfandegados de uso público.
- **Decreto nº 2.763 de 31 de agosto de 1998.** – Dispõe sobre a transferência de concessão ou permissão ou controle societário da concessionária prestadora de serviço em terminais alfandegados de uso público. (Instrução Normativa nº 130 da SRF de 09/11/1998 estabelece os termos e condições do Decreto).
- **Decreto Legislativo nº 29 de 22 de dezembro de 1993.** – Aprova os textos da Convenção 174 e da Recomendação 145 da Organização Internacional do Trabalho – OIT.
- **Decreto nº 1.574 de 31 de julho de 1995.** – Promulga a Convenção 137 da OIT, referente às repercussões sociais dos novos métodos de processamento de carga nos portos; e a Recomendação 145, sobre as repercussões sociais dos novos métodos de processamento de carga nos portos.

- **Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998.** – Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário.
- **Lei nº 10.233 de 05 de junho de 2001.** – Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o CONIT, a ANTT, a ANTAQ e o DNIT.
- **Portaria nº 53 de 17 de dezembro de 1997, do Ministério do Trabalho e Emprego - MTE.** – Aprova o texto da Norma Regulamentadora - NR 29, relativa à segurança e saúde no trabalho portuário.
- **Portaria nº 17 de 12 de julho de 2002, do MTE.** – Altera os texto da Norma Regulamentadora 29 – NR 29.
- **Portaria nº 18 de 30 de março de 1998, do MTE.** – Estabelece classificação às infrações ao descumprimento da NR-29.
- **Portaria nº 1.093 de 10 de setembro de 2003, do MTE.** – Institui a Comissão Nacional Permanente Portuária – CNPP, para construir consenso nas questões relativas às relações do Trabalho no âmbito do MTE.

### 2.3 O sistema portuário brasileiro

O atual sistema portuário brasileiro é composto por nove Companhias Docas (oito públicas e uma privada) e por quatro concessões estaduais, existindo ainda mais quatro portos privados distribuído ao longo da costa brasileira.

A Agenda Portos é um grupo interministerial da Casa Civil da Presidência da República, cuja coordenação geral é de sua responsabilidade, sendo compostos por representantes dos Ministérios dos Transportes, Fazenda, Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Agricultura e Planejamento. Foram analisadas as situações das operações portuárias e detectados problemas operacionais nos portos de Rio Grande (RS), Paranaguá (PR), Vitória (ES), Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP), Itajaí (SC), São Francisco do Sul (SC), Sepetiba (RJ), Salvador (B), Aratu (BA) e Itaqui (MA), que juntos respondem por 89% das exportações brasileiras.

Os principais problemas detectados nos portos foram a falta de dragagem (retirada de entulhos de rios e do mar), problemas de vias de acesso, congestionamentos de trens e caminhões, além de aspectos gerenciais. Em alguns portos, as medidas a serem implementadas são simples e devem melhorar seus rendimentos com o melhor funcionamento na operacionalização. Em Vitória, por exemplo, uma pedra de 40 metros cúbicos atrapalha a entrada de navios. Em Santos, as linhas de ônibus coletivo de vias urbanas circulando no entorno do porto é que dificultam a logística e a armazenagem das cargas gerando, com isso, a utilização de contêineres como armazéns. Já no Rio de Janeiro, o acesso ferroviário está impedido em uma das vias, porque 70 famílias ocuparam a área e fizeram construções ao lado dos trilhos, e na via não ocupada, os trens passam somente a 10 km/h. Entre as soluções apontadas pela Agenda Portos estão o alargamento ou duplicação das vias de acesso, reordenação do trânsito nas localidades próximas às zonas portuárias, além de novas rotas de ligação direta entre as rodovias BR's e os terminais, pavimentação de ruas e construção de estacionamento para se evitar filas na entrada dos portos. Ainda serão adotadas medidas

administrativas com a integração dos sistemas de informações e criação de centros administrativos únicos.

Uma das etapas da Agenda Portos já foi realizada com a liberação, no final de setembro de 2004, de R\$ 57 milhões, dos quais R\$ 33 milhões serão executados pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT), em obras para melhorar o acesso aos portos e R\$ 29,5 milhões que serão aplicados em píeres, estacionamentos de caminhões, balanças de cargas, alfândegas, desobstrução de canais, vinculadas ao Ministério dos Transportes.

Um dos grandes problemas que existe nas cidades portuárias é falta de entrosamento entre as administrações portuárias e as Prefeituras municipais, através dos seus Planos de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário – PDZP e Diretor Urbano – PDU. Como não existe, na maioria dos casos, uma sintonia entre estes dois instrumentos, o entorno do porto está sempre congestionado com habitações desordenadas e com contingente populacional de baixa renda, trazendo dificuldade para a desocupação dessas áreas. Este último aspecto tornou-se relevante nas últimas três décadas, principalmente a partir do estabelecimento da Política Nacional do Meio Ambiente. Assim, as regiões portuárias apresentam cenários de conflito entre os aspectos ambientais, sociais e econômicos, constituindo um desafio para a sociedade e administradores nos distintos níveis do poder. Tais conflitos só poderão ser minimizados ou resolvidos a curto, médio e longos prazos mediante a realização de estudos de cunho científico que caracterizem os problemas e necessidades locais, propondo-se então a implementação de tecnologias ou inovações necessárias para a adequação dos portos a uma nova realidade.

## **2.4 Ciência e tecnologia nos portos**

Os portos brasileiros sofreram uma completa reestruturação através da “Lei de Modernização dos Portos” (Lei nº 8.630/1993), visando torná-los mais ágeis e competitivos frente ao mercado internacional, visto que os custos operacionais são ainda muito superiores aos praticados no exterior. Através desta Lei, praticamente todos os serviços e estruturas até então operados pelo governo (fosse ele federal, estadual ou municipal) foram privatizados através de contratos ou arrendamentos, ficando o governo apenas com a administração em si e com papel de Autoridade Portuária.

Na Lei 8.630 também é exigida a criação do CAP – Conselho de Autoridade Portuária, um mecanismo importante de discussão abrangendo todos os segmentos envolvidos na atividade portuária (é formado por 4 bancadas e não é paritário), este conselho tem a competência de estabelecer normas de regulamentação e de procedimento para operação portuária. Outro organismo importante foi a criação do Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO, que passou a administrar o efetivo da mão-de-obra avulsa, entre outros variados aspectos. Sendo instalações potencialmente poluidoras, os portos estão sujeitos ao licenciamento ambiental, estabelecido nas resoluções CONAMA 001 e 237. A maior parte dos portos brasileiros opera há séculos num sistema que não contempla o impacto nos ecossistemas adjacentes. Assim sendo, os portos brasileiros se encontram atualmente em fase de regularização junto aos órgãos ambientais, seja ele estadual ou federal (IBAMA), através da elaboração de Estudos de Impacto Ambiental e Relatório correspondente (EIA/RIMA) e

Planos de Controle Ambiental, Termo de Ajuste de Conduta e/ou outros mecanismos disponíveis na legislação. Foi estabelecida a Resolução CONAMA 344 (março de 2004), que estabelece as diretrizes gerais e os procedimentos mínimos para a avaliação do material a ser dragado em águas jurisdicionais brasileiras.

Outro aspecto é a Resolução CONAMA 293 estabelece o conteúdo mínimo para a elaboração de Planos de Emergência Individual (PEI) para incidentes de poluição por óleo originados em portos organizados, instalações portuárias ou terminais, dutos, plataformas, bem como suas respectivas instalações de apoio, visto que o Brasil é signatário da MARPOL (Lei 9.966 ou lei do óleo). Fora esta legislação, deve-se ressaltar que a Resolução CONAMA 306 estabelece, especificamente, critérios para auditorias ambientais em portos, e o Decreto 4871 dispõe sobre a instituição dos Planos de Áreas para o combate à poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional. Com todas essas legislações levou o governo federal a estabelecer, em 1998, um protocolo de intenções na chamada Agenda Ambiental Portuária que visa, entre outros aspectos, a adequação dos portos à legislação ambiental.

Frente aos diversos aspectos acima mencionados, os portos passaram a necessitar de dados confiáveis, em muitos casos, requerem uma especialização técnico-científica que, no Brasil, pode ser encontrada, por exemplo, nas universidades e institutos de pesquisa. Apesar de ainda não existir uma ponte sólida entre a pesquisa científica e os usuários finais dos produtos da ciência e tecnologia, cada dia mais se percebe que a academia encontra-se mais disposta a se aproximar da comunidade, deixando de lado a velha e falsa dicotomia entre ciências básicas e ciências aplicadas. Assim, é importante aproveitar este momento para criar condições que permitam a produção de ciência útil, contribuindo mais diretamente com a melhoria da qualidade de vida da população e a preservação da qualidade ambiental através de uma política de apoio para a ciência, tecnologia e inovação ligada às questões portuárias.

Na potencial relação entre a academia e os portos há claros benefícios mútuos. Enquanto a academia pode produzir ciência e formar pessoal altamente capacitado, os portos podem receber os benefícios de gerenciar suas operações de maneira eficiente, ecológica e socialmente responsável. Para isto, é necessária a formulação de políticas claras que suportem esta nova visão, criando assim a cooperação entre um setor e o outro.

Outro aspecto é o processo de implantação progressivo das normas e procedimentos referentes à segurança e saúde no trabalho portuário (NR-29), que pode vir a constituir-se num poderoso instrumento indutor da modernização do equipamento e dos métodos e processos de movimentação de cargas nos portos e terminais portuários.

Por fim, um outro fator que se destaca é com aquisição de novos equipamentos como transtânier e portânier e as novas embarcações com equipamentos e tecnologia de maior capacidade e com sistema rool-on/roll-off. Existe uma reivindicação, por parte do setor empresarial, da racionalização da composição das equipes de trabalho, podendo ser um instrumento de considerável peso no processo de redução dos custos portuários. O mesmo pode ser dito em relação à contribuição a ser auferida com o aperfeiçoamento do gerenciamento, decorrente da transferência efetiva do comando das operações, em todos os níveis, para as mãos dos operadores portuários. A partir daí, só modernizando o equipamento e os processos de manipulação de carga.

Com as mudanças por que passam hoje os portos brasileiros – com incorporação de mudanças tecnológicas que conduzem à utilização generalizada de containeres, à expansão da automação das operações e ao uso da telemática – geram novas configurações como centros logísticos, num momento em que se torna imperativo acelerar os fluxos de bens através de circuitos econômicos crescentemente integrados em escala mundial. Acentua-se a demanda por articulações com aceleração de um novo modal de transportes, às quais se soma agora a “estrada eletrônica”, ou os meios para gerenciamento rápido das informações e decisões econômicas.

Hoje em dia a produtividade da operação é condição fundamental para o atual sucesso da atividade portuária. Os navios cresceram de porte e a unitização, ou consolidação das cargas soltas, passou a ser elemento crítico para dar velocidade ao embarque/desembarque das cargas. Os trabalhos portuários, que antes residia na força muscular do trabalhador, passaram para uma escala na qual é praticamente impossível, e até mesmo perigoso, o uso da força humana na movimentação das cargas. Assim estamos evoluindo para um estágio tecnológico, com uso de equipamentos cada vez mais possantes e velozes.

## 2.5 O Aspecto Social

A par da pujança dos negócios portuários, co-habitam miséria, prostituição, doenças sexualmente transmissíveis e o crescimento do narcotráfico. Somem-se a esta realidade os impactos ambientais causados pelas atividades portuárias como a emissão de resíduos sólidos, líquidos, derrame de produtos perigosos e os riscos de invasão de espécies exóticas na baía, oriundas do deslastramento de águas intercontinentais trazidas nos porões dos navios, causando imensos prejuízos aos ecossistemas marinhos, à economia e à saúde pública (como o vibrião da cólera e a bioacumulação de toxinas por algas na ictiofauna).

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

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

O PGA ou SGA ideal deve abranger os seguintes temas:

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

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

Uma atitude que pode e deve ser feita para harmonizar a convivência entre os interesses dos cidadãos/cidades e das atividades portuárias é buscar ações conjuntas. Porém o processo de aproximação entre os portos e as cidades só será consolidado quando forem adotados

modelos de administração regional/municipais nos portos, incluindo a participação direta do Município.

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

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

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

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

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

## 2.6 Recursos humanos/trabalhadores

É importante ressaltar que antes da Lei 8.630/93, o controle Estatal dentro da atividade portuária era total. Desde o princípio da normalização das atividades e organização do trabalho portuário até as questões ligadas à relação do capital eram controladas pelo Conselho Superior do Trabalho Marítimo – CSTM, e pela Superintendência da Marinha Mercante – SUNAMAM. O CSTM era da competência da Marinha do Brasil e a SUNAMAM era controlado pelo Ministério dos Transportes, ambos tinham suas normatizações aplicadas e fiscalizadas nos porto pela Delegacia do Trabalho Marítimo – DTM.

A Lei 8.630/93, além da criação do Órgão Gestor de Mão-de-Obra, remete toda organização do trabalho, incluindo norma disciplinar, salário, composição de equipe/ternos e outros aspectos mais secundários da relação, para negociação coletiva, acabando, inclusive, com a CLT na atividade portuária, principalmente no trabalho avulso. A Lei cria o Contrato Coletivo de Trabalho e a arbitragem para solução de conflito, que se aplicado na íntegra passa a ser uma grande evolução nas relações do trabalho portuário. Depois da Lei foi criado o Programa Integrado de Modernização Portuária (PIMOP), que tem como objetivo acompanhar alguns aspectos ligados ao sistema portuário brasileiro de forma geral. A seguir algumas questões relacionadas aos recursos humanos:

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

Outra situação vigente a partir da Lei foi a publicação do Decreto 1.035/93 que estabelece o processo da Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (ITP), criado com objetivo de reduzir o contingente de trabalhadores avulsos. O instrumento da ITP, embora tenha conseguido reduzir parte do excesso de contingente de trabalhadores avulsos, não conseguiu resolver definitivamente a questão e deixou um rastro de problemas, originados em abusos de toda a ordem, que desaconselham a sua reedição. Urge, entretanto, que o Governo defina, junto com o setor empresarial, um tipo de indenização para retirar da atividade alguns trabalhadores que não tem mais condições laborais, resguardando-se, porém, dos abusos cometidos anteriormente.

Em agosto de 1995 publicou-se o Decreto nº 1.596/95 que autorizou o levantamento de trabalhadores portuários em atividade, ao qual compareceram 61.779 trabalhadores, entre avulsos, trabalhadores portuários com vínculo empregatício oriundo das Companhias Docas e outros que exerciam atividade como avulsos ou autônomos nos portos organizados. Este ano num levantamento sugerido pela Comissão Nacional Permanente Portuária – CNPP, e ainda não concluído totalmente, chegou-se a um contingente em torno de 30 mil trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrado nos OGMO's, e com vínculo empregatício oriundo do trabalho avulso, podendo chegar a 40 mil com os trabalhadores das Docas e dos terminais privativos.

Alguns avanços experimentados nos portos que trouxe a um certo nível de elevação de eficiência e até mesmo de redução de custos nos portos organizados e privativos, que se

deveram quase que exclusivamente a um discreto reordenamento do trabalho portuário e à transferência de parte das operações para o setor privado. Porém não se pode excluir o porto público e fazer essa dicotomia em que o privado é melhor que o público, pois não é o exemplo de SUAPE. Na verdade, o que temos hoje é fruto apenas de uma reorganização parcial do sistema existente, uma vez que o nível tecnológico do equipamento em uso ainda não sofreu evolução digna de registro, o mesmo podendo ser dito quanto à qualificação do trabalhador portuário e à otimização dos métodos e processos de manuseio de carga.

No ambiente de trabalho, o sistema portuário brasileiro continua inseguro. Uma ponderável massa de trabalhadores vem exercendo atividade sem controle físico-sanitário adequado. Espera-se que a implantação da NR-29 referente à segurança e saúde no trabalho portuário e a comissão de acompanhamento possam vir a se constituir em poderoso instrumento indutor da modernização do equipamento e dos métodos e processos de movimentação de cargas nos portos, terminais e retroportuária.

Hoje um problema central nos portos é a qualificação de trabalhadores para a atividade portuária, pois tanto os trabalhadores e principalmente os empresários reclamem da qualidade dos treinamentos ministrados. Para sanar esta questão, é constituída em Paranaguá a Fundação Educacional, Cultural e Tecnológica de Paranaguá (PR), entidade civil, de direito privado, sem fins lucrativos, que é a entidade gestora do Centro de Educação Profissional do Litoral do Paraná e mantenedora do Centro, em parceria com o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Paraná, o Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado do Paraná e o Órgão Gestor de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso do Porto Organizado de Paranaguá e Antonina. Este centro tem como objetivo fazer a qualificação profissional com agregação de novas tecnologias, atendendo assim sua função social, voltada para a construção dos cidadãos e o exercício da sua cidadania. Serão oferecidos cursos que pretende qualificar no mínimo de 1500 trabalhadores/ano, através da oferta de 50 cursos básicos nas áreas afins.

Em Vitória/ES estão se desenvolvendo, a partir da Delegacia Regional do Trabalho com apoio da CNPP, gestões junto aos diversos atores envolvidos na atividade portuária e as Prefeituras que tem no município atividade portuária, a implementação de um Centro semelhante, num escopo maior de viabilizar, para a comunidade portuária, Centros Vocacionais Tecnológicos (CVT's), nos moldes dos apoiados pelo Ministério da Ciência e Tecnologia.

A implantação da multifuncionalidade é um desafio hoje existente na atividade portuária, pois a Lei 8.630 transformou as categorias em atividades e estabeleceu que só existe uma categoria: a de trabalhadores portuários, mas com duas modalidades: de trabalhadores avulsos ou com vínculo. Isto trouxe um novo conceito para os trabalhadores para sua organização, seja ela sindical ou mesmo do trabalho, pois os trabalhadores podem exercer mais de uma atividade e se habilitar para diversas modalidades de trabalho e não fazer uma única atividade dentro da operação portuária. A dificuldade está no conservadorismo e no conceito arraigado dentro dos trabalhadores pela prática das legislações anteriores e pelos instrumentos e práticas intervencionistas do governo, que faz com que as atitudes dos trabalhadores avulsos sejam por manter seus "*status quo*" de exclusividade, até mesmo com vícios oriundos de práticas passadas.

Os desafios hoje nos portos estão reservados ao aumento do Comércio Exterior, como uns dos principais instrumentos para viabilizar o desenvolvimento econômico e social do País, e para isto o aperfeiçoamento da qualidade de novos postos de trabalho, fazendo com que a atividade portuária seja, sem dúvida, uma das que oferece as maiores e mais desafiadoras possibilidades de desenvolvimento profissional a curto, médio e longo prazo para os profissionais que estiverem realmente capacitados. Formá-los e desenvolvê-los é parte desse desafio, com também retirar da atividade trabalhadores que não tem mais capacidade para desenvolver suas

tarefas. Porém, para isso não pode haver exclusão social. Assim, esta fórmula deve ser trabalhada de forma tripartite à luz da Convenção 137 e da Recomendação 145 da Organização Internacional do Trabalho – OIT, que o Brasil é signatário.

## 2.7 Portos como arranjo produtivo local

O sistema portuário deve ser focado hoje como Arranjo Produtivo Local (APL's) que pode ser definido como um arranjo institucional inserido em um ambiente institucional de negócio.

No âmbito governamental, apesar dos esforços de construção de uma definição rigorosa e homogênea, o termo APL tem sido usado como designação genérica para qualquer aglomerado produtivo de uma certa especialidade em uma determinada localidade, independentemente de seu volume de produção, do número de empresas e da antiguidade ou grau de articulação entre as organizações ali presentes. Para que um arranjo intensivo em mão-de-obra tenha efeito duradouro em termos da promoção do desenvolvimento local, é preciso estar atento não só a sua capacidade de gerar empregos, mas também à natureza e à qualidade do emprego gerado, assim como às relações de trabalho.

Na agenda dos economistas brasileiros, o debate sobre APL deriva do entendimento de que pequenas empresas aglomeradas em um espaço podem ser competitivas e ter papel importante no desenvolvimento nacional. A razão que explicaria o sucesso de um APL seria a existência de diversas formas de cooperação entre as empresas ou de uma mistura adequada entre competição e cooperação. No cenário das políticas industriais do Brasil, os Arranjos Produtivos Locais podem ser tomados como tradução do termo *cluster*, até mesmo na ambigüidade que o termo em inglês envolve. Rigorosamente, o essencial da definição está: i) na especialidade da produção, e ii) na delimitação espacial. Com base nesses critérios minimalistas, qualquer concentração de um tipo de produção seja em uma região, município, bairro ou mesmo rua pode ser denominado APL.

Hoje existe uma generalização do termo APL para aglomerados com graus de interação e cooperação organizacional bastantes distintos, tornando a “marca APL” necessária, na interpretação de técnicos e políticos, para o possível acesso a políticas públicas. Considerando-se que poucos ramos de atividade sofreram alterações tão profundas em tão curto espaço de tempo quanto à atividade portuária no Brasil, com resultado de sua privatização das operações, viabilizada pela Lei de Modernização dos Portos, e observando-se ainda que a operação portuária moderna se assemelha a uma atividade de produção de eventos, como um show, no qual uma grande quantidade de participantes (espectadores no show, carga no porto) terão que ser satisfatoriamente atendidos pela equipe de produção, dentro de um prazo determinado e com certos padrões de qualidade e preço que tornem o evento viável, maximizando o uso das instalações existentes e tornando-as adequadas para o máximo de sucesso do evento, portanto a partir daí o porto passa a ser considerado um sistema, e não um simples modelo de operação, poder-se-ia considerar a atividade portuária como um APL, haja visto, principalmente, a inserção da questão portuária na própria Política Industrial, Tecnologia e de Comércio Exterior.

A atividade portuária pode ser resumida em um sistema linear composto de um centro de negócios, que abrange diversos setores da economia começando pela agricultura e terminando em aparelhos eletrônicos, com isto, todos os setores da economia, inclusive os de serviços, estão hoje presentes na agenda de exportação e importação portuária brasileira. A operação portuária não se reduz única e exclusivamente à faixa do cais, pois é preciso um grande esforço de um sistema de logística, que vai desde os armazéns e entrepostos no interior

do País, até a sua concretização de armazenamento na retroportuária e no acondicionamento dentro das embarcações.

Dentro da própria área primária do porto, as atividades se dividem em:

- Capatazia - atividade de movimentação de mercadoria nas instalações portuárias, que compreendem: recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação e arrumação e entrega de carregamento e descarregamento de embarcações, quando estas efetuadas por aparelhos portuários. Capatazia é o trabalhador portuário de terra.
- Estiva – atividade da movimentação de mercadoria nos convés e/ou nos porões das embarcações, que podem ser principais ou auxiliares, incluindo o transbordo. Compreende-se por estivagem a arrumação, peação, despeação bem como carregamento/d Descarregamento realizados por equipamentos de bordo ou de terra (transtainer).
- Conferência de carga – é a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação de estado da mercadoria, pesagem, conferência de manifesto/romaneio e serviços correlatos na operação de carregamento e descarregamento de embarcações.
- Conserto de carga – é o reparo ou a restauração de embalagens na operação de carregamento ou descarregamento da embarcação. Compreende-se como reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura ou fechamento de domínios.
- Vigilância de embarcação – atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como a movimentação de mercadoria nos portalós, rampas, porões, conveses e plataformas ou em qualquer outro lugar da embarcação.
- Bloco – é a atividade de limpeza, conservação das embarcações, assim como seus tanques, forragem de porão, batimento de ferrugem, pintura, reparo de pequenas montas e seus serviços correlatos.
- Operador portuário – é o responsável por toda realização das operações portuárias, que é indispensável à sua intervenção no controle das operações portuárias.

Compete à administração do porto, dentro dos limites da área do porto, cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos de serviços, fiscalizar as cláusulas do contrato de concessão, assegurar ao comércio e à navegação o gozo das vantagens decorrentes de melhoramentos e aparelhamentos do porto e também pré-qualificar os operadores portuários, fixar valores, arrecadar as tarifas portuárias, assim como prestar apoio técnico e administrativo ao CAP (Conselho de Autoridade Portuária) e ao OGMO (Órgão de Gestão de Mão-de-obra). A administração do porto também é considerada como Autoridade Portuária.

Restam ainda, os Agentes Aduaneiros, que são os responsáveis pela liberação de documentos e da mercadoria perante a Alfândega, Receita Federal e Polícia Federal. Com isto, comprova-se assim que a atividade portuária é, na sua essência, um aglomerado produtivo cuja especialidade é a movimentação de mercadoria oriunda de embarcações marítimas ou fluviais numa área definida, que tem como objetivo o comércio exterior, com isto gerando divisas e fazendo o equilíbrio da balança comercial brasileira.

Porém, o desafio maior é mudar por total a concepção de porto como uma operação simplesmente de carga e descarga de mercadoria (conforme era antes) e entender que a atividade portuária é um sistema complexo que envolve diversas atividades, com um sistema de logística e de prática própria. Compreendendo-se isto, tanto empresários como trabalhadores terão que mudar sua cultura, pois as atividades pressupõem uma nova

concepção de organização do trabalho de negociação coletiva, conforme a Lei 8.630/93 estabelece e a atividade requer, que não é simplesmente a chamada Lei de Mercado, mas a garantia de reverter essas atividades em postos de trabalho mais eficientes e com novas tecnologias, bem como o setor empresarial ter mais ousadia em promover melhores condições de vida e de empregabilidade para os trabalhadores que vivem dessa atividade direta ou indiretamente, por ser ela hoje, no mundo atual, uma relação internacionalizada concretizada.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Em um mundo totalmente globalizado e tecnológico é de suprema importância uma estrutura de primeiro mundo para os portos do Brasil, visto que os sistemas de informação exigem cada vez mais velocidade e segurança. Além da melhoria na parte tecnológica também visamos na logística de embarque e desembarque de cargas, sem deixar de esquecer dos aspectos sociais que englobam as áreas portuárias.

Ainda há o que ser melhorado para chegar ao nível de primeiro mundo visto que o Brasil tem geografia muito favorável para o setor portuário, que muitos países, até mesmo de grande desenvolvimento no setor, gostariam de possuir.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- O TRABALHO PORTUÁRIO E A MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS – editora Juruá de Arnaldo Bastos Santos e Paulo Sérgio Xavier Ventilari;
- CURSO DE DIREITO PORTUÁRIO – editora LTR de Alex Sandro Stein;
- Trabalho – OS PORTOS FRENTE À CIÊNCIA TECNOLOGIA E INOVAÇÃO UM NOVO DESAFIO PARA SOCIEDADE. – Centro de Estudos do Mar Universidade do Paraná de CARLOS Roberto Soares e Eduardo Marone.