

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS
FACULDADE NACIONAL DE DIREITO**

**DIREITO PORTUÁRIO: O CENÁRIO LEGISLATIVO BRASILEIRO E UMA
ANÁLISE SOBRE NATUREZA JURÍDICA**

PAULA PÊRRO SALGADO

Rio de Janeiro

2020

PAULA PÊRRO SALGADO

**DIREITO PORTUÁRIO: O CENÁRIO LEGISLATIVO BRASILEIRO E UMA
ANÁLISE SOBRE NATUREZA JURÍDICA**

Monografia final de curso, elaborada no âmbito da graduação em Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel em Direito, sob orientação da **Professora Dra. Carolina Araújo de Azevedo Pizoeiro.**

Rio de Janeiro

2020

CIP - Catalogação na Publicação

S164d Salgado, Paula Pêro
Direito Portuário: O Cenário Legislativo Brasileiro e uma Análise Sobre Natureza Jurídica / Paula Pêro Salgado. -- Rio de Janeiro, 2020.
71 f.

Orientadora: Carolina Araújo de Azevedo Pizoeiro.
Trabalho de conclusão de curso (graduação) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade Nacional de Direito, Bacharel em Direito, 2020.

1. A Construção do Direito Portuário Brasileiro. 2. A Conjuntura Marítimo-Portuária. 3. A Concepção da Natureza Jurídica de um Porto Privado. I. Pizoeiro, Carolina Araújo de Azevedo, orient. II. Título.

PAULA PÊRRO SALGADO

**DIREITO PORTUÁRIO: O CENÁRIO LEGISLATIVO BRASILEIRO E UMA
ANÁLISE SOBRE NATUREZA JURÍDICA**

Monografia final de curso, elaborada no âmbito da graduação em Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel em Direito, sob orientação da **Professora Dra. Carolina Araújo de Azevedo Pizoeiro**.

Data da Aprovação 12/11/2020.

Banca Examinadora:

Professora Dra. Carolina Araújo de Azevedo Pizoeiro

Orientadora

Professor Dr. Alexandre Sales Cabral Arlota

Membro da Banca

Professor Dr. Alberto Lopes da Rosa

Membro da Banca

Rio de Janeiro

2020

DEDICATÓRIA

Dedico esta obra a minha querida vovó Alzira, que é uma mulher inspiradora, batalhadora e perspicaz, além de tudo isso, mesmo sem oportunidade de estudar formalmente, é a pessoa mais inteligente que eu conheço.

AGRADECIMENTOS

Agora é o momento de cometer injustiças; ainda assim, espero conseguir fazer jus ao maior número de pessoas que me ajudaram a chegar até aqui!

Primeiro, agradeço a minha família, que a é a base de tudo, em especial, minha mãe, Ana e irmã, Jade, que lidaram diariamente com o drama de duas graduações seguidas, o apoio incondicional de vocês foi essencial na minha trajetória, ao meu pai, Eduardo, avós, outras irmãs, dinda Lu, tios, primos e primas, em especial, Luana e Pedro, sem vocês eu não seria absolutamente nada.

Depois, nessa trajetória outro elemento muito importante, foi a minha família, a que eu escolhi: Paula, Lucas e meu afilhado Biel, agradeço o incentivo inesgotável, que vibraram a cada vitória e não me deixaram desistir nos momentos de cansaço; Mari Ennes e tia Dê, as parceiras, apoiadoras e torcedoras que estão sempre ali, nos momentos bons e ruins, para o que quer que seja, sempre prontas; Roberta, minha estrela acadêmica, essa mulher incrível que não me deixou parar de remar e sempre acreditou em mim; Amanda e Nath, que fazem meus momentos mais leves!

Da gloriosa Nacional agradeço a muita coisa, principalmente por ter caído em uma turma tão incrível, representada pelo Ivantuil, querido colega e, se nesse momento eu me torno bacharel, tem muito da responsabilidade e organização desse homem, que me salvou diversas vezes. Não posso deixar de citar meu parceiro Léo, trabalhamos e nos divertimos em uma sintonia perfeita nesses quase cinco anos; minha amiga Mari Alves, que desde a UNIRIO nossos caminhos começaram a se cruzar e eu espero, sinceramente, que continue assim; ao Rafa, Paulo, Paloma, Miguel, Cátia, Diogo e todos os outros amigos que fizeram minha trajetória muito mais tranquila.

Para a minha orientadora deixo o meu muito obrigada e espero, Carol, que você continue essa mulher incrível, pesquisadora maravilhosa e que realmente se importa, levando temas super atuais, interessantes e profissionais qualificadíssimos para falar com a graduação.

Meus mais sinceros agradecimentos, sozinhos nós somos banais!

“Tente mover o mundo.
O primeiro passo será mover a si mesmo.”
Platão.

RESUMO

A atividade portuária é tão tradicional, quanto dinâmica, o volume de cargas transportados mundialmente aumenta de forma expressiva e, com o incremento do transporte marítimo, os portos tendem a acompanhar tais mudanças. Modificações do aspecto tecnológico, regulatório e da matriz da conexão logística são comuns e devem estar sempre buscando a otimização econômica e visar a sustentabilidade. Para tanto, é necessário que todo o aparato normativo-regulatório do país não seja um entrave para essas mudanças que urgem transformações imediatas. Este projeto busca levantar dados sobre o ordenamento jurídico portuário brasileiro, logo após, passa por uma breve análise sobre o cenário da atividade marítimo-portuária e suas respectivas fragilidades, posteriormente, traça uma discussão jurídica sobre algumas questões acerca da regulação da atividade no Brasil e, por fim, aponta circunstâncias comuns em portos modelos para a área.

PALAVRAS-CHAVE

Direito Portuário, Atividade Marítimo-Portuária, Regulação.

ABSTRACT

Port activity is as traditional as dynamic, the volume of worldwide transported cargo increases significantly and with the increase in maritime transport, ports must keep up with these changes. Changes in the technological, regulatory and transport matrix, which must always be seeking economic optimization and aiming at sustainability. Therefore, it is necessary that the entire legal and regulatory instruments in the country is not an obstacle to these changes that requires immediate transformations. This project seeks to gather information regarding the Brazilian legal order regarding the port law, afterwards, it goes through a brief analysis on the scenario of port and maritime affairs and its weaknesses, then outlines a legal discussion on some issues about the regulation of the port activity in Brazil and, lastly, it points out common circumstances in benchmarks for the area.

KEYWORDS

Port Law, Port and Maritime Affairs, Regulation.

LISTA DE ABREVIACÕES

- AAPA** – *American Association of Port Authorities*
- ANTAQ** – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
- APA** – Autoridade Portuária de Antuérpia
- APEC** – *Antwerp Port Training Center*
- APPA** – Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina
- ATP** – Associação de Terminais Portuários Privados
- CNT** – Companhia Nacional do Transporte
- DUV** – Documento Único Virtual
- ESPO** – *European Sea Ports Organization*
- IAPH** – *International Association of Ports and Harbors*
- IMO** – *International Maritime Organization*
- IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- LPI** – *Logistics Performance Index*
- LSCI** – *Liner Shipping Connectivity Index*
- PAI** – *Port of Antwerp International*
- PIANC** – *The World Association for Waterborne Transport Infrastructure*
- PIB** – Produto Interno Bruto
- PNL** – Plano Nacional de Logística e Transporte
- PORTOBRAS** – Portos do Brasil S/A
- PSP** – Porto Sem Papel
- RFB** – Receita Federal do Brasil
- SEP/PR** – Secretaria Especial de Portos da Presidência da República
- SPU** – Secretaria do Patrimônio da União
- TUPs** – Terminais de Uso Privado
- UNCTAD** – *United Nations Conference on Trade and Development*

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
-----------------	----

CAPÍTULO I

A CONSTRUÇÃO DO DIREITO PORTUÁRIO BRASILEIRO

1.1 Evolução da navegação e a construção do setor portuário.....	15
1.2 Ordenamento jurídico brasileiro – previsões de Direito Portuário.....	19

CAPÍTULO II

A CONJUNTURA MARÍTIMO-PORTUÁRIA

2.1 O cenário portuário brasileiro e suas tendências.....	27
2.2 A contraposição do cenário portuário brasileiro frente ao setor portuário internacional.....	42

CAPÍTULO III

A CONCEPÇÃO DA NATUREZA JURÍDICA DE UM PORTO PRIVADO

3.1 Tipos de gestão portuária.....	57
3.2 A natureza jurídica dos portos públicos.....	61
3.2.1 A distinção entre os conceitos de delegação, concessão, arrendamento e autorização.....	62
3.3 Fundamentos da construção do conceito da natureza jurídica de um porto privado....	64
CONCLUSÃO.....	67

INTRODUÇÃO

Este estudo irá se concentrar na análise da legislação, sem a pretensão de esgotar a temática, que se refere ao setor portuário brasileiro e mundial, justificado pelo crescente incremento da atividade do comércio exterior pela modalidade dos Terminais de Uso Privado - TUPs, que está, gradativamente se mostrando mais competitivo no cenário brasileiro e internacional.

Assim, existe uma tendência, conforme será demonstrada mais adiante da privatização do setor e já existem figuras de portos completamente privados, inclusive na realidade brasileira. Neste sentido, é importante fazer uma reflexão; será que a nossa legislação está madura o suficiente para regular eventuais portos completamente privados?

Para conseguir, minimamente, elaborar uma resposta para este questionamento, será necessário, primeiramente, fazer uma análise do ordenamento jurídico brasileiro relacionado ao Direito Portuário.

Partindo desta primeira etapa, é imprescindível traçar um breve panorama do setor portuário brasileiro, para contrapor-lo às tendências mundiais e, por fim, elaborar um estudo de quais modelos de gestão são observados e o que eles significam para o universo jurídico.

O ordenamento jurídico brasileiro tem a previsão do arrendamento e concessão para os portos públicos, além da possibilidade de exploração, por meio de autorização dos TUPs, e, não obstante a existência de portos totalmente privados, as autoridades competentes ainda não compreenderam as necessidades deste novo modo de exploração da atividade portuária que surgiu no país. Desta forma, se mostra inequívoca a necessidade de elaborar um estudo para entender suas especificidades e dimensões.

No primeiro semestre de 2018, as exportações brasileiras somaram o montante de 113,6 bilhões de dólares, enquanto as importações chegaram ao patamar de 83,8 bilhões de dólares. Neste mesmo período, a movimentação de cargas em instalações portuárias foi de 528.342.968 (quinhentos e vinte e oito milhões e trezentos e quarenta e dois mil e novecentas e sessenta e oito) toneladas. Destas, os TUPs movimentaram aproximadamente 348,8 milhões

de toneladas, segundo a Associação de Terminais Portuários Privados¹. Sendo assim, em virtude dos expressivos montantes movimentados, é possível observar a relevância destes terminais, não somente para o comércio nacional, mas também para a economia mundial, como um todo.

Não obstante a previsão dos TUPs na Nova Lei dos Portos, não existe, no ordenamento jurídico brasileiro, nenhuma regulamentação sobre portos completamente privados.

Como paradigmas temos o Porto do Açú, localizado no município de São João da Barra, no estado do Rio de Janeiro, que é, não somente um TUP, mas sim um Complexo Industrial Portuário completamente privado, operacional desde 2014, com área total de 130 (cento e trinta) quilômetros quadrados e com diversas empresas relevantes do setor operando em sua área, como a Edson Chouest, a NOV, a Technip, a InterMoor, dentre outras, além de uma parceria com o Porto de Antuérpia Internacional²; e também o Porto Central, localizado no município de Presidente Kennedy/ES, com previsão para início das obras no ano de 2020³, o projeto do Complexo Industrial Portuário conta com a projeção de uma área de 20 (vinte) quilômetros quadrados, e demonstra a proposta de logística inovadora, este porto conta com investimentos provenientes entre uma parceria do Porto de Roterdã e da TPK Logística S.A e ele integra a Rede Global de Portos que é formada pelos Portos de Roterdã, na Holanda, Porto e *Freezone* de SOHAR, em Omã e o Porto Central, no Brasil, com o objetivo de facilitar negócios entre os integrantes⁴.

Por conta da ausência de regulamentação, a maior parte das relações nestes portos se constroem contratualmente, por vontade das partes, que, posteriormente, são submetidas à apreciação das autoridades competentes, de acordo com o assunto específico, por exemplo, com a (i) Secretaria do Patrimônio da União – SPU, quando o assunto é sobre o uso do espelho d'água; (ii) Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, sobre diversos assuntos; (iii) Receita Federal do Brasil – RFB, acerca da parte alfandegada; (iv) Autoridade

¹ ATP – Associação de Terminais Portuários Privados. Movimentação de Cargas nos Terminais do Brasil – Análise do 1º Semestre de 2018. Disponível em: <https://portosprivados.com.br/files/ANALISE-SEMESTRAL-DA-MOVIMENTACAO-NOS-TUPS-2018-ATP.pdf> - Acesso em: 08/03/2019.

² PORTO DO AÇU. Disponível em: <https://portodoacu.com.br/sobre-o-porto/> - Acesso em: 23/04/2019.

³ PORTOS E NAVIOS. Porto Central tem previsão para início de obras: 2020. Disponível em: https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/porto-central-tem-nova-previsao-para-inicio-de-obras-2020?utm_source=newsletter_8887&utm_medium=email&utm_campaign=noticias-do-dia-portos-e-navios-date-d-m-y - Acesso em: 11/06/2019.

⁴ PORTO CENTRAL. Disponível em: <http://www.portocentral.com.br/pb/> - Acesso em: 11/06/2019.

Marítima – Marinha do Brasil, acerca de diversos assuntos marítimos e portuários, dentre outros órgãos.

Sendo assim, torna-se imprescindível analisar se o recente marco regulatório está em compasso com a atual conjuntura do setor, ou se a constante transformação da área portuária já superou a então tida como inovadora lei, transformando-a em obsoleta.

Para tanto, é necessário que haja uma consonância entre a regulação do setor e as especificidades da área, para que um não seja fator impeditivo para o desenvolvimento do outro e, para que o que ocorre na prática da atividade não seja completamente afastado do que se presta a regular a legislação que concerne ao setor.

CAPÍTULO I

A CONSTRUÇÃO DO DIREITO PORTUÁRIO BRASILEIRO

1.1 Evolução da navegação e a construção do setor portuário

A história da atividade da navegação está intrinsecamente ligada à história da própria humanidade. De acordo com MARTON⁵, no período da Antiguidade, na localidade conhecida como a Síria (atualmente), o povo Fenício ficou muito famoso por desenvolver a navegação e o comércio marítimo, assim, ao redor de localizações privilegiadas, muitas civilizações se consolidaram.

Posteriormente, em virtude da grande expansão comercial do início do século XV, quando houve surgimento da classe burguesa na Europa e a ascensão de um novo sistema, o mercantil, os países que lançaram-se no desbravamento dos mares, sob o pretexto da busca por novos caminhos para a comercialização de mercadorias, acabaram por “deparar-se” com terras até então “desconhecidas” por eles e passaram a colonizá-las, dando início a uma grande disputa pela exploração dessas localidades.

Com essa grande expansão marítimo-comercial e o desenvolvimento de novas tecnologias, iniciou-se o processo que conhecemos hoje como globalização, através de da modernização das embarcações e a partir da intensificação e do domínio da atividade de navegação. Desta forma, foi possível diminuir distâncias e aumentar o comércio marítimo entre localidades longínquas.

Neste contexto, a ocupação demográfica de diversas regiões litorâneas se deu em virtude de uma busca por vantagens, devido à proximidade dos rios navegáveis e das costas marítimas. Nas colônias inglesas, por exemplo, a agricultura se implantou nestes locais estratégicos, para privilegiar a posterior exportação e distribuição interna dos produtos agrícolas. Assim, conforme as lições de SMITH⁶ é possível observar que os cultivos se instalaram nas linhas costeiras e nas proximidades de vias navegáveis, por uma questão de logística estratégica para o escoamento da produção.

⁵ MARTON, Fabio. O império do comércio: a partir do Líbano, os fenícios dominaram o comércio do Mediterrâneo por séculos. Em Cartago, descobriram a guerra. Fundaram um império, mas acabaram erradicados da História. Aventuras na História, agosto, 2012. <http://link.galegroup.com/apps/doc/A303896078/AONE?u=capes&sid=AONE&xid=1a309437> – Acesso em: 03/04/2019

⁶ SMITH, Adam. A Riqueza das Nações. 1ª ed. São Paulo: Abril Cultural. 1983.

No Brasil, esse cenário não é diferente, consoante aos ensinamentos de FEIGELSON⁷, temos uma nação de proporções continentais e nossa população se concentrou principalmente na costa, isso ocorre devido a distribuição dos portos no país e, por este mesmo motivo, o poder político-administrativo era concentrado nessas localidades na época, de acordo com HONORATO⁸.

Importante salientar que, como muito bem demonstra TULL⁹, a atividade da navegação só é possibilitada através dos portos e as estruturas de atracação, que no início de seu desenvolvimento eram muito insipientes, mas atualmente são extremamente estruturados e tecnológicos.

Essa associação e desenvolvimento conjunto dos portos com as cidades é conhecida como “relação cidade-porto”, que consiste em uma integração das dinâmicas destas localidades, onde os portos estão instalados com seus arredores, onde é criada uma sinergia de difícil dissociação, cuja produção, tecnologia utilizada, desenvolvida e as estruturas do próprio porto são determinadas pela dinâmica da própria junção. Conforme as lições de HOYLE apud MONIÉ e VASCONCELOS¹⁰:

⁷ FEIGELSON, Bruno. Curso de direito da infraestrutura: logística e transporte. Rio de Janeiro: Lumen Juris. 2015.

⁸ HONORATO, Cezar Teixeira. Portos e Cidades Portuárias: Algumas Considerações Historiográficas. *ORTOS E CIDADES PORTUÁRIAS: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES HISTORIOGRÁFICAS*. Almanack, Guarulhos, n. 21, p. 63-97, Apr. 2019. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-46332019000100063&lng=en&nrm=iso Acesso em 03/11/2020.

⁹ TULL, M. A Century of Port Development, 1897 To 1997. In *A Community Enterprise: The History of the Port of Fremantle, 1897 to 1997*. Liverpool University Press, 1997.

¹⁰ MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flavia Nico. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/confins/7685>> - Acesso em 11/10/2020.

ETAPA	SÍMBOLO		PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
	Cidade	Porto		
I - Porto-Cidade primitivos			Antiguidade/ Medieval Até o século XIX	Íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto
II - Porto-Cidade em expansão			Século XIX – início do século XX	Rápido crescimento comercial/industrial, forças de crescimento para o porto desenvolver-se mais além do limite com a cidade, com cais linear e indústrias de carga fracionada.
III - Porto-Cidade industrial moderno			Metade do século XX	O crescimento industrial (especialmente as refinarias) e a introdução de contêineres/ro-ro(roll-on/roll-off) impõe ao porto a necessidade mais espaços
IV - Recuo da frente marítima			1960-1980	As mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo separadas
V - Remodelação da frente marítima (waterfront)			1970-1990	O porto moderno consome grandes áreas (de terra/mar): renovação urbana do núcleo original

Destaque-se que foi descoberto, no Egito, o porto mais antigo do mundo, que há mais de 4.500 (quatro mil e quinhentos) anos¹¹ já operava com uma estrutura rudimentar, que seria considerada um porto-cidade primitivo. Da mesma maneira, diversos Portos, hoje relevantes e reconhecidos no setor portuário mundial, foram construídos há muitos anos, como o Porto de Hamburgo, na Alemanha, inaugurado no Século XII¹²; o Porto de Roterdã, na Holanda, inaugurado no Século XIV¹³; o Porto de Santos, no Brasil, inaugurado no Século XVI¹⁴, o Porto de Xangai, na China, inaugurado no Século XIX¹⁵; o Porto de Houston, nos Estados Unidos da América, inaugurado no Século XX¹⁶; dentre diversos outros. Este fato demonstra que a atividade marítimo-portuária começou a se desenvolver há séculos atrás, mas ainda está em constante alteração e evolução, e que, apesar de se desenrolar durante tantas eras, até o

¹¹ WILLIAMS. Amanda. 'World's oldest port' found in Egypt - complete with scrolls revealing everyday life for Ancient Egyptians. Daily Mail UK. Disponível em: <https://www.dailymail.co.uk/sciencetech/article-2309930/Worlds-oldest-port-believed-Egypt-alongside-papyri-revealing-fascinating-details-life-Ancient-Egyptians.html#ixzz2R0ootnFt> – Acesso em: 03/04/2019.

¹² PORTO DE HAMBURGO. Disponível em: <https://www.hafen-hamburg.de/en/> - Acesso em: 01/03/2019.

¹³ PORTO DE ROTERDÃ. Disponível em: <https://www.portofrotterdam.com/en/our-port/facts-figures-about-the-port> - Acesso em: 03/09/2020.

¹⁴ PORTO DE SANTOS. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/institucional/o-porto-de-santos/> - Acesso em: 03/02/2019.

¹⁵ PORTO DE SHANGAI. Disponível em: <http://www.portshanghai.com.cn/en/channel1/channel13.html> – Acesso em: 05/04/2019.

momento não atingiu sua maturidade, ou seja, ainda não esvaziou todo seu conteúdo, desta forma, igualmente remanesce a necessidade de regulação das relações que decorrem da exploração da atividade que envolve a navegação marítima e suas operações afetas.

É importante salientar que algumas atividades de base da economia mundial estão intimamente atreladas à atividade marítimo-portuária, através do trinômio produção, consumo e distribuição. O transporte aquaviário se mostra muito eficiente para o transporte dessas matérias primas e dos produtos já com seu respectivo valor agregado, haja vista ser um modal com um custo módico para o transporte de grande volume de carga. É sabido que 80% do transporte mundial é realizado pela via marítima¹⁷, e esta modalidade tem como base os portos e embarcações.

Assim, tendo como plano de fundo o comércio exterior e a economia globalizada, é possível afirmar que os portos são fundamentais, pois são um vetor de desenvolvimento, geração de empregos diretos e indiretos, impulsionadores de soluções logísticas, contribuindo com a diminuição de gargalos logísticos e fazendo a ligação das vias navegáveis com os continentes.

Uma reflexão se faz necessária: no que consiste exatamente um porto? Este é um conceito muito complexo e difícil de sintetizar.

Dentro da Nova Lei dos Portos existem diversas definições para os seus fins, tais como o conceito de Porto Organizado, Instalação Portuária, Terminal de Uso Privado, entre outros, porém, conforme será demonstrado mais na frente desse estudo, estes conceitos não conseguem esgotar todas as modalidades que abarcam esse fenômeno.

Sendo assim, para os fins deste estudo, devemos considerar o porto como um importante elo logístico, um modal fundamental na conexão entre a terra e as águas, componente de uma cadeia de distribuição integrada e mundial. A formação de um porto é concretizada através da junção de alguns elementos, como as estruturas de expansão, o retroporto, as estruturas de atracação, o acesso terrestre e o acesso aquaviário.

¹⁶ PORTO DE HOUSTON. Disponível em: <<https://porthouston.com/about-us/background-and-history/>> - Acesso em: 03/04/2019.

¹⁷ UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development. World Investment Report 2017. Disponível em: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2017_en.pdf - Acesso em: 03/06/2020.

Isto posto, é possível afirmar que os portos integram a infraestrutura dos países e se ligam às cadeias logísticas globais, incrementam o Produto Interno Bruto - PIB de uma nação e impactando a vida do seu entorno, ou seja, é um grande gerador de desenvolvimento, um agregador de investimentos de caracteres diversos e um grande impulsionador da economia, em escala, local, regional e até mesmo mundial.

1.2 Ordenamento jurídico brasileiro – previsões de Direito Portuário

A atividade portuária, conforme já explanado, começou a se desenvolver há séculos e, inicialmente, a matéria foi regida pelos usos e costumes das civilizações que tinham certo domínio da atividade marítimo-comercial. Com a intensificação destas transações entre as nações e com o desenrolar do processo de globalização, foi gerada a necessidade de regulamentação da matéria através de normas mais específicas e direcionadas, pois começou a se observar que nem todas as nações e regiões tinham os mesmos costumes e tradições. Sendo assim, o direito costumeiro passou a não dar mais conta sozinho de dirimir todos os problemas.

O Direito Portuário, mais especificamente, pode ser entendido como algo que nasce da navegação, nos seus espaços e se expande para outros ambientes, com um caráter interdisciplinar, vertendo em um conjunto complexo de instituições, categorias e regras escritas ou costumeiras autônomas, segundo STRENGER¹⁸.

Na história do Brasil, mais especificamente, o assunto passou a ser regulado no Período Colonial, conforme as lições de SCHIRATO¹⁹:

A regulação portuária teve início no período colonial, durante o qual Portugal, na qualidade de metrópole colonizadora do Brasil, exercia seu poder normativo para garantir privilégios no relacionamento com a colônia. [...] O acesso às infraestruturas portuárias era um privilégio exclusivo (monopólio) de Portugal e a atividade da navegação era explorada exclusivamente por embarcações portuguesas.

Uma situação que só foi repensada, quando, após a chegada da Família Real Portuguesa ao Brasil, em 1808, por uma questão diplomática e estratégica internacional, foi promulgado o

¹⁸ STRENGER, Irineu. *Direito Moderno em foco: responsabilidade civil, direito marítimo e outros*. 1ª Ed. São Paulo: Revista dos Tribunais. 1986.

Decreto Imperial de 28 de janeiro de 1808, que possibilitou a abertura dos portos às nações amigas em conformidade com o destacado por FEIGELSON²⁰.

Que afirma ainda que as normas direcionadas ao Direito Portuário de forma objetiva, só foram criadas após a independência do Brasil, no ano de 1823, com a promulgação da Lei de 29 de agosto, que instituía a criação de infraestrutura, dentre elas a portuária. Porém, destaca que o normativo não cumpriu a sua função precípua, ou seja, não fora solucionada a questão das complexidades portuárias no país.

Desde então houve um incremento das atividades marítimo-comerciais nos portos brasileiros, mas estas não conseguiram acompanhar as necessidades do setor, tornando-se barreiras frente a crescente necessidade de otimização. Neste sentido, vejamos:

Os portos brasileiros são responsáveis por 95% (noventa e cinco por cento) do fluxo de comércio exterior do país, o que demonstra a importância estratégica do setor. Para fazer frente às necessidades ensejadas pela expansão da economia brasileira, com ganhos de eficiência, propõe-se modelo baseado na ampliação da infraestrutura e da modernização da gestão portuária, no estímulo à expansão dos investimentos do setor privado e no aumento da movimentação de cargas com redução dos custos e eliminação de barreiras à entrada²¹.

Atualmente, no ordenamento jurídico brasileiro o Direito Portuário conta com um conjunto de normas específicas que são reguladas pelo direito público e privado (nas searas administrativa, internacional, civil, comercial, aduaneira, dentre outras), é disciplinado por meio de leis, decretos, decretos-leis, tratados, acordos e convenções internacionais. É importante salientar que até os dias de hoje, é comum a utilização de outras fontes do direito, como os usos e costumes, os princípios gerais do direito, a jurisprudência e a doutrina nesta área, aquiescida por ANJOS²².

Segundo GROTTI e LIMA²³, em 1934 ocorreu a primeira tentativa sistemática de legislar sobre a atividade portuária, através dos decretos nº 24.447 e 24.599, que balizaram o sistema

¹⁹ SCHIRATO, Vitor Rhein. Transportes Aquaviários. São Paulo: Saraiva. 2012.

²⁰ FEIGELSON, Bruno. Curso de direito da infraestrutura: logística e transporte. Rio de Janeiro: Lumen Juris. 2015.

²¹ EM Interministerial nº. 00012-A – SEP-PR/MF/MT/AGU.

²² ANJOS, J. Haroldo dos; GOMES, Carlos R. Curso de Direito Marítimo. 1ª Rio de Janeiro: Ed. Renovar. 1992.

²³ GROTTI, Dinorá Adelaide Musetti; LIMA, Cristina Maria Melhado Araujo. Diferenças entre terminais portuários de uso público e de uso privado. In: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Coord.). Direito Portuário Brasileiro. 3. Ed. Belo Horizonte: Forum, 2020.

até a promulgação da Lei nº 8.630/1993, conhecida como a Lei de Modernização dos Portos, ocorrida no início dos anos 1990.

A Constituição Federal de 1988 inovou no cenário portuário – antes da sua promulgação, a União detinha a competência legislativa sobre o regime dos portos, mas não tinha atribuição para a prestação dos serviços afetos; além disso, as antigas constituições dispunham muito pouco do setor portuário –, atualmente, a competência da União é determinada para legislar sobre a matéria (artigo 22, X da CRFB/88) e explorar diretamente a atividade ou fazer sua delegação, sob os regimes de permissão, concessão ou autorização (artigo 21, XII da CRFB/88).

Mais especificamente sobre portos, o Sistema Portuário Brasileiro, no passado era quase totalmente constituído por portos estatais, onde a participação do setor privado era muito limitada e se restringia à movimentação da própria carga. Com o passar do tempo, as estruturas normativas e os modelos de negócio começaram a ficar muito ultrapassados e ineficientes.

Podemos sintetizar, enfatizando que este setor, historicamente, se caracterizou por autarquias federais que costumavam gerir os portos e que sucessivamente se reorganizaram de acordo com parâmetro de conveniência e balizados pelo interesse público. Contexto no qual, em 1975 foi criada a empresa estatal federal Portobras – Portos do Brasil S/A, concebida para ser uma Autoridade Portuária única no cenário nacional, na forma de holding, administrando as diversas subsidiárias, Companhias Docas, espalhadas pelos inúmeros estados do país, atuando como operadoras portuárias e responsáveis pelas fiscalizações no estados (concessões estaduais e terminais privativos).

Em 1990, a Portobras foi extinta, momento que iniciou a reformulação do setor, culminando na edição da já mencionada Lei de Modernização dos Portos. Nesta época, o país passava por um momento em que a política econômica começava a se abrir para os ideais neoliberais e foi admitido o rompimento do monopólio estatal da atividade portuária. Após o período de reestruturação, o Estado passou a ter um papel de fiscalização e regulamentação, enquanto a operação em si passou, por meio de concessão, a poder ser exercida pela iniciativa privada.

Em 2001, ocorreu outro marco significativo para a área, através da edição da Lei nº 10.233/2001 foi criada a Agência Nacional dos Transportes Aquaviários – ANTAQ, uma

importante figura que integra a Administração Federal Indireta, sob o regime autárquico e é a agência reguladora que mais atua na atividade que estamos estudando. Nas lições de GUERRA²⁴:

“A esfera de atuação da Antaq compreende a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de cabotagem e de longo curso; os portos organizados; os terminais portuários privativos e o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas. Sua competência comporta a função de elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração da infraestrutura portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores”.

Poucos anos depois, em 2013, a Medida Provisória nº 595/2012 foi convertida em lei e ficou conhecida como a Nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013), que se consagrou como o Novo Marco Regulatório do setor, se propondo a otimizar os procedimentos e modernizar a atividade de uma forma geral, de acordo com estudos de FARRANHA, FREZZA e BARBOSA²⁵.

A mencionada Lei disciplina as formas de exploração das instalações portuárias e portos pela União, que pode ocorrer de forma direta ou indireta – a exploração indireta dentro da área do porto organizado ocorre por concessão ou arrendamento do bem público e fora da área do porto organizado, ela acontece através da autorização; além de instituir diretrizes para o desempenho das atividades dos operadores portuários. Sendo assim, podemos sintetizar, nas palavras de PEREIRA e SCHWIND²⁶:

“As instalações portuárias, no Brasil, de acordo com o marco regulatório acima apresentado, dividem-se em dois grandes grupos. O primeiro contempla as instalações portuárias públicas e o segundo, as instalações portuárias de uso privado”.

²⁴ GUERRA, Sérgio. Evolução do marco regulatório do setor portuário no Brasil. In: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Coord.). Direito Portuário Brasileiro. 3. Ed. Belo Horizonte: Forum, 2020.

²⁵ FARRANHA, Ana Claudia; FREZZA, Conrado da Silveira; BARBOSA, Fabiana de Oliveira. New Law of Ports: Legal Challenges and Investments Prospects. Rev. direito GV, São Paulo, v. 11, n. 1, June 2015. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1808-24322015000100089&lng=en&nrm=iso Acesso em: 24/04/2019.

²⁶ PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach. O marco regulatório do setor portuário brasileiro. In: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Coord.). Direito Portuário Brasileiro. 3. Ed. Belo Horizonte: Forum, 2020.

A Nova Lei dos Portos foi regulamentada pelo Decreto nº 8.033/2013, que veio a sofrer profundas alterações posteriores, pelos Decretos nº 8.464/2015 e 9.048/2017, as principais modificações ocorreram em virtude de algumas reestruturações no “Poder Concedente”, antes realizado pela figura da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República – SEP/PR, que foi integrada pelo atual Ministério da Infraestrutura.

Outro Decreto importante foi editado em 2015, ele regulamenta o dispositivo que trata da arbitragem no setor portuário, o Decreto nº 8.465/2015. Existe muita controvérsia sobre a necessidade da edição deste, haja vista que existe a interpretação que o normativo (que versa sobre a utilização da arbitragem no setor portuário por entes públicos) não precisa de regulamentação, que seria autoaplicável e que a única finalidade deste seria balizar a conduta da Administração, pois ele não vincula os entes particulares. Seria tão somente uma confirmação de que é cabível a arbitragem como um dispositivo para a solução de conflitos na área portuária. Existia muita controvérsia se era admitida ou não a modalidade de resolução de conflitos em controvérsias envolvendo a administração pública e particulares. Este entendimento comunga com a promulgação da Lei nº 13.448/2017, que dispõe sobre a utilização da arbitragem para os setores da infraestrutura, como os aeroportos, rodovias e ferrovias.

Em 2019, foi editado o Decreto nº 10.025, que revogou o Decreto nº 8.465/2015 e regulamentou os artigos 32, inciso XVI, da Lei nº 10.233/2001, 62, § 1º, da Lei 12.815/2013 e 31, da Lei nº 13.448/2017 e acabou de uma vez por todas com a controvérsia e dispõe sobre a utilização da arbitragem para resolver litígios que envolvam a administração pública federal nos setores portuário e de transporte ferroviário, aquaviário, rodoviário e aeroportuário.

No ano de 2020, ocorreu uma “minirreforma” na Nova Lei dos Portos, com a sanção da Lei nº 14.047, que prevê casos de dispensa de licitação no setor, modifica parâmetros para arrendamentos e concessões, bem como altera regras para os trabalhadores portuários²⁷.

Importante destacar que para os fins da Nova Lei dos Portos, temos as seguintes figuras:

“Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e

²⁷ Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/noticias/687051-MINIRREFORMA-NA-LEI-DOS-PORTOS-E-SANCIONADA-COM-REGRAS-PARA-PORTUARIOS-DURANTE-PANDEMIA>> - Acesso em: 12/10/2020.

armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

V - estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI - instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII - instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;

VIII - (VETADO):

a) (VETADO);

b) (VETADO); e

c) (VETADO);

IX - concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;

X - delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996 ;

XI - arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

XII - autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão; e

XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado”.

E, para os fins da exploração da atividade, devem ser levados os seguintes parâmetros em consideração:

“Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;

II - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas;

~~*IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; e*~~

IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; (Redação dada pela Lei nº 14.047, de 2020)

~~*V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.*~~

V - estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos organizados, às instalações e às atividades portuárias; e (Redação dada pela Lei nº 14.047, de 2020)

VI - liberdade de preços nas operações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico. (Incluído pela Lei nº 14.047, de 2020)”.²⁸

Por fim, enfatizamos a excelente síntese elaborada pela Associação de Terminais Portuários Privados – ATP, em seu manual de portos para não portuários, que destaca as principais características e distinções dos portos públicos e TUPs, no nosso cenário atual²⁸:

Critérios	Portos Públicos - PP		Terminais de Uso Privado - TUP	
	1. Base Legal	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lei 8.666/93 e ✓ Lei 8.987/95 ✓ Lei 10.233/01 ✓ Lei 12.815/13 ✓ Decreto 8.033/13 ✓ Decreto 10.025/19 ✓ Res. ANTAQ 3.259 /14 ✓ Res. ANTAQ 3.274 /14 ✓ Res. ANTAQ 7/16 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Portaria 111/13 ✓ Portaria 140/14 ✓ Portaria 244/14 ✓ Portaria 244/14 ✓ Portaria 338/15 ✓ Portaria 525/15 ✓ Portaria 530/2019 ✓ Nota Técnica 07/14 ✓ I.N. TCU 27/08 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lei 10.233/01 ✓ Lei 11.428/06 ✓ Lei Comp. 140/11 ✓ Lei 12.815/13 ✓ Decreto 8.033/13 ✓ Decreto 8.437/15 ✓ Decreto 10.025/19 ✓ Decreto 9.048/17
2.Modalidade de Outorga / Poder Concedente	Licitação (poderá haver pagamento para outorga)		Autorização (não há pagamento de outorga)	
3. Prazo	Até 50 anos (25+25) a critério do poder concedente – Reembolsáveis EVTEA		Período 25 sucessivos (obrigação de Investimentos) – sem reembolso	
4.Regulação Econômica	Cumpra as condições do Contrato de arrendamento, inclusive na reavaliação do equilíbrio econômico e financeiro.		Assunção total dos riscos do negócio	
5.Tarifas Portuárias ou outros	Pagamento das Tarifas Portuárias como forma de contribuições parafiscais (reversão do pagamento em manutenção das facilidades do condomínio portuário)		Sem pagamento de Tarifas, porém com manutenção das facilidades acessos e berços por conta própria. * + Pagamento de Espelho D água e IPTU	
6.Preços	Acompanhados pela Agência Reguladora – ANTAQ.		Acompanhados pela Agência Reguladora – ANTAQ.	
7. Infraestrutura	BEM PÚBLICO - A ser arrendada em Sítio Padrão		BEM PRIVADO - A ser construída – Greenfield	
8.Ativos Imobilizados	Com reversibilidade		Sem reversibilidade	
9. Clientes	Pré-definido pelo uso do porto		A ser constituído	
10. Mão de Obra	Contratação do OGMO – custo variável		Livre Contratação – custos fixos	
11.Interlocução com Governo	Participação cativa no Conselho de Autoridade Portuária		Participa como convidado sem expressão de voto	
12. Risco Investimento	BNDES		BNDES / Project finance / Garantias bancárias + taxas maiores	
13. Órgãos de controle	Mesmo órgãos de controle para as operações + controle da verba pública		Mesmo órgãos de controle para as operações 100% Capital Privado	

²⁸Os TUPs que utilizam canal de navegação pagam Tarifas, mas não possuem nenhum tipo de manutenção de suas infraestruturas

Conforme explanado, a Nova Lei dos Portos trouxe uma profunda inovação no setor e fica nítido que seu fim foi o de fazer uma integração intermodal e abrir espaço para os investimentos privados, para uma modernização e para agregar eficiência ao setor. Porém, como se demonstra este é um ramo muito peculiar, que está em constante transformação, por estes motivos, é muito difícil que a legislação e os órgãos reguladores consigam acompanhar tais modificações e regular de forma satisfatória a área.

²⁸ ATP – Associação de Terminais Portuários Privados. Disponível em: <https://www.portosprivados.org.br/files/portos-para-nao-portuarios-versao-web.pdf> - Acesso em: 12/10/2020.

CAPÍTULO II

A CONJUNTURA MARÍTIMO-PORTUÁRIA

2.1 O cenário portuário brasileiro e suas tendências

O desenvolvimento dos portos anda *pari passu* com a evolução das tecnologias, conforme demonstrado, os portos são fundamentais para as realidades que estão inseridos, por ser um chamariz de desenvolvimento, motivando investidores e expandindo atividades econômicas conectadas às cadeias de exportação e importação.

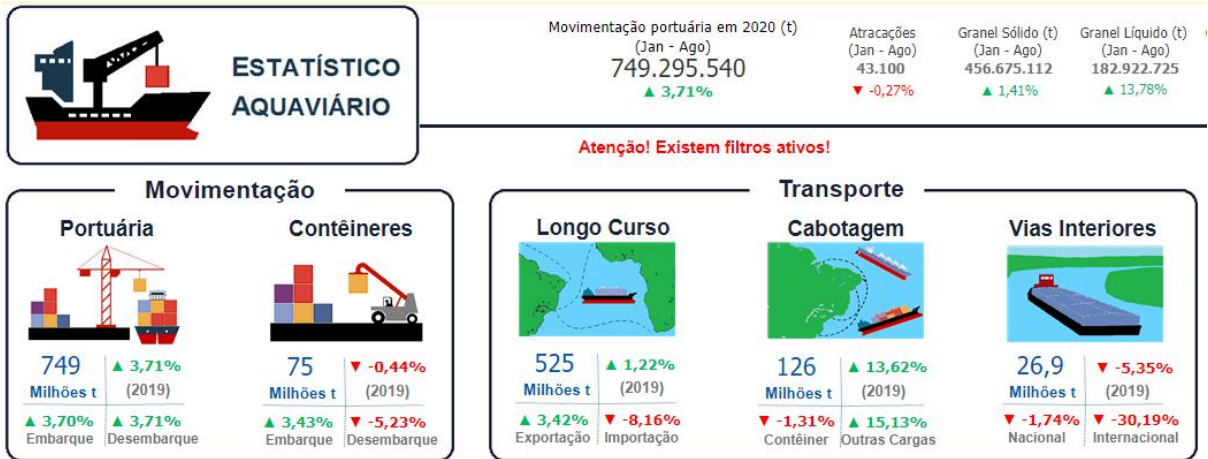
De acordo com as informações abaixo, da UNCTAD/2018²⁹, o Brasil é um *player* relevante no cenário mundial, em 2018 teve um crescimento de aproximadamente 10% (dez por cento) nas exportações e tem protagonismo na exportação de itens manufaturados e alimentos em geral:



A ANTAQ em seu anuário estatístico³⁰, levantou que até agosto de 2020, as movimentações portuárias, no Brasil, já superaram as movimentações em quase 4% (quatro por cento) comparadas ao ano de 2019. Este fato demonstra que, não obstante a crise sanitária de caráter internacional, o setor é sólido e imprescindível para a própria sobrevivência humana, que depende desta importante área para a economia e para a distribuição da cadeia de suprimentos.

²⁹ UNCTAD. Maritime Profile: Brazil. Disponível em: <<http://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/076/index.html>> - Acesso em: 13/10/2020.

³⁰ Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/anuario/>> - Acesso em: 13/10/2020.



Segundo o IBGE, o Brasil é o quinto maior país do mundo em extensão territorial³¹, porém se levarmos em consideração a rede de transportes, a nação ainda se encontra em atraso considerável em relação aos outros quatro maiores países do mundo. Nossas rodovias, a malha ferroviária e os portos estão em estado de conservação precários e muitas vezes subutilizados. Nosso país, apesar de ter aproximados 8.5 mil km de costa³², tem como base o modal rodoviário, o que, nesta realidade, não é a forma mais eficaz para circulação.

A Crise do Diesel de 2018, que ensejou a Greve dos Caminhoneiros, deixou essa questão bem evidente, existe uma necessidade latente de termos uma cadeia logística diversificada. O extinto Ministério da Fazenda estimou que a paralisação de 11 (onze) dias gerou um prejuízo em torno de R\$ 16 bi (dezesesseis bilhões de reais) para a economia do Brasil e deflagrou uma grave crise de abastecimento³³.

Sendo assim, é possível observar que em um país como o nosso, de proporções continentais, é imprescindível que sejam pensadas políticas públicas e investimentos suficientes para garantir o abastecimento e o escoamento da produção em todo o território nacional, sem depender de um modal exclusivo.

³¹ IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <https://cnae.ibge.gov.br/en/component/content/article/97-7a12/7a12-voce-sabia/curiosidades/1629-o-tamanho-do-brasil.html#:~:text=Voc%C3%AA%20sabia%20que%20o%20Brasil,%2C%20China%2C%20Canad%C3%A1%20e%20R%C3%BAssia.> - Acesso em: 13/10/2020.

³² MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. Disponível em: <https://www.mma.gov.br/gestao-territorial/gerenciamento-costeiro?tmpl=component&print=1> - Acesso em: 13/10/2020.

³³ SOUSA, Yvna. Ministério da Fazenda diz que greve dos caminhoneiros causou prejuízo de R\$ 15,9 bilhões à economia. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/ministerio-da-fazenda-diz-que-greve-dos-caminhoneiros-causou-prejuizo-de-r-15-bilhoes-a-economia.ghtml> - Acesso em: 13/10/2020.

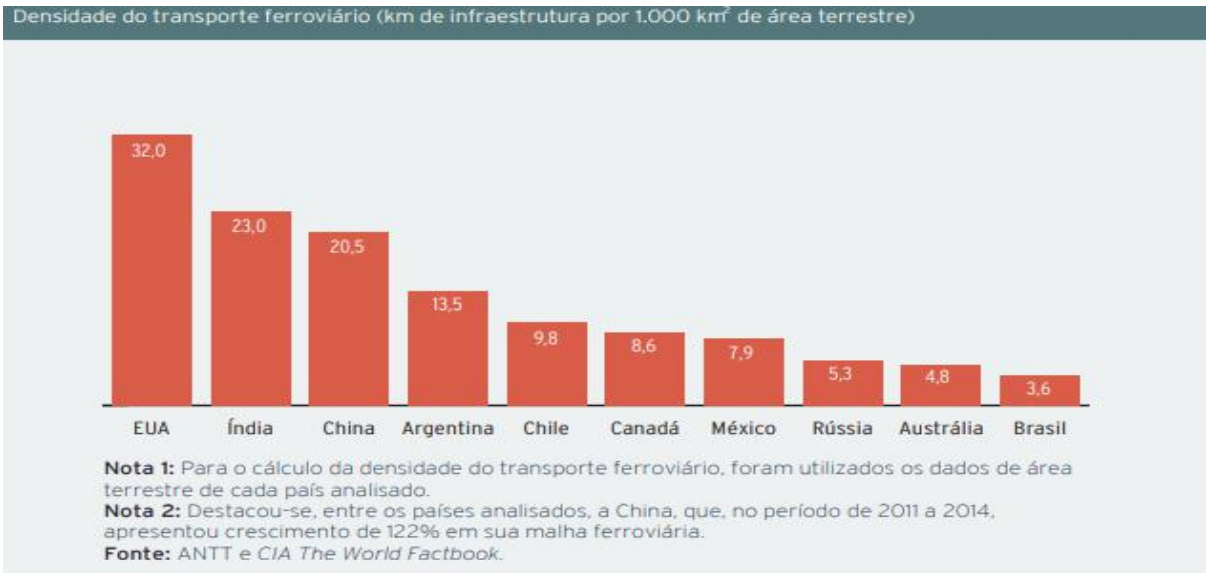
Assim, conforme já destacado, um grande desafio atual é diversificar essa matriz de transportes, para que ela não fique baseada em um único modal, por exemplo, o rodoviário, que mesmo com a evidência da crise de 2018 continua sendo predominante, realizando pouco mais de 60%³⁴ do transporte de cargas no país, este fator cria uma dependência com as rodovias, o que não se observa em países de dimensões tão grandes, como Estados Unidos e China, que conseguem variar os modais e atingem um equilíbrio maior nas matrizes de transporte.

Ainda, basear-se em uma matriz de transportes balizada pelo modal rodoviário cria um verdadeiro percalço nos custos de produção, pois tais custos se tornam mais elevados haja vista a ineficiência do escoamento da produção. Se levarmos em consideração a produção em áreas mais afastadas dos grandes centros econômicos, na região do Centro-Oeste, por exemplo, esses custos são exorbitantes, o valor do frete é elevado e o tempo de escoamento é muito maior, considerando o tempo de distribuição por modal rodoviário, frente ao modal ferroviário, fica evidente o encarecimento do valor agregado ao produto para o consumidor final, inclusive.

Outro aspecto se refere à malha ferroviária que também é muito relevante para a cadeia de suprimentos nacional. Diferente do que se espera, que seja amplamente utilizado, segundo a Companhia Nacional do Transporte – CNT³⁵, muito pouco da capacidade deste modal é explorada, o atual sistema ferroviário brasileiro possui cerca de 30 mil km de extensão, distribuídos entre dezesseis malhas ferroviárias, das quais, doze compõem os principais trechos do sistema ferroviário nacional.

³⁴ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES E LOGÍSTICAS. Disponível em: <https://cnttl.org.br/modal-rodoviario> - Acesso em: 13/10/2020.

³⁵ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Pesquisa CNT de Ferrovias 2015. Brasília: CNT, 2015. Disponível em: <https://cnt.org.br/pesquisa-cnt-ferrovias> - Acesso em: 31/10/2020.



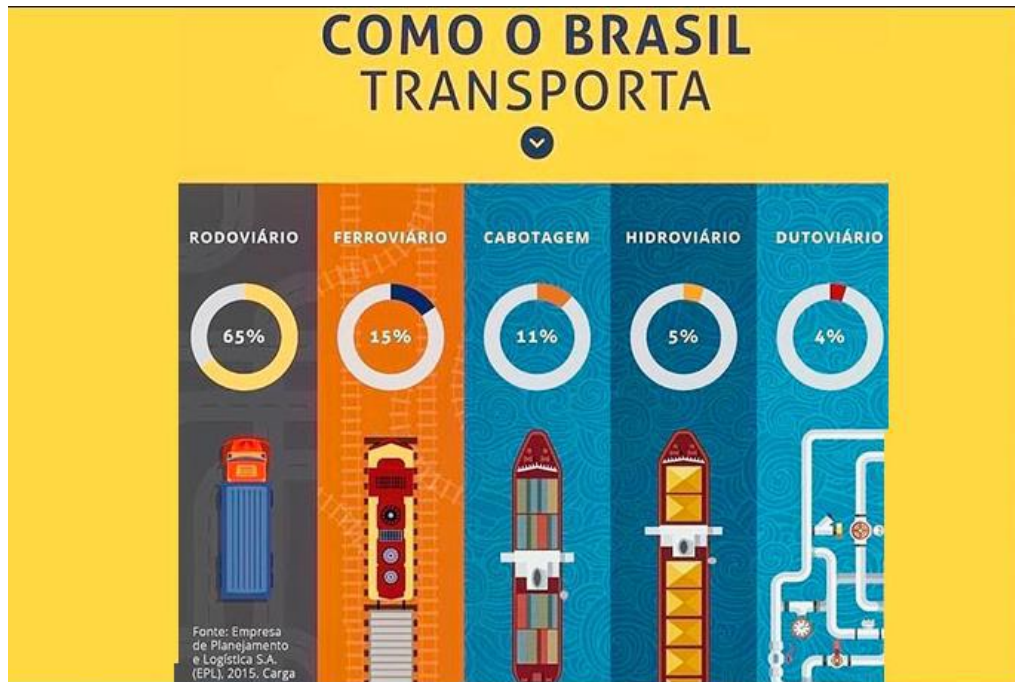
Recentemente, no cenário brasileiro, existe uma pressão do governo para modificar essa realidade, o Ministério da Infraestrutura tem pensado em maneiras de incentivar a circulação de mercadorias e da produção nacional de formas mais eficientes. O Projeto de Lei da BR do Mar (Projeto de Lei nº 4.199/2020³⁶), é um excelente exemplo disso, atualmente em tramitação no Congresso Nacional, ele está alinhado com os objetivos de alterar nossa matriz modal para uma mais eficiente, que reduza os custos logísticos, incremente a participação privada e otimize a aplicação de recursos públicos nos projetos de infraestrutura.

Neste sentido, destaque-se que o Programa da BR do Mar incentiva a utilização do segmento da cabotagem³⁷ na cadeia logística nacional o que motiva a segurança regulatória para os investidores do segmento, nos aspectos da regularidade, estabilidade e previsibilidade para os preços e escoamento das cargas, fator que, atualmente, é motivo de desconfiança, gerando, desta forma, confiabilidade e eficiência para o modal aquaviário.

É possível afirmar que o governo reconhece que nossa matriz logística atual é ineficiente e, o caso acima, demonstra que existem tentativas de direcionar políticas para gerar incentivos às mudanças.

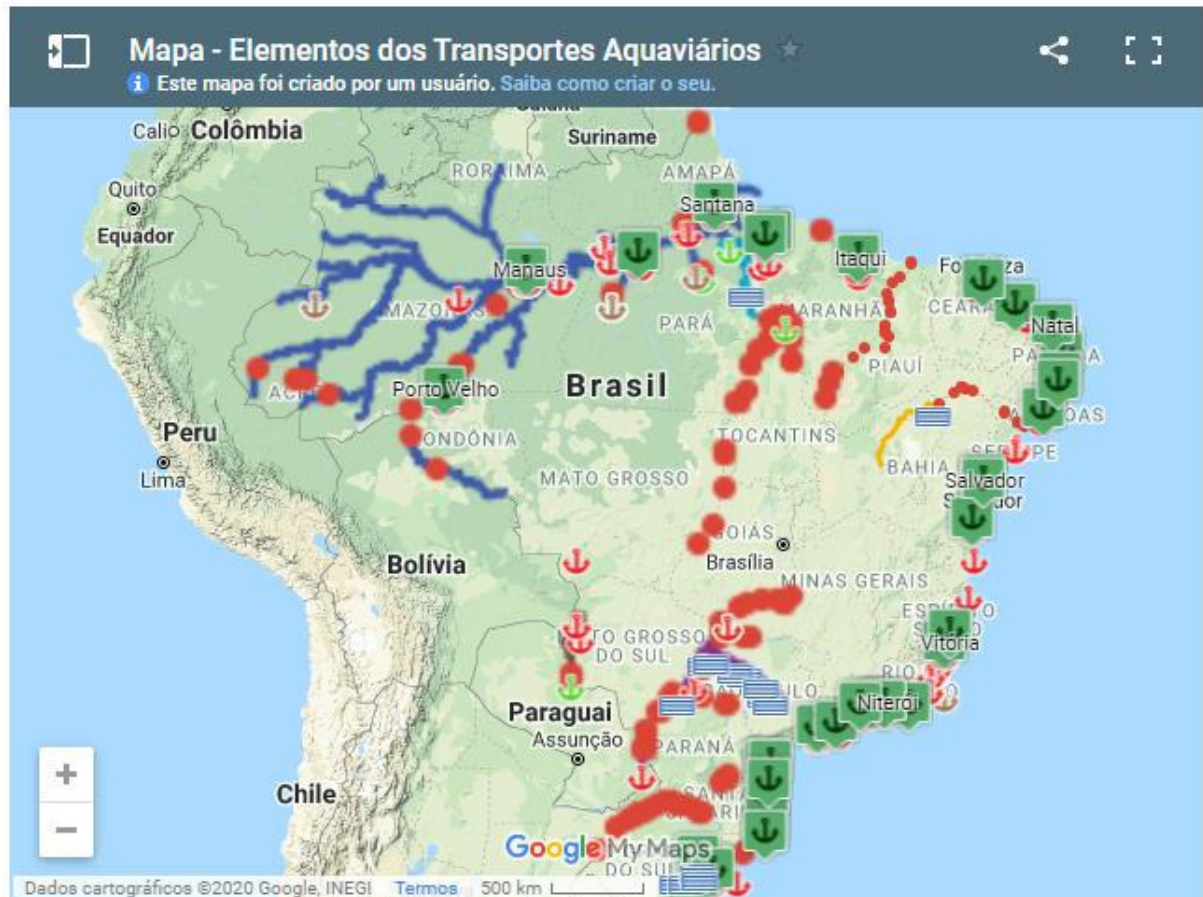
³⁶ CÂMARA DOS DEPUTADOS. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2260433> - Acesso em: 31/10/2020.

³⁷ Este termo se refere à navegação que se realiza entre portos de um mesmo país.



Mas esta é uma ação que requer tempo, para que tais mudanças sejam efetivamente notadas ainda serão necessários muitos anos pela frente. No mapa abaixo são destacados os elementos utilizados no transporte aquaviário no Brasil, então, pela simples análise é possível observar que é um verdadeiro desafio regular e entender como cada um dos elementos precisa de investimento e quais normas se aplicam a cada uma das particularidades.

Neste sentido, é importante fazer uma reflexão, será que com um país de proporções tão grandes, todo esse potencial é aproveitado, ou ainda, temos como regular todas as realidades?



De acordo com o Plano Nacional de Logística e Transporte – PNL³⁸, existe uma tendência de 92% (noventa e dois por cento) de crescimento dos portos no país até o ano de 2042. Frente a este dado, é necessário todo um planejamento, para que este crescimento não ocorra de maneira desordenada. Para isso, é necessário que a estrutura física, a administração e a parte operacional estejam alinhadas para garantir o crescimento e o desenvolvimento eficientes do setor, através da logística portuária.

Atualmente, esta realidade já não é tão eficiente, ordenado e harmônica quanto se espera. De forma geral, para funcionamento coordenado da logística portuária são necessários três pilares:

- As instalações: terminais, áreas de armazenamento, maquinário, cais, estruturas de atracação, canais de navegação e demais estruturas que viabilizam a atividade;
- Gestão: os entes responsáveis pela gestão dos portos e todas atividades meio para que a atividade fim seja entregue;

³⁸ Disponível em: <https://www.epl.gov.br/plano-nacional-de-logistica-pnl> - Acesso em: 31/10/2020.

- Operação: neste item são englobados os fatores operacionais, como operadores portuários, pessoal envolvido diretamente na manipulação de cargas e maquinário, os rebocadores, a praticagem, o apoio portuário em geral e demais elementos utilizados *in loco* para viabilizar as operações.

Cada um desses elementos tem que estar em pleno funcionamento e equilíbrio para que os demais possam operar com capacidade total, pois este é um tripé, no qual os elementos dependem intrinsecamente uns dos outros.

Assim, não se pode falar em eficiência da operação, quando a parte burocrática é muito lenta, por exemplo; quando se coloca a logística portuária brasileira em análise, a questão da burocracia entra como um tema nevrálgico. Este problema é muito relacionado à quantidade de órgãos reguladores que nós temos e à redundância de documentação a ser entregue, pois a maior parte destes órgãos não têm muita interface, no transporte marítimo podemos citar a Receita Federal, a Marinha, Antaq e Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa.

Em 2010, o Governo Federal criou o Porto Sem Papel³⁹ - PSP, que tem o objetivo de diminuir a burocracia, aumentar a agilidade e a eficiência das operações nos portos brasileiros. Por meio desse sistema, todos os formulários e documentações físicos foram convertidos em um documento eletrônico, o DUV – Documento Único Virtual.

No sistema as informações ficam disponíveis em uma base única, permitindo, segundo o Governo, uma gestão mais eficiente dos recursos disponíveis e contribuindo para a melhoria de processos no setor portuário. Os órgãos reguladores destacados anteriormente, além de outros, acessam esse sistema e podem obter informações sobre as embarcações e as respectivas rotas nos portos e terminais brasileiros, através do Cadastro Nacional Portuário.

A ideia da criação de um sistema único é muito boa e consegue dirimir um dos maiores problemas, que é o tempo e o desperdício de recursos com os trâmites burocráticos das respectivas autorizações. Mas, o PSP ainda não é uma realidade em todos os portos brasileiros atualmente, assim, o maior desafio está na adequação dos terminais e portos ao sistema.

Além da parte burocrática, a infraestrutura dos portos e das demais estruturas são um grande desafio para a logística do país. Pelo exposto, considerando todas as fragilidades e pontos de melhoria apresentados, algumas possíveis alternativas seriam mais parcerias

público-privado, investimento em infraestrutura, busca por inovação e, principalmente, a diversificação da matriz do modal de transportes nacional. Ademais, conforme apontam alguns estudiosos da área logística e a própria iniciativa governamental, um maior incentivo à cabotagem seria uma possível alternativa aos entraves explanados, uma vez que o sistema tem um custo baixo e a necessidade de investimento quase zero, frente a uma capacidade quase ilimitada, o que dirime as questões da sobrecarga, ineficiência e do alto valor do modal rodoviário e do alto valor de investimento para recuperação/implementação do modal ferroviário.

Internamente, a solução é relativamente simples de ser apontada, porém, quando vamos para o cenário internacional, em relação aos portos tradicionais e, ao mesmo tempo inovadores e tecnológicos, os desafios se tornam muito mais robustos.

A primeira questão é o calado dos navios x profundidade dos portos⁴⁰ brasileiros. Quando a profundidade é limitada, como na realidade brasileira, tem que se optar por perder eficiência, ou seja, receber navios menores ou transportar menos cargas, para poder atracar nos portos do Brasil. Sendo assim, o frete é encarecido significativamente, pois são necessárias diversas viagens para transportar uma quantidade de carga, que em outros países uma viagem só seria suficiente. Esse incremento se mostra significativo, especialmente, quando o transporte é destinado às longas distâncias.

O Banco Mundial elabora o LPI, que é um índice que avalia a performance logística dos países no cenário mundial. Abaixo, destacamos a análise individual do Brasil⁴¹, que no ranking mundial aparecem 56º (quingüésimo sexto) de 160 (cento e sessenta) países que são avaliados; em primeiro lugar temos a Alemanha e em último o Afeganistão⁴².

Este resultado é uma síntese de todos os fatores já elencados anteriormente, porém esse é um indicativo pior do que parece ser à primeira vista. O Brasil, em edições anteriores da

³⁹ Disponível em: <http://intra.serpro.gov.br/linhas-negocio/catalogo-de-solucoes/solucoes/principais-solucoes/porto-sem-papel> - Acesso em: 31/10/2020.

⁴⁰ Calado consiste na denominação da profundidade em que cada embarcação está submersa na água, ou seja, espaço ocupado pela embarcação dentro da água. Algumas condições alteram este calado, tais como condições de carga transportada, densidade da água, dentre outros. As embarcações podem flutuar entre um calado máximo quando ela está a plena carga e um calado mínimo quando ela está descarregada inteiramente. Quanto maior o calado, a tendência é que a embarcação seja mais larga e transporte mais cargas. Em relação aos portos, falamos em profundidade, que a distância que compreende a linha d'água até o fundo.

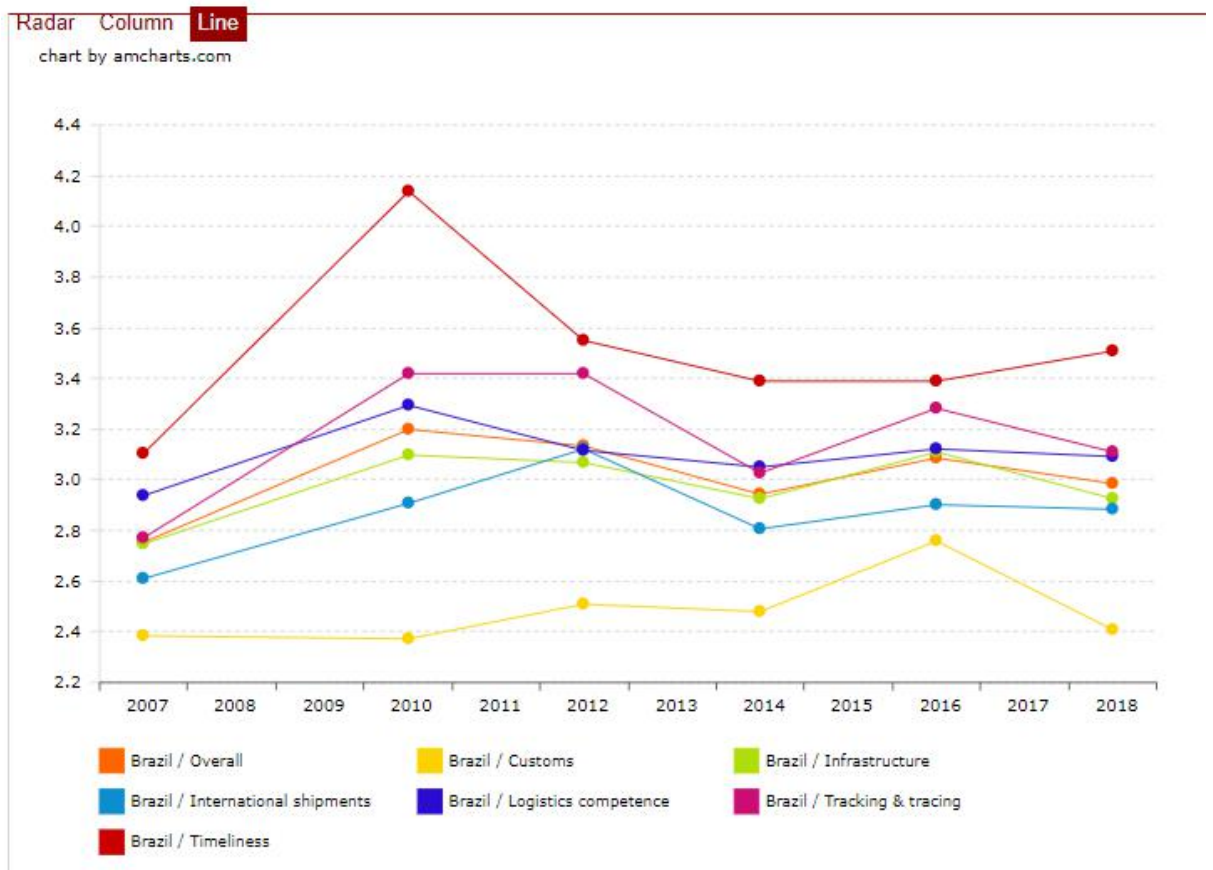
⁴¹ THE WORLD BANK GROUP. Disponível em:

<https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/line/254/C/BRA/2018#chartarea> - Acesso em: 31/10/2020.

⁴² THE WORLD BANK GROUP. Disponível em: <https://lpi.worldbank.org/international/global> - Acesso em: 31/10/2020.

análise já ocupou um melhor no *ranking*. Em 2014, estávamos em 65º (sexagésimo quinto) e em apenas dois anos pulamos para 55º (quincuagésimo quinto) – segundo especialistas, essa escalada no *ranking* pode não ter sido motivada, necessariamente, por uma real evolução da logística do país, mas pode ser explicada pela queda na importação motivada pela desvalorização do Real –, ou seja, apesar de estarmos, atualmente, bem melhores que em 2014, nós caímos uma posição em relação ao ano de 2016.

Country Score Card: Brazil 2018



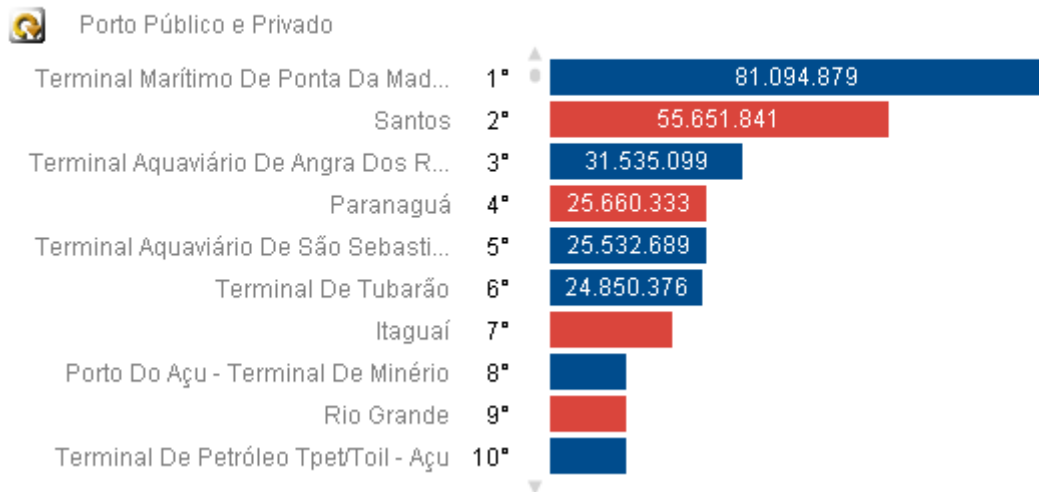
Outro ponto de destaque é a reputação do Brasil no panorama internacional, em termos de confiabilidade algumas empresas ainda têm receio de estabelecer acordos comerciais pela incerteza regulatória, tributação excessiva e o sistema de corrupção que está institucionalizado na nossa realidade, conforme sintetiza muito bem o estudo World Bank Group (2020) no trecho a seguir⁴³:

⁴³ THE WORLD BANK GROUP. Doing Business 2020. Internacional Bank for Reconstruction and Development. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/32436/9781464814402.pdf> - Acesso em: 01/11/2020.

“Belitski, Chowdhury, and Desai (2016) investigate the interaction between corruption and corporate income tax rates across a panel of 72 economies in the period 2005–11 and find that higher tax rates consistently discourage entry. They also find that corruption offsets the negative influence of high taxes on entry. Rocha, Ulyssea, and Rachter (2018) find that reducing taxes once registration costs have been eliminated reduced firm informality in Brazil; however, this effect comes mainly from the registration of existing firms and not from the creation of new formal businesses”.

No contexto brasileiro os portos e instalações portuárias que mais movimentaram cargas até o mês de novembro de 2020, de acordo estatísticas Antaq, são (i) Terminal Marítimo de Ponta da Madeira; (ii) Porto de Santos; (iii) Terminal Aquaviário de Angra dos Reis; (iv) Porto de Paranaguá; (v) Terminal Aquaviário de São Sebastião; (vi) Terminal de Tubarão; (vii) Porto de Itaguaí; (viii) Terminal de Minério – Porto do Açú; (ix) Porto do Rio Grande; (x) Terminal de Petróleo – T-Oil – Porto do Açú.

GR8.1 - Ranking Movimentação Instalações Portuárias. (2020)



Para entendermos um pouco melhor a realidade dos portos e terminais brasileiros, passemos a uma breve explanação sobre os portos e instalações portuárias destacadas anteriormente:

- (i) **Terminal Marítimo de Ponta da Madeira**⁴⁴, este é um importante terminal no cenário da exportação de minério de ferro no país, localizado no Arco Norte, próximo ao Porto de Itaquí, ele é muito estratégico para a empresa Vale no Brasil e oferece uma vantagem operacional muito relevante para o escoamento da *commodity*. Sua inauguração ocorreu no ano de 1986. Este é um TUP, atualmente administrado pela Vale. Conta com 600 km² (seiscentos quilômetros quadrados) de

⁴⁴ Disponível em: <https://pt.wilsonsons.com.br/porto-de-ponta-da-madeira/>- Acesso em: 31/10/2020.

área, um canal de acesso com 55 (cinquenta e cinco) milhas náuticas, 7 (sete) áreas de fundeio, 25 m (vinte e cinco metros) de profundidade e pode receber navios com 23 m (vinte e três metros) de calado;



(ii) **Porto de Santos**⁴⁵, iniciou suas atividades no princípio do século XVI, operando com estruturas rudimentares, atualmente é considerado o maior complexo portuário da América Latina. Administrado pela Santos Port Authority – SPA, vinculada ao Ministério da Infraestrutura. Operando os mais variados perfis de carga, o porto conta com uma profundidade máxima operacional de 13,5 m (treze metros e cinquenta centímetros), sua área total 7,8 milhões de metros quadrados e seu canal de navegação a largura de 220 m (duzentos e metros) em seu trecho mais estreito;



(iii) **Terminal Aquaviário de Angra dos Reis**⁴⁶, este é um terminal da Transpetro que realiza o transporte de petróleo dando vazão a algumas de suas refinarias, além de funcionar como entreposto de cabotagem para terminais de menor porte e de exportação. Conta com dois píeres de atracação de 25 m (vinte e cinco metros) de profundidade, além de 10 (dez) tanques para armazenagem de petróleo e 5 (cinco) tanques para armazenagem de derivados, álcool e biodiesel.

⁴⁵ Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/institucional/o-porto-de-santos/> - Acesso em: 31/10/2020.

⁴⁶ Disponível em: <http://transpetro.com.br/transpetro-institucional/nossas-atividades/dutos-e-terminais/terminais-aquaviarios/angra-dos-reis-rj.htm> - Acesso em: 31/10/2020.



(iv) **Porto de Paranaguá**⁴⁷, é um dos principais pontos de escoamento de produtos agrícolas, além disso, ele conta com um variado leque de commodities em operação, como fertilizantes, outros grãos, açúcar, derivados de petróleo, óleo de soja, dentre outros. Sua administração é feita por uma autarquia estadual, a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA. A construção teve início no ano 1926, ao passo que a inauguração só veio a ocorrer cerca de 7 anos depois, em 17 de março de 1933. Atualmente sua profundidade é 13,5 m (treze metros e cinquenta centímetros);



(v) **Terminal Aquaviário de São Sebastião**⁴⁸, este outro terminal da Transpetro que realiza transporte de petróleo, recebe petróleo nacional e importado por navios-petroleiro, com o óleo que recebe, abastece quatro refinarias e um oleoduto localizados no estado de São Paulo. Os produtos entram e saem pelo Oleoduto Guararema-Paulínea – Osplan e por meio de Navios são escoados. O terminal dispõe de quatro píeres de atracação, respectivamente com de 23 m (vinte e três metros), 16,9 m (dezesseis metros e noventa centímetros), 19 m (dezenove metros) e 12,2 m (doze metro e vinte centímetros) de profundidade, além de 20 (vinte) tanques para armazenagem de petróleo e 17 (dezessete) tanques para armazenagem de derivados, álcool e biodiesel;

⁴⁷ Disponível em: <https://pt.wilsonsons.com.br/informacoes-e-caracteristicas-do-porto-de-paranagua-que-voce-precisa-saber/> - Acesso em: 31/10/2020.

⁴⁸ Disponível em: <http://transpetro.com.br/transpetro-institucional/nossas-atividades/dutos-e-terminais/terminais-aquaviarios/sao-sebastiao-sp.htm> - Acesso em: 31/10/2020.



(vi) **Terminal de Tubarão**⁴⁹, composto pelo Terminal de Produtos Diversos e pelo Terminal Granéis Líquidos, agenciados pela VLI, uma empresa de soluções logísticas e localizado no Complexo de Tubarão, os terminais possuem um sistema integrado de recepção, manuseio e armazenagem de grãos e fertilizantes e movimentação de derivados do petróleo, respectivamente. Os terminais em conjunto contam com 3 (três) píeres de atracação, um com 300 m (trezentos metros) de comprimento para grãos, outro com 240 m (duzentos e quarenta metros) de comprimento para fertilizantes e o terceiro com 124 m (cento e vinte e quatro metros) de comprimento para líquidos; tem ainda 8 (oito) silos para armazenagem de grãos, 1 (um) armazém de fertilizantes e estrutura para carregamento ferroviário e rodoviário de fertilizantes e descarga ferroviária de grãos;



(vii) **Porto de Itaguaí**⁵⁰, com seus modernos terminais compõem um dos principais polos de exportação de minério do país, além do minério, o porto movimenta também granéis sólidos e cargas em geral.



⁴⁹ Disponível em: <https://www.vli-logistica.com.br/conheca-a-vli/portos/tgl-es-agenciamento-vli/> e <https://www.vli-logistica.com.br/conheca-a-vli/portos/tpd-es-agenciamento-vli/> - Acesso em: 31/10/2020.

⁵⁰ Disponível em: <http://itaguai.portosrio.gov.br/> - Acesso em: 31/10/2020.

- (viii) **Terminal de Minério – Porto do Açu**⁵¹, o terminal conhecido como Ferroport é uma joint-venture formada pela mineradora sul-africana Anglo American e pela Prumo Logística, empresa privada brasileira que atua no setor de infraestrutura e logística. O primeiro embarque de minério de ferro foi realizado em outubro de 2014.



- (ix) **Porto do Rio Grande**⁵², entrou em operação em 1915, quando os primeiros 500 m (quinhentos metros) de cais construídos foram liberados para o tráfego. A administração é exercida pela Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG), que é uma autarquia estadual vinculada à Secretaria da Infraestrutura e Logística do estado do RS criada em 1996. A área de atuação do porto compreende os estados do RS e SC, assim como regiões de países vizinhos, como Uruguai, Sul do Paraguai e Norte da Argentina. Devido à proximidade com esses países, o porto tornou-se conhecido como Porto do MERCOSUL. Os terminais de embarque de graneis sólidos, que engloba os grãos e fertilizantes se encontram no Superporto, além de terminais que movimentam óleo vegetal, madeira, fertilizantes e produtos químicos.



⁵¹ Disponível em: <https://www.ferroport.com.br/quemsomos/> - Acesso em: 31/10/2020.

⁵² Disponível em: [https://www.embrapa.br/macrologistica/exportacao/porto_rio-grande#:~:text=%C3%89%20um%20porto%20mar%C3%ADtimo%20p%C3%BAblico,hidrogr%C3%A1fica%20da%20Lagoa%20dos%20Patos.&text=A%20administra%C3%A7%C3%A3o%20%C3%A9%20exercida%20pela,do%20Rio%20Grande%20\(SUPRG\)](https://www.embrapa.br/macrologistica/exportacao/porto_rio-grande#:~:text=%C3%89%20um%20porto%20mar%C3%ADtimo%20p%C3%BAblico,hidrogr%C3%A1fica%20da%20Lagoa%20dos%20Patos.&text=A%20administra%C3%A7%C3%A3o%20%C3%A9%20exercida%20pela,do%20Rio%20Grande%20(SUPRG)) - Acesso em: 01/11/2020

- (x) **Terminal de Petróleo – T-Oil – Porto do Açu**⁵³, é composto por uma parceria entre a Prumo Logística e a Oiltanking, que oferece infraestrutura e serviços de movimentação de petróleo. Criado em 2015 e em operação desde 2016 o terminal tem capacidade para receber navios da classe VLCC (Very Large Crude Carrier – carga de até 2 milhões de barris de petróleo). O plano de expansão inclui a oferta de serviços de armazenagem, tratamento e mistura de petróleo. Atualmente as operações permitem a movimentação de 1,2 milhão de barris por dia e a profundidade do terminal é de 25 m (vinte e cinco metros).



Em síntese, podemos falar que os principais elementos de exportação são petróleo e seus derivados, fertilizantes, grãos e minério de ferro, além de observar o perfil da operação das estruturas com a administração privada operar carga própria, ainda que, com o advento do Novo Marco Regulatório do Setor, a Nova Lei dos Portos, isso não seja mais uma imposição legal, este continua sendo o perfil dos terminais que mais movimentaram cargas segundo dados da Antaq em 2020.

Conforme se demonstrou, a matriz modal brasileira é atrasada, o atual modelo portuário é ineficiente, ainda existem muitos desafios a serem enfrentados, tais como uma uniformidade e integração dos órgãos reguladores, a desburocratização e a otimização do setor, a conquista da confiabilidade do país no cenário internacional, além da adequação das nossas estruturas físicas aos parâmetros mundialmente utilizados. O Brasil tem evoluído muito neste sentido, mas, pelo exposto, ainda existe um caminho muito longo a ser percorrido.

⁵³ Disponível em: <<https://acupetroleo.com.br/a-acu-petroleo/quem-somos/>> - Acesso em: 01/11/2020

2.2 A contraposição do cenário portuário brasileiro frente ao setor portuário internacional

Preliminarmente é importante destacar a premissa de que o setor portuário é influenciado diretamente pelo comércio exterior, que sofre variações constantes por circunstâncias internacionais e aspectos da macroeconomia.

Neste sentido, voltamos ao fator da globalização, que na cadeia de suprimentos é concretizada em virtude de as empresas multinacionais concentrarem seus locais de produção em ambientes considerados mais convenientes do ponto de vista comercial, independente da sua localização no mundo. Assim, estas empresas passam a ter a logística como uma questão central em suas operações.

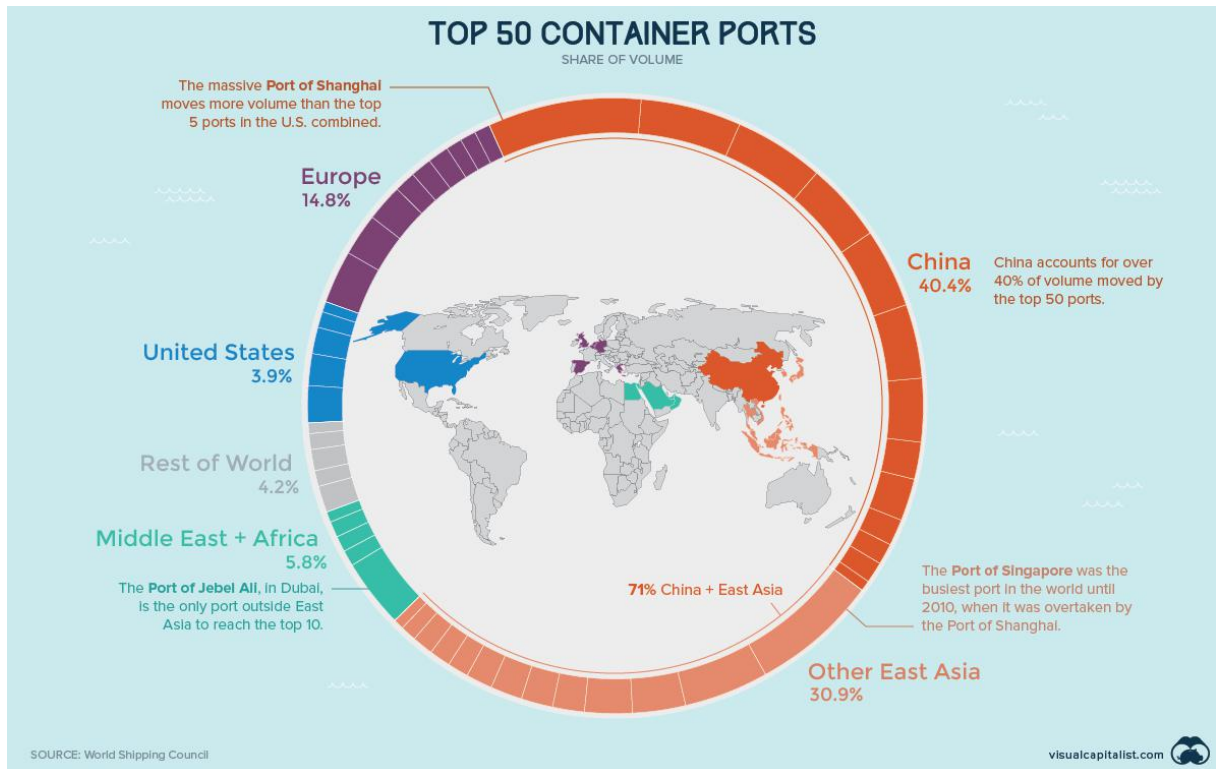
Sendo assim, é praticamente impossível pensar nas interações capitalistas, sem pensar nas relações comerciais internacionais, que são compostas por países que detêm recursos naturais, que costumam fornecer matéria-prima e países considerados mais desenvolvidos que dispõem de mais tecnologias e equipamentos para transformar tais elementos, configurando, desta forma, a interdependência entre as nações.

Aqui que entra o protagonismo do transporte marítimo e, por conseguinte, dos portos, que viabilizam movimentações de massivos volumes de carga, com baixo valor despendido, agilidade e eficiência.

Sobre o comércio inter-regional, mais especificamente, conforme reportagem da revista especializada *Portos e Navios*⁵⁴, do ano de 2019, que destaca de forma brilhante, o que ocorre em todas as regiões do mundo e apresenta duas tendências mais específicas, “o acerto da estratégia da China com a iniciativa Cinturão e Rota (*Belt and Road*)”, com vocação para cargas em geral através de contêineres, dando vazão à produção da China. Em síntese, existe uma predominância do mercado por cerca de dez operadoras que transportam a maior parte das cargas que circulam mundialmente, cuja “frota mundial soma 95,4 mil navios que oferecem capacidade de transportar 1,9 bilhão de TPB (Tonelagem de Porte Bruto) por viagem”.

⁵⁴ LEÃO, Ivan. O Cenário do Transporte Marítimo Mundial. Revista *Portos e Navios*. Disponível em: <<http://ivens.inf.br/wp-content/uploads/2019/12/O-Cen%C3%A1rio-do-Transporte-ar%C3%ADtimo-Mundial-P-N-dez-2019.pdf>> – Acesso em: 01/11/2020.

Não obstante o destaque à iniciativa chinesa do Cinturão e Rota, de acordo com o infográfico abaixo, extraído do *site Visual Capitalist*⁵⁵, diversas outras regiões do mundo têm relevância e impacto no transporte mundial marítimo de contêineres.



Neste cenário de transporte mundial, ainda segundo a reportagem destacada anteriormente, as principais cargas transportadas são compostas por cargas secas, líquidas (petróleo e derivados), contêineres, além de outros, com menos expressão.

De acordo com a UNCTAD/2018⁵⁶, no setor da construção naval, a Coreia do Sul, China e Japão são os países mais relevantes nas entregas de novos navios ao mercado, demonstrando a dominância do mercado mundial.

A *Internacional Maritime Organization* – IMO prevê que nos próximos anos, o transporte marítimo continuará o protagonismo já alcançado e seguirá sendo o meio de transporte mais relevante para o comércio internacional, por este motivo, é necessário que os portos estejam conectados e abertos à adequarem-se com a rapidez necessária às mudanças do setor, além disso, os demais players também deverão estar atentos aos fatores já destacados e continuar apoiando e incentivando o desenvolvimento da indústria e da economia mundial.

⁵⁵ Disponível em: <<https://www.visualcapitalist.com/worlds-busiest-ports/>> - Acesso em: 01/11/2020.

Neste mesmo sentido, os governos e organizações internacionais deverão estar atentos para formular e reformular planos e políticas para adequação aos requisitos das dinâmicas que o modelo de comércio marítimo internacional apresenta, devendo sempre ter como elemento norteador o interesse público, de maneira geral, mitigando os custos das operações, privilegiando a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, contribuindo para a preservação e recuperação do meio ambiente para as atuais e futuras gerações e seguindo as melhores práticas de utilização de recursos.

Conforme mencionado anteriormente, a cadeia logística global é complexa e envolve diversos elementos com distintas origens, sendo assim, para o equilíbrio do setor é necessário que existam órgãos isentos e que representem a categoria, que possam ser evocados, em casos de conflitos, bem como, para balizar casos corriqueiros, cujo objetivo precípua é a promoção do desenvolvimento do modal marítimo, podemos citar, sobretudo:

- (i) ***Internacional Maritime Organization – IMO***⁵⁷: criada em 1948, que é uma organização ligada à Organização das Nações Unidas – ONU e tem os seguintes propósitos: promover mecanismos de cooperação no setor, promover a segurança e a eficiência na navegação, evitar a poluição marítima e aprimorar o tráfego marítimo;
- (ii) ***The World Association for Waterborne Transport Infrastructure – PIANC***⁵⁸: criada em 1885, a associação de abrangência global que fornece orientação para portos e hidrovias, com o intuito de desenvolver infraestrutura de transporte marítimo sustentável e econômico, através de sua missão que é ajuda especializada e assessoria técnica, reunindo os melhores especialistas internacionais das mais diversas áreas, como economia, infraestrutura e meio ambiente;
- (iii) ***International Association of Ports and Harbors – IAPH***⁵⁹: é uma associação criada em 1955, atualmente integrada por representante de portos e instalações portuárias localizadas ao redor do mundo, está sediada no Japão e é uma organização não governamental que busca o melhor interesse de seus associados.

⁵⁶ Disponível em: <<http://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/076/index.html>> - Acesso em: 01/10/2020.

⁵⁷ Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/dhn/?q=pt-br/node/35>> - Acesso em: 01/11/2020

⁵⁸ Disponível em: <<https://www.pianc.org/>> - Acesso em: 01/11/2020

⁵⁹ Disponível em: <<https://www.iaphworldports.org/about-iaph/history>> - Acesso em: 01/11/2020.

- (iv) *European Sea Ports Organization – ESPO*⁶⁰: após o estabelecimento de um grupo de trabalho, em 1974, composto por várias autoridades portuárias europeias, em 1993, surgiu a ESPO, cujo objetivo é resguardar o interesse de seus associados, influenciar as políticas públicas europeias para atingir a segurança, eficiência e sustentabilidade ambiental do setor, sua base está em Bruxelas, na Bélgica.
- (v) *American Association of Port Authorities – AAPA*⁶¹: essa é uma aliança composta por portos localizados no Canadá, Caribe, América Latina e Estados Unidos da América, provendo auxílio legal e especializados aos associados para melhoria das respectivas atividades, além de lutar por melhores políticas públicas nas áreas de influência e promover os melhores interesses da comunidade portuária, nos aspectos de transporte, infraestrutura, ambiental e todos os demais que envolvem as operações.

Em síntese, é possível observar que existem melhores práticas gerais e que o objetivo comum dos organismos que lidam com a atividade marítima é, em linhas gerais, a segurança da navegação, resguardar e resgatar o meio ambiente através da atenção aos aspectos da sustentabilidade, além da busca por novas tecnologias para otimizar os procedimentos, porém, excetuando os organismos sem um caráter regional, cada uma delas lutam pelo melhor interesse em conformidade com a realidade do perfil de cada uma de suas associadas.

No subcapítulo anterior foi demonstrado o perfil das exportações e o posicionamento do Brasil na cadeia de suprimentos global; agora, lançamos mão novamente dos dados da UNCTAD/2018⁶², para demonstrar o perfil das transações de caráter mundial, com alimentos na posição de destaque disparado no total de exportações:

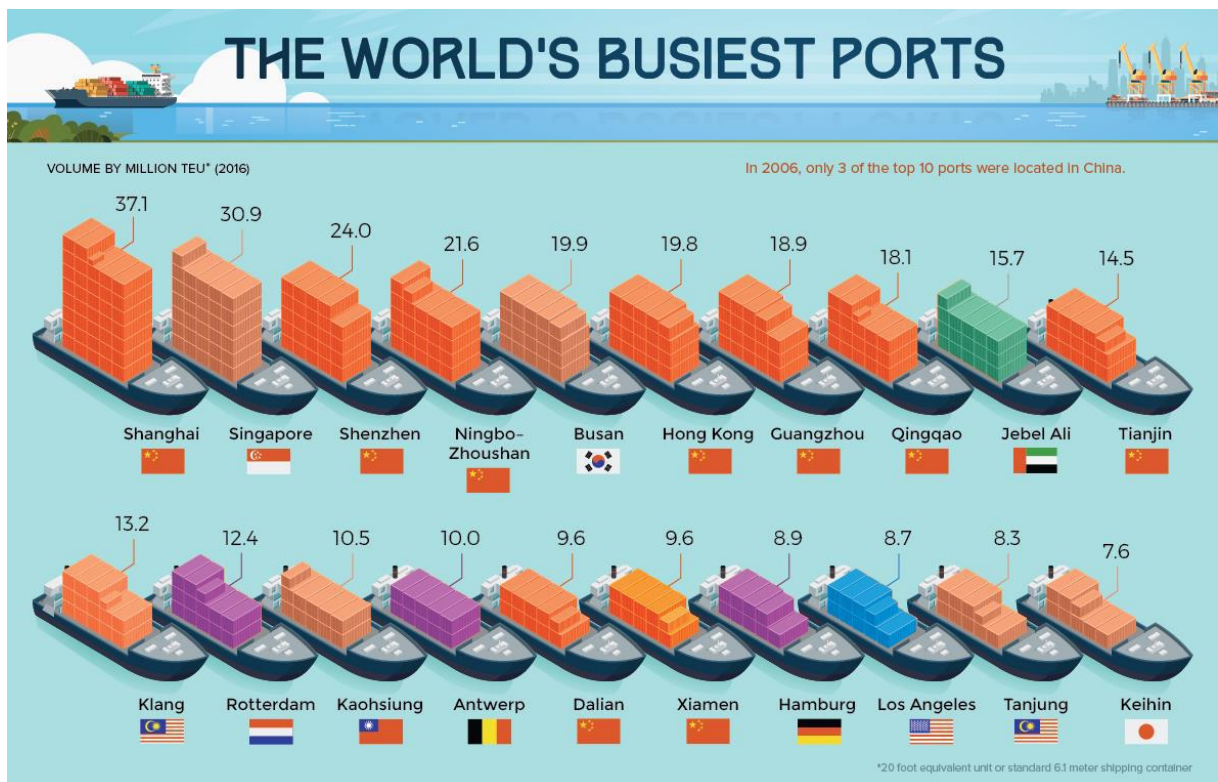
⁶⁰ Disponível em: < <https://www.espo.be/organisation>> - Acesso em: 01/11/2020.

⁶¹ Disponível em: < <https://www.aapa-ports.org/unifying/landing.aspx?ItemNumber=21705&navItemNumber=20808>> - Acesso em: 01/11/2020.

⁶² Disponível em: < <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/004/index.html>> - Acesso em: 01/11/2020.



Passamos agora a observar essas dinâmicas mais particularmente. A imagem abaixo, retirada do *site Visual Capitalist*⁶³, retrata os portos mais movimentados do mundo pelo transporte de contêineres. Na qual podemos observar que há um protagonismo incomparável do continente asiático, que ocupa quase todas as posições. O detalhe mais impressionante é que há a informação de que até o ano de 2006 apenas 3 (três) portos chineses apareciam entre os 10 (dez) primeiros colocados em número de movimentações e, em apenas 10 (dez) anos, 9 (nove) dos 20 (vinte) portos listados são portos chineses. Vejamos:



A seguir as informações de forma mais detalhada:

Here are the world's 20 largest ports, using the most recent data from the [World Shipping Council](#):

Rank	Port Name	Country	2016 Volume	2012 Volume	4-Year Change
1	Shanghai	China	37.1	32.5	+14%
2	Singapore	Singapore	30.9	31.7	-2%
3	Shenzhen	China	24.0	22.9	+5%
4	Ningbo-Zhoushan	China	21.6	16.8	+28%
5	Busan	S. Korea	19.9	17.0	+17%
6	Hong Kong	China	19.8	23.1	-14%
7	Guangzhou Harbor	China	18.9	14.7	+28%
8	Qingdao	China	18.0	14.5	+24%
9	Jebel Ali	U.A.E.	15.7	13.3	+18%
10	Tianjin	China	14.5	12.3	+18%
11	Port Klang	Malaysia	13.2	10.0	+32%
12	Rotterdam	Netherlands	12.4	11.9	+4%
13	Kaohsiung	Taiwan	10.5	9.8	+7%
14	Antwerp	Belgium	10.0	8.6	+16%
15	Dalian	China	9.6	8.9	+8%
16	Xiamen	China	9.6	7.2	+34%
17	Hamburg	Germany	8.91	8.89	0%
18	Los Angeles	U.S.A.	8.9	8.1	+10%
19	Tanjung Pelepas	Malaysia	8.3	7.7	+8%
20	Keihin	Japan	7.6	7.9	-3%

Volume is measured in millions of TEUs

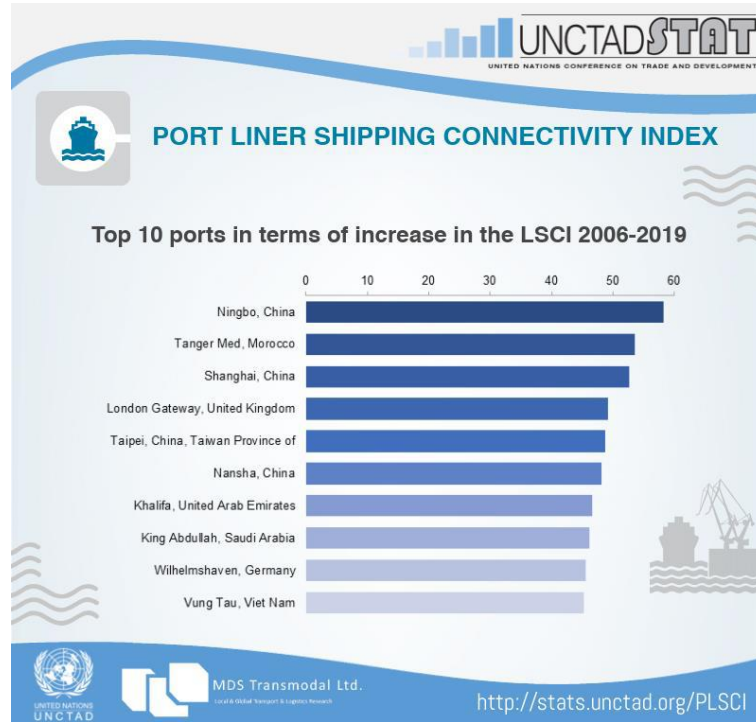
O mundo portuário tem um aspecto que é muito importante e que foi muito abordado quando nos aprofundamos no cenário brasileiro, a conectividade, a integração logística é um ponto fulcral para um porto, pois, do que adiante você ter eficiência e capacidade para suas operações portuárias se não consegue escoar aquela carga de forma integrada e no momento oportuno de acordo com as operações que ocorrem ali?

Neste contexto, a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento – UNCTAD, estabelecida em 1964, em Genebra, Suíça, criou o índice de conectividade do transporte marítimo (LSCI). O índice mostra as tendências entre os anos de 2006 e 2019, cujo cálculo é realizado através da análise do investimento na:

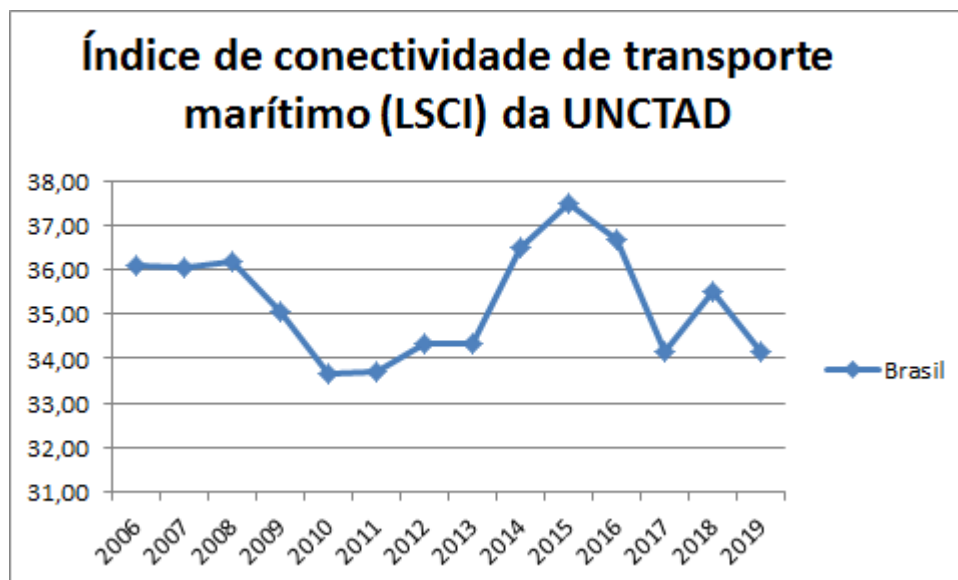
adequação das infraestruturas portuárias às novas exigências do novo perfil das embarcações portacontêineres. Canais de acesso mais profundos, infraestrutura (TIs aplicadas), superestrutura (porteineres, transteineres) adequada às novas embarcações e acessibilidade rodoviária aos portos⁶⁴.

⁶³ Disponível em: < <https://www.visualcapitalist.com/worlds-busiest-ports/> > - Acesso em: 01/11/2020.

⁶⁴ Disponível em: < <http://gomessantosadvogados.com.br/o-brasil-piorou-a-sua-posicao-no-indice-de-conectividade-do-transporte-maritimo-lsci/> > - Acesso em: 01/11/2020.



Se compararmos com a realidade brasileira, observamos uma perda de competitividade, e desde 2015 é possível afirmar que em termos absolutos houve uma queda significativa do indicativo.



Um fator muito importante para o setor portuário que, inclusive, virou um atrativo comercial é o investimento e consequente aumento na performance, aliado aos parâmetros internacionais de sustentabilidade, através da otimização econômica, a valorização social e ao mesmo tempo impactando minimamente ou conseguindo, da melhor forma possível, mitigar os

impactos ambientais causados pela atividade. Fazendo com que portos muito tradicionais no segmento repensem suas condutas e modelos de negócio.

A partir da observação dos dados elencados neste estudo, uma pressão constante que a área portuária sofre é a da otimização dos ganhos econômicos, seja no contexto brasileiro ou na realidade brasileira, o objetivo nos parece ser melhorar os ganhos de eficiência e reduzir os custos.

Assim, é importante frisar ainda que todo o desenvolvimento e melhoria de infraestruturas é outro fator que reiteradamente aparece nos dados destacados e é um elemento importante que compõe uma estratégia para atrair as operações de comércio internacional para as suas infraestruturas, tanto física, quanto digital. Além disso, outros aspectos considerados pelos players do setor são a segurança das operações e instalações, a responsabilidade social dos portos haja vistas os impactos que podem causar na relação porto-cidade.

Com o objetivo de compreendermos na prática essa cadeia de suprimentos global, vamos entrar brevemente nas particularidades de alguns dos portos destacados como os portos com as melhores conectividades do mundo, a lista foi elaborada com base em informações levantadas pela *World Shipping Council*⁶⁵:

⁶⁵ Disponível em: < <https://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>> - Acesso em 01/11/2020.

Rank	Port	Volume 2018 (Million TEU)	Volume 2017 (Million TEU)	Volume 2016 (Million TEU)	Volume 2015 (Million TEU)	Volume 2014 (Million TEU)	Website
1	Shanghai, China	42.01	40.23	37.13	36.54	35.29	English Chinese
2	Singapore	36.60	33.67	30.90	30.92	33.87	English
3	Shenzhen, China	27.74	25.21	23.97	24.20	24.03	Chinese
4	Ningbo-Zhoushan, China	26.35	24.61	21.60	20.63	19.45	English Chinese
5	Guangzhou Harbor, China	21.87	20.37	18.85	17.22	16.16	English Chinese
6	Busan, South Korea	21.66	20.49	19.85	19.45	18.65	English Korean Chinese Japanese
7	Hong Kong, S.A.R., China	19.60	20.76	19.81	20.07	22.23	English Chinese
8	Qingdao, China	18.26	18.30	18.01	17.47	16.62	English Chinese
9	Tianjin, China	16.00	15.07	14.49	14.11	14.05	English China
10	Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates	14.95	15.37	15.73	15.60	15.25	English Arabic
11	Rotterdam, The Netherlands	14.51	13.73	12.38	12.23	12.30	English Dutch Deutsch Chinese
12	Port Klang, Malaysia	12.32	13.73	13.20	11.89	10.95	English Bahasa Malaysia
13	Antwerp, Belgium	11.10	10.45	10.04	9.65	8.98	English Nederlands Chinese
14	Kaohsiung, Taiwan, China	10.45	10.27	10.46	10.26	10.59	English Chinese
15	Xiamen, China	10.00	10.38	9.61	9.18	10.13	Chinese

- (i) **Porto de Shanghai**⁶⁶, pode ser considerado um gigante da logística, em 2010 ele ultrapassou o Porto de Singapura e desde então ocupa o primeiro lugar no *ranking*. Ele é um porto público cuja extensão é de aproximados 32 km (trinta e dois quilômetros) de extensão que liga o continente à ilha, onde está localizado. A velocidade de construção é algo que impressiona, a obra acabou em apenas quatro anos. O porto conta com terminais marítimos de águas profundas e fluviais, ele está localizado estrategicamente no Mar da China Oriental e na Baía de

Hangzhou com acesso aos rios Yangtzé e Huangpu. Possui 42 (quarenta e dois) píeres de atracação e fazem rotas para mais de 300 (trezentos) portos em todo o mundo;



- (ii) **Porto de Singapura**⁶⁷, é considerado estratégico do ponto de vista da estratégico. O porto funciona como uma espécie de *bunkering*, se destacando como um dos mais importantes para o abastecimento de combustíveis marítimos para as embarcações. Conta com diversos terminais, cujos principais operadores portuários são o PSA Singapore Terminals, que é responsável pela maioria das movimentações de contêineres e a Jurong Port Pte Ltd, principal operador portuários das carga a granel;



- (iii) **Porto de Shenzhen**⁶⁸, é considerado um dos portos com maior potencial de crescimento na China Continental; é uma das hinterlândias econômicas para Hong Kong. Sua estrutura é composta no total por 140 (cento e quarenta) berços de atracação e existe um potencial de expansão, que irá se concretizar com a construção de mais seis instalações portuárias, com o objetivo de conectar a região por terra, ferrovia e mar;

⁶⁶ Disponível em: <<http://efficienza.com.br/porto-de-shanghai-o-maior-terminal-em-movimentacao-de-cargas-do-mundo/>> Acesso em 01/11/2020.

⁶⁷ Disponível em: <<https://www.omdn.com.br/porto-de-a-a-z-conheca-o-porto-de-singapura/>> Acesso em 01/11/2020.

⁶⁸ Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/81926-porto-de-shenzhen>> Acesso em 01/11/2020.



- (iv) **Porto de Ningbo-Zhoushan**⁶⁹, conhecido como a cidade-porto, cuja localização estratégica no extremo sul do Grande Canal da China, protagonizou sua história como um dos pontos de partida da Rota da Seda Marítima, que liga a cidade a mais de 600 (seiscentos) portos e mais de 100 (cem) países e regiões do mundo. Após perda de competitividade, os serviços foram melhorados através de uma cooperação das empresas que operam o transporte mundial de contêineres, os administradores portuários adotaram um mecanismo de incentivo, que gerava uma avaliação dos serviços prestados, revertendo em abatimento das despesas para estas e levando à eficiência de trabalho no porto. Em paralelo, começou a explorar, em conjunto com as empresas de transporte marítimo internacional, novas rotas aos países do Cinturão e Rota, como resultado, o número de rotas entre países do Sudeste Asiático com o porto subiu para 38 (trinta e oito), tornando o terminal uma estação importante de transferência de carga diversas regiões do mundo; investiu ainda na integração logística com outros modais, principalmente na interface mar-ferrovia, para a movimentação dos contêineres;



- (v) **Porto de Guangzhou**⁷⁰, localizado nas proximidades de Hong Kong. Ele movimenta os mais variados perfis de cargas, itens manufaturados, minério de ferro, carvão, fertilizantes, automóveis, combustíveis, entre outros. Este porto também é utilizado para fins turísticos e recebe cruzeiros marítimos. A parte dos

⁶⁹ Disponível em: < <http://www.chinahoje.net/ningbo-a-cidade-porto/>> Acesso em 01/11/2020.

⁷⁰ Disponível em: < http://www.worldportsource.com/ports/commerce/CHN_Port_of_Guangzhou_403.php> Acesso em 01/11/2020.

terminais de carga conta com aproximadamente 50 (cinquenta) berços de atracação e 25 (vinte e cinco) ancoradouros;



- (vi) **Porto de Busan**⁷¹, localizado na Coreia do Sul, mais especificamente na boca do Rio Naktong, este porto é desenvolvido, operado e administrado pela Busan Port Authority – BPA, desde janeiro de 2004, que colocou o porto no cenário mundial. Conta com aproximadamente 27 km (vinte e sete quilômetros) de extensão de cais e consegue operar 169 (cento e sessenta e nove) embarcações simultaneamente, o porto é composto por diversos terminais. Este costuma operar 130 (cento e trinta) navios diariamente;



- (vii) **Porto de Jebel Ali**⁷², é um porto de Dubai, que se instalou em um pequeno vilarejo, com 300 (trezentos) habitantes e hoje aparece na lista dos 15 (quinze) maiores portos do mundo, com 67 (sessenta e sete) berços de atracação e ocupando uma área de aproximadamente 135 km² (cento e trinta e cinco quilômetros quadrados). Jebel Ali leva o título de maior porto artificial do mundo. Dispõe tanto de uma área industrial e destinada às movimentações de carga, quanto a uma parte destinada à movimentação turística.

⁷¹ Disponível em: < <https://www.ship-technology.com/projects/portofbusan/>> Acesso em 01/11/2020.

⁷² Disponível em: < <https://portogente.com.br/artigos/27086-jebel-ali-o-grande-porto-de-dubai>> Acesso em 02/11/2020.



- (viii) **Porto de Roterdã**⁷³, considerado o principal porto europeu, ele é muito relevante para o setor, sua profundidade impressiona e permite o transporte de até 350 (trezentos e cinquenta) mil toneladas por navio. Possui um sistema totalmente automatizado, com cargas controladas em tempo real, característica que otimiza significativamente os processos, evita perdas e consegue dirimir a possibilidade de acidentes, tornando o porto de Roterdã referência em logística portuária;



- (ix) **Porto de Klang**⁷⁴, este é o principal porto da Malásia, o porto teve um grande marco de expansão e crescimento entre as Primeira e Segunda Guerras Mundiais. Seu protagonismo no transporte de contêineres tem como marco a década de 80, quando ocorreu a privatização do terminal de contêineres e o terminal antes operado pela Autoridade de Port Klang passou a ser a Klang Container Terminal Berhad.



- (x) **Porto de Antuérpia**⁷⁵, é considerado um exemplo a ser seguido em termos de gestão portuária. O maior porto da Bélgica e o segundo maior da Europa, ele é gerido por três instituições, a Autoridade Portuária de Antuérpia – APA

⁷³ Disponível em: <<https://www.logisticadescomplicada.com/porto-de-roterda/>> Acesso em 01/11/2020.

⁷⁴ Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/82048-port-klang>> Acesso em 02/11/2020.

⁷⁵ Disponível em: <<http://www.drhima.poli.ufrj.br/index.php/br/destaque/noticias/258-antuerpia-um-benchmark-de-gestao-portuaria>> Acesso em 02/11/2020.

(responsável pelas infraestruturas, concessões das áreas portuárias, acessos terrestres e aquaviários), a Antwerp Port Training Center – APEC (incumbido pela parte de treinamentos e capacitações, oferece seminários a profissionais da área logística e portuária) e a Port of Antwerp International – PAI (encarregada pela parte de consultoria e ainda realiza investimento em negócios análogos no exterior). Entrando mais especificamente no modelo de negócio, a APA utiliza a gestão na modalidade de Landlord Port (será explicado no próximo capítulo), fator que beneficia um melhor fluxo para a zona portuária e pode propiciar a atração de investimento, além disso, destaque-se que o porto é considerado inteligente (*smart port*) e, além disso, existe uma integração modal muito eficiente.



Por todo o exposto, podemos notar que os momentos da atividade portuárias e o perfil dos portos são completamente diferentes, se levarmos em consideração a realidade brasileira, em comparação ao restante do mundo.

Na China, por exemplo, eles têm uma rapidez prodigiosa no andamento dos projetos de infraestrutura, em pouquíssimos anos, conforme demonstrado, eles passaram muito rápido projetos embrionários para referências no setor. Diferente da realidade do nosso país, que nos parece que se passam anos e não há uma mudança efetiva no cenário.

Em contraponto ao panorama internacional, fica mais evidente ainda que a matriz modal brasileira é arcaica, improdutiva, necessita de muitas melhorias e investimentos. Ainda, é notório que uma uniformização, integração e atualização dos órgãos reguladores é mais do que necessária para acompanhar as mudanças que ocorrem de maneira muito acelerada. Enquanto o setor naval entra nas discussões e toda evolução que vem agregada com a “Era 4.0”⁷⁶, o momento no Brasil ainda é muito insipiente.

⁷⁶ Disponível em: <<https://www.defesaareanaval.com.br/geopolitica/o-estaleiro-naval-digital>> Acesso em 02/11/2020.

Explanada a realidade brasileira e o contexto mundial da atividade portuária e sua importância para a cadeia de suprimentos global, entraremos na discussão mais voltada para o direito, cujo objetivo é refletir sobre os modelos de gestão portuária e o que isso representa para o universo jurídico.

CAPÍTULO III

A CONCEPÇÃO DA NATUREZA JURÍDICA DE UM PORTO PRIVADO

3.1 Tipos de gestão portuária

Pela legislação vigente, grosso modo são admitidos dois regimes de exploração dos portos e instalações portuárias no Brasil, os chamados Portos Organizados, que segundo a Nova Lei dos Portos, em seu Art. 2, inciso I é um “bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária” e os Terminais de Uso Privado, que incluem diversos tipos de instalações portuárias, são exploradas mediante autorização (será explicado melhor mais adiante), por pessoa jurídica de direito privado ou público e fica localizado fora do porto organizado.

Pelo exposto nos capítulos anteriores, o setor portuário possui uma demanda robusta, muito dinâmica e expressiva para a economia nacional, que tem demonstrado não conseguir corresponder a toda demanda. Neste sentido, VILLELA⁷⁷ destaca que cada vez mais a iniciativa privada manifesta interesse e começa a se enveredar, interagindo com o Estado e, até mesmo, de forma independente, na operação e gestão da atividade. Sendo assim, atualmente, é possível notar que existe uma influência tanto do poder público, quanto da iniciativa privada nas atividades portuárias.

A coordenação entre as atividades portuárias e sua administração podem ocorrer de diversas maneiras; aprofundando um pouco mais a questão da iniciativa privada no objeto deste estudo, lançamos mão novamente de dados e análises do Banco Mundial, que identifica quatro tipos de modelo de gestão portuária que envolvem tanto figuras públicas quanto privadas, nas operações portuárias e sua respectiva administração, são eles: (i) *Service Port*; (ii) *Tool Port*; (iii) *Landlord Port* e (iv) *Fully Privatized Port*, que no quadro abaixo sintetizamos as principais fontes de investimento e divisão de responsabilidades, que na sequência será detalhado.

⁷⁷ VILLELA, T. M. A. Estrutura para exploração de portos com autoridades portuárias privadas. 2013. 173 f. Tese (Doutorado) - Curso de Transportes, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

ASPECTOS	SERVICE PORT	TOOL PORT	LANDLORD PORT	FULLY PRIVATIZED PORT
Operação Portuária	Público	Privado	Privado	Privado
Investimento em Superestrutura	Público	Público	Privado	Privado
Investimento em Infraestrutura e Equipamentos	Público	Público	Público/Privado	Privado
Administração Portuária	Público	Público	Público	Privado
Propriedade do Terreno e Demais Ativos	Público	Público	Público	Privado

O Relatório do Banco Mundial que embasou a tabela acima cita alguns parâmetros, além dos destacados anteriormente, que devem ser levados em consideração para enquadramento de um porto aos modelos elencados, são eles a conjuntura socioeconômica da localidade que ele está inserido, os tipos de movimentações, a história e todo o seu contexto.

Primeiro, entraremos nas particularidades do *Service Port*, que tem como característica básica a predominância da participação pública, sem qualquer parceria privada. Nesse modelo, a Administração Portuária, é exercida pela própria Administração Pública, de forma direta, ou seja, ela cuida e opera todos os ativos disponíveis, é também a entidade responsável pelas operações portuárias e demais serviços prestados. Assim, todo investimento empregado e retorno que são alcançados através da atividade são diretamente dispendidos e revertidos ao Estado.

Quando nós mencionamos a atividade da Portobras e seu modelo de gestão, poderíamos enquadrá-la nesta modalidade que, atualmente, não é mais uma realidade para os portos brasileiros.

Conforme se verifica no fenômeno brasileiro e aponta o Relatório do Banco mundial, a tendência é que ocorra a transição do modelo de gestão e investimento estatal, para inserção da participação da iniciativa privada, haja vista a necessidade constante de modernização e os robustos investimentos requeridos. Outro exemplo é o Porto de Singapura, que por muitos anos se enquadrou neste modelo de gestão.

Passamos ao segundo modelo, o *Tool Port*, no qual começamos a notar a inserção, ainda que muito tímida, da iniciativa privada no modelo de negócio, neste, a responsabilidade da Autoridade Portuária, exercida pela Administração Pública, é restrita a manter e desenvolver a infraestrutura e equipamentos, bem como a superestrutura; já a movimentação portuária das cargas fica à cargo da iniciativa privada.

Pelo Relatório, é possível observar que neste modelo existe uma zona cinzenta na divisão das responsabilidades o que pode gerar conflitos e ineficiência para as operações. Por outro lado, destaca-se um aspecto positivo que é a maior agilidade na modernização das operações, pois a iniciativa privada costuma reagir mais rápido para uma eventual questão trazida pelos *players* do mercado. Desse modo, o modelo de gestão em questão se mostra atrativo, para o setor privado, pois é de baixo risco e necessita de pouco investimento inicial.

Neste modelo de gestão, podemos citar como exemplo o Porto de Seattle, nos Estados Unidos da América e Porto de Antuérpia, na Bélgica.

Nas lições de GOLDBERG⁷⁸, os modelos citados anteriormente não conseguem incorporar a crescente demanda que surge do setor de transporte marítimo, entendendo que o a substituição do poder público, pelo privado, nos setores operacionais, seria muito vantajosa, pois seriam expressivos e trariam resultados na cadeia de comércio exterior.

Diante da questão retratada anteriormente, surgiu a figura do *Landlord Port*, que consiste na hipótese onde a Autoridade Portuária é a proprietária e regulamentadora do porto, sob a responsabilidade da Administração Pública e a as operações portuárias, especialmente a movimentação das cargas, fica sob a responsabilidade das empresas privadas, que possuem concessão para a sua exploração comercial (será explicado mais adiante) e, em contrapartida, promove investimentos em superestruturas e infraestruturas; esses investimentos ocorrem, ainda que os ativos sejam de propriedade do Estado, que outorga o direito à exploração comercial ao particular por um prazo definido, que após seu decurso do prazo contratual, independente da amortização do investimento, os bens são revertidos ao Estado.

Neste modelo temos uma grande vantagem que é a integração das iniciativas pública e privada aumentando a competitividade, segurança e eficiência das operações portuárias, através do constante investimento nos equipamentos necessários, sem perder o controle

estratégico do poder para o país. Por outro lado, para a iniciativa privada, esse não é um modelo tão vantajoso assim, há uma insegurança do ente privado, pois os investimentos nesse setor são muito significativos e o contrato por tempo determinado, pode não dar tempo hábil para que os investimentos sejam amortizados antes de serem revertidos ao Governo. Nas lições de GROTTI e LIMA⁷⁹:

A escolha constitucional ao elencar os portos marítimos como serviços públicos é justificável por serem *bens públicos federais* (art. 20, incs. VI e VII, da Constituição Federal); por suas localizações estratégicas; por possuírem grande repercussão na *segurança nacional* (os portos marítimos também possuem grande peso na *política econômica nacional*); e pela detenção da função essencial ao exercício do direito ao *livre trânsito* de pessoas e mercadorias, razão pela qual devem ser adequados à atracação de navios, trânsito marítimo e acesso ao mar.

Alguns exemplos desse modelo são o Porto de Roterdã, na Holanda e o Porto de Buenos Aires na Argentina. Em geral, esse é o modelo mais comum atualmente utilizado nos portos de grande destaque internacional.

O quarto modelo apresentado é um alienígena para o ordenamento jurídico brasileiro, o *fully privatized port*, sua principal característica é a responsabilidade, operação, propriedade e investimentos estar totalmente nas mãos da iniciativa privada, no qual o Estado não faz intervenções significativas. Costuma-se evocar esse modelo de gestão como uma forma de incentivo à modernização de instituições e instalações portuárias, como aponta o próprio Relatório do Banco Mundial.

Os portos são muito estratégicos para as nações, tanto da perspectiva da defesa nacional, quando da economia, por estes motivos, essa é uma figura que não observamos muito no cenário mundial.

Após traçar essa breve análise dos principais modelos de gestão utilizados no mundo, iremos esmiuçar um pouco melhor a realidade brasileira e, por fim, abordar de forma mais profunda, esse novo fenômeno que vem ganhando força no cenário nacional, os portos privados.

⁷⁸ GOLDBERG, D. J. K. 2009. Regulação do setor portuário no Brasil: análise do novo modelo de concessão de portos organizados. Dissertação (Mestrado): Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de Engenharia Naval e Oceânica. São Paulo.

⁷⁹ GROTTI, Dinorá Adelaide Musetti; LIMA, Cristina Maria Melhado Araujo. Diferenças entre terminais portuários de uso público e de uso privado. In: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Coord.). Direito Portuário Brasileiro. 3. Ed. Belo Horizonte: Forum, 2020.

3.2 A natureza jurídica dos portos públicos

Como a própria Nova Lei dos Portos define, o Porto Organizado⁸⁰ é um bem público, diferente da qualificação da legislação que regia o setor anteriormente, de plano a nova lei não deixa possibilidade de dúvidas.

Porém, existem algumas interpretações na doutrina para a expressão “bem público”, pois se ignorarmos o aspecto jurídico e considerarmos exclusivamente o lado econômico, o jargão poderia ter uma conotação de atingir o interesse público pura e simplesmente. Desta forma, os bens particulares que integram ou estejam localizados dentro das poligonais do porto organizado estariam nesse conjunto e, em tese, teriam destinação pública. Então, se essa interpretação fosse absoluta não haveria que se falar em terminais de uso privados, que fossem destinados aos interesses privados dentro das poligonais dos portos organizados, o que seria uma grande falácia.

Pela perspectiva jurídica, devemos levar em consideração outros aspectos além da finalidade pública do porto organizado, haja vista, conforme destacado, o enquadramento jurídico deste como um bem público, que implicaria na respectiva incorporação ao patrimônio estatal. Neste sentido, pode-se afirmar que alguns dos bens que integram os portos organizados já são bens públicos federais, como exemplo, os terrenos de marinha (artigo 20, inciso VII, da CRFB/88), que podem ser outorgados ao uso de particulares através de algumas modalidades, cujo domínio útil pode ser transferido a particulares.

Aqui é importante fazer uma colocação, nos ensinamentos de GROTTI e LIMA⁸¹, “o porto é um bem público, sendo os portos marítimos, [...] bens públicos da União”.

PEREIRA e SCHWIND⁸² destacam muito bem essa problemática e concluem que:

Não existe nenhuma razão para não se compreender o art. 2º, I, da Lei nº 12.815 em seu sentido jurídico. É razoável concluir que o dispositivo tornou aptos a

⁸⁰ Porto organizado é o conjunto sito na área do porto organizado que reúne a infraestrutura necessária à movimentação de cargas e passageiros, identificável com o todo do poligonal.

Dentro do porto organizado podem estar localizadas uma ou mais instalações portuárias.... – P. 175 – D. Portuário brasileiro.

⁸¹ GROTTI, Dinorá Adelaide Musetti; LIMA, Cristina Maria Melhado Araujo. Diferenças entre terminais portuários de uso público e de uso privado. In: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Coord.). Direito Portuário Brasileiro. 3. Ed. Belo Horizonte: Forum, 2020.

⁸² PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach. O marco regulatório do setor portuário brasileiro. In: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Coord.). Direito Portuário Brasileiro. 3. Ed. Belo Horizonte: Forum, 2020.

ser incorporados ao patrimônio público todos os bens existentes no âmbito do porto organizado a serem destinados às finalidades previstas no dispositivo legal.

A Nova Lei dos Portos baseou-se fortemente na noção de porto organizado, reconhecendo-o como um centro de referência para os serviços portuários. Fundou nesse conceito a distinção entre os terminais públicos, arrendados ou concedidos no âmbito do bem público “porto organizado”, dos terminais de uso privado. Por isso, só se pode destinar ao uso “não privado” – vale dizer, ao “uso público”, expressão evitada pela Lei nº 12.815, mas cujo conteúdo está traduzido na definição legal do porto organizado.

[...]

Ao mesmo tempo em que se declara o caráter público do bem consistente no porto organizado, a Lei nº 12.815 que os instrumentos para habilitação de particulares para nele desenvolver atividades são a concessão (do porto) e o arrendamento (de instalações portuárias). Ambos os instrumentos pressupõem a natureza pública do bem a que se referem. Confirmam que o porto organizado somente pode um bem público.

[...]

Assim, a nova qualificação do porto organizado como bem público implica a impossibilidade de sobrevivência da exploração puramente privada das instalações nele situadas.

Sendo assim, resta claro que a interpretação jurídica é a mais acertada e que dentro do ordenamento jurídico brasileiro é possível ter instalações e atividades dentro da área do porto organizado cujos fins são privados. A seguir iremos as formas de exploração da atividade portuária previstos no ordenamento jurídico brasileiro.

3.2.1 A distinção entre os conceitos de delegação, concessão, arrendamento e autorização

O artigo 21, inciso XII, alínea f, da nossa Carta Magna dispõe que compete à União explorar os portos diretamente, através de delegação, e, ainda, indiretamente, por meio de concessão, arrendamento ou autorização.

Conforme já mencionado, exploração direta dos portos se dá pela delegação, que segundo a Lei nº 12.815/2013 consiste na “transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996 “

Em relação às formas de exploração indireta dentro do porto organizado temos a concessão, que segundo a Nova Lei dos Portos é a “cessão onerosa do porto organizado, com

vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado”. Vejamos o que dispõem GROTTI e LIMA⁸³ sobre o tema:

Com a concessão do porto organizado é transferida à iniciativa privada a competência para organizar e explorar um conjunto heterogêneo de atividades, bens e sujeitos, tendo por principal objeto a *exploração da infraestrutura do porto organizado*. Mencionada transferência não altera a natureza jurídica do objeto da concessão e, desta forma, o porto continuará a ser público, apenas sua gestão passará a ser realizada pelo particular.

Além da exploração e gestão da infraestrutura portuária, há a transferência ao concessionário da função própria da autoridade portuária.

Ainda, a mencionada Lei define o arrendamento como “cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado”. Nas palavras de SCHIRATO⁸⁴, “é contrato administrativo por meio do qual a autoridade portuária transfere a um terceiro (empresa estatal ou privada) o direito de explorar, por prazo certo, um terminal portuário em regime público”.

E, por fim, o Diploma Normativo dispõe que autorização é a “outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão”. GUERRA⁸⁵ dispõe que:

A autorização de uso só remotamente atende ao interesse público e, não depende de processo licitatório. Havendo mais de um interessado e impedimento locacional que inviabilize a autorização para todos, a Antaq deverá promover processo seletivo público, que deverá levar em conta, no mínimo a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga.

Nesse caso, haverá contrato de adesão com quase todas as cláusulas adotadas nos contratos de arrendamento, salvo quanto aos valores, tarifas e critérios de revisão e reajuste, bem como da reversibilidade de bens.

O prazo das autorizações será de 25 anos, prorrogáveis sucessivamente desde que observadas as regras quanto a investimentos, expansão e modernização das instalações portuárias.

Assim, de forma simples, de acordo com o introduzido no capítulo que traça o panorama jurídico brasileiro e neste item, no Brasil é possível que entes públicos e particulares explorem a atividade portuária, porém, ainda existe uma figura que está ganhando força no âmbito nacional e competitividade nos cenário mundial, que os órgãos reguladores ainda não se atentaram de forma mais direcionada.

⁸³GROTTI, Dinorá Adelaide Musetti; LIMA, Cristina Maria Melhado Araujo. Diferenças entre terminais portuários de uso público e de uso privado. In: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Coord.). Direito Portuário Brasileiro. 3. Ed. Belo Horizonte: Forum, 2020.

⁸⁴SCHIRATO, Vitor Rhein. Transportes Aquaviários. São Paulo: Saraiva. 2012.

3.3 Fundamentos da construção do conceito da natureza jurídica de um porto privado

No Brasil, atualmente é inequívoca a necessidade da intervenção do Estado na exploração dos portos, que não precisa, necessariamente, se dar de forma direta, porém, ainda há uma forte influência do Estado na atividade, seja na administração ou na regulação.

Em relação à forma de exploração dos “portos privados”, para o Estado eles se dão como um conglomerado de TUPs, o que, do ponto de vista regulatório está de acordo com o atual arcabouço legal, ainda que eles não estejam sequer contíguos a uma área de um porto organizado. Destaque-se que, neste momento a figura da Autoridade Portuária fica acéfala, haja vista que, segundo a Nova Lei dos Portos, essa figura está intimamente ligada ao porto organizado (uma fragilidade da atual legislação).

Sendo assim, resta inequívoco que os paradigmas utilizados neste estudo operam sob a modalidade regulatória de autorização, então, passaremos analisar de forma mais profunda essa forma de exploração da atividade portuária.

A Nova Lei dos Portos dispõe em seu artigo 2º, inciso XII, que os titulares dos Terminais de Uso Privado que tem o objetivo de explorar a atividade fora da área do porto organizado devem obter uma autorização junto à Administração Pública.

Assim, tradicionalmente, o objeto da autorização é abarcado pelo direito administrativo, como ato administrativo, porém, no caso em tela não há que se falar nesta natureza pura e simples. Nas palavras de CARVALHO⁸⁶:

Tradicionalmente, define-se a autorização como um ato unilateral, precário e discricionário. A ausência de autorização impede os interessados de usufruir determinados bens ou exercer as atividades desejadas. Essa modalidade de autorização envolve, portanto, a habilitação de um particular para exercer determinada atividade. Ou seja, a autorização apenas permite ao particular o exercício de um direito subjetivo. Esse direito subjetivo é uma mera expectativa da obtenção da outorga para o exercício desejado.

No entanto, as especificidades das atividades e os investimentos elevadíssimos fazem com que o particular necessite de certas garantias para que possa ganhar confiabilidade e exercer a

⁸⁵ GUERRA, Sérgio. Evolução do marco regulatório do setor portuário no Brasil. *In*: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Coord.). *Direito Portuário Brasileiro*. 3. Ed. Belo Horizonte: Forum, 2020.

⁸⁶ CARVALHO, Juliane Erthal de. A natureza jurídica da autorização para exploração da infraestrutura portuária. *In*: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Coord.). *Direito Portuário Brasileiro*. 3. Ed. Belo Horizonte: Forum, 2020.

atividade portuária. Deste modo, a concepção tradicional de autorização da Administração Pública para o particular, discricionária e de caráter precário, não se enquadra completamente ao caso. Isso se justifica inclusive constitucionalmente, pois a hipótese de autorização tem o fim muito mais relevante do que somente contemplar atividades econômicas dos particulares, mas ele verdadeiramente impacta o interesse coletivo.

No caso da autorização para exercer a atividade portuária, temos o fator do relevante interesse coletivo envolvido e a Nova Lei dos Portos abarca elementos que incluem dispositivos que acentuam a regulação sobre a autorização. Desta maneira, ainda que a autorização se concretize por meio de um contrato de adesão, não há vínculo sinalagmático entre a Administração Pública e o titular da autorização.

Por estes motivos, não há que se caracterizar a autorização portuária como um contrato administrativo, pois ele é constituído de forma unilateral. Existem alguns requisitos que o particular tem que preencher e o fazendo, torna o ato vinculado, assim, é constituída a autorização para desenvolvimento da atividade. Fica caracterizado então uma autorização vinculada e, tampouco está imbuído de um caráter precário.

Para avançarmos na reflexão é necessário traçar uma discussão sobre a natureza dos bens; o Código Civil, em seu artigo 98, estabelece a natureza dos bens públicos pelo critério da propriedade, nos seguintes termos: “são públicos os bens do domínio nacional pertencentes às pessoas jurídicas de direito público interno; todos os outros são particulares, seja qual for a pessoa a que pertencerem”.

Porém, na prática administrativa, não obstante a definição legal destacada acima, BANDEIRA DE MELLO⁸⁷ explica que o conceito não deve ser interpretado de forma restritiva, que o critério a ser considerado é o da finalidade e não estritamente o da propriedade do bem:

A noção de bem público, tal como qualquer outra noção em Direito, só interessa se for correlata a um dado regime jurídico. [...] Ora, bens particulares quando afetados a uma atividade pública (enquanto o estiverem) ficam submissos ao mesmo regime jurídico dos bens de propriedade pública. Logo, têm que estar incluídos no conceito de bem público.

Toda essa discussão e apontamentos faz sentido para a realidade do porto organizado e existe uma problemática muito grande na questão da revisão das poligonais dos portos

organizados e da afetação dos bens ali situados. Porém, o objetivo deste subitem é fazer a reflexão para áreas de particulares, utilizadas por particulares para exercer a atividade portuária, ou seja, toda a cadeia e entes envolvidos na atividade é predominantemente privada.

Nesta conjuntura, não se fala em afetação pública dos bens, mas sim em atingir o interesse público de maneira geral, pois a atividade portuária está inserida em uma cadeia global de suprimentos. Sendo assim, podemos concluir que estes entram na segunda parte da definição do Código Civil demonstrada neste estudo, a dos bens particulares.

O objetivo deste estudo não é exaurir o tema, mas sim demonstrar que existe um vasto campo a ser explorado, tanto da perspectiva acadêmica, quanto da perspectiva das políticas públicas, que devem estar atentas e se adaptar às mudanças que ocorrem de maneira célere no setor.

⁸⁷ BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de Direito Administrativo. 32 ed. São Paulo: Malheiros, 2015.

CONCLUSÃO

Conforme já destacado, seria muita pretensão tentar esvaziar esse tema em um trabalho de conclusão de curso de bacharelado, o objetivo aqui foi muito mais traçar um panorama do cenário atual e expor algumas fragilidade, para que, em momento posterior, se busque a proposição de algumas soluções para os inúmeros desafios que aqui se expõem.

Uma questão central, que ficou bastante notória neste estudo, é a conectividade portuária, inclusive, me atrevo a afirmar que este é o grande ponto de todas as questões apontadas. Assim, através do estudo e da análise dos modelos de negócio dos portos que têm relevância no cenário mundial, observou-se que existe certa uniformidade:

- (i) Um dos movimentos é a conectividade digital, a utilização de inteligência artificial, tecnologia de ponta, abertura para o mercado de *blockchain*, entre outras inovações análogas;
- (ii) Outra dinâmica comum foi o esforço mútuos dos *players* portuários para criar uma conexão sólida dos mercados domésticos e regionais às redes globais, atrelando de forma eficiente a navegação de cabotagem ao transporte de longo curso;
- (iii) Assegurar a modernização constante dos portos, também foi um aspecto notado, destaque-se que essa modernização não deve ser restrita às estruturas empregadas na navegação diretamente, mas o investimento deve ser constante e se estender à capacitação humana, institucional e tecnológica;
- (iv) Ampliar e fortalecer o interior, foi outro aspecto, não só do país em questão, mas áreas fronteiriças das localidades também se mostraram fortalecidas, na minha opinião, a chave de tudo é a integração logística, a diminuição de distâncias pela otimização da integração modal, através de corredores logísticos e adequação do modal de acordo com a distância e as especificidades a serem enfrentadas; e, por fim,
- (v) Acredito que agora iremos abordar o ponto mais importante dessa lista que é a sustentabilidade, os stakeholders envolvidos na atividade portuária não se restringem aos envolvidos na navegação e nas trocas comerciais, mas também ao fator social e a integração são tão importantes quanto os demais. Por estes motivos,

os portos bem-sucedidos têm demonstrado a preocupação e ações concretas que promovem a sustentabilidade social, econômica e ambiental.

No cenário mundial as parcerias público-privadas têm se mostrado muito oportunas para absorver todas essas necessidades e reagir com a rapidez essencial/esperada, ganhando, desta forma, competitividade em um cenário que movimenta e muito a economia.

Para isso, na nossa realidade será necessário que o contexto regulatório do Brasil esteja aberto e proporcione maior segurança regulatória para que os investidores entrem de vez nessa atividade, fator que não representa a perda de soberania do Estado, muito pelo contrário, pode ajudar que este se desenvolva, ganhe força e consiga ser revertido em oportunidades para seu povo.

De acordo com os dados elencados neste ensaio, existe um longo caminho para o nosso país entrar na lista dos portos mais competitivos do mundo, porém, como o exemplo da China, este não é um objetivo impossível e se o aparato jurídico conseguir acompanhar a evolução constante do setor, esta pode se tornar uma realidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANJOS, J. Haroldo dos; GOMES, Carlos R. **Curso de Direito Marítimo**. 1ª Rio de Janeiro: Ed. Renovar. 1992.

BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. **Curso de Direito Administrativo**. 32 ed. São Paulo: Malheiros, 2015.

CARVALHO, Juliane Erthal de. **A natureza jurídica da autorização para exploração da infraestrutura portuária**. In: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Coord.). **Direito Portuário Brasileiro**. 3. Ed. Belo Horizonte: Forum, 2020.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. **Direito Marítimo Made in Brasil** – 1ª ed. São Paulo: Lex Editora. 2007.

COELHO, Fábio Ulhoa. **Novas Reflexões sobre o projeto de código comercial**/Fábio Ulhoa Coelho, Tiago Asfor Rocha Lima, Marcelo Guedes Nunes (coordenadores). São Paulo: Saraiva. 2015.

FARRANHA, Ana Claudia; FREZZA, Conrado da Silveira; BARBOSA, Fabiana de Oliveira. **New Law of Ports: Legal Challenges and Investments Prospects**. Rev. direito GV, São Paulo, v. 11, n. 1, June 2015. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1808-24322015000100089&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 24/04/2019.

FEIGELSON, Bruno. **Curso de direito da infraestrutura: logística e transporte**. Rio de Janeiro: Lumen Juris. 2015.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2ª Ed. Renovar. Rio de Janeiro, 2005.

GOLDBERG, D. J. K. 2009. **Regulação do setor portuário no Brasil: análise do novo modelo de concessão de portos organizados**. Dissertação (Mestrado): Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de Engenharia Naval e Oceânica. São Paulo.

GROTTI, Dinorá Adelaide Musetti; LIMA, Cristina Maria Melhado Araujo. **Diferenças entre terminais portuários de uso público e de uso privado**. In: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Coord.). **Direito Portuário Brasileiro**. 3. Ed. Belo Horizonte: Forum, 2020.

GUERRA, Sérgio. **Evolução do marco regulatório do setor portuário no Brasil**. In: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Coord.). **Direito Portuário Brasileiro**. 3. Ed. Belo Horizonte: Forum, 2020.

HONORATO, Cezar Teixeira. **PORTOS E CIDADES PORTUÁRIAS: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES HISTORIOGRÁFICAS**. Almanack, Guarulhos, n. 21, p. 63-97, Apr. 2019. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-46332019000100063&lng=en&nrm=iso>. access on 03 Nov. 2020. Epub Apr 15, 2019. <https://doi.org/10.1590/2236-463320192103>.

HORBACH, DR. Christoph. New German Maritime Legislation. Hamburg, February, 2014. Disponível em: <<http://www.standard-club.com/media/973952/maritime-law-reform.pdf>> - Acesso em 22/08/2018.

JÚDICE, Mônica Pimenta. **O direito marítimo no código de processo civil**. 1ª Ed. Editora JusPodivm. Salvador, 2015.

LACERDA, Jozé Cândido Sampaio de. **Curso de direito privado da Navegação – Vol. I**. 3ª Ed. Rio de Janeiro, 1984.

MARTON, Fabio. "O império do comércio: a partir do Líbano, os fenícios dominaram o comércio do Mediterrâneo por séculos. Em Cartago, descobriram a guerra. Fundaram um império, mas acabaram erradicados da História." Aventuras na História, agosto, 2012. <<http://link.galegroup.com/apps/doc/A303896078/AONE?u=capes&sid=AONE&xid=1a309437>> – Acesso em: 03/04/2019.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo – Volume I**. 3ª Ed. revista, ampliada e atualizada. Manole. São Paulo, 2008.

MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flavia Nico. **Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação**. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/confins/7685>> - Acesso em 11/10/2020

PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Coord.). **Direito Portuário Brasileiro**. 3. Ed. Belo Horizonte: Forum, 2020.

_____. **O marco regulatório do setor portuário brasileiro**. In: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Coord.). **Direito Portuário Brasileiro**. 3. Ed. Belo Horizonte: Forum, 2020.

RIZK, Werner Braun; SILVA FILHO, N. C. E. **Aspectos da 'Convivência' do Microssistema de Direito Marítimo e do Código Civil**. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, v. 1, 2011.

SANTOS, Theophilo de Azeredo. **Direito da Navegação (Marítima e Aérea)**. 1ª Ed. Editora Forense. Rio de Janeiro, 1964.

SCHIRATO, Vitor Rhein. **Transportes Aquaviários**. São Paulo: Saraiva. 2012.

SMITH, Adam. **A Riqueza das Nações**. 1ª ed. São Paulo: Abril Cultural. 1983.

STRENGER, Irineu. **Direito Moderno em foco: responsabilidade civil, direito marítimo e outros**. 1ª Ed. São Paulo: Revista dos Tribunais. 1986.

TULL, M. **A Century of Port Development, 1897 To 1997**. In A Community Enterprise: The History of the Port of Fremantle, 1897 to 1997. Liverpool University Press, 1997.

VILLELA, T. M. A. **Estrutura para exploração de portos com autoridades portuárias privadas**. 2013. 173 f. Tese (Doutorado) - Curso de Transportes, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

Admiralty & Maritime Law Guide – Codes/Rules. Disponível em: <<http://www.admiraltylawguide.com/codes.html>> - Acesso em 22/03/2019.

Atlas Geográfico das zonas costeiras e oceânicas do Brasil - IBGE. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv55263.pdf>> - Acesso em 17/04/2019.

Código da Navegação Chinês. Disponível em: <<http://english.mofcom.gov.cn/aarticle/lawsdata/chineselaw/200211/20021100050726.html>> - Acesso em 25/04/2019.

Histórico do Tribunal Marítimo. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/tm/?q=historico>> – Acesso em 19/08/2018.

MENDES VIANNA, Godofredo. Direito Marítimo – FGV Direito Rio – Disponível em: <https://diretorio.fgv.br/sites/diretorio.fgv.br/files/u1882/direito_maritimo_2016-2_1.pdf> - Acesso em 22/03/2019.

NORMAM - Normas da Autoridade Marítima. Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/normas/normam>> - Acesso em 10/08/2018.

Shipping Law Review. Disponível em: <<https://thelawreviews.co.uk/edition/the-shipping-law-review-edition-4/1144082/germany>> - Acesso em 22/08/2018.

Sources of Maritime Regulation – UK. Disponível em: <<https://www.gov.uk/guidance/shipping-industry-regulation#sources-of-maritime-regulations>> – Acesso em 22/08/2018.