

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO – UFMA
COORDENADORIA DO CURSO DE ADMINISTRAÇÃO
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO

NELSON DE JESUS COSTA JUNIOR

RELAÇÃO PORTO-CIDADE: Enfoque Ambiental no Porto do Itaqui

São Luís
2013

NELSON DE JESUS COSTA JUNIOR

RELAÇÃO PORTO-CIDADE: O caso do Porto do Itaqui

Monografia apresentada ao Curso de Administração da Universidade Federal do Maranhão para obtenção do grau de Bacharel em Administração.

Orientador: Prof. Msc. Sérgio Sampaio Cutrim

São Luís

2013

Costa Júnior, Nelson de Jesus

Relação Porto-cidade:Enfoque Ambiental no Porto do Itaqui/ Nelson de Jesus Costa Junior . – São Luis, 2013

82 f.

Orientadora: Prof. Msc. Sérgio Sampaio Cutrim

Monografia (Bacharel em Administração) – Curso de Administração, Universidade Federal do Maranhão, 2013.

1.Porto-Desenvolvimento e meio ambiente 2.Porto-Cidade 3.Porto Itaqui- Maranhão I. Título.

(812.1)

CDU 627:502.15

NELSON DE JESUS COSTA JUNIOR

RELAÇÃO PORTO-CIDADE: Enfoque Ambiental no Porto do Itaqui

Monografia apresentada ao Curso de Administração da Universidade Federal do Maranhão, como requisito para obtenção do grau de Bacharel em Administração.

Orientador: Prof.^o Msc. Sérgio Sampaio Cutrim

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Msc. Sérgio Sampaio Cutrim

Prof.^a Esp. Mariana Bandeira de Melo Silva

Prof. Msc. Hélio Matos

À minha mãe.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por esta conquista e força dada.

À minha família, Terezinha, Luanna e Nelson, por toda dedicação e amor.

A minha namorada Carine, por todo amor, paciência e dedicação.

Aos meus grandes amigos de Marista: Marco, Jaldo, Dayvyd e Lucas.

Aos amigos que fizeram da UFMA uma grande jornada: Felipe Toledo, Felipe Mesquita, Gabriel, José Victor, Diogo, Ediney, Caroline Wang, Magno, Catatau, Isadora e Pedro.

Aos amigos, Victor, Bruno W., Tupi, Tuché, Peixe pelos bons momentos.

Ao professor Sérgio Cutrim, pela grande ajuda neste processo.

E ao Rock n' Roll, companheiro solícito nas noites de trabalho.

“Não importa como você leve sua vida, sua inteligência o defenderá melhor do que uma espada. Trate de mantê-la afiada”

Patrick Rothfuss

RESUMO

Este estudo tem como objetivo como analisar a relação do trinômio porto, cidade e meio ambiente; no caso do Porto do Itaqui com os órgãos ambientais responsáveis no Estado do Maranhão. Inicia-se o trabalho com uma revisão histórica da globalização atual e o acarretamento até internacionalização e maritimização dos fluxos, além dos históricos dos Portos no Brasil e do Porto do Itaqui. Em seguida, fala-se dos principais órgãos relacionados com o Porto, desde sua administração, até os ligados legalmente. Por fim, fala-se da relação porto-cidade, fazendo um aparato histórico e depois fazendo uma interligação com o meio ambiente e a necessidade de planejamento e controle para um desenvolvimento sustentável. Por fim, faz-se a limitação dos comentários sobre o trinômio São Luís, Porto do Itaqui e Meio Ambiente.

Palavras-chave: Porto. Cidade. Meio Ambiente.

ABSTRACT

This study aims to analyze the relationship between trinomial harbor, city and environment, in the case of the Port of Itaqui with environmental agencies responsible in the State of Maranhão. It starts working with a historical review of the current globalization and internationalization and entailment until maritimização flows, in addition to historical Ports in Brazil and Porto do Itaqui. Then there is talk of major organs associated with Porto since his administration, even legally bound. Finally, there is talk of port-city relationship, making a historical apparatus and then making a connection with the environment and the need for planning and control for sustainable development. Finally, it is the limitation of the comments on the trinomial São Luís, Port of Itaqui and Environment.

Keywords: Port. City. Environment.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Tabela 01 – Crescimento Econômico Mundial, 2007 – 2011

Tabela 02 – Indicadores da Internacionalização da Produção – 1986 – 1997

Tabela 03 – Movimentação Geral de Cargas nos Portos Organizados e Terminais de Uso Privativo, em 2009 – 2011.

Tabela 04 – Valores Investidos em Infraestrutura no Maranhão pelo PAC

Tabela 05 - Valores Investidos no Porto do Itaqui pelo PAC.

Tabela 06 – Investimentos em infraestrutura no Maranhão pelo PAC 2

Tabela 07 – Quadro com a atual situação de atendimentos às principais conformidades ambientais, de segurança ocupacional e portuária.

Figura 01 – Foto aérea do Porto do Itaqui.

Figura 02 – Posição da capital do Maranhão em relação aos mercados mundiais.

Figura 03 – A expectativa mínima para o desenvolvimento do porto do Itaqui até 2016.

Figura 04 – A expectativa mínima para o desenvolvimento do porto do Itaqui até 2021.

Figura 05 – A expectativa mínima para o desenvolvimento do porto do Itaqui até 2031.

Figura 06 – Relação dos mais diversos órgãos que se relacionam com o Porto do Itaqui

Gráfico 01 – Percentual das Importações e Exportações feitas por via marítima de 2007-2011.

Gráfico 02 – Total Geral de Cargas – Longo Curso (milhões de toneladas)

Gráfico 03 – Tonelagem Embarcada no Longo Curso – 2011x2010

Gráfico 04 – Tonelagem Desembarcada no Longo Curso – 2011x2010

Gráfico 05 – Movimentação de Cargas nos Portos Públicos e TUP (2001 a 2011) - (t)

Gráfico 06 – Evolução da Movimentação de Cargas, por natureza.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABTP	Associação Brasileira dos Terminais Portuários
ANTAQ	Agencia Nacional de Transporte Aquaviário
ANVISA	Agencia Nacional de Vigilância Sanitária
APO	Áreas de Porto Organizado
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAP	Conselho de Autoridade Portuária
CGE	Controladoria Geral do Estado do Maranhão
CGU	Controladoria Geral da União
CODOMAR	Companhia Docas do Maranhão
CONAPORTOS	Comissão Nacional das Autoridades nos Portos
CONFIS	Conselho Fiscal
CONSAD	Conselho Nacional de Secretários de Estado da Administração
CONSAD	Conselho Administrativo
COPEL	Companhia Petroquímica do Sul
COPI	Companhia Operária Portuária do Itaqui
CV	Companhia Vale
DNPVN	Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis
DNPRC	Departamento Nacional de Portos Rios e Canais
EMAP	Empresa Maranhense de Administração Portuária
GLP	Gás Liquefeito de Petróleo
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.
INPH	Instituto Nacional de Pesquisa Hidroviária
ISO	Organização Internacional para Padronização – “ <i>International Organization for Standardization</i> ”
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
OGMO	Órgão de Gestão de mão de obra
ONU	Organização das Nações Unidas
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PDZ	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento
PGE	Procuradoria Geral do Estado
PORTOBRÁS	Empresa Brasileira de Portos S.A

SEMA	Secretaria Estadual de Meio Ambiente
SEP	Secretaria Estadual dos Portos
SMMA	Secretaria Municipal de Meio Ambiente
SNPH	Sociedade de Navegação Portos e Hidrovias
SOPH	Sociedade dos Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia
SPH	Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul
STA	Secretaria de Transporte Aquaviário
SYNGAMAR	Sindicato das Agências de Navegação do Estado do Maranhão
TERGRAM	Terminal de Grãos do Maranhão
UNCTAD	Conferencia Das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	15
2 GLOBALIZAÇÃO E O PROCESSO DE MARITIMIZAÇÃO.....	17
2.1 GLOBALIZAÇÃO E O SISTEMA PORTUÁRIO	18
3 INTERNACIONALIZAÇÃO.....	20
3.1 INTERNACIONALIZAÇÃO DO COMÉRCIO	20
3.2 INTERNACIONALIZAÇÃO DA PRODUÇÃO	20
3.3 MARITIMIZAÇÃO DOS FLUXOS.....	21
3.4 O CRESCIMENTO DA MARITIMIZAÇÃO NO BRASIL	22
3.5 O CRESCIMENTO DA MARITIMIZAÇÃO NO PORTO DO ITAQUI.....	24
3.6 A RELAÇÃO COM O COMÉRCIO EXTERIOR	25
4 SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL.....	27
4.1 PORTOS NO BRASIL	27
4.1.1 ORIGEM DAS RELAÇÕES MARÍTIMAS NO BRASIL	29
4.1.2 O INÍCIO DA LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA NO BRASIL	29
4.1.3. REESTRUTURAÇÃO E INVESTIMENTOS NO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO.....	30
5 PORTO DE ITAQUI.....	35
5.1 CONSTRUÇÃO DO PORTO DE ITAQUI	37
5.2 ADMINISTRAÇÃO, REGULAÇÃO E ALGUNS ÓRGÃOS RELACIONADOS AO PORTO DO ITAQUI	38
5.2.1 CODOMAR	38
5.2.2 EMAP - EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA	39
5.2.3 ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS.....	39
5.3 ACESSO, INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS DO PORTO DO ITAQUI.....	40
5.4 PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO ITAQUI	42
6 RELAÇÃO PORTO-CIDADE.....	48
6.1 HISTÓRICO DA RELAÇÃO ENTRE PORTOS E CIDADES NO BRASIL	48
6.2 OS IMPACTOS DA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS NAS CIDADES PORTUÁRIAS	50
7 PORTO DO ITAQUI E SUA RELAÇÃO PORTO CIDADE.....	53
7.1 CONSELHOS: CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA, CONSELHO ADMINISTRATIVO (CONSAD) E CONSELHO FISCAL(CONFIS).	53
7.2 GOVERNO FEDERAL: SECRETARIA DE PORTOS (SEP), MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO E CASA CIVIL.....	55
7.3 ENTIDADES REGULADORAS: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ E AUTORIDADE SANITÁRIA.....	56
7.4 ÓRGÃOS CONTROLADORES: TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO MARANHÃO – TEC, CONTROLADORIA GERAL DO ESTADO DO MARANHÃO – CGE, PROCURADORIA GERAL DO ESTADO – PGE, CONTROLADORIA GERAL DA UNIÃO – CGU E TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO – TCU.	57
7.5 SINDICATOS, PRATICAGEM E OGMO.	58

7.6 ALGUNS ÓRGÃOS INTERVENIENTES: CAPITANIA DOS PORTOS, ALFÂNDEGA, POLÍCIA FEDERAL.....	59
8 A RELAÇÃO PORTO DO ITAQUI, CIDADE E MEIO AMBIENTE.....	60
8.1 Os IMPACTOS AMBIENTAIS DOS PORTOS.....	62
8.2 A RELAÇÃO DO PORTO DO ITAQUI COM OS ÓRGÃOS AMBIENTAIS.....	65
8.2.1 A relação com a Secretaria Municipal de Meio Ambiente – SMMA.....	66
8.2.2 A relação com a Secretaria Estadual de Meio Ambiente.....	66
8.3 A RELAÇÃO COM O IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS.....	68
8.4 A RELAÇÃO COM A ANTAQ.....	69
8.4.1 LICENCIAMENTO AMBIENTAL.....	71
8.4.2 Obtenção da Licença Ambiental.....	74
9 CONCLUSÃO.....	75
REFERÊNCIAS.....	77
ANEXOS.....	81

1 INTRODUÇÃO

O objetivo deste trabalho é mostrar a importância da participação da cidade para um desenvolvimento sustentável e correto em sua relação com o porto. Assim fazendo uma análise histórica de como os portos cresceram na sua importância e como a legislação ambiental correspondente evoluiu juntamente.

Antes de analisar a parte portuária e meio ambiente, fez-se necessário uma análise da evolução da globalização como um todo, que esta diretamente relacionada com os portos e a movimentação do que era explorado. E com a explosão da globalização, mostrou-se a internacionalização da produção e do comércio, além da maritimização. Hoje, mais de 80 por cento do comércio internacional de mercadorias é transportada por mar, e uma porcentagem ainda maior de mercadorias para o desenvolvimento de países é transportada em navios.

Muitas cidades brasileiras tem sua história extremamente entrelaçada com a história do porto, e muitas se desenvolveram com grande ajuda deste importante agente de desenvolvimento econômico. Porém, hoje muitos portos não são mais essenciais para a economia local, que buscam outras fontes de desenvolvimento.

Independente da importância do porto para a cidade, ele impacta diretamente no meio ambiente da cidade.

Nesse contexto, fala-se dos órgãos que devem regular, fiscalizar e punir sobre infrações feitas no Porto do Itaqui. Viu-se que não há nada que ligue a Secretaria Municipal de Meio Ambiente ao Porto do Itaqui, quer seja em vistoria, laudos, autorizações, licenças ou autos de infração. Sendo tudo responsabilidades da Secretaria Estadual e o IBAMA.

O Porto do Itaqui é um dos maiores portos do Brasil. E com o crescente investimento, tanto público quanto privado, há uma necessidade de estudos sobre a relação da cidade São Luís, não só na parte ambiental. E neste estudo serão mostradas as diversas relações.

A importância dessa pesquisa encontra-se no aumento constante de legislações ambientais e da necessidade de um desenvolvimento sustentável. E as legislações e atuações dos órgãos públicos são de extrema necessidade neste cenário.

O objetivo geral será estudar a relação Porto Cidade do Porto do Itaqui.

Um dos objetivos específicos desse trabalho será demonstrar a importância dos portos para o comércio internacional e para desenvolvimento nacional. Além disso, terá como objetivo específico apresentar os relacionamentos institucionais da Relação Porto Cidade do Porto do Itaqui. E também como terceiro objetivo específico será analisar a relação Porto Cidade do Porto do Itaqui com foco no relacionamento com as instituições e órgãos fiscalizadores e reguladores da atividade ambiental.

2 GLOBALIZAÇÃO E O PROCESSO DE MARITIMIZAÇÃO

A globalização teve seu impulso inicial nas Grandes Navegações e Descobertas marítimas do século XV e XVI, com as relações culturais e comerciais entre o homem europeu e os de outros continentes. Ao longo dos séculos seguintes, a globalização foi se intensificando motivada pelo acentuar das trocas comerciais entre os países europeus e as suas colônias espalhadas por todo o mundo.

A história moderna e contemporânea pode ser vista como uma história de sistemas coloniais, sistemas imperialistas, geoeconomias e geopolíticas. Cenário da formação e expansão dos mercados, da industrialização, da urbanização e da ocidentalização, envolvendo nações e nacionalidades, culturas e civilizações. (Ianni, 1995, p. 25).

O termo globalização designa um fenômeno de abertura das economias e das respectivas fronteiras como resultado de um acentuado crescimento das trocas internacionais de mercadorias, da intensificação dos movimentos de capitais, da circulação de pessoas, do conhecimento e da informação, proporcionados quer pelo desenvolvimento dos transportes e das comunicações, ou como, por exemplo, pela crescente abertura das fronteiras ao comércio internacional. Do ponto de vista econômico vê-se a mudança em relação às novas práticas de produção (na logística portuária, a containerização), a circulação e valorização do capital, a importância da informação como instrumento e o conhecimento nesses processos.

Mas, a globalização com o seu poder de transformação têm características marcantes, segundo Manuel Castells (2002):

- Introduziu-se uma nova forma de relação entre economia, Estado e sociedade em um sistema de geometria variável, em função da capacidade de certas atividades.
- A tendência social e política são a construção da ação social e da política, em torno das identidades primárias, assim estão atribuídas ou enraizadas na história e na geografia ou são de recente construção na busca do significado e espiritualidade.
- O Estado exerce papel importante na relação entre tecnologia e sociedade, uma vez que detém, desencadeia ou dirige a inovação tecnológica;
- A capacidade ou falta de capacidade das sociedades para dominar a tecnologia e em particular as que são estrategicamente decisivas em cada período histórico, define em boa parte seu destino;
- A economia informatizada/global se organiza em torno de centros de comando e controle, capazes de coordenar, inovar e administrar as atividades entrecruzadas das redes empresariais;
- O advento da fabricação de alta tecnologia marcou o surgimento de uma nova lógica de localização industrial, onde as empresas eletrônicas, produtoras de máquinas de tecnologia da informação foram as primeiras a praticar a estratégia de localização, surgindo um novo processo de produção baseado na informação, ou seja, o novo espaço industrial se organiza em torno de fluxos de informação;
- Regiões e redes constituem pólos interdependentes dentro do novo mosaico espacial de inovação global;
- A sociedade atual está construída em torno de fluxos: fluxos de capital, fluxos de informação, fluxos de tecnologia, fluxos de interação

organizacional, fluxos de imagens, sons e símbolos. Os fluxos não são somente um elemento da organização social, mas é a expressão dos processos que dominam nossa vida econômica, política e simbólica;

A globalização dos mercados e as intensas transações de mercadorias entre países e dentro de um país são peças importantíssimas para o desenvolvimento econômico e sendo um dos segmentos de extrema importância para uma nação. A Tabela 01 mostra o crescimento, de 2007 a 2011, econômico de países desenvolvidos ou em desenvolvimento:

Tabela 01 – Crescimento Econômico Mundial, 2007 – 2011.

Table 1.1. World economic growth, 2007–2011^a (annual percentage change)						
Region/country	1991–2004 Average	2007	2008	2009	2010^b	2011^c
WORLD	2.9	4.0	1.7	-2.1	3.9	3.1
Developed economies	2.6	2.6	0.3	-3.6	2.5	1.8
<i>of which:</i>						
United States	3.4	2.1	0.4	-2.6	2.9	2.3
Japan	1.0	2.4	-1.2	-6.3	4.0	-0.4
European Union (27)	2.3	3.0	0.5	-4.2	1.8	1.9
<i>of which:</i>						
Germany	1.6	2.7	1.0	-4.7	3.6	3.0
France	2.1	2.4	0.2	-2.6	1.5	2.1
Italy	1.5	1.5	-1.3	-5.0	1	0.9
United Kingdom	2.9	2.7	-0.1	-4.9	1.3	1.3
Developing economies	4.7	8.0	5.4	2.5	7.4	6.3
<i>of which:</i>						
China	9.9	14.2	9.6	9.1	10.3	9.4
India	5.9	9.6	5.1	7.0	8.6	8.1
Brazil	2.6	6.1	5.2	-0.6	7.5	4.0
South Africa	2.5	5.5	3.7	-1.8	2.8	4.0
Least Developed Countries (LDCs)	4.6	8.5	6.7	4.5	4.8	5.2
Transition economies	-1.0	8.6	5.4	-6.7	4.1	4.4
<i>of which:</i>						
Russian Federation	-1.0	8.5	5.6	-7.9	4.0	4.4

FONTE: UNCTAD, baseado no Departamento de assuntos Econômicos e Sociais das Nações Unidas (ONU).

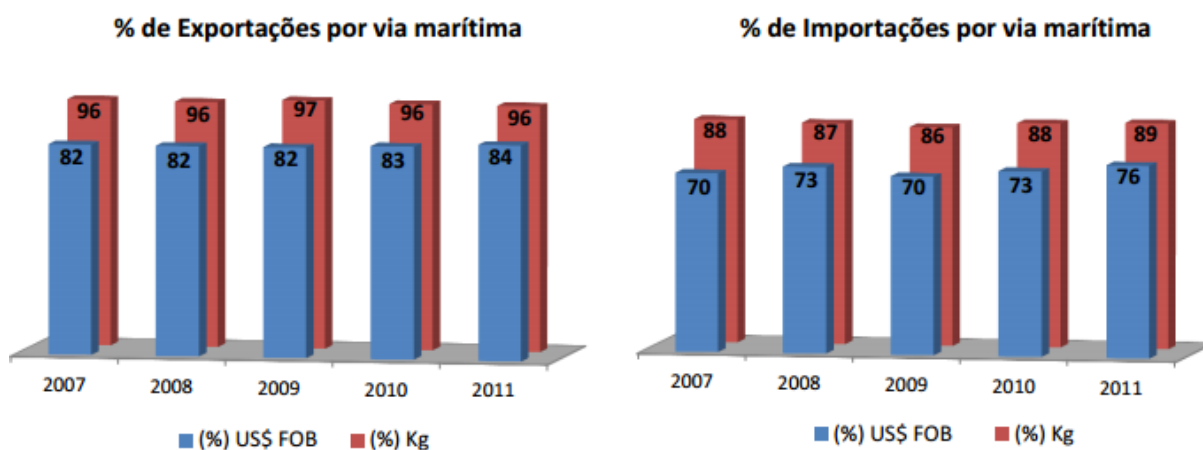
Percebe-se na Tabela 01 uma desaceleração da economia mundial nos anos de 2008 e 2009, isso se explica pela crise que afligiu o mundo a partir dos sérios problemas no sistema Imobiliário dos Estados Unidos. Outra observação sobre o gráfico é que o Brasil e os países em desenvolvimento foram menos afetados pela crise, mas ainda sim sofrendo quedas no seu crescimento econômico.

2.1 Globalização e o Sistema Portuário

Os portos têm função essencial nesse processo de globalização dos mercados, e são ferramentas essenciais para o desenvolvimento. A via marítima é o principal meio utilizado para o transporte de mercadorias do comércio exterior

brasileiro. Em 2011, a tonelagem exportada por via marítima representou 96% do total, enquanto que a importada alcançou 89%, maior índice em cinco anos. Para que o porto aja como esse agente de desenvolvimento eficazmente, é necessária uma mão-de-obra qualificada, equipamentos tecnologicamente atuais, bons métodos de movimentação de carga e agilidade.

Gráfico 01 – Percentual das Importações e Exportações feitas por via marítima de 2007-2011.



FONTE: ALICE-WEB – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.
Elaboração: ANTAQ/SNM/GDM

BAUDOUIN (1999, p.31) considera cidade portuária como “um novo espaço produtivo de uma circulação que exige, não somente a criação dos cais, mas também, retro-áreas, acessos, e, sobretudo, de cérebros”.

Na década de 90 na América do Sul, com o crescimento dos países e o interesse na inserção competitiva no mercado mundial deixaram evidentes as precariedades do sistema portuário Sul americano.

Nesse tempo, a organização da produção em rede se consolida e se generaliza em setores onde passa a predominar a multilocalização da fabricação e montagem, as chamadas empresas multinacionais. As “redes de valor agregado” (*Value Added Network*) articulam núcleos centrais, localizados nas metrópoles dos países centrais e emergentes, onde as unidades são localizadas em função de sua capacidade de abastecer in time o sistema. MONIÉ (2006, p.08) cita nesse contexto que “passamos então de uma economia de transportes típica da era industrial para a economia de logística – que tem impactos sobre o transporte marítimo e os sistemas portuários”.

3 INTERNACIONALIZAÇÃO

3.1 Internacionalização do Comércio

Neste Terceiro Milênio, as constates inovações e mudanças sendo geradas e difundidas em níveis nunca vistos antes em grande parte do mundo e em alta velocidade. Segundo LASTRES (1999, p.36) “considera-se que a atual aceleração do processo de globalização vá além do processo de internacionalização da economia uma vez que envolve a interpenetração da atividade econômica e das economias nacionais em nível global”. A globalização é aqui entendida não tanto pelo peso do comércio internacional na economia de cada nação, mas fundamentalmente como expressando o fato de que as economias nacionais agora funcionam efetivamente e em tempo real como unidades de um todo global.

O processo de internacionalização da economia é muito mais que uma dinâmica de importação ou exportação. Os processos produtivos estão cada vez mais dinâmicos e internacionalizados, podendo ser separados em várias etapas em várias localidades diferentes do globo. A internacionalização das empresas é uma procura por novos mercados, a busca por recursos novos ou mais baratos e aumentar a rentabilidades de seus negócios.

Muitas empresas decidem atuar em mercados globais vislumbrando um crescimento externo mais rápido que o interno. Entretanto, ao mesmo tempo em que as empresas estão entrando no mercado global de forma agressiva, empresas estrangeiras estão criando uma intensa concorrência no mercado doméstico (CHURCHILL e PETER, 2007).

3.2 Internacionalização da Produção

A internacionalização das empresas é uma procura por novos mercados, a busca por recursos novos ou mais baratos e aumentar a rentabilidades de seus negócios. A criação e a expansão das empresas multinacionais são determinadas pelo processo de concentração e centralização do capital.

Segundo MARX, “o aumento da produtividade do trabalho é um elemento orgânico do modo de produção capitalista”. Este aumento na produtividade é alcançado “através de uma crescente divisão do trabalho e crescente cooperação

dos trabalhadores assalariados no processo produtivo”. E ambos dependem da escala de produção.

Além dos aspectos citados acima, também devemos acrescentar o papel do desenvolvimento tecnológico e sua contribuição significativa na atual dinâmica de produção.

O fenômeno das empresas multinacionais tem um caráter histórico, atrelada ao antigo processo de centralização de capital, juntamente com a expansão do capitalismo e a internacionalização das relações econômicas.

Tabela 02: Indicadores da Internacionalização da Produção – 1986 – 1997

Item	Valor corrente	Taxa de crescimento médio	
	(US\$ bilhão)	anual (%)	
	1997	1986-1990	1991-97
Investimento externo direto	400	23.6	17.1
Royalties e taxas	61	21.9	12.2
Exportação de bens e serviços não-fatores	6432	14.6	7.2
<i>Memorando</i>			
PIB mundial	30551	12.1	4.9
Formação bruta de capital fixo	5393	12.5	2.5
Fusões e aquisições transfronteiriças	236	21.0	30.0
Ativo total das filiais estrangeiras	12606	18.3	20.9
Valor bruto da produção de filiais estrangeiras	2100	16.6	6.6
Vendas das filiais estrangeiras	9500	16.3	11.4
Estoque de investimento externo direto	3456	18.2	10.5

FONTE: Internacionalização da produção e Investimento Externo Direto (IED) – Instituto de Economia da UFRJ

3.3 Maritimização dos Fluxos

A maritimização está relacionada migração de atividades para a costa litoral da localidade, tanto na área econômica, quanto na área turística. A maritimização dos fluxos da está relacionadas com o desenvolvimento econômico e

suas atividades, como portos, serviços de equipamentos navais e de armazenamento, a indústria petrolífera, etc.

No coração dos sistemas logísticos o transporte marítimo é responsável pelo escoamento de cerca de 8 (oito) bilhões de toneladas de bens (UNCTAD, 2008) o que representa 80% das trocas internacionais (em volume) e ilustra a maritimização da economia mundial.

Ao longo do século XX ocorreram mudanças significativas nos processos de produção industrial. No qual fatores mais importantes foram às inovações tecnológicas e as novas formas de organização da produção. A consequência dessas mudanças foi o surgimento de novas concepções para as logísticas de abastecimento e escoamento, ou seja, por meio da utilização de contêineres e do transporte multimodal, que reduziram as necessidades de estoques, inclusive gerando sistemas de estocagem Just in time. Outro fator importante que consolidou essas mudanças foi à formação de alianças estratégicas com parceiros contratados, visando maior agilidade e fortalecimento de marcas e produtos no mercado. (BARAT 2007, p. 15,16).

A evolução do transporte marítimo para maior ganho na eficiência, tanto no ganho na quantidade de cargas transportadas, diminuindo o número de cargueiros utilizados além da economia de combustível resultaram em transformações no próprio sistema marítimo, entre elas:

- Aumento do porte das embarcações
- Utilização de sistemas computadorizados e automação dos sistemas.
- Implantação do sistema de propulsão para a economia de combustível.
- Desenvolvimento de novos tipos de embarcação, sejam os especializados para transporte de carga unitizada, seja para o transporte conjugado de contêineres e carga a granel, ou granéis sólidos ou líquidos.

Entenda-se por unitização de cargas, o desenvolvimento de modernos sistemas para sua movimentação, que consiste em acondicionar volumes uniformes em unidades de carga, visando reduzir os custos de viagem e o tempo de permanência dos veículos transportadores nos portos de embarque e desembarque, além de conceder maior segurança à carga, eliminando seu manuseio direto.

3.4 O Crescimento da Maritimização no Brasil

A partir do ano de 2010, houve um grande crescimento histórico na movimentação de cargas no Brasil, devido ao crescimento econômico em vários setores, que conseqüentemente gerou um aumento da demanda e gerou reflexos na movimentação de cargas.

Segundo a ANTAQ, a movimentação total de cargas nas instalações portuárias brasileiras ao longo do ano de 2011 foi o maior da história do país: 886.055.280 t, aumento relativo de 6,25% e absoluto de 51.119.543 t em relação ao ano de 2010 e superior cerca de 8,5% em relação ao recorde anterior que foi registrado em 2008.

Tabela 03 – Movimentação Geral de Cargas nos Portos Organizados e Terminais de Uso Privativo, em 2009 – 2011.

GRUPO / ANO	2009		2010			2011		
	t	%	t	%	VAR	t	%	VAR
1. NATUREZA DA CARGA								
GRANEL SÓLIDO	460.184.343	59,89	504.765.401	60,53	9,69	543.108.090	61,30	7,60
GRANEL LÍQUIDO	195.637.355	25,46	210.371.071	25,23	7,53	212.302.168	23,96	0,92
CARGA GERAL	112.501.852	14,64	118.799.265	14,25	5,60	130.645.022	14,74	9,97
TOTAL	768.323.550	100,00	833.935.737	100,00	8,54	886.055.280	100,00	6,25
2. TIPO DE NAVEGAÇÃO								
LONGO CURSO	568.404.889	73,98	616.089.467	73,88	8,39	658.095.640	74,27	8,82
CABOTAGEM	172.392.766	22,44	185.822.683	22,28	7,79	193.469.339	21,83	4,12
NAVEGAÇÃO INTERIOR	27.525.895	3,58	28.382.718	3,40	3,11	31.638.112	3,57	11,47
APOIO MARÍTIMO	-	-	2.112.012	0,25	-	1.520.588	0,17	(28,00)
APOIO PORTUÁRIO	-	-	1.528.855	0,18	-	1.331.601	0,15	(12,90)
TOTAL	768.323.550	100,00	833.935.735	100,00	8,54	886.055.280	100,00	6,25
3. INSTALAÇÕES								
PORTOS ORGANIZADOS	274.028.568	35,67	288.776.613	34,63	5,38	309.007.270	34,87	7,01
TERMINAIS DE USO PRIVATIVO	494.294.982	64,33	545.159.123	65,37	10,29	577.048.010	65,13	5,85
TOTAL	768.323.550	100,00	833.935.736	100,00	8,54	886.055.280	100,00	6,25
4. SENTIDO								
EMBARQUE	525.106.710	68,34	562.063.532	67,40	7,04	593.595.525	66,99	5,61
DESEMBARQUE	243.216.840	31,66	271.872.204	32,60	11,78	292.459.754	33,01	7,57
TOTAL	768.323.550	100,00	833.935.736	100,00	8,54	886.055.279	100,00	6,25

Fonte: Sistema Desempenho Portuário – ANTAQ

O crescimento de cerca de 100 milhões de toneladas entre os anos de 2009 e 2010 mostradas pelo Gráfico 02 e pela Tabela 03 foi dada principalmente pelo aumento da movimentação do minério de ferro, que representa grande parte da movimentação marítima brasileira (aproximadamente 60% do total geral de carga).

A Petrobrás também tem grande participação no aumento do movimento de cargas de granéis líquidos nos portos brasileiros, como o crescimento de 5,3% em relação a 2009, apesar do valor modesto em relação aos outros tipos de cargas.

Gráfico 02 – Evolução da movimentação de carga, por natureza.

Ano	Granel Sólido (t)	Granel Líquido (t)	Carga Geral (t)	Total
1999	242.505.100	145.254.561	47.950.236	435.709.897
2000	281.292.313	154.555.572	48.812.755	484.660.640
2001	289.265.117	163.986.765	52.955.002	506.206.884
2002	301.972.374	163.135.324	63.897.353	529.005.051
2003	336.276.308	161.886.081	72.627.666	570.790.055
2004	369.611.250	166.555.087	84.554.208	620.720.545
2005	392.903.932	163.717.494	92.797.355	649.418.781
2006	415.727.739	175.541.324	101.564.405	692.833.468
2007	457.435.373	194.598.576	102.682.706	754.716.655
2008	460.184.343	195.637.355	112.501.852	768.323.550
2009	432.985.386	197.934.640	102.011.115	732.931.141
2010	504.765.400	210.371.070	118.799.264	833.935.734
2011	543.108.089	212.302.167	130.645.022	886.055.278

FONTE: ANTAQ – Anuário Estatístico Aquaviário

O desempenho da movimentação dessa natureza da carga é preponderantemente determinado pela produção de combustíveis e óleos minerais, principalmente da Petrobras S.A.. Em linha com a movimentação de granéis líquidos, a produção média anual de petróleo em 2010 registrou recorde histórico, ultrapassando a marca de 2 milhões de barris por dia, crescimento de 2% em relação ao ano de 2009 (dados da Agência Nacional de Petróleo).

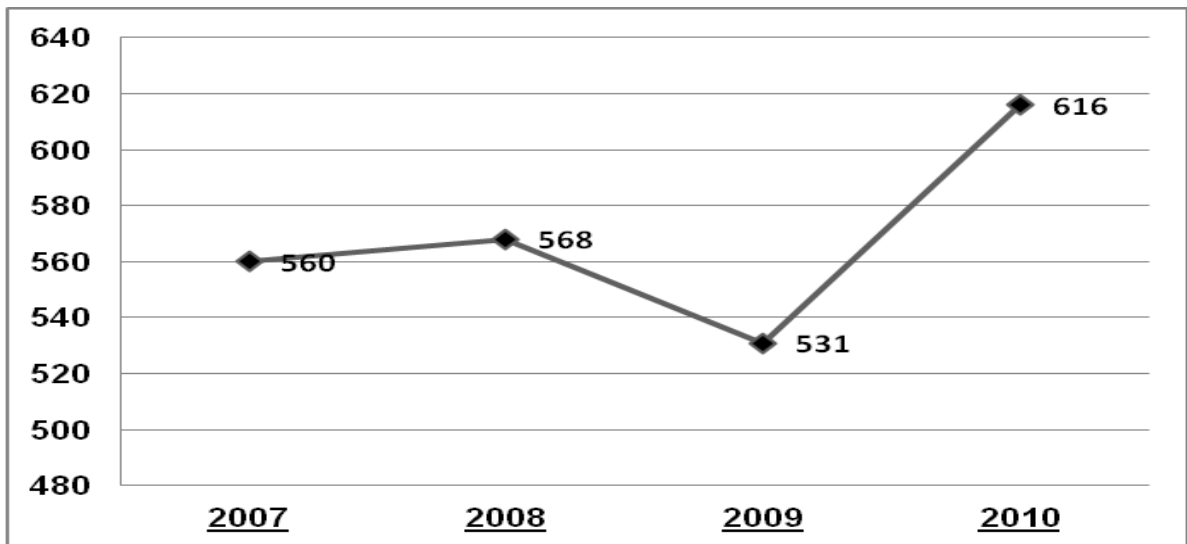
3.5 O Crescimento da Maritimização no Porto do Itaquí

O crescimento observado entre 2009 e 2010 pode ser atribuído à movimentação de ferro gusa, fertilizantes, soja e, principalmente, combustíveis e óleos minerais. O crescimento das exportações de soja no Porto de Itaquí é atribuído à atração dos grãos do Centro-Oeste (que aumentou durante o ano de 2010 devido à seca em alguns rios da Região Norte, o que prejudicou o escoamento dos grãos através da região em questão). Já o aumento da movimentação de granéis líquidos pode ser explicado pelo incremento no consumo interno e ao transbordo de produtos, visto que o Porto de Itaquí é entreposto de derivados do petróleo no Norte e Nordeste.

3.6 A Relação com o Comércio Exterior

Na análise de movimentação de cargas, a ANTAQ mostra o significativo crescimento das relações internacionais, considerando os Portos Organizados e os Terminais de Uso Privativo nessas transações relacionadas ao longo curso. Com um significativo aumento da tonelagem das cargas movimentadas (16% em comparação a 2009), chegando a 616,4 milhões de toneladas movimentadas, como é demonstrado no Gráfico 02.

Gráfico 02 – Total Geral de Cargas – Longo Curso (milhões de toneladas)

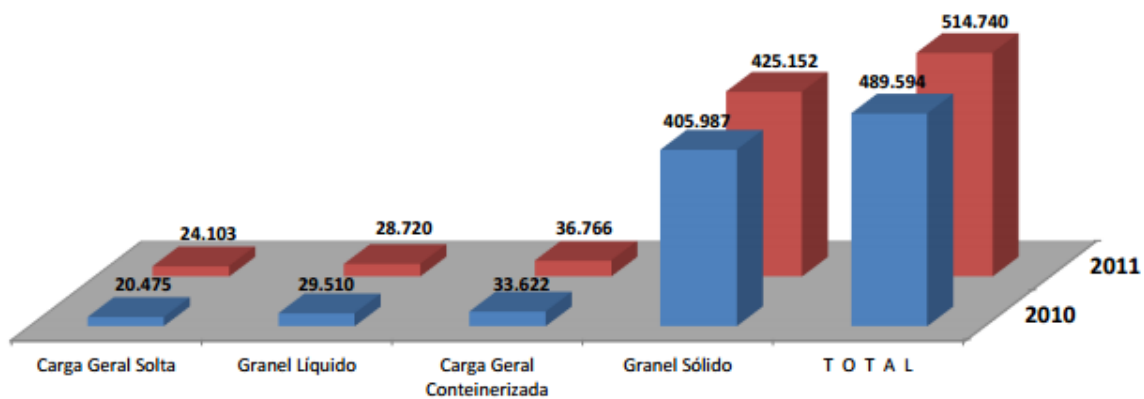


FONTE: Adaptado de ANTAQ – Análise da Movimentação de Cargas nos Portos Organizados e Terminais de Uso Privativo (2011).

A partir do Gráfico 02, podemos ver a queda nos valores decorrente do ano de 2008 para 2009, depois de vários anos de crescimento constante, devido à crise mundial.

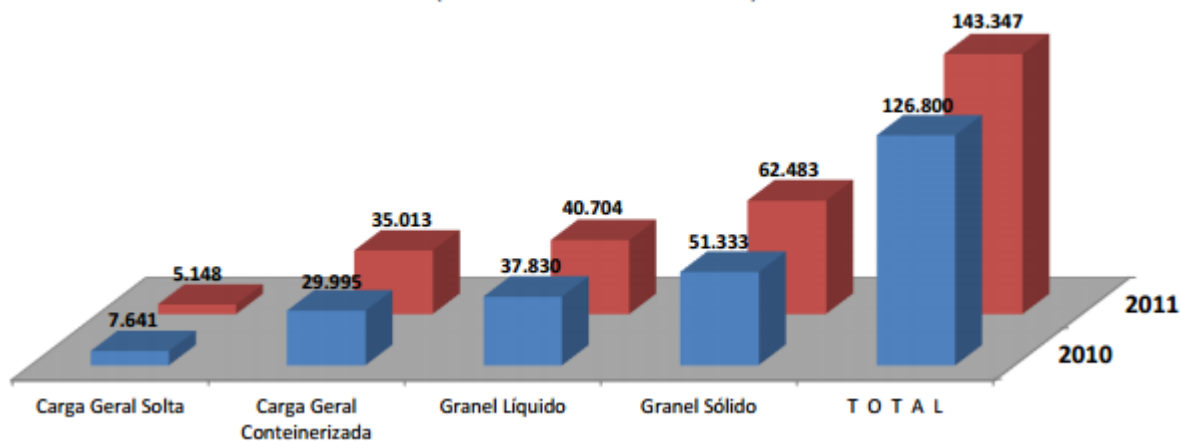
No Brasil, as transações ao longo curso é o maior responsável pela movimentação de cargas do sistema portuário brasileiro. Atualmente, cerca de 75% de toda movimentação nos Terminais de Uso Privado e Portos Organizados são de transações de longo curso.

Gráfico 03 – Tonelagem Embarcada no Longo Curso – 2011x2010



Fonte: Anuário Estatístico Aquaviário – ANTAQ (2011).

Gráfico 04 – Tonelagem Desembarcada no Longo Curso – 2011x2010



Fonte: Anuário Estatístico Aquaviário – ANTAQ (2011).

4 SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL

HANDABAKA (1994) diz que o porto antes de tudo é um terminal de carga. Os terminais de carga são considerados como uma das instalações físicas das estações de transporte e desempenham as seguintes funções:

- Manuseio de cargas;
- Interface entre modos de transporte;
- Consolidação de cargas.

O autor também faz uma observação acerca da diferença dos portos para outros terminais, no sentido que os portos fazem uma interligação ou passagem e também áreas industriais globais onde os terminais de carga são apenas uma pequena parte do complexo global. Nos portos o tipo de carga determina (mais do que em outros terminais) toda a infraestrutura das instalações e serviços.

Os portos constituem os pontos fortes da economia dos países e são os pulmões do comércio exterior, pois constituem o começo ou o final do transporte internacional de cargas. Eles também são locais idôneos para a prestação de serviços complementares, que agregam valor a mercadoria transportada e ajudam a atender às necessidades cada vez mais exigentes do mercado (UNCTAD, 1992).

No Brasil, para uma boa exploração das atividades portuárias marítimas foi definida juridicamente o conceito de Porto Organizado, essa conceituação foi feita juridicamente por meio do artigo 1º; §1º Inc. I da Lei dos Portos.

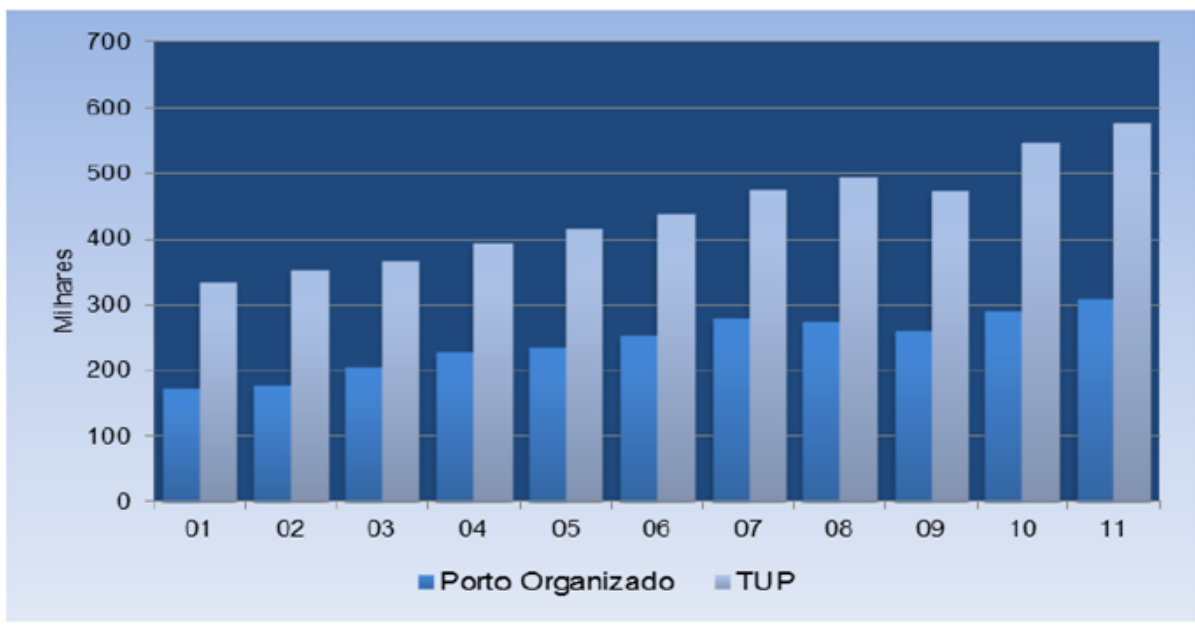
Entende-se por porto organizado o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária, sendo sua área compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e píers e atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infraestrutura e proteção e acesso aquaviário ao porto, tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devem ser mantidas pela Administração do Porto. (Lei 8.630/93, Art. 1º, incs, I e IV).

4.1 Portos no Brasil

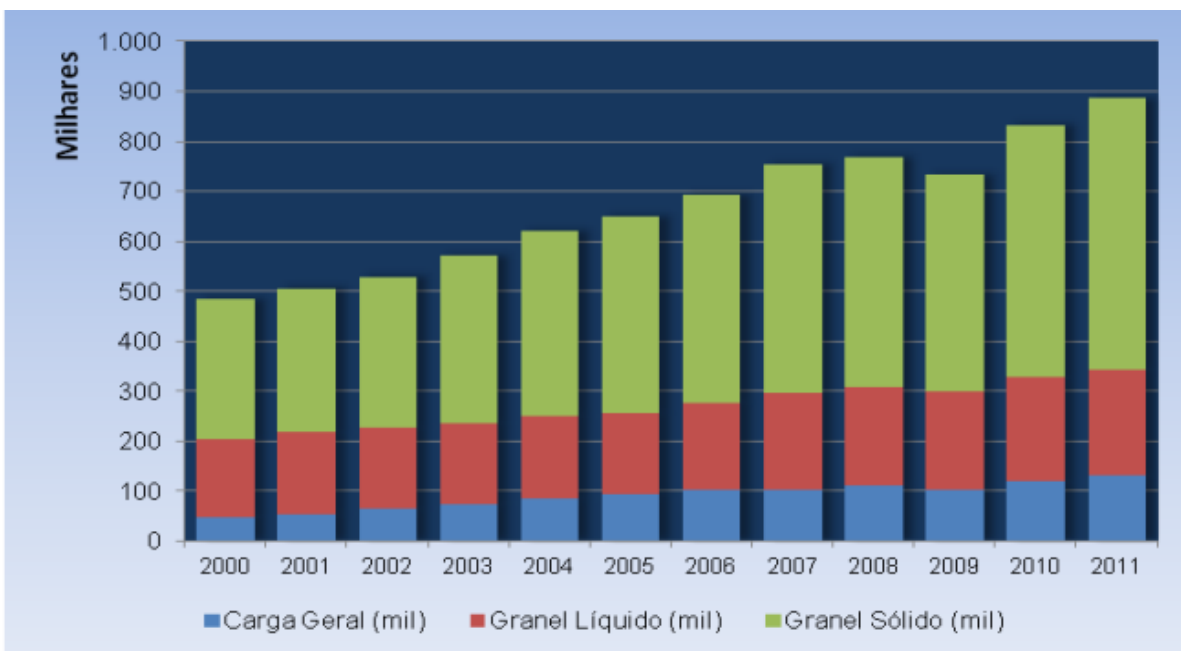
De acordo com a ANTAQ (2009), o país possui 119 instalações portuárias, sendo 36 portos públicos e 83 terminais de uso privativo. Como uma demonstração da expressão do país no comércio internacional ao longo da década, os portos

nacionais obtiveram recordes sucessivos em movimentação de carga, com um crescimento anual de mais de 7,5% entre 2000 e 2008, superando o PIB brasileiro ao longo do mesmo período.

Gráfico 05 – Movimentação de Cargas nos Portos Públicos e TUP (2001 a 2011) - (t)



Fonte: ANTAQ. Elaborado por ABTP (2012).



FONTE: ANTAQ. Elaborado por ABTP (2012).

4.1.1 Origem das Relações Marítimas no Brasil

As atividades portuárias sempre tiveram relação com a economia brasileira e o seu desenvolvimento, desde o seu descobrimento até os dias atuais. As grandes cidades da época tiveram o seu desenvolvimento em grande parte devido aos investimentos necessários para o maior fluxo nos portos utilizados na costa brasileira. Como por exemplo, o caso do Rio de Janeiro, onde ocorria o embarque do ouro extraído em Minas Gerais.

Até 1808, apenas navios portugueses podiam atracar em portos brasileiros, porém nesse ano Portugal concedeu abertura dos portos as “Nações amigas”, um abertura forçada devido ao bloqueio de Napoleão, no qual proibia as relações comerciais dos países europeus com a Inglaterra industrial, tornando a situação da coroa portuguesa insustentável, sendo Portugal o maior aliado comercial da Inglaterra desde o século 18. Em 28 de janeiro 1808, D. João aportou na Bahia e assinou a Carta Régia, decretando a Abertura dos Portos às Nações Amigas, além de unificar o território do país com a manutenção das fronteiras¹.

4.1.2 O Início da Legislação Portuária no Brasil

Os portos brasileiros historicamente são caracterizados por uma estreita relação com o poder público, o Porto de Santos foi o primeiro a ter a concessão cedida a um grupo de investidores privado, por 90 anos em 1888. Ele assim viria a se tornar o maior porto brasileiro em relação em termos de valor econômico da movimentação portuária.²

Em 1934, na gestão do então Presidente Getúlio Vargas é criado o Decreto nº24.447, que esclarecia as expressões: administração do porto, instalação portuária e serviço portuário. Ele foi implementado pelo decreto nº24.511 de 22 e 29 de junho de 1934, que regulava a utilização das instalações portuária. No decreto nº24.447 são explicados que:

¹ CASTRO, apud Newton. Privatização do Setor de Transportes no Brasil. In: PINHEIRO, Armando Castelar

²Moraes, Issac Ribeiro de. Cidades Portuárias Sustentáveis – Integração Porto/Cidade Veículo para Sustentabilidade

Art. 1º Os serviços referentes aos portos organizados ficam distribuídos pelos diversos ministérios e repartições que lhes são subordinadas, pela forma e nas condições estabelecidas neste decreto.

Art. 2º São "portos organizados" os que tenham sido melhorados, ou aparelhados, atendendo-se às necessidades da navegação e da movimentação e guarda de mercadorias e cujo tráfego se realize sob a direção de uma "administração do porto", a quem caiba a execução dos "serviços portuários" e a conservação das "instalações portuárias".

Parágrafo único. A "administração do porto" pode ser: dependência direta do Governo Federal, ou de concessionário, ou arrendatário, a quem, por contrato, tenha sido delegada a execução daqueles serviços. E em 1966, o Decreto-Lei 5 criou o conceito de Terminal Privativo, permitindo a "embarcadores ou terceiros construir ou explorar instalações portuárias, desde que a construção seja realizada sem ônus para o Poder Público ou prejuízo para a segurança nacional e a exploração se faça para uso próprio".

Em 1975, através da Lei 6.222, foi criada a Empresa Brasileira de Portos S.A - PORTOBRAS, que seria a responsável pela gestão dos portos públicos brasileiros e vinculados ao Ministério dos Transportes. A partir da sanção da lei, ficou extinta a autarquia federal Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN (artigo 2º). A PORTOBRAS tinha a finalidade de realizar atividades relacionadas com a construção, administração e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores. A PORTOBRAS a partir daí começou a controlar também empresas associadas a sua função, como a Companhia das Docas, empresas concessionárias dos portos e os terminais de uso privativo.

A PORTOBRAS foi extinta no ano de 1990, pela Lei nº 8.029.

4.1.3. Reestruturação e Investimentos no Sistema Portuário Brasileiro

Até 1990 a União detinha o controle da maioria dos portos. Essa centralização portuária onerando o comércio internacional e as exportações, reduzindo o poder de competição dos produtos brasileiros. O monopólio dos sindicatos, a ineficiência da Companhia das Docas na prestação de serviços portuários e a estrutura inadequada do sistema aduaneiro eram os principais fatores de encarecimento dos custos portuários (Hoffman & Silva, 2001, p.48).

Com a clara necessidade de modernização neste momento. Segundo Oliveira (94 p.23) “a campanha pela modernização dos portos cresceu de tal forma que se tornou tema básico de qualquer programa de reativação da economia brasileira”.

Assim, em 1993 é Publicada a Lei de Modernização dos Portos – Lei nº 8.630/93 – enfocando basicamente os seguintes temas (VALE, 1995. *Apud* HOFFMAN & SILVA, 2001 p.65):

a) Quebra do monopólio da mão de obra avulsa;
b) Legitimação da operação livre dos terminais privativos;
c) Reestruturação dos portos, com vista para sua privatização gradual, em três patamares diferentes:

1. Liberdade negocial e competição interna e externa dos portos;
2. Distribuição dos encargos de operadores portuários;
3. Alteração da natureza dos portos, com mudança de seu caráter institucional e explorativo, através de sua privatização integral.

Nesse contexto, vários conceitos foram introduzidos na lei, como as Áreas de Porto Organizado – APO, Autoridade Portuária, Conselho de Autoridade Portuária – CAP, Operação e Operador Portuário. A mão de obra até então controlada por sindicatos passou a ser administrada pelo Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO (SOARES, 2009).

O Governo Federal, em janeiro de 2007, lançou o Programa de Aceleração do Crescimento, que objetiva impulsionar o crescimento econômico brasileiro, prevendo investimentos de mais de R\$500 bilhões de reais nos anos de 2007-2010, sendo uma de suas prioridades o investimento em infraestrutura. O sistema portuário recebeu R\$2,7 bilhões de reais em investimento.

Tabela 04 – Valores Investidos em Infraestrutura no Maranhão pelo PAC

INVESTIMENTO TOTAL	R\$ 57,6 bilhões
Até 2010	R\$ 13,2 bilhões
Pós 2010	R\$ 44,4 bilhões

Em R\$ milhões

Eixo	Empreendimentos exclusivos		Empreendimentos de caráter regional	
	2007 - 2010	Pós 2010	2007 - 2010	Pós 2010
Logística	1.113,3	89,4	456,8	21,5
Energética	1.923,9	40.231,4	5.292,7	4.080,2
Social e Urbana	4.419,0	-	-	-
TOTAL	7.456,2	40.320,8	5.749,5	4.101,7

FONTE: 10º Balanço do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)

Já especificamente no Porto do Itaqui, o Programa investiu cerca de R\$250 milhões de reais em obras, como podemos observar a seguir na Tabela 05:

Tabela 05 - Valores Investidos no Porto do Itaqui pelo PAC.

Tipo	Subtipo	Empreendimento	Investimento Previsto 2007-2010 (R\$ milhões)	Investimento Após 2010 (R\$ milhões)
Porto	Construção, Ampliação e Recuperação de Berços	Itaqui - Construção do Berço 108	20,0	60,0
Porto	Construção, Ampliação e Recuperação de Berços	Itaqui - Recuperação do Berço 101	18,4	18,3
Porto	Construção, Ampliação e Recuperação de Berços	Itaqui - Recuperação do Berço 102	36,7	-
Porto	Construção, Ampliação e Recuperação de Berços	Itaqui. Construção do Berço 100, Alargamento do Cais Sul e Ampliação do Porto	114,9	11,1
Porto	Dragagem e Derrocamento	Porto de Itaqui. Dragagem dos Berços 100 a 103 e da Retroárea dos Berços 100 e 101	55,0	-

FONTE: 10º Balanço do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). (2010).

Em 2011, o PAC entrou na sua segunda fase, com o mesmo pensamento de investimentos, é conhecido com PAC 2. Até Setembro de 2012, o programa

investiu R\$ 385,9 bilhões em obras de infraestrutura logística, social e urbana, executando 40% dos investimentos prometidos até 2014.

Segundo dados do Balanço, o 2º Programa de Aceleração do Crescimento irá realizar investimentos, exclusivos no Maranhão, na área Portuária de R\$372,10 milhões de reais desde 2011 até 2014. E mais R\$207,00 milhões regionais, que beneficiará tanto o Maranhão, como outros estados, os chamados Empreendimentos Regionais.

Os Empreendimentos regionais na área de Porto são: Implantação de carga inteligente e cadeia logística inteligente (englobando 10 estados brasileiros) e a 2ª Fase do Porto sem Papel (englobando 16 estados).

Na Tabela 06, estão especificados os investimentos exclusivos para o Maranhão:

Tabela 06 – Investimentos em infraestrutura no Maranhão pelo PAC 2

Tipo	Subtipo	Empreendimento	Investimento 2011 a 2014 (R\$ milhões)	Investimento após 2014 (R\$ milhões)	Estágio
Equipamentos – Estradas Vicinais	Estradas Vicinais	Equipamentos para recuperação de estradas vicinais – OGU – 1ª seleção retroescavadeiras – MA	17,61	-	Em execução
Porto	Construção, Ampliação e Recuperação de Berços, Cais	Itaqui. Construção do Berço 100, alargamento do Cais Sul e ampliação do porto	22,10	-	Em obras
Porto	Construção, Ampliação e Recuperação de Berços, Cais	Itaqui – construção do Berço 108	70,00	-	Em obras

FONTE: 4º BALANÇO DO PAC 2 – MARANHÃO. (2011)

Em dezembro de 2012, o governo anunciou investimentos de 54.2 bilhões de reais no setor portuário até 2017, visando melhoria na infraestrutura do país. Segundo documento distribuído pela Secretaria Especial de Portos, os novos aportes serão aplicados em arrendamentos e terminais de uso privativo, sendo 31 bilhões de reais em 2014 e 2015 e 23,2 bilhões de reais em 2016 e 2017. O Palácio do Planalto também informou que licitará novas áreas para terminais privativos dentro e fora das áreas dos portos existentes.

Foi informado que os portos beneficiados são Espírito Santo, Rio de Janeiro, Itaguaí, Santos, Cabedelo, Itaqui, Pecém, Suape, Aratu e Porto Sul/Ilhéus.

Também estão incluídos Porto Velho, Santana, Manaus/Itacoatiara, Santarém, Vila do Conde e Belém/Miramar/Outeiro, Porto Alegre Paranaguá/Antonina, São Francisco do Sul, Itajaí/Imbituba e Rio Grande.

O ministro-chefe da Secretaria de Portos (SEP), Leônidas Cristino, também anunciou a criação da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos – CONAPORTOS, uma entidade que unificará, dentro do porto, as exigências sanitárias, fazendária, policial e de saúde. A expectativa é que todas as solicitações das agências que atuam nos portos sejam feitas em apenas um guichê, diminuindo a burocracia. Segundo a presidente Dilma Rousseff o objetivo é “aprimorar o marco regulatório para que os investidores se sintam fortalecidos, protegidos e com horizonte e possibilidade de tomar financiamentos e aumentar investimentos”.

O novo pacote acabou com uma das maiores divergências entre o governo e os empresários do ramo portuário: a privatização de terminais e portos. Pois a legislação brasileira definia que para uma empresa privada conseguir autorização para a construção de um porto, devia ser apenas no caso de operação de carga própria (como por exemplo, a Vale e a Petrobras) o novo pacote acabou com essa obrigação. O novo pacote de investimentos investirá ainda no setor de dragagem, com obras de limpeza e aprofundamento de canais, com investimentos de 3.8 bilhões, além do aumento na fiscalização do serviço de praticagem criando-se uma “comissão nacional”.

E para diminuir a burocracia para o atracamento (com a expectativa de diminuição dos atuais 5 dias para 2 dias) foi criado em 2012 o projeto Porto sem Papel. Todas essas reformas foram feitas para melhorar o setor que é muito importante para o desenvolvimento do país.

5 PORTO DE ITAQUI

O Porto do Itaqui está situado entre os paralelos 02°34´S e 02°36´S e os meridianos 44°21´W e 44°24´W. Localiza-se na baía de São Marcos, no município de São Luis, capital do Estado do Maranhão, a 11 km do centro da cidade.

Figura 01 – Foto aérea do Porto do Itaqui.



FONTE: Disponível em: http://www.revistaportuaria.com.br/arquivos/noticia_1233158621498081d83eea.jpg. Acesso em Jul de 2012.

A história do Porto do Itaqui é iniciada no ano de 1612, com os franceses (fundadores da cidade São Luís), mas registros históricos mostram movimentações de navios portugueses na baía da praia de São Marcos antes mesmo dessa data, mas ainda sem pretensões de qualquer utilização da mesma para a construção de um porto³.

Os franceses logo construíram um forte a base de toras de madeira na costa ludovicense, onde hoje se encontra a Avenida Beira-Mar, eles tinham o intuito de inserir São Luís à França Equatorial. Ao instalarem o Forte de São Luís,

³ Ferreira, Giselly Danniela de A. Cavalcanti. Impasses na Lei da Modernização dos Portos: O Caso do Porto do Itaqui. São Paulo, 2009. p. 57

homenagem ao Rei-menino Luís XIII, vindo daí a denominação da cidade. Mas logo foram expulsos pelos portugueses em 1615.

Mesmo algum tempo depois, não se tem registro de nenhuma melhoria ou vistoria, ou batimetria por parte das autoridades portuguesas na área, quer servia de fundeadouro às suas embarcações, e tudo acontecia conforme corriam os bons ventos e as marcantes marés do complexo litoral Maranhense⁴.

O volume de água desses rios e igarapé, mais a corrente que atravessa o Boqueirão na vazante, e seguia alinhada até a extremidade da praia onde ergueram o Forte Santo Antonio, servia de porto para a cidade de São Luís.

Já em 1799, o governador do maranhão fez uma solicitação às autoridades portuguesas fizessem uma reforma no ancoradouro de São Luís, devida as variações de marés no local. Mesmo com o pedido e mais tarde uma análise do capitão Antônio Joaquim classificando-a como “a beira da ruína”, intervenções só foram feitas após a Proclamação da República. No ano de 1832, com a autorização dos portugueses foram iniciadas obras para a construção de 2 novos cais em São Luís, na ponta de São Francisco, e outro no Baluarte da Ponta dos Remédios. O cais da Ponta dos Remédios até teve início, entretanto, por falta de recursos e por desinteresse das autoridades, não se pôde completá-lo⁵.

Várias tentativas de melhora e desenvolvimento do porto de São Luís foram tentadas, mas nenhuma delas obteve sucesso. Em 1841 iniciaram-se as obras do Cais da Consagração, no encontro de 2 importantes rios, Rio Anil e Rio Bacanga. Já em 1863, os conselhos navais, através de relatórios, solicitaram a escavação do cais próximo aos ancoradouros do Maranhão⁶. Várias outras tentativas de evolução do porto se mostraram ineficazes por falta de embasamentos e vários outros fatores, como recursos financeiros, razões políticas e falta de respaldo técnico.

Porém, em 1918 o Governo Federal concedeu ao Governo Maranhense (pelo decreto nº13270) uma autorização para a construção de um ancoradouro em São Luís. Uma empresa inglesa ficou responsável pelo projeto de construção, chamada *C. H. Walker S. Co. Limited*. Algumas tentativas de inicio das obras foram tentadas, porém, por falta de esclarecimento e andamento das obras o Governo do Estado Maranhão rescindiu o contrato com esta empreiteira.

⁴ Ibid. p.58

⁵ Ibid. p.59

⁶ Ibid. p.59

Sugestões feitas pelo engenheiro Fernando Viriato de Miranda Carvalho, através de um levantamento que envolvia o litoral ludovicense, que esclarecia.

.Em 1939, o engenheiro portuário Fernando Viriato de Miranda Carvalho concluiu um excelente, levantamento que envolvia todo o litoral da ilha de São Luís, onde esclarecia que a ponta do Itaqui seria o local ideal para a construção do porto do Maranhão.

No ano seguinte, o Governo Federal, aceitou as sugestões feitas pelo engenheiro Fernando Viriato através do departamento de portos e reconheceu que o local mais adequado para a instalação do porto seria na ponta do Itaqui⁷.

5.1 Construção do Porto de Itaqui

A construção do Porto do Itaqui teve vários problemas para seu efetivo início, em 1960 o Departamento Nacional de Portos Rios e Canais (DNPRC) geriu o início da construção do Porto. A primeira empresa a tentar executar o projeto de construção do porto foi a COBRAZIL, que venceu a licitação naquele ano, mas após três anos anunciou que não teria condições de executar o contrato.

Para continuação das obras, foi feita uma nova licitação, vencida pela empresa chamada SERVENG, que iniciou as obras com a construção do berço 102. Após dois anos, a empresa foi comprada por outra empresa, conhecida na época como SERVENG-CIVILSAN, que em 1972 concluiu o primeiro trecho de cais acostável do Itaqui⁸.

Em 1973, foi criada a CODOMAR – Companhia Docas do Maranhão, para administrar as novas instalações do porto. A CODOMAR, que era subordinada ao Governo Federal, administrou o Porto do Itaqui até o ano de 2001.

Uma série de problemas na continuação da construção (como o desmoronamento do cais em 1974) impediu sua continuação. Em 1976 foram concluídos os trechos dos berços 101 e 103. Em 1994, a extensão do cais foi ampliada com a construção dos berços 104 e 105. Em 1999, foram realizadas as obras do berço 106⁹.

Figura 02 – Posição da capital do Maranhão em relação aos mercados mundiais.

⁷ Ibid. p.60

⁸ Ibid. p.61

⁹ Ibid. p.62



FONTE: NATRONTEC (2011).

5.2 Administração, Regulação e Alguns Órgãos Relacionados ao Porto do Itaqui

5.2.1 CODOMAR

A CODOMAR – Companhia Docas do Maranhão é uma organização vinculada Ministério dos Transportes e uma sociedade de economia mista. A Companhia foi instituída em 28 de dezembro de 1973, com a aprovação do Decreto nº73. 725, publicado no Diário Oficial da União, de 05.03.74, Seção I, Parte I, às folhas nº 2.385/89.

A companhia administrou e explorou o porto organizado do Itaqui até 01 de fevereiro de 2001 por intervenção da extinta Empresa de Porto do Brasil – PORTOBRAS. Atualmente, sua atividade consiste na administração das vias navegáveis, por delegação do Governo Federal. A CODOMAR tem sede e foro na cidade de São Luís, capital do Estado do Maranhão e rege-se pela legislação relativa às Sociedades por Ações (Lei 6.404/76), pelo Estatuto Social, Normas Complementares da Administração Federal e pelo Regimento Interno¹⁰.

¹⁰ Ministério dos Transportes

5.2.2 EMAP - EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA

Hoje, a EMAP é a organização responsável pela administração do Porto do Itaqui desde 1 de fevereiro de 2001 pelo Convênio de Delegação de Serviços Portuários nº 016/2.000, assinado entre a União, por intermédio do Ministério dos Transportes e o Governo do Estado do Maranhão.

Cabe a EMAP gerenciar o Terminal Pesqueiro do Porto Grande, o Terminal de *Ferry-Boat* (terminal de embarque turístico) de Ponta da Espera em São Luís, do Cujupe no município de Alcântara, como também o terminal de São José de Ribamar.

Com viagens diárias entre os Terminais de Passageiros de Ponta da Espera, em São Luís, e de Cujupe, no município de Alcântara, os ferryboats transportaram 1,5 milhão de passageiros no último ano, além de ônibus, caminhões e veículos leves. O transporte de *ferryboat* é uma importante via de integração da ilha de São Luís com a baixada maranhense e com a região norte brasileira ¹¹.

A Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap) é responsável pela infraestrutura dos terminais, com a responsabilidade de realizar melhorias contínuas que visam garantir em terra firme maior segurança, qualidade e conforto aos usuários do serviço. Além disso, a EMAP exerce controle sobre a atuação das empresas que operam os ferryboats na travessia da Baía de São Marcos.

5.2.3 ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) foi criada em 5 de abril de 1989, constituída originalmente por 38 empresas titulares de terminais privados. A ABTP é uma Sociedade civil sem fins lucrativos, com sede no Rio de Janeiro, representando mais de 100 terminais portuários de uso exclusivo misto e público, que movimentam cerca de 90% da carga gerada pelo comércio exterior brasileiro¹².

¹¹ EMAP

¹² ABTP. Sobre a ABTP. <http://www.abtp.org.br/sobre-abtp.php>. Acesso em jan. 2013.

5.3 Acesso, Instalações e Equipamentos do Porto do Itaqui

O acesso rodoviário para o Porto do Itaqui é feito pela rodovia BR-135 (acesso à cidade de São Luís), e daí, através de outras rodovias federais (BR 316, BR 322, BR 230, BR 226 e BR 010) e estaduais (MA 230) para todo o Norte e Sul do país. O acesso ao Porto do Itaqui conta com 8 km duplicados e em estado de conservação regular. O sistema ferroviário do Maranhão é composto pela Estrada de Ferro Carajás com 809 km, Ferrovia Norte-Sul 215 km e Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN.

A Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN opera a Malha Nordeste da Rede Ferroviária Federal AS – RFFSA ligando São Luís à Teresina, capital do estado do Piauí, seguindo até Altos (PI), para se estender até a cidade de Parnaíba (PI), trecho interditado pela mesma. Dispõe de 453 km de ferrovia.

A Estrada de Ferro Carajás – EFC, administrada pela CVRD - Cia. Vale do Rio Doce, nascida do moderno conceito mina-ferrovia-porto. A ferrovia leva o minério de ferro para o terminal marítimo de Ponta da Madeira em São Luís fazendo a carga conectar-se com navios de até 360.000 t. Participam, ainda, do transporte de grãos agrícolas produzidos no sul do Estado, combustível, veículos e calcário. Em Açailândia, se conecta com um ramal da ferrovia Norte-Sul.

A Ferrovia Norte-Sul - FNS liga Imperatriz e Açailândia à EFC num percurso total de 107 km com linha singela em bitola larga. Atualmente, a ferrovia Norte-Sul vem sendo operada pela Superintendência da Estrada de Ferro Carajás.

O Porto do Itaqui está localizado no interior da Baía de São Marcos e seu acesso hidroviário não conta com a formação de barra. O canal acesso possui profundidade natural mínima de 27 metros e largura aproximada de 1,8 Km.

As ligações fluviais com o Porto do Itaqui ocorrem através dos principais rios navegáveis do Estado do Maranhão, e que são Grajaú, Pindaré, Mearim e dos Cachorros, limitados pelas pequenas profundidades de 1 m a 2,5 m próximo à foz.

O acesso Marítimo é feito pela bacia de evolução do Porto do Itaqui, se situa entre o Terminal da Ponta da Madeira a leste, o paralelo 02° 34' 05" a sul e as bóias nº 23 e 25 a oeste, variando a profundidade entre 23 metros e 35 metros em

relação ao nível de redução do DHN (Departamento de Hidrografia e Navegação), sendo a largura da bacia de 0,8 milhas e o comprimento de cerca de 2 milhas.

As condições de navegabilidade são boas (na faixa de 180º) em razão das profundidades (-27m) naturais de acesso serem elevadas e a largura do canal (1.800m).

O sentido da corrente determina, na altura da ilha de Guarapirá, as alternativas de acesso ao Porto, sendo elas:

a) acesso pelo norte da Ilha de Guarapirá - utilizado por ocasião da maré vazante; e,

b) acesso pelo sul da Ilha de Guarapirá - utilizado por ocasião da maré de enchente.

A bacia de evolução do Porto do Itaqui se estende da Ponta da Madeira até cerca de 1,5 Km ao sul do cais, contando com profundidade em torno de 23m, em relação ao nível de redução do DHN.

Fora da área do Porto Organizado do Itaqui, existem 8 áreas de fundeio, cujas coordenadas geográficas abaixo se indicam, e que possuem as seguintes finalidades:

- **Área 1** é destinada a navios maiores que 80.000TPB e calado superior a 11m.
- **Área 2** é destinada a navios com calado superior a 20m. Atenção aos navegantes, possível existência de cabos submarinos no setor oeste da área.
- **Área 3** é destinada a navios com calado superior a 20m. Atenção ao navegante, possível existência de cabos submarinos no setor oeste da área.
- **Área 4** é destinada a navios com TPB menor que 80.000 ou calado até 11m.
- **Área 5** é destinada a navios com TPB menor que 80.000 ou calado até 11m.
- **Área 6** é destinada a navios com TPB menor que 80.000 ou calado até 11m.

- **Área 7** é destinada a navios com TPB até 80.000 e calado menor que 11m. Fundeio somente com autorização da Capitania dos Portos.
- **Área 8** é sujeita a autorização da Capitania dos Portos e pode ser utilizada para carga e descarga de combustíveis.

5.4 Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Itaquí

O planejamento de longo prazo é uma ferramenta fundamental a qualquer administração, para o alcance dos objetivos futuros de uma organização. No ramo portuário, o planejamento estratégico é representado pelo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – o PDZ – de um porto, sendo ele mesmo o plano estratégico (e de ação). Um Plano de Desenvolvimento e Zoneamento deve detalhar toda a situação do porto, assim como estudar as futuras tendências de demanda, tráfego marítimo, outros aspectos importantes. A portaria 414 da Secretara Especial de Portos – SEP – estabelece linhas gerais sobre as quais devem ser elaborados os Planos dos portos brasileiros.

A Lei de Modernização dos Portos (Lei 8630/93) dividiu a administração portuária em dois órgãos distintos: o Conselho de Autoridade Portuária – CAP (artigos 30, 31 e 32) e a Administração o Porto Organizado (artigos 33 e 34).

Nessa mesma Lei é determinada a elaboração de um Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, o PDZ. A lei determina que o PDZ seja desenvolvido pela Administração Portuária e aprovado, parcialmente ou totalmente, pelo Conselho de Autoridade Portuária.

Ainda no plano legal, a nova referência ao PDZ surge apenas no Decreto nº 6.620/2008, cuja leitura sistematizada permite indicar algumas de suas funções e requisitos:

- a) que os “programas e projetos de arrendamento, atendendo a destinações específicas e definidas segundo parâmetros técnicos” devem estar de acordo com os respectivos PDZ (artigo 7º, VIII combinado com o artigo 25, §1º);
- b) que o PDZ deve individualizar as instalações suscetíveis de arrendamento (artigo 25 caput);
- c) que o PDZ pode ser alterado para fins de ampliação de instalações portuárias, desde que ouvido o CAP (artigo 27, §2º); e,

d) que o arrendamento de instalações portuárias não operacionais deve constar do PDZ.

A Resolução nº 055/2002 (artigo 3º, §2º), promulgada pela ANTAQ e que se refere expressamente ao PDZ, foi recentemente revogada pela Resolução nº 2.240/2011, que embora tenha representado um tímido avanço sobre as funções e elementos definidos no Decreto nº 6.620/2008, merece ser destacada. A Resolução nº 2.240/2011:

a) define que o regime de ocupação de áreas e instalações portuárias deve ocorrer em total observância ao PDZ (artigo 7º); e, b) define as diretrizes que a individualização de áreas e instalações portuárias deve cumprir. Ao defini-las, estabelece os seguintes requisitos (artigo 7º, §1º):

I – ao atendimento às políticas e diretrizes nacionais para o setor portuário, em consonância com as demais políticas e diretrizes nacionais de desenvolvimento social, econômico e ambiental;

II – à compatibilização com as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o Porto Organizado;

III – a sua adequação às necessidades de movimentação de cargas e de embarque e desembarque de passageiros, à luz das potencialidades regionais;

IV – a sua inclusão no Programa de Arrendamento;

V – à previsão de planejamento para horizontes de médio e de longo prazo.

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento é uma ação estatal sobre a estrutura portuária, fazendo parte da administração pública. Martonelli diz que “essa plana objetiva a integração das necessidades do país em matéria de transporte portuário com as realidades presentes e as previstas para a economia de nosso país, buscando a eficiência e modernização do Porto Organizado”.

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Itaqui descreve os cenários referentes para o crescimento e aprimoramento das atividades portuárias para os próximos 20 anos, com uma atualização anual, para acompanhar as mudanças econômicas, sociais que o Maranhão passar. Projeção de cargas, tipos de cargas, equipamentos, instalações e ações ambientais são alguns dos itens tratados no estudo que será encaminhado para a Secretaria Especial de Portos (SEP) e para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Segundo o presidente da EMAP, Luiz Carlos Fossati, “todo planejamento nos dá um norte e por ser o PDZ um documento dinâmico, que acompanha as mudanças econômicas, devem ser feitos ajustes pelo menos a cada ano”.

O documento elaborado pela Empresa de Administração Portuária (EMAP) analisa cenários para 3 épocas diferentes: a curto prazo (2012-2016), médio prazo (2017-2021) e a longo prazo (2022-2031).

O PDZ procura atender aos seguintes requisitos:

1. Definir um layout da frente marítima, de acordo com estudos realizados sobre o fluxo de carga para o horizonte previsto até 2031.
2. Analisar áreas possíveis de expansão portuária para o desenvolvimento em longo prazo e sua integração com áreas vizinhas para atividades afins;
3. Reavaliar a retroárea direta do Porto visando à delimitação de setores para o armazenamento das cargas e para serviços de apoio ou industrial;
4. Planejamento em busca da melhoria de produtividade e desempenho portuário como medida de competitividade e aumento de eficiência para nossos clientes, apoiado na visão do Porto de "sua posição como principal Porto da região Nordeste". (EMAP. 2012)

O Porto do Itaqui possui, atualmente, sete berços (100 a 106). O berço 107 deixou de ser operacional para granéis líquidos, já que seu acesso marítimo ficou prejudicado pelas expansões portuárias posteriores a sua implantação, bem como pela demanda de navios superiores ao navio de projeto¹³.

Esses berços, com exceção do berço 106, especializado em granéis líquidos, movimentam todos os tipos de carga, entre granéis agrícolas (soja, trigo e arroz), outros granéis sólidos (fertilizantes, carvão etc.), carga geral, equipamentos e cargas de projeto, alumínio e contêineres, além dos granéis líquidos que são movimentados em todos os cinco berços¹⁴.

Para atendimento à expansão programada foi estabelecido o crescimento da área de acostagem no sentido linear sul, no prolongamento e no mesmo alinhamento do atual berço 100, com a construção de mais sete berços (93 a 99) até 2031, com 350m de comprimento, além da construção dos berços 108 e 109, especializados em granéis líquidos. O berço 108 a se localizar no lado norte, no prolongamento do berço 106, e o berço para Graneis Líquidos na Ilha de Guarapirá¹⁵.

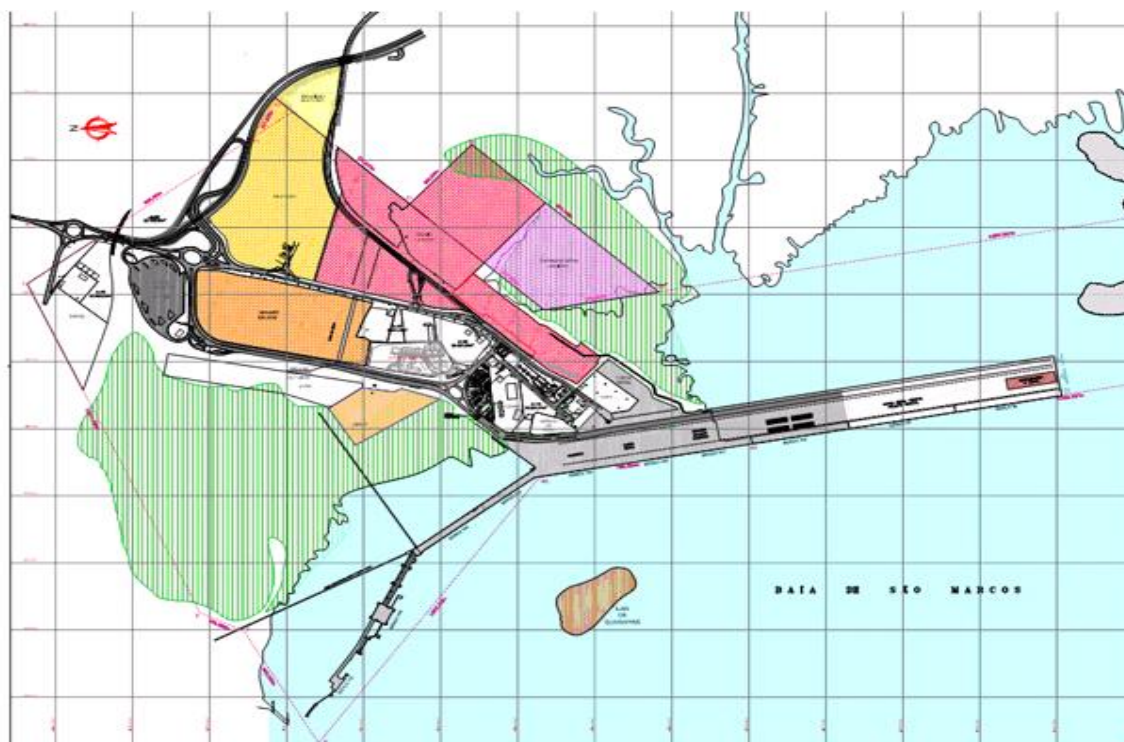
A expectativa mínima para o desenvolvimento do porto do Itaqui, segundo a EMAP, é representada pelas figuras abaixo:

¹³EMAP. Disponível em:<http://www.emap.ma.gov.br/porto-e-negocios/plano-de-desenvolvimento-e-zoneamento/40983%3B68868%3B1508%3B0%3B0.asp> – Acessado em Dez de 2012.

¹⁴ Ibid.

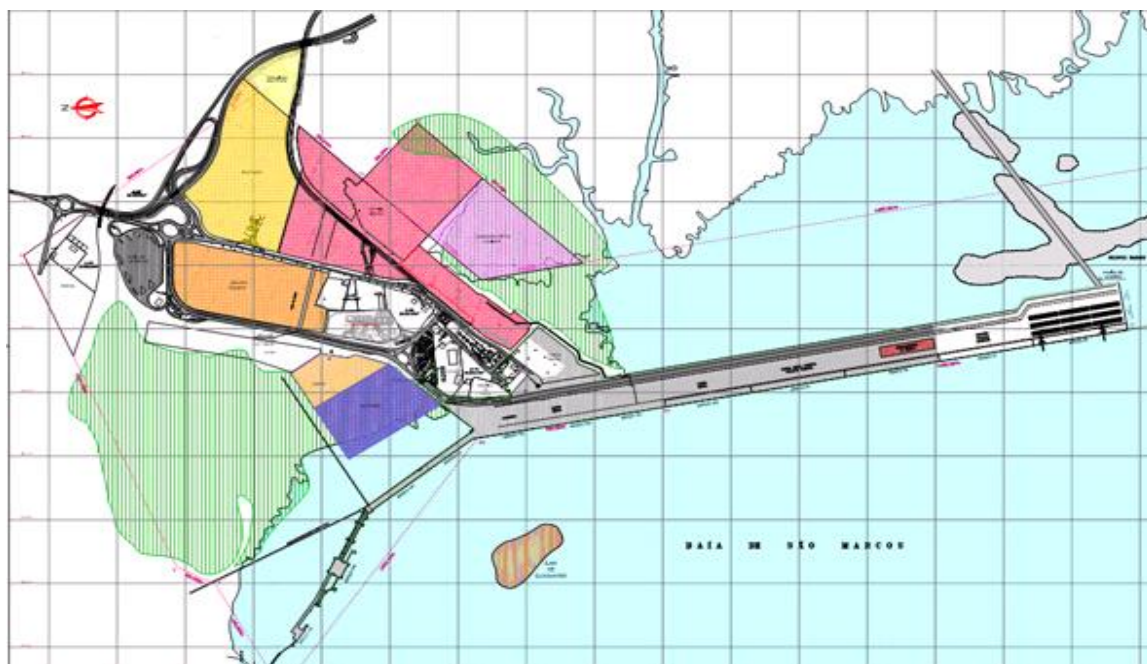
¹⁵ Ibid.

Figura 01 – A expectativa mínima para o desenvolvimento do porto do Itaqui até 2016.



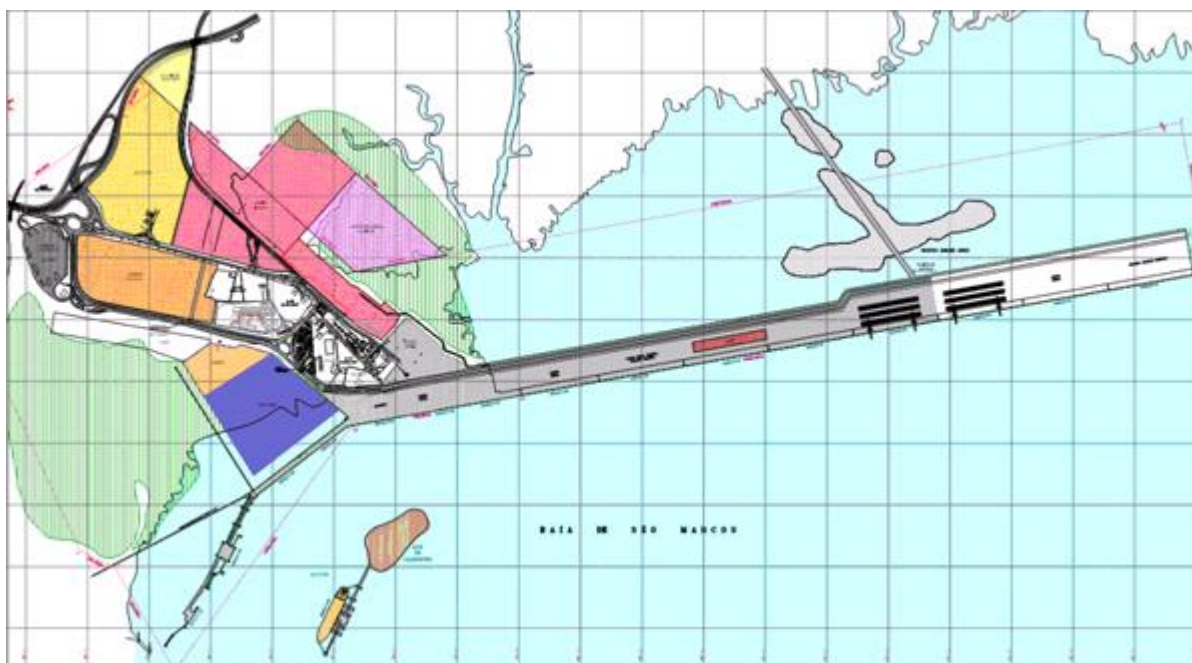
FONTE: EMAP (2012)

Figura 04 – A expectativa mínima para o desenvolvimento do porto do Itaqui até 2021.



FONTE: EMAP (2012).

Figura 05 – A expectativa mínima para o desenvolvimento do porto do Itaqui até 2031.



FONTE: EMAP (2012).

Em termos de ampliação da área de armazenagem, será estabelecida para os berços 100 a 97 uma retaguarda em plataforma estaqueada com 150m de largura, sendo 30m de faixa de cais e 40m na retaguarda para um eixo logístico, que contará com vias de tráfego e áreas de servidões, ficando uma faixa de 80m no centro para área operacional¹⁶.

No eixo logístico, serão posicionados, além do acesso rodoviário aos diversos berços, correias transportadoras e eventuais tubulações.

Na retaguarda dos Berços 95 e 96, prevendo-se a criação de um Terminal de Contêineres, a plataforma se alargará sendo criado um pátio suficiente para a armazenagem de até 700 mil TEU/ano.

Algumas datas já foram estabelecidas para direcionar os trabalhos. A partir de 2013, por exemplo, o berço 103 passará a ser usado para escoamento da soja, farelo e milho do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram). Até 2016, serão implantados os berços 98 e 99, além da primeira etapa do armazém para fertilizantes com no mínimo 56 mil toneladas na retaguarda do berço 98. O berço 99 movimentará celulose e pellets vegetais¹⁷.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid.

A longo prazo, até 2031, entre outros projetos, está prevista a implantação dos berços 93 a 95, a segunda etapa do Terminal de Contêineres (TECON), com dois berços (95 e 96) e de sua expansão futura, nos berços 93 e 94. O berço 96 será interligado com o Disal por meio de uma ponte, criando-se um novo acesso ao porto¹⁸.

¹⁸ Ibid

6 RELAÇÃO PORTO-CIDADE

Segundo MONIÉ (2006, p.4) “cidades e portos apresentam processos de desorganização e redefinição de funções [...] O tema além de ser relativamente novo, originou-se da necessidade de ganhos de produtividade na movimentação das mercadorias, e as mudanças nem sempre foram imunes aos conflitos”.

6.1 Histórico da Relação entre Portos e Cidades No Brasil

No Brasil, muitas cidades litorâneas possuem o porto próximo das áreas urbanas, em algumas delas o porto tem função essencial para o seu desenvolvimento, já em outras é apenas mais um elemento agregador de valor. Existem cidades que tem o porto como principal fonte de desenvolvimento e vivem em função do mesmo, do interrupto movimento de cargas, dos passageiros e desdobramentos econômicos portuários, sendo essas consideradas cidades-porto. ¹ Uma denominação que pode ser flexibilizada, já que mesmo não tendo essa dependência portuária, a importância da atividade portuária se faz presente mesmo não possuindo essa ligação tão próxima.

MONIÉ (2007, p.11) cita um tipo de perfil de porto que “é representado pela plataforma portuária diretamente inserida nos corredores de escoamento de grandes grupos industriais. Eles são caracterizados pelo predomínio de um pequeno número de atores econômicos que movimentam um leque restrito de produtos, frequentemente commodities minerais e agrícolas: Tubarão, Itaqui, Itaguaí, Rosário. Esses portos receberam grandes volumes de investimentos, mas são muitas vezes localizados fora do perímetro urbano e mantêm relações frouxas com a cidade”.

A relação porto-cidade no Brasil foi iniciada no século XV, com as transações comerciais na Europa, os portos tem grande importância no desenvolvimento econômico. Com a exploração da matéria-prima da colônia, os portos eram além de pontos para a exportação dessa matéria. Com a estrutura precária nessas áreas, foram necessários investimentos básicos na infraestrutura do local, para fornecer melhores condições de armazenamento das cargas.

Mesmo com a precária infraestrutura dos portos e das cidades, a relação porto-cidade era muito forte, já que o desenvolvimento era grande parte em função das atividades geradas pelo porto. E o porto tinha a dependência da cidade em relação o suporte de suas atividades e necessidades de suprimentos.

Com o passar do tempo, a relação porto-cidade-navegação se torna cada vez mais importante para a exploração colonial, devido a grande distância entre

colônia e a metrópole, e a falta de recursos no Novo Mundo. Algumas cidades se sobressaíram e consolidaram-se como as principais cidades portuárias e regiões metropolitanas do País²

a) Olinda e Recife: zona produtora de açúcar (1570 – 1670)

b) Salvador: sede do governo-geral até 1763 e articuladora dos circuitos internos referentes à pecuária e à mineração no período colonial;

c) Rio de Janeiro: abrigou a corte portuguesa no início do século XIX e se transformou em zona de escoamento das áreas mineradoras;

d) Santos e São Vicente: articula-se com o sistema paulistano no planalto.

A escolha da implantação de um porto numa cidade exige a análise de vários fatores, não apenas a localização estratégica ou a necessidade de escoamento da produção. Além desses dois itens, que são de grande importância, existem fatores geopolíticos, rotas marítimo-comerciais, condições geomorfológicas (águas calmas e profundas), dentre outros. O não atendimento de algum desses fatores, pode comprometer a implantação ou o desenvolvimento portuário.

Até o final do período imperial, pouco se havia investido na infraestrutura dos portos brasileiros desde o período colonial, GITAHY (1992, p.24), em sua obra *Ventos ao Mar*³, relata as condições precárias dos portos e da atividade portuária da época:

As embarcações de alto-mar ficavam a mais de cem metros dos velhos trapiches, ligadas a eles por simples pontes de madeira onde transitavam escravos e outros trabalhadores do porto, transportando virtualmente nas costas todas as mercadorias inclusive milhares de sacas de café que ali eram exportadas todos os anos. As vistas do Porto do Consulado ou do Bispo na década de 1880 mostram a clássica “floresta de mastros” dos veleiros, encostada junto às pontes, as praias cheias de mercadorias e pequenas embarcações de todos os formatos e tipos.

SANTOS e SILVEIRA (2001, p.33) relatam como essa precariedade dos portos brasileiros começa a atrapalhar no seu desenvolvimento, já que impossibilitam que as relações de comércio com a Europa cresçam:

As primeiras linhas regulares de navegação entre Brasil e o Velho Mundo, convidam a construção de cais nos Portos do Rio de Janeiro, São Luís do Maranhão, Recife Cabedelo e as docas de Belém do Pará, que até então operavam como pontos de um precário desembarque. No Rio de Janeiro, as novas infraestruturas portuárias nascem em solidariedade com as primeiras estradas de ferro, como a Pedro II.

Em 1869 são concedidas a empresas estrangeiras as construções dos portos Rio Grande e Maceió. Com o fim do império e a Proclamação da República, essa ação é estendida a outros portos, já que essa ação de reestruturação e

construção portuária só poderia ser feito por empresas Europeias, únicas que possuíam tecnologia e capital.

O desenvolvimento portuário desencadeia uma série de mudanças oportunidades e altera toda relação a esse possui com a cidade portuária, MORAES (2008, p.20) em seu trabalho, cita alguns desses fatores:

- a) O aumento da produtividade nos processos de embarque e desembarque reflete nas atividades comerciais da cidade;
- b) O crescimento da produtividade portuária gera a migração de mão de obra, para atender a necessidade da quantidade de trabalho no porto, o que proporciona o desenvolvimento urbano das cidades portuárias e, por consequência, a construção civil.
- c) O desenvolvimento cultural e de lazer na cidade, consequência da ascensão da elite ligada aos negócios portuários.
- d) Os contratos de concessão geridos pelo governo federal e explorados pela iniciativa privada geram o afastamento do município nas decisões portuárias.

Mesmo com esse benefício direto do município, devido ao desenvolvimento portuário, a falta de participação do mesmo nas decisões portuárias gera um afastamento da relação porto-cidade, tornado o município um coadjuvante em relação aos avanços do porto.

6.2 Os Impactos da Modernização dos Portos nas Cidades Portuárias

MONIÉ(2006, p.9) afirma que “em escala global, as redes produtivas dependem cada vez mais do transporte marítimo que é responsável pela maioria dos fluxos de bens materiais entre os continentes, associando-se também a outros tipos de modais”.

Os portos sempre tiveram estreita relação com as cidades, principalmente no caso do Porto do Itaquí e da cidade de São Luís, onde as histórias de ambos estão intimamente ligadas. E ao se buscar as condições favoráveis de construção de um porto se leva em consideração as condições territoriais adequadas de urbanização, além de uma posição estratégica para o desenvolvimento do comércio. Assim, pode-se dizer que a construção do porto e o nascimento da cidade portuária praticamente se confundem.

No Brasil, houve um isolamento do porto em relação à cidade, que por questão políticas separou-se a Gestão Portuária e o Governo municipal. Na maioria dos portos brasileiros, a construção dos portos modernos foi delegada às empresas privadas. Além disso, exploraram a atividade portuária por décadas.

Com o passar do tempo, a cidade e o porto sem tornaram cada vez mais entidades autônomas, que se inter-relacionavam apenas territorialmente, apesar de parte da população depender diretamente das atividades portuárias¹⁹.

No fim do século XX, houve uma necessidade de uma modernização dos portos brasileiros, para que se adequasse a logística globalizada. Devido à padronização dos meios de transportes de cargas marítimo-terrestre, por meio da unitização de cargas nos contêineres. Dentro deste tópico, vale destacar o conceito de intermodalidade, que “é um atributo da transferência de uma carga de um modal para outro, como por exemplo, o contêiner sendo transferido para outro veículo de transporte (...) sem que haja necessidade que seu conteúdo seja desconsolidado e consolidado novamente na formação de uma nova remessa”(PORTO, 2007, p.140).

Algumas áreas mais antigas dos portos, por apresentarem condições inapropriadas, foram abandonadas, sendo necessário se encontrar uma nova localização, que permitissem uma instalação de modernos terminais de cargas, berços de docagem maiores²⁰.

Essa modernização acarretou uma redução significativa da mão-de-obra empregada nas atividades portuárias. Além dessa redução, a modernização portuária teve efeitos negativos na dinâmica local e no zoneamento urbano, distanciando ainda mais o porto da cidade. Para confrontar esse problema, foi lançada a portaria nº908 com base no art.34 da Lei 8630/93 em que se criou o REVAP – Programa de Revitalização das Áreas Portuárias, cujo objetivo é utilizar procedimentos para uso das áreas não operacionais do porto organizado, objetivo que até hoje não foi alcançado.

MORAES (2008, p.24) ainda acrescenta que “permanecem ainda pendentes soluções concretas, para alguns temas, que visam reverter os passivos sociais e ambientais, gerado pelo longo período de exploração dos portos (...), são eles”:

- a) Qualificação da mão de obra voltada para a excelência portuária;
- b) Integração e otimização dos processos de licenciamento ambiental;
- c) Controle ambiental e gestão de riscos da atividade portuária;

¹⁹ Moraes, Issac Ribeiro de. Cidades Portuárias Sustentáveis – Integração Porto/Cidade Veículo para Sustentabilidade. 2008, p.22

²⁰ Ibid. p. 23

d) Ações articuladas no sentido de reduzir os passivos ambientais e naturais e urbanos.

7 PORTO DO ITAQUI E SUA RELAÇÃO PORTO CIDADE

Para apresentarmos a relação Porto Cidade do Porto do Itaqui apresentamos a Figura 06 que demonstra esta relação com todos os órgãos intervenientes dos mais diversos setores. A relação Porto Cidade com as comunidades adjacentes ao Porto não será objeto desta monografia, portanto não estamos analisando este aspecto.

Figura 06 – Relação dos mais diversos órgãos que se relacionam com o Porto do Itaqui



FONTE: EMAP (2012).

A figura 06 apresenta os mais variados órgãos federais, estaduais ou municipais, instituições e órgãos não governamentais que se relacionam com o Porto. A seguir iremos apresentar este tipo de relacionamento com cada instituição, sendo que as responsáveis pela área ambiental serão apresentadas em capítulo separado.

7.1 Conselhos: Conselho de Autoridade Portuária, Conselho Administrativo (CONSAD) e Conselho Fiscal(CONFIS).

Os membros do CAP, chamados de Conselheiros, são agentes públicos no qual lhes foi confiada missão de elevada relevância para o desenvolvimento do Porto do Itaqui, buscando sempre a prevalência do interesse público, colaborando

com a determinação dos rumos do porto, através de uma gestão participativa com a Administração Portuária. O funcionamento do Conselho de Autoridade Portuária do Porto do Itaqui rege-se pelo Regimento Interno, aprovado pelo mesmo²¹.

O atual presidente do Conselho de Autoridade Portuária é Arthur Dutra de Moraes Horta com mandato até 28/04/2013²².

O Conselho Fiscal da EMAP é composto por: Francisco de Sales Baptista Ferreira (Poder Executivo), Luciana Murad Abdalla (Poder Executivo) e Romualdo Henrique Silva de Oliveira (Poder Executivo).

Os Secretários de Estado de Administração do País promoviam encontros periódicos, visando à troca de experiências e à busca de soluções criativas para o aperfeiçoamento da gestão Pública no Brasil.

O Conselho Nacional de Secretários de Estado da Administração foi criado após o trigésimo nono encontro pelo então Presidente do Fórum, Fausto de Souza Faria, Secretário de Administração do Mato Grosso que decidiu institucionalizar o Fórum, dando-lhe personalidade jurídica e força política.

Assim, no dia 17 de novembro de 2000, no XL Fórum realizado em Maceió - AL foi criado o Conselho Nacional de Secretários de Estado de Administração - CONSAD, aprovando-se em Assembleia o Estatuto e elegendo-se a primeira Diretoria.

O CONSAD constitui-se em uma entidade de direito privado, sem fins lucrativos que tem por finalidade:

I - funcionar como órgão permanente de coordenação e articulação dos interesses comuns das Secretarias de Administração;

II - propor políticas públicas no âmbito de atuação das Secretarias de Administração e dos órgãos correlatos;

III - participar da formulação e implementação das políticas nacionais de administração pública;

²¹ Disponível em: <http://www.portodoitaqui.ma.gov.br/>. Acessado em Fev 2013.

²² Disponível em: http://www.emap.ma.gov.br/portoitaqui/ARQUIVOS_ANEXO/Conselho%20CAP;090104;20120627.pdf. Acessado em Fev 2013.

IV - interagir com todos os segmentos da sociedade política e civil, com vistas à construção de relações sociais mais justas e igualitárias, no contexto de uma ordem democrática.

7.2 Governo Federal: Secretaria de Portos (SEP), Ministério dos Transportes, Ministério do Trabalho e Emprego e Casa Civil.

A Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) foi criada por meio da Medida Provisória nº 369 de 07 de maio de 2007. Após aprovação pelo Congresso Nacional, o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou, em setembro daquele mesmo ano, a Lei 11.518 que consolidou o funcionamento da SEP/PR e o novo modelo de gestão do setor portuário com a revogação das leis, decretos-lei e dispositivos legais diversos²³.

Entre as atribuições e competência da Secretaria está a formulação de políticas e diretrizes para o fomento do setor, além da execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura portuária, com investimentos orçamentários e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), sendo essa a maior contribuição da Secretaria para a relação com o Porto do Itaquí, já que o mesmo vem recebendo grandes investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento.

O Porto do Itaquí tem na sua relação com o Ministério dos Transportes (órgão da administração pública federal direta) que seguir a política nacional de transportes, que é definida pelo ministério. Além da definição, assuntos diretamente ligados ao porto, são responsabilidades do Ministério dos Transportes, como a participação na coordenação dos transportes aeroviários e serviços portuários, essas áreas de competência estão definidas no Decreto nº7.717 de 4 de abril de 2012. A ANTAQ, órgão máximo da administração portuária está vinculada ao Ministério dos transportes, assim como a CODOMAR.

²³ Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-a-sep>. Acessado em Fev 2013.

7.3 Entidades Reguladoras: Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e Autoridade Sanitária

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, é entidade integrante da Administração Federal indireta, submetida ao regime autárquico especial, com personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, autonomia financeira e funcional, mandato fixo de seus dirigentes. A ANTAQ está vinculada ao Ministério dos Transportes e a Secretaria de Portos da Presidência da República, com sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

Segundo a Lei normativa, a ANTAQ tem como finalidades:

I - Implementar, em sua esfera de atuação, as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na Lei nº 10.233, de 2001;

II - regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, exercida por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

b) harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatários, e de entidades delegadas, preservando o interesse público; e

c) arbitrar conflitos de interesse e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica.

Os membros da Diretoria da ANTAQ serão nomeados pelo Presidente da República, após aprovação do Senado Federal, para cumprir mandatos de quatro anos, não coincidentes, observada admitida uma recondução (de acordo com o § 1º do art. 53 da Lei nº 10.233).

A ANTAQ possui Unidades Administrativas Regionais (UAR's), que são delimitadas através do regimento interno da Organização. No Maranhão, a Unidade Administrativa Regional da ANTAQ está situada no Edifício Medical Jaracaty Center, salas 101 a 103 e 107 a 109, de titularidade de Marcelo Castelo de Carvalho.

A Autoridade Sanitária e de Saúde é exercida pelo Ministério de Saúde. Compete a esta autoridade na área portuária:

a) fiscalizar as embarcações abrangendo, as condições sanitárias, água, lixo, águas servidas/dejetos, alimentos, farmácia (medicamentos), cozinha, condições de saúde da tripulação, pesquisa de vetores e ocorrências (febre amarela, cólera, peste, etc) vacinação da tripulação e passageiros;

b) Fiscalizar o abastecimento de água, coleta e destino final de lixo, águas servidas (tratamento) produção de alimentos (restaurante, lanchonete, etc);

c) Realizar campanha de vacinação para cobertura dos trabalhos da área contra febre amarela;

d) Fiscalizar produtos importados sujeitos a ação da vigilância sanitária.

7.4 Órgãos Controladores: Tribunal de Contas do Estado do Maranhão – TEC, Controladoria Geral do Estado do Maranhão – CGE, Procuradoria Geral do Estado – PGE, Controladoria Geral da União – CGU e Tribunal de Contas da União – TCU.

O TCU e o TCE são órgãos da Fiscalização Contábil, Financeira e Orçamentária. Com a Constituição de 1988, o Tribunal de Contas da União teve a sua jurisdição e competência substancialmente ampliadas. Recebeu poderes para, no auxílio ao Congresso Nacional, exercer a fiscalização contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial da União e das entidades da administração direta e indireta, quanto à legalidade, à legitimidade e à economicidade e a fiscalização da aplicação das subvenções e da renúncia de receitas. Qualquer pessoa física ou jurídica, pública ou privada, que utilize, arrecade, guarde, gerencie, administre dinheiros, bens e valores públicos ou pelos quais a União responda, ou que, em nome desta, assumas obrigações de natureza pecuniária tem o dever de prestar contas ao TCU²⁴.

A Procuradoria Geral do Estado – PGE é o órgão responsável em exercer a representação judicial e extrajudicial do Estado, e as atividades de consultoria e assessoramento jurídico da Administração Pública, e suas autarquias e fundações²⁵.

²⁴ Disponível em: http://portal2.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/institucional/conheca_tcu/historia. Acessado em Fev 2013.

²⁵ Disponível em: <http://www.pge.ma.gov.br/>. Acessado em Fev 2013.

A Controladoria Geral da União – CGU defende o patrimônio público e o incremento da transparência da gestão, por meio das atividades de controle interno, auditoria pública, correição, prevenção e combate à corrupção e ouvidoria.

A Lei nº 7.844, de 31 de janeiro de 2003, transforma a Auditoria Geral do Estado em Controladoria Geral do Estado, estabelecendo em seu Art. 9º que a Controladoria Geral do Estado tem por finalidade exercer o controle contábil, financeiro, orçamentário, patrimonial e operacional; com foco na gestão das políticas públicas conduzidas pelas entidades da Administração Pública Estadual; quanto à legalidade, legitimidade, economicidade, eficiência, eficácia, aplicação de auxílios, subvenções e renúncias de receitas²⁶.

7.5 Sindicatos, Praticagem e OGMO.

O OGMO-Itaqui é uma instituição sem fins lucrativos, constituído pelos Operadores Portuários em 18/07/94, em consonância com a Lei 8.630/93, entretanto só começou a atuar, de forma definitiva na escalação do pessoal, a partir de maio/98, tendo entre outras atribuições:

- a) Administração do fornecimento de mão de obra;
- b) Promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário inscrevendo-o no cadastro;
- c) Expedir os documentos de identificação;
- d) Arrecadar e repassar aos respectivos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

A praticagem é um serviço, ininterrupto, de auxílio ao navegante, disponível em áreas onde existem dificuldades ao livre e seguro trânsito de navios, próximos de terra, nos quais se navega em meio a perigos e ao tráfego regional, sob influência de amplo leque de variáveis locais, tais como: ventos, estado do mar, marés, correntes marinhas, visibilidade, entre outras²⁷.

O Syngamar – Sindicato das Agências de Navegação do Estado do Maranhão, também chamado de sindicato dos agentes marítimos é um exemplo da

²⁶ Disponível em: <http://www.cge.ma.gov.br/pagina.php?IdPagina=1686>. Acessado em Fev 2013.

²⁷ Disponível em: <http://www.praticagem.org.br/index2.asp>. Acessado em Fev 2013.

relação dos trabalhadores com o Porto do Itaqui, para defender o comum interesse da classe.

7.6 Alguns órgãos intervenientes: Capitania dos Portos, Alfândega, Polícia Federal.

Assim, pelo Decreto nº 460, de 28 de julho de 1846, foi criada a Capitania dos Portos do Estado do Maranhão. Na condição de Organização Militar de Primeira Categoria, ocorrida no dia 22 de março de 1989, a CPMA do Maranhão, pelas normas da Marinha do Brasil, não mais poderia ser comandada por um oficial cuja patente fosse inferior a de Capitão de Mar e Guerra²⁸.

Uma capitania do porto é um órgão de autoridade marítima junto de um determinado porto, normalmente também exercendo jurisdição na área marítima envolvente ao mesmo. Nas suas áreas de jurisdição, as capitâncias dos portos são, normalmente, responsáveis por fazer cumprir as leis e os regulamentos marítimo-portuários, sobretudo no que diz respeito à segurança da navegação. Consoante o país, as capitâncias dos portos ou órgãos equivalentes poderão ter outras funções, como a da busca e salvamento marítimo, investigação de atos criminais, controlo de imigração, combate à poluição, a fiscalização das pescas ou o serviço de pilotagem.

A Alfândega é uma organização pública, localizado junto a portos marítimos, fronteiras terrestres e aeroportos, com a função de controlar, registrar e eventualmente cobrar direitos de entrada de mercadorias no território (as chamadas taxas alfandegárias). A alfândega é ligada a Receita Federal.

A Polícia Federal (PF), é um órgão subordinado ao Ministério da Justiça, cuja função é, de acordo com a Constituição de 1988, exercer a segurança pública para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, sobretudo exercendo atividades de Polícia Judiciária.

²⁸ Disponível em: <http://www.portosma.com.br/capitania/index.php>. Acessado em Fev 13.

8 A RELAÇÃO PORTO DO ITAQUI, CIDADE E MEIO AMBIENTE.

Seguindo a linha de raciocínio traçada neste trabalho de conclusão de curso, vamos fazer uma iniciação da relação entre o Porto, cidade e o Meio Ambiente fazendo uma viagem histórica mostrando os motivos que levaram a distancia administrativa atual entre o porto e a cidade em geral, passando pelas diversas reformas administrativas e territoriais significativas, que impactaram em um série de conflitos neste trinômio.

Como já foi mostrado anteriormente, da estrita relação histórica entre o porto e a cidade, uma sensível mudança no processo de ocupação no litoral brasileiro aconteceu na década de 50, com os setores diretamente ligados ao transporte marítimo, passaram a se instalar próximos aos portos²⁹.

Uma diversidade progressista de fatores, especialmente o desenvolvimento industrial dos portos produziu uma divisão entre a cidade e as atividades portuárias. O porto tornou-se inacessível. Sua presença, uma barreira física entre a cidade e o mar, um ponto de conexão isolada entre os modos de transporte, sem compromisso com a movimentação de cargas fora de suas instalações. Da mesma forma, comportavam-se os municípios, cada qual com seu território. (SANTANA, 2003 p.255)

Esse desenvolvimento industrial, aqui com o significado de todo o processo social na construção e formação de um mercado nacional, acelera o processo de urbanização das cidades portuárias e região. Mas muitos municípios não estavam preparados para essa transformação, sem infraestrutura (e outros fatores) para receber uma nova população. Essa falta de planejamento e preparação levou as cidades litorâneas e uma ocupação do solo de forma não correta, onde as famílias de baixo poder aquisitivo passa a ocupar áreas inadequadas para a moradia, criando-se as chamadas periferias urbanas. Além do fator da periferia, há também o que a literatura chama de “segunda residência” que já é uma característica que não é encontrada na relação do Porto do Itaqui e a cidade de São Luís, que seria como por exemplo, uma casa de veraneio no litoral, que a partir da década de 1950 começaram a se instalar em parte do litoral brasileiro³⁰.

Na década de 80, foram criadas duas leis com o propósito de reverter o processo de degradação da costa brasileira e utilizar o planejamento ambiental para um desenvolvimento sustentável. A primeira estabelece de maneira mais geral a política ambiental no Brasil e a segunda que trata sobre a zona costeira, são elas:

²⁹ Ibid. p. 25

³⁰ Ibid. p. 25

a) Lei 6.938/1981 – que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente – PNMA incluindo recursos ambientais protegidos pela lei os estuários e o mar territorial;

b) Lei 7.666/1988 – institui o Plano de Gerenciamento Costeiro – PNGC.

A questão ambiental também atinge a legislação portuária, abrindo novas possibilidades de integração porto-cidade para garantir a sustentabilidade entre o trinômio porto, cidade e meio ambiente. Na Lei 8.360/1993, a Lei dos Portos, pode-se destacar:

a) Passa-se a exigir o Relatório do Impacto sobre o Meio Ambiente – RIMA, para todos os contratos de arrendamento e autorização, sendo que o mesmo deve ser precedido de consulta a autoridade aduaneira e ao poder público municipal. (Art. 4º, §1º). Atualmente, o Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente dos Portos Maranhenses é terceirizado pela EMAP, como pode ser visto no Edital de Concorrência Nº13/2012 – EMAP, de 14 de dezembro de 2012³¹.

b) É estabelecido oficialmente o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto – o PDZ (Art. 30, §1º, inc. X).

c) A criação do Conselho de Autoridade Portuária – CAP, com representantes da esfera, municipal, estadual e federal (Art. 31, §1º, inc. XII).

d) Estabelece-se o dever de promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, municipais e estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades. (Art. 30, §1º, inc. XI).

e) O dever do CAP de assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente. (Art. 30, §1º, inc. XII).

Já na esfera municipal, a legislação sofre grandes mudanças com o Estatuto da cidade, presente na Lei 10.257/2001, que traça diretrizes gerais da política urbana, como citada na mesma:

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. (Lei 10.257/2001)

³¹ EMAP. Disponível em: http://www.emap.ma.gov.br/portoitaqui_ARQUIVOS_ANEXO/aviso%20-%20altera%C3%A7%C3%A3o%20cc%20013;20121214.pdf. Acessado em Jan 2013

Ao analisar a Lei, Moraes (2008, p.29) entende que “apesar da legislação ambiental ser em alguns pontos genéricas com relação às ações a serem adotadas, as diretrizes são claras, cabendo ao executivo, porto e cidade, implementá-las por meio de investimento, ações e incentivos. E com o aquecimento da economia do país, mesmo que no ano de 2012 abaixo do esperado, a questão portuária passa a ser um foco nos investimentos. E este aumento leva a uma preocupação com a relação ambiental.

Se esses investimentos não forem feitos de maneira organizada e dentro de um planejamento que se respeite o meio ambiente, os espaços territoriais e na integração porto-cidade, os conflitos sócio-ambientais tendem a crescer. Um dos fatores de maior preocupação em grande parte dos locais em relação ao meio ambiente é o fenômeno da favelização e sua grande degradação ambiental devido a falta de um estrutura de saneamento básico. Prejudicando a capacidade de banho na águas, a pesca e também a atividade portuária

A participação estadual também deve ser importante neste processo, como relata SANTANA (2003, p.226-227):

A nova dinâmica portuária, ao mobilizar grandes superfícies para a construção de modernos terminais e centros de distribuição, acessos terrestres eficientes e conexões entre infra-estruturas põe em grande pressão sobre a estrutura urbana, implicando a necessidade de um complexo planejamento ao nível urbano-regional que extrapole o território delimitado pela área do porto organizado.

Conclui-se da necessidade da integração de todos os agentes para um desenvolvimento sustentável e que os problemas da relação porto, cidade e meio ambiente são desafiadores. Mas percebe-se principalmente um avanço legislativo a partir dos anos oitenta. E com o esforço de todos se atingirá o equilíbrio necessário para se atingir os objetivos de uma relação saudável no trinômio porto, cidade e meio ambiente, para uma vida urbana saudável e a viabilidade portuária.

8.1 Os Impactos Ambientais dos Portos

A atividade portuária é, bastante, uma geradora de impactos ambientais no meio natural, que faz com que atualmente seja uma grande preocupação a sua gestão. Além dos impactos citados anteriormente, a poluição é o principal foco de controle. Como citada a Lei 6938/81 entende por poluição a degradação da qualidade ambiental, resultantes das atividades que direta ou indiretamente a afetam, como dita na Lei:

- a) Prejudicam a saúde, a segurança e o bem-estar da população;
- b) Criem condições adversas às atividades econômicas e sociais;
- c) Afetam desfavoravelmente a biota (conjunto de seres vivos, de origem animal ou vegetal, que habitam no Planeta Terra);
- d) Afetam as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente e lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos.

E as atividades portuárias possuem um potencial de risco ambiental alto, sendo que trabalho muitas vezes com o transporte de materiais que podem afetar o meio ambiente e atividades que podem causar danos efetivamente danosos.

Segundo PORTO e TEIXEIRA (2002, p.80), as principais causas de danos prováveis da atividade portuária são:

- a) Por perda de carga por acidente ou má operação;
- b) Dejetos produzidos pelas atividades portuária provenientes das embarcações, das instalações portuárias, das indústrias;
- c) Naufrágios, abalroamentos (colisão, trombada, batida), choques na zona portuária;
- d) Explosões e outros acidentes de grandes proporções;
- e) Derrames ou despejos acidentais ou propositalis;
- f) Poluição ou contaminação acumulativa.

E caso aconteça algum desses acidentes, o maior prejudicado será a cidade portuária, que poderão ter outras atividades prejudicadas, como por exemplo, a pesca ou o turismo.

O Brasil é signatário de várias Convenções Internacionais de Proteção ao Meio ambiente, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causado por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas e perigosas na água.

A Marpol contém 6 anexos, preocupando-se com a prevenção de diferentes formas de poluição marinha por navios:

Anexo I - Óleo

Anexo II - Substâncias líquidas nocivas transportadas a granel

Anexo III - Substâncias nocivas transportadas em embalagens

Anexo IV - Esgoto

Anexo V - Lixo

Anexo VI - Poluição do Ar

Em outubro de 2009, 150 países, representando quase 99,14% da tonelagem do mundo havia se tornado parte dos anexos I e II (para que uma nação se torne parte da Marpol deve aceitar Anexo I e II e os anexos III a VI são de adesão voluntária).

Na legislação ficam estabelecidos todos os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas, bem como os parâmetros para o estudo técnico das instalações e o tratamento de resíduo e o combate a poluição (Lei 9.966/2000 – ar.5º, §1º).

A lei cita a elaboração de dois instrumentos para o gerenciamento de riscos de poluição, são eles:

- a) Manual de procedimento interno;
- b) Planos de emergência individual

Os planos de emergência devem ser aprovados pelo órgão ambiental responsável, que no caso seriam a Secretaria de Meio Ambiente do Maranhão – SEMA e o IBAMA. O transporte de óleo e substâncias nocivas deverão respeitar a MARPOL 73/78, que explana sobre registro de óleo e suas cargas, localização no navio e os critérios para descargas do óleo, substâncias nocivas ou perigosas e lixo.

Outra punição cabível para infrações e sanções, determinada na Lei 9.966/2000, são multas que variam de R\$7.000 (sete mil reais) até R\$50.000.000 (cinquenta milhões de reais) e a competência da autoridade marítima, órgãos federal, estadual e municipal de meio ambiente (no caso seriam a Secretaria Municipal de Meio Ambiente – SMMA, a Secretaria Estadual de Meio Ambiente – SEMA e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA), com as seguintes competências:

- a) Avaliar os danos ambientais causados por incidentes nas marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares, e elaborar relatório circunstanciando, encaminhando-o ao órgão estadual do meio ambiente;
- b) Dar início, na alçada municipal, aos procedimentos judiciais cabíveis a cada caso;
- c) Autuar os infratores na esfera de sua competência.

PORTO e TEIXEIRA (2002) apontam várias outras externalidades da atividade portuária, que afetam diretamente o meio ambiente e precisam de controle:

- a) Poeira: como, por exemplo, as geradas no manuseio de cargas granelizadas;
- b) Ruído: gerado no tráfego de caminhões;
- c) Contaminação do solo: causada em acidentes ou manuseio inadequado de cargas e na lavagem de contêineres;
- d) Contaminação ou poluição do ar: essa poluição pode advir da operação de carga e descarga de materiais industriais e agrícolas, tais como soja em farelo fertilizante, bauxita e outros;
- e) Dragagem e o descarte do material dragado.

Esses controles mostram que os impactos ambientais da atividade portuária, vão muito além da poluição do mar e mostra a necessidade de uma eficiente gestão ambiental, que integre a participação do município nos planos corretivos, preventivo e emergencial.

Outra questão bastante discutida é o licenciamento ambiental do porto, que apesar de ser exigida pela legislação ambiental, ainda é pouco adotada de modo integrado nos portos brasileiros. Normalmente, como por exemplo, no Porto do Itaqui, os licenciamentos ambientais são fragmentados entre várias empresas arrendatárias dos serviços portuários, no entanto a integração dos mesmos é fundamental. Mas RIOS e ARAÚJO (2005, p.161) citam uma banalização do licenciamento:

[...]revela um tendência preocupante de desconstituir, passo a passo, um dos mais importantes instrumentos de controle de poluição e degradação ambiental que é o licenciamento, reduzindo-o a uma mera formalidade, em que o que verdadeiramente importa não são os estudos técnicos e as recomendações que o embasam, mas o carimbo final como autorização para o empreendimento continuar a operar sem nenhuma restrição ambiental. Sem dúvida, a eliminação do processo ou de fases essenciais do processo de licenciamento, na prática, implicaria um notável retrocesso nas políticas públicas de proteção ambiental.

Os principais instrumentos de análise do licenciamento ambiental são: estudo do impacto ambiental e relatório de impacto ambiental; plano de controle (PCA); plano de manejo; plano de recuperação de área degradada e análise de risco.

O licenciamento ambiental é um instrumento de extrema importância no âmbito ambiental, como uma garantia de sustentabilidade nas atividades portuárias. Gerando melhoras na gestão ambiental, como por exemplo, o controle de gastos grandes e inesperados para a recuperação ambiental de um acidente.

8.2 A relação do Porto do Itaqui com os órgãos ambientais

Para analisar qual a relação do Porto do Itaqui com os órgãos ambientais maranhenses, que seriam: a Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMMA), a Secretaria Estadual de Meio Ambiente (SEMA) e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. Nesses três órgãos foram feitas entrevistas para aprofundar o entendimento da relação deles com o Porto do Itaqui e além do pedido de documentos comprobatórios da fiscalização da atividade ambiental desta instituição realizada no Porto do Itaqui, como por exemplo, relatório de vistoria, laudos, autorizações, licenças, autos de infração, etc.

E com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) foi feito pela Análise documental de vistorias.

8.2.1 A relação com a Secretaria Municipal de Meio Ambiente – SMMA

Na Secretaria Municipal de Meio Ambiente, o atual Secretário é Rodrigo Maia Rocha, definido pelo Prefeito Edivaldo Holanda Júnior. A secretaria se encontra na rua 2, São Francisco.

Compete à Secretaria Municipal do Meio Ambiente:

Planejar, ordenar e coordenar as atividades de defesa do meio ambiente no Município de São Luís, definindo critérios para conter a degradação e a poluição ambiental;

Manter relações e contatos visando à cooperação técnico-científica com órgãos e entidades ligados ao meio ambiente, do Governo Federal, dos Estados e dos Municípios brasileiros, bem como com órgãos e entidades internacionais;

Estabelecer com os órgãos federal e estadual critérios visando à otimização da ação de defesa do meio ambiente no Município de São Luís.

Em conversa com o Coordenador da área de fiscalização da Secretaria, houve a abordagem sobre se existiria alguma relação com o Porto do Itaqui, no sentido de fiscalização, ou autorização ou qualquer tipo de licença ambiental. Toda e qualquer responsabilidade e relação ambiental com o Porto do Itaqui que poderia ser da SMMA foi passada para a Secretaria Estadual de Meio Ambiente, não havendo qualquer tipo de relação, nem vistorias, licenças, autos de infração, etc. Além disso, o que justificaria tal atitude seria que o Porto na verdade se encontra no município de São José de Ribamar.

Mas um dos instrumentos da participação municipal na gestão portuária é a aprovação do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto – o PDZ. Definido na Lei dos Portos e é de fundamental importância para atingir os objetivos de uma cidade portuária sustentável.

8.2.2 A relação com a Secretaria Estadual de Meio Ambiente

Na Secretaria Estadual de Meio Ambiente, o atual Secretário é Carlos Victor Guterres Mendes. A secretaria se encontra na Avenida dos Holandeses, nº 04,

Quadra 06, Edifício Manhattan, Calhau. E possui um anexo na Rua dos Búzios, Quadra 35, Lote 18, Calhau.

A SEMA, além dos setores responsáveis pela atividade meio, é formada por uma Assessoria de Planejamento e 5 Subgerências responsáveis pela execução das atividades fim, de aplicação dos instrumentos de gestão ambiental: a Subgerência de Desenvolvimento e Educação Ambiental, Subgerência de Gestão Ambiental, Subgerência de Monitoramento e Controle da Qualidade Ambiental; Subgerência de Recursos Hídricos e Subgerência de Fiscalização e Defesa dos Recursos Naturais.

Na lei nº 7.734, dia que compete à Gerência de Estado de Meio Ambiente e Recursos Naturais a coordenação e execução das políticas relativas à promoção, organização, normatização, fiscalização, coordenação e controle das ações relativas à exploração e preservação do meio ambiente e dos recursos naturais do Estado do Maranhão, além de outras competências a serem definidas em regulamentação própria.

A Secretaria Estadual é a responsável pelo Licenciamento das empresas Arrendatárias do Porto do Itaqui. Sendo possível através do site³² da SEMA o formulário inicial para o Requerimento da Licença Ambiental.

O requerimento padrão do licenciamento ambiental é um questionário detalhado que busca todas as características necessárias. Algumas informações que estão presentes no questionário, são entre elas:

- a) Identificação do Empreendedor e do Empreendimento
- b) Descrição da Atividade
- c) Aspectos Ambientais
- d) Documentação Necessária

Em visita a Superintendência de Fiscalização Ambiental no prédio anexo, foi explicado o procedimento no caso de acidentes, por exemplo. Na Secretaria, existem 3 Secretarias Adjuntas responsáveis por áreas específicas de atuação, são elas:

1. Secretaria Adjunta de Licenciamento
2. Secretaria Adjunta de Recursos Ambientais
3. Secretaria Adjunta de Desenvolvimento Sustentável

³² Disponível em: www.sema.ma.gov.br/pdf/editais/Requerimento%20de%20Licenciamento%20SFDRN%20-%20ANEXO%20I.pdf. Acessado em: Fev 2013.

A Secretaria Adjunta de licenciamento, no contexto abordado da atividade portuária, teria como característica principal o Licenciamento Ambiental das empresas arrendatárias no Porto do Itaqui.

A Secretaria Adjunta de Recursos Ambientais teria como característica principal, na atividade portuária, a Gestão de Recursos Sólidos e a Gestão de Recursos Tóxicos e Perigosos.

A Secretaria Adjunta de Desenvolvimento Sustentável Ambientais teria como característica principal, na atividade portuária, a área de Fiscalização (subdividida em: Investigação e Análise Laboratorial e Emergências Ambientais). A Seção de Emergências Ambientais possui 2 telefones para receber denúncias ou avisos de algum acidente ou abuso ambientais, com os técnicos da SEMA tomando as providências necessárias. Como, por exemplo, na situação do Píer IV uma plataforma elevatória, que pertence à empresa Eunsung O&C; contratada pela Vale adernou durante manobra realizada por sua tripulação na Baía de São Marcos, em local próximo às obras do píer. A Secretaria fez todo o acompanhamento da retirada do Píer IV, o qual todos os procedimentos legais estariam sendo respeitados no processo e se algum dano ambiental acrescido no acontecimento.

8.3 A relação com o IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

O IBAMA foi criado a partir da Lei 7.735/89, no dia 22 de fevereiro, extinguindo-se a SUDEPE – Superintendência do Desenvolvimento da Pesca e SEMA – a Secretaria Especial do Meio Ambiente. Juntos com a SEMA, outros três órgãos deram origem ao IBAMA a partir de suas fusões: o Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF), a Superintendência de Pesca (SEPE), e a Superintendência da Borracha.

O IBAMA é uma autarquia federal dotada de personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa e financeira, vinculada ao Ministério do Meio Ambiente (Art.2º). A partir desse momento, a gestão do meio ambiente passou a ser integrada. Antes, a gestão era fragmentada em vários ministérios com diferentes visões, gerando contradições.

O artigo 2º da Lei ainda define as finalidades do IBAMA, que são:

I - exercer o poder de polícia ambiental; (Incluído pela Lei nº 11.516, 2007)

II - executar ações das políticas nacionais de meio ambiente, referentes às atribuições federais, relativas ao licenciamento ambiental, ao controle da qualidade ambiental, à autorização de uso dos recursos naturais e à fiscalização, monitoramento e controle ambiental, observadas as diretrizes emanadas do Ministério do Meio Ambiente; e (Incluído pela Lei nº 11.516, 2007).

III - executar as ações supletivas de competência da União, de conformidade com a legislação ambiental vigente. (Incluído pela Lei nº 11.516, 2007).

8.4 A relação com a ANTAQ

A ANTAQ atua coordenadamente na área ambiental através da coordenação de sua Gerência de Meio Ambiente com as outras gerências, a ANTAQ visa a conjugar ações voltadas para a aceleração do desenvolvimento econômico e social do Brasil com a preservação do meio ambiente. Este é um dos principais desafios da atualidade e uma preocupação que marca a atuação institucional da ANTAQ. O modal aquaviário não somente é mais seguro, mas também menos poluente que os outros modais. A ANTAQ visa uma atuação com o objetivo do desenvolvimento sustentável da atividade portuária e de navegação³³.

Em relação as competências da ANTAQ, podemos destacar:

I - Acompanhar a elaboração, a implantação e o desenvolvimento do sistema integrado de gestão ambiental no setor aquaviário; (Redação dada pela Resolução nº 1.706 - ANTAQ, de 22.05.2010)

II - acompanhar estudos e acordos internacionais nas áreas de gestão ambiental;

III - Desenvolver, em articulação com as Superintendências, as diretrizes para a ANTAQ no que diz respeito aos aspectos de gestão ambiental integrada, diretamente relacionados com as decisões e atuações da Agência; (Redação dada pela Resolução nº 1.706 - ANTAQ, de 22.05.2010).

³³ Disponível em: <http://www.antaq.gov.br>. Acesso em: Fev 2013.

IV - Coordenar as ações de conscientização sobre os temas de gestão ambiental integrada, no âmbito do setor aquaviário e no âmbito interno da Agência; (Redação dada pela Resolução nº 1.706 - ANTAQ, de 22.05.2010)

V - Participar, juntamente com os demais órgãos intervenientes, de discussões e da elaboração de procedimentos e normas afetas ao setor aquaviário; (Redação dada pela Resolução nº 1.706 - ANTAQ, de 22.05.2010)

VI - Participar de foros com vistas a harmonizar as atividades das autoridades públicas atuantes nos portos, em relação às questões ambientais; (Incluído pela Resolução nº 1.706 - ANTAQ, de 22.05.2010)

VII - Promover a implantação da Agenda Ambiental Portuária no setor aquaviário. (Incluído pela Resolução nº 1.706 - ANTAQ, de 22.05.2010).

Um exemplo de como é essa relação é o Relatório de Vistoria nº13/2010–GMA, de 15 de dezembro de 2010. Com o objetivo de realizar uma vistoria para o levantamento das conformidades ambientais e de segurança portuária adotada pela Administração do Porto e por meio do preenchimento do formulário do Sistema Integrado de Gestão Ambiental (SIGA) e vistoria do cais.

A ANTAQ fez cerca de 50 verificações consideradas por ela relevantes, baseadas no preenchimento do formulário padrão SIGA e das vistoria realizada em campo, dentre elas:

1. O porto do Itaqui (foto 1) possui um núcleo ambiental denominado Coordenação de Meio Ambiente. Essa unidade está presente no organograma da Administração Portuária. O quadro de pessoal da Coordenação é composto por técnicos de nível superior (geógrafo com especialização em meio ambiente e um administrador) e 3 estagiários.

2. A EMAP possui informação sistematizada sobre a situação ambiental dos arrendatários (licenças, PEI, gerenciamento de resíduos e alguns manuais de procedimentos internam).

3. O Porto possui contratos e convênio de cooperação técnica com a Consultoria Ambiental Ênfase e com a Universidade Federal do Maranhão para a realização de estudos ambientais.

4. Os funcionários da área ambiental participam permanentemente de cursos e de treinamento em meio ambiente. De acordo com a analista da área, a autoridade portuária se propõe a investir nesses treinamentos.

5. Durante vistoria ao cais público, observou-se grande quantidade de granel sólido espalhado no cais, mostrando que a retirada desses resíduos pode ser melhorada.

6. O porto não possui brigada própria de combate à incêndio e nem alvará do Corpo de Bombeiros. A rede de alta pressão para combate a incêndio está sendo revisada e ampliada para os novos berços pela empresa JMC. O porto possui hidrantes de parede e sobre carretas para combate à incêndio.

Essas são apenas 5 ponderações feitas na análise feita pela ANTAQ, neste estudo é apresentado na Tabela 07 sobre a atual situação das conformidades ambientais no Porto do Itaqui:

TABELA 07 – Quadro com a atual situação de atendimentos às principais conformidades ambientais, de segurança ocupacional e portuária.

Situação Analisada	
NÚCLEO AMBIENTAL	
QUALIFICAÇÃO DO NÚCLEO AMBIENTAL	Atende Parcialmente
LICENCIAMENTO	
PEI	
PGRS	Atende Parcialmente
AUDITORIA AMBIENTAL	Atende Parcialmente
SESSTP	
PPRA	
PCE	Atende Parcialmente
CARGAS PERIGOSAS	
NÚCLEO DE SEGURANÇA	
CERTIFICAÇÃO (ISPS)	

	Atende
	Atende Parcialmente
	Não Atende

FONTE: Adaptado de: Relatório de Vistoria nº13/2010 – GMA. ANTAQ.

8.4.1 Licenciamento Ambiental

A defesa do meio ambiente apresenta-se também como princípio norteador e inseparável da atividade econômica na Constituição Federal. Desse modo, não são admissíveis atividades da iniciativa privada e pública que violem a proteção do meio ambiente³⁴.

(<http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2059156.PDF>)

³⁴ Disponível em: <http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2059156.PDF>. Acesso em Fev 2013.

O licenciamento ambiental é um importante instrumento da Política Nacional de Meio ambiente. É um instrumento legal no qual a administração pública tenta controlar a atividade humana que interferem no meio ambiente, como a atividade portuária. O licenciamento se feito de maneira correta é importantíssimo para um desenvolvimento sustentável, pois tem a característica de ser preventivo, ao invés de seguir a tendência de ações corretivas e individualizadas.

A Resolução Conama 237/97 traz o seguinte conceito de licenciamento ambiental:

Procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras; ou aquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao caso.

A previsão do licenciamento na legislação ordinária surgiu com a edição da Lei 6.938/81, que em seu art. 10 estabelece:

A construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores, bem como os capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento por órgão estadual competente, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, em caráter supletivo, sem prejuízo de outras licenças exigíveis.

O processo de licenciamento ambiental possui três etapas distintas: Licenciamento Prévio, Licenciamento de Instalação e Licenciamento de Operação.

I. Licença Prévia (LP) – Deve ser solicitada ao IBAMA na fase de planejamento da implantação, alteração ou ampliação do empreendimento. Essa licença não autoriza a instalação do projeto, e sim aprova a viabilidade ambiental do projeto e autoriza sua localização e concepção tecnológica. Além disso, estabelece as condições a serem consideradas no desenvolvimento do projeto executivo.

Durante o processo de obtenção da licença prévia, são analisados diversos fatores que definirão a viabilidade ou não do empreendimento que se pleiteia. É nessa fase que:

- a) São levantados os impactos ambientais e sociais prováveis do
- b) Empreendimento;
- c) São avaliadas a magnitude e a abrangência de tais impactos;
- d) São formuladas medidas que, uma vez implementadas, serão capazes de eliminar ou atenuar os impactos;

- e) São ouvidos os órgãos ambientais das esferas competentes;
- f) São ouvidos órgãos e entidades setoriais, em cuja área de atuação se situa o empreendimento;
- g) São discutidos com a comunidade, caso haja audiência pública, os impactos ambientais e respectivas medidas mitigadoras e compensatórias; e
- h) É tomada a decisão a respeito da viabilidade ambiental do empreendimento, levando-se em conta sua localização e seus prováveis impactos, em confronto com as medidas mitigadoras dos impactos ambientais e sociais.

II. Licença de Instalação (LI) - Autoriza o início da obra ou instalação do empreendimento. O prazo de validade dessa licença é estabelecido pelo cronograma de instalação do projeto ou atividade, não podendo ser superior a 6 (seis) anos. Empreendimentos que impliquem desmatamento dependem, também, de "Autorização de Supressão de Vegetação".

Ao conceder a licença de instalação, o órgão gestor de meio ambiente terá:

- a) Autorizado o empreendedor a iniciar as obras;
- b) Concordado com as especificações constantes dos planos, programas e projetos ambientais, seus detalhamentos e respectivos cronogramas de implementação;
- c) Verificado o atendimento das condicionantes determinadas na licença prévia;
- d) Estabelecido medidas de controle ambiental, com vistas a garantir que a fase de implantação do empreendimento obedecerá aos padrões de qualidade ambiental estabelecidos em lei ou regulamentos;
- e) Fixado as condicionantes da licença de instalação (medidas mitigadoras e/ou compensatórias).

III. Licença de Operação (LO) - Deve ser solicitada antes de o empreendimento entrar em operação, pois é essa licença que autoriza o início do funcionamento da obra/empreendimento. Sua concessão está condicionada à vistoria a fim de verificar se todas as exigências e detalhes técnicos descritos no projeto aprovado foram desenvolvidos e atendidos ao longo de sua instalação e se estão de acordo com o previsto nas LP e LI. O prazo de validade é estabelecido, não podendo ser inferior a 4 (quatro) anos e superior a 10 (dez) anos.

A licença de operação possui três características básicas:

a) É concedida após a verificação, pelo órgão ambiental, do efetivo cumprimento das condicionantes estabelecidas nas licenças anteriores (prévia e de instalação);

b) Contém as medidas de controle ambiental (padrões ambientais) que servirão de limite para o funcionamento do empreendimento ou atividade;

c) Especifica as condicionantes determinadas para a operação do empreendimento, cujo cumprimento é obrigatório, sob pena de suspensão ou cancelamento da operação.

No processo de licenciamento os estudos ambientais são elaborados pelo empreendedor e entregues ao IBAMA para análise e deferimento. Para cada etapa do licenciamento há estudos específicos a serem elaborados³⁵.

8.4.2 Obtenção da Licença Ambiental

Para a obtenção da Licença Ambiental, a organização interessada deve-se dirigir ao órgão competente para emitir a licença, podendo este ser o IBAMA, os órgãos de meio ambiente do Estado (no caso do Maranhão, a SEMA) ou os órgãos municipais (no caso do Maranhão, a SMMA). As empresas que operam no Porto do Itaqui obtêm as licenças na Secretaria Estadual de Meio Ambiente – SEMA.

De acordo com o art. 23, incisos III, VI e VII da Constituição Federal, é competência comum da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios proteger o meio ambiente, combater a poluição em qualquer de suas formas e preservar as florestas, a fauna e a flora.

De acordo com a Lei 6.938/81 a tarefa de licenciar é, em regra, dos estados, cabendo ao Ibama atuação supletiva ou em caso de omissão do órgão competente.

³⁵ Resolução CONAMA nº 237/97

9 CONCLUSÃO

Os portos atualmente constituem ferramentas indispensáveis para um bom funcionamento do comércio mundial. A modernização portuária é importantíssima para a competitividade mundial e, além disso, um desenvolvimento sustentável. E a integração porto cidade é uma ferramenta fundamental para garantir a sustentabilidade das cidades portuárias.

Em relação ao objetivo de demonstrar a importância dos portos para o comércio internacional e para desenvolvimento nacional foi atendido através do estudo apresentados sobre a globalização e o sistema portuário e que hoje a tonelagem exportada por via marítima representou 96% do total, enquanto que a importada alcançou 89%, maior índice em cinco anos. E que isso tem relação com a internacionalização, no qual organizações buscam novos mercados, recursos novos ou mais baratos e aumentar a rentabilidades de seus negócios.

Em relação ao objetivo de apresentar os relacionamentos institucionais da Relação Porto Cidade do Porto do Itaquí foi atendido mostrando a evolução da legislação portuária com a Lei de Modernização de Portos, tão necessária para a inserção no mercado atual tão competitivo. Além de citar e explicar os órgãos que se relacionam e como se dá essa relação com o Porto do Itaquí. Além disso, mostramos que com o Conselho de Autoridade Portuária – CAP, o município, como membro, tem uma grande oportunidade de manifestar sua opinião e decisões sobre o porto, além de uma grande oportunidade de integração com o mesmo. No Brasil, houve um isolamento do porto em relação à cidade, que por questão políticas separou-se a Gestão Portuária e o Governo municipal. Na maioria dos portos brasileiros, a construção dos portos modernos foi delegada às empresas privadas. Além disso, exploraram a atividade portuária por décadas.

A legislação ambiental brasileira teve avanços com a Política Nacional do Meio Ambiente de 1981. A partir daí, foram estabelecidos vários instrumentos legais para a gestão portuária aliada ao meio ambiente, para assim alcançar o desenvolvimento sustentável. Além disso, provoca mudanças organizacionais e administrativas no sistema portuário brasileiro, criando mecanismos de regulação do trabalho portuário e colocando em prática a necessária modernização dos portos.

E em relação ao o objetivo de analisar a relação Porto Cidade do Porto do Itaquí com foco no relacionamento com as instituições e órgãos fiscalizadores e

reguladores da atividade ambiental, este foi atendido ao mostrar a relação do Porto do Itaqui com a SMMA, SEMA, IBAMA e ANTAQ.

O caso da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, viu-se um estranho afastamento, delegando toda a responsabilidade para o Estado. Em relação à Secretaria Estadual tem maiores responsabilidades, principalmente com o Licenciamento Ambiental, importante instrumento do desenvolvimento sustentável, além de uma responsabilidade de preservar o meio ambiente através de vistorias e realizando as punições necessárias. A relação com a Secretaria Estadual de Meio Ambiente não pôde ser aprofundada devido ao não envio dos documentos pedidos a mesma para um análise documental de como seria esta relação na prática.

A vistoria aplicada pela ANTAQ mostrou que o Porto do Itaqui atende boa parte das recomendações ambientais, de segurança ocupacional e de segurança portuária de acordo com a legislação brasileira.

REFERÊNCIAS

ANTAQ. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/BoletimPortuario/PanoramaNavegacaoMaritimaApoio2011.pdf>>. Acesso em: Nov 2012.

ANTAQ. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/BoletimPortuario/PanoramaNavegacaoMaritimaApoio2011.pdf>> Acesso em: Dez 2012.

ANTAQ. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Institucional.asp>. Acesso em Jun de 2012.

ANTAQ. Gerência de Meio Ambiente - Relatório de Vistoria nº19/2007.

ANTAQ. Gerência de Meio Ambiente - Relatório de Vistoria nº13/2010.

ANTUNES, Daléa. Projetos de inserção competitiva na globalização e evolução das Relações cidade-porto no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, UFRJ, 2009.

Associação Brasileira de Engenharia de Produção. Disponível em: http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2008_TN_STO_069_496_11018.pdf. Acesso em Jan 2013.

BARAT, Josef. Logística: Transporte e Desenvolvimento Econômico, volume I: A Visão Histórica. São Paulo, Editora CLA, 2007.

BAUDOIN, Thierry. A cidade portuária na mundialização. In: COCCO, G.; SILVA, G.(Orgs.). Cidades e portos: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

CARVALHO, Fernanda Cunha de. Conflitos socioambientais e desenvolvimento espacial do Maranhão: análise de um discurso. São Luís 2010.

CASTRO, Newton. Privatização do Setor de Transportes no Brasil. In: PINHEIRO, Armando Castelar.

COLLEYR, Wesley O. Lei dos Portos: O Conselho de Autoridade Portuária e a Busca da Eficiência. São Paulo: Lex Editora, 2008.

CONSAD. Disponível em: www.consad.org.br. Acessado em Jan 2013.

Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Paranaguá. Disponível em: http://www.autoridadeportuaria.pr.gov.br/arquivos/File/1_PDZ_do_Porto_de_Paranagu%C3%A1_Volume_1.pdf. Acesso em Nov 2012.

Empresa Maranhense de Administração Portuária. Disponível em: http://www.emap.ma.gov.br/frmPagina.aspx?id_pagina_web=142>. Acesso em Jun 2012.

Empresa Maranhense de Administração Portuária. Disponível em: www.emap.ma.gov.br/frmPagina.aspx?id_pagina_web=176> . Acesso em Jun 2012.

Empresa Maranhense de Administração Portuária. Disponível em: <http://www.emap.ma.gov.br/porto-e-negocios/plano-de-desenvolvimento-e-zoneamento/40983%3B68868%3B1508%3B0%3B0.asp>. Acesso em Dez 2012.

FERREIRA, Giselly Danniela de A. Cavalcanti. Impasses na Lei da Modernização dos Portos: O Caso do Porto do Itaquí. São Paulo, 2009.

GITAHY, Maria Lucia Caira. Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana. São Paulo, 1992.

IANNI, Octavio. Teorias da Globalização, 1995.

IBAMA. Licenciamentos – IBAMA. Disponível em <http://licenciamento.ibama.gov.br>>. Acesso em: Fev. de 2012

INSTITUTO DE ECONOMIA DA UFRJ. Disponível em: http://www.ie.ufrj.br/ecex/pdfs/logistica_otimizacao_do_transporte_e_estoques_na_empresa.pdf>. Acesso em Jul 2012.

HAESBAERT, R. Globalização e fragmentação no mundo contemporâneo. In: Haesbaert, R. (org.). Niterói.

HANDABAKA, Alberto Ruibal, Gestão logística da distribuição física internacional, Maltese Editora, São Paulo, 1994.

LASTRAS E ALBAGLI. Helena M. M. e Sarita(organizadoras). Informação e globalização na era do conhecimento. Rio de Janeiro: Campus, 1999.

LIMA, Bento Moreira. Histórias do Porto do Itaqui. 2ª ed. s.n., São Luis, 2007.

Marx, K, O Capital, vol.II

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/RelatorioGestao/2007/CODOMAR/RelatorioGestao.pdf>> . Acesso em Abril de 2012.

MONIÉ, Frédéric. Desenvolvimento territorial nas cidades-porto da América do sul. Rio de Janeiro. 2007

MONIÉ e VIDAL, Frédéric e Soraia Maria do S.C. Cidades, portos e cidades na era da integração produtiva. Rio de Janeiro. 2006

MORAES, Isaac Ribeiro de. Cidades Portuárias Sustentáveis – Integração Porto/Cidade Veículo para Sustentabilidade. Santos, 2008.

MORAES, Antônio Carlos Robert. Contribuições para a Gestão da zona Costeira do Brasil – Elementos para uma geografia do litoral Brasileiro.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. Modernização dos Portos. São Paulo: Lex Editora, 2006.

PORTAL BRASIL. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/pac/relatorios/estaduais/maranhao-1/maranhao-10o-balanco-janeiro-a-abril-de-2010>>. Acesso em Jan 2013.

Porto Gente. Disponível em: http://www.portogente.com.br/portopedia/Unitizacao_de_Cargas/. Acessado em Dez 2012.

PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/pub/up/relatorio/7b116192e13e778356075f357d1ba428.pdf>>. Acesso em Dez 2012.

Romanzini, Dione. Cidade, porto e planejamento: Garuva, cidade passagem. Florianópolis, SC, 2009.

Teixeira, Carlos Eduardo Teixeira; Análise da Relação Porto-Cidade com fins de propor uma agente ambiental para a porto nave – navegantes (SC). Itajaí. 2011

Unites Nations Conference on Trade and Development. Disponível em: <http://www.unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1734>. Acesso em: Jul 2012.

Unites Nations Conference on Trade and Development. Desenvolvimento e Melhoria dos Portos – Os Princípios de Gestão e Organização dos Portos. Conferencia das Nações Unidas Sobre o Comércio e Desenvolvimento, 1992.

VEJA. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/noticia/economia/pacote-preve-investimentos-de-r-54-2-bi-em-portos>. Acessado em 10.12.12. Acesso em Dez de 2012.

VEJA. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/noticia/economia/dilma-anuncia-pacote-portuario-nesta-5a-feira>. Acesso em Dez de 2012.

VEJA. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/noticia/economia/pacote-portuario-e-bem-recebido-por-empresarios>. Acesso em Dez de 2012.

ANEXOS

ANEXO A – LEIS PORTUÁRIAS

- Lei 8.630, de 25/2/1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (Lei dos Portos).

- Lei 9.432, de 8/1/1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

- Lei 9.537, de 11/12/1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

- Decreto 1.467, de 27/4/1995. Cria o Grupo Executivo para Modernização dos Portos.

- Resolução Conama 4/95, de 9/10/1995. Estabelece as Áreas de Segurança Aeroportuária – ASAs.

- Resolução Conama 293/01, de 12/12/2001. Dispõe sobre o conteúdo mínimo do Plano de Emergência Individual para incidentes de poluição por óleo originados em portos organizados, instalações portuárias ou terminais, dutos, plataformas, bem como suas respectivas instalações de apoio, e orienta a sua elaboração.

- Resolução Conama 344/04, de 25/03/2004. Estabelece as diretrizes gerais e os procedimentos mínimos para a avaliação do material a ser dragado em águas jurisdicionais brasileiras e dá outras providências.

- Resolução Conama 349/04, de 16/08/2004. Dispõe sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos ferroviários de pequeno potencial de impacto ambiental e a regularização dos empreendimentos em operação.

ANEXO B – Legislação Ambiental

Decreto - 97.822 (Sistema de Monitoramento Ambiental)

Decreto-Lei - 1.134 (Incentivos fiscais)

Decreto-Lei - 221 (Proteção e estímulo à pesca)
Lei - 6.938 (Política Nacional do Meio Ambiente)
Lei - 8.171 (Proteção ao Meio Ambiente)
Resolução Conama - 001 (Relatório de Impacto Ambiental)
Resolução Conama - 001 (Cadastro Técnico Federal)
Resolução Conama - 006 (Modelos para publicação de pedidos de Licenciamento)
Resolução Conama - 013 (Licenciamento ambiental)
Resolução Conama - 237 (Licenciamento Ambiental)
Resolução Conama - 281 (Pedidos de licenciamento)
Resolução Conama - 286 (Licenciamento ambiental)

Esfera Estadual

Decreto - N.º 13.494 (Regulamenta o Código de Proteção do Meio Ambiente)
Lei - 065 (reestruturação da Procuradoria)
Lei - Nº 5.405 (Código de Proteção do Meio Ambiente)