

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO  
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS  
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO

**VICTÓRIA THEREZA MARQUES BELÉM**

**O PORTO DA BAÍA DE SÃO MARCOS:** uma análise da regulamentação portuária e seus impactos sobre o Porto do Itaqui a partir da lei 12.815/13.

São Luís

2023

**VICTÓRIA THEREZA MARQUES BELÉM**

**O PORTO DA BAÍA DE SÃO MARCOS:** uma análise da regulamentação portuária e seus impactos sobre o Porto do Itaqui a partir da lei 12.815/13.

Trabalho de conclusão de curso, na modalidade de artigo, apresentado como requisito para obtenção do título de Bacharel em Administração da Universidade Federal do Maranhão - UFMA.

Orientador: Sérgio Sampaio Cutrim

São Luís

2023

Belém, Victória Thereza Marques

O porto da Baía de São Marcos: uma análise da evolução da regulamentação portuária e seus impactos sobre o porto do Itaqui a partir da lei 12.815/13. / Victória Thereza Marques Belém. – 2023.  
26 f.

Orientador(a): Sergio Sampaio Cutrim.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação, Artigo) - Curso de Administração, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2023.

1. Gestão Portuária. 2. Administração. 3. Legislação Nacional. I. Sampaio Cutrim, Sérgio. II. Título

## **VICTÓRIA THEREZA MARQUES BELÉM**

**O PORTO DA BAÍA DE SÃO MARCOS:** uma análise da regulamentação portuária e seus impactos sobre o Porto do Itaqui a partir da lei 12.815/13.

Trabalho de conclusão de curso, na modalidade de artigo, apresentado como requisito para obtenção do título de Bacharel em Administração da Universidade Federal do Maranhão - UFMA.

Aprovado em: 04 / 12 /2023.

### **BANCA EXAMINADORA**

Prof. Sérgio Sampaio Cutrim (orientador)  
Dr. em Engenharia Naval e Oceânica  
Universidade Federal do Maranhão

Profa. Amanda F. Aboud de Andrade  
Dra. em Ciência da Informação  
Universidade Federal do Maranhão

Prof. Ricardo André Barbosa Carreira  
Me. em Administração de Empresas  
Universidade Federal do Maranhão

A minha mãe, ao meu pai e ao meu irmão, minha alegria é imensa de mais uma vez poder agradecê-los por todo apoio. A minha avó, Maria de Jesus, esse trabalho de conclusão de curso é dedicado a senhora com muito respeito, amor e admiração.

## AGRADECIMENTOS

Aqui agradeço com muita alegria e amor a todos que compuseram minha equipe de força ao longo da minha caminhada na Universidade Federal do Maranhão.

Primeiramente, agradeço a minha espiritualidade de forma tamanha que sempre foi sinônimo de força em minha vida, é com muita fé e esperança que firmo meus maiores agradecimentos a Iemanjá e Nossa Senhora da Conceição, para sempre todo meu respeito, admiração e honraria.

Agradeço a amigos de longa data que sempre fazem o possível para botar um sorriso em meu rosto por saberem todo o peso estampado em minhas costas, a aqueles que nunca mediram esforços para concretizar com afinco o significado da palavra amizade em minha vida, a Levi, Lucas, Rodrigo, Ana Beatriz, Júlia, Maria Elisa, Luísa, Matheus e João Pedro C., como prometido, mais uma vez redijo agradecimentos a vocês e espero assim continuar.

Aos meus queridos amigos de curso, Larisse, Alexandre, Débora e George, obrigada por toda ajuda e todo companheirismo no tempo em que pudemos dividir uma sala de aula, torço muito pela prosperidade profissional de cada um de vocês.

Agradeço também aqueles que chegaram depois para me mostrar que amigos sinceros e verdadeiros nem sempre se constrói com o tempo, mas sim com a conexão que sentimos, a João Pedro G., Iasmim, Esther e Rafael meus mais sinceros agradecimentos por me sustentarem ao longo do final dessa caminhada.

Ao meu irmão de sangue Paulo Belém e a minha irmã de alma Lia Carvalho, obrigada por serem família, por todo apoio, por acreditarem em mim de uma forma que às vezes nem eu mesma acredito, saibam que vocês dois são fontes de inspiração enormes para mim.

A minha querida avó e madrinha, Maria de Jesus a quem dedico essa pesquisa, você é fonte inesgotável de perseverança e força, sou muito honrada de ser sua neta e afilhada.

E, aos meus grandes incentivadores, meus pais, Dona Rosilene e Seu Belém, é com muita felicidade poder pela segunda vez agradecê-los em uma dedicatória de conclusão de curso, obrigada imensamente por todo carinho, incentivo, apoio e amizade, sem vocês dois nada disso seria possível, espero poder retornar sempre as melhores coisas do mundo para vocês, eu os amo, com todo meu coração e alma.

A todos que formaram minha equipe de força, é uma honra dizer que conseguimos mais uma vez, sou eternamente grata!

“A Praia Grande não vai morrer sozinha, com ela irá também o Cais da Sagração, os barcos vão se passar para o Itaqui, sem barcos de que serve o cais?”

Josué Montello, 1971

## RESUMO

A presente pesquisa possui o objetivo de analisar, bem como redigir apontamentos sobre a legislação nacional que resguarda, efetiva, direciona e equipara o sistema de gestão portuária no Brasil, possuindo como objeto a análise das funcionalidades administrativas dentro do Porto do Itaqui localizado em São Luís do Maranhão. A pesquisa se compromete em entender de forma delimitada como os mecanismos legislativos incidem sobre as fases de gestão dentro do desempenho de um porto organizado, trazendo diretrizes de funcionamento, organização, regramento e normatização levantando assim, o ponto chave a respeito da interferência dos indicadores legislativos no campo do funcionamento e efetuação da administração dos portos, realizando um parâmetro indicativo a partir da evolução legislativa que incide sobre o direito dos portos no Brasil instituindo a área do Porto do Itaqui como estrutura base da pesquisa.

**Palavras-chave:** Legislação; Gestão; Porto do Itaqui.

## **ABSTRACT**

The following work has the objective to analyze as well as to write some appointments about the national legislation that protects, effects, directs and equates the management system of ports. It aims to analyze administrative functionalities inside the Itaqui Port located in São Luis/MA. Research is committed to understand in a limited way how the legislative mechanisms affect the management phases inside the performance of an organized port, which brings rules of operation, organization, rules and norms. Therefore, the key point related to the interference in the legislative indicators in the functioning and effectuation of ports management; Constructing an indicative parameter from the legislative evolution that affects the port's law in Brazil, which institutes the area of the Itaqui Port as research's basic structure.

**Keywords:** Legislation; Management; Itaqui Port

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ANTAQ: Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
CAP: Conselho de Autoridade Portuária  
CODOMAR: Companhia das Docas do Maranhão  
EMAP: Empresa Maranhense de Administração Portuária  
TPA'S: Trabalhadores Portuários Avulsos  
TUP'S: Terminais de Uso Privativo  
OGMO: Órgão Gestor de Mão de Obra  
PDZ: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Lei 8.630/93.....	15
Tabela 2 – Lei 12.815/13.....	16

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
<b>2 REFERENCIAL TEÓRICO .....</b>	<b>12</b>
<b>2.1 A evolução legislativa incidente sobre direito dos portos no Brasil .....</b>	<b>13</b>
<b>2.2 As mudanças que atingiram a estrutura funcional do porto organizado de São Luís a partir da lei 12.815/2013 .....</b>	<b>17</b>
2.2.1 O papel da EMAP a partir da lei 12.815/2013 e a extinção da CODOMAR .....	17
2.2.2 O papel da ANTAQ a partir da lei 12.815/2013 e a criação dos Ministérios de Portos e Aeroportos perante a SEP/PR .....	19
<b>2.3 A análise do PDZ incidente sobre o Porto do Itaqui e as implicações da lei 12.815/2013 .....</b>	<b>21</b>
<b>3 METODOLOGIA.....</b>	<b>22</b>
<b>4 RESULTADOS E DISCUSSÃO .....</b>	<b>22</b>
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>23</b>
<b>6 REFERÊNCIAS .....</b>	<b>25</b>

## O PORTO DA BAÍA DE SÃO MARCOS: uma análise da regulamentação portuária e seus impactos sobre o Porto do Itaqui a partir da lei 12.815/13.<sup>1</sup>

Victória Thereza Marques Belém\*  
Sérgio Sampaio Cutrim†

**Resumo:** A presente pesquisa possui o objetivo de analisar, bem como redigir apontamentos sobre a legislação nacional que resguarda, efetiva, direciona e equipara o sistema de gestão portuária no Brasil, possuindo como objeto a análise das funcionalidades administrativas dentro do Porto do Itaqui localizado em São Luís do Maranhão. A pesquisa se compromete em entender de forma delimitada como os mecanismos legislativos incidem sobre as fases de gestão dentro do desempenho de um porto organizado, trazendo diretrizes de funcionamento, organização, regramento e normatização levantando assim, o ponto chave a respeito da interferência dos indicadores legislativos no campo do funcionamento e efetuação da administração dos portos, realizando um parâmetro indicativo a partir da evolução legislativa que incide sobre o direito dos portos no Brasil instituindo a área do Porto do Itaqui como estrutura base da pesquisa

**Palavras-chave:** Legislação; Gestão; Porto do Itaqui.

**Abstract:** The following work has the objective to analyze as well as to write some appointments about the national legislation that protects, effects, directs and equates the management system of ports. It aims to analyze administrative functionalities inside the Itaqui Port located in São Luis/MA. Research is committed to understand in a limited way how the legislative mechanisms, affects the management phases inside the performance of an organized port, which brings rules of operation, organization, rules and norms. Therefore, the key point related to the interference in the legislative indicators in the functioning and effectuation of ports management; Constructing an indicative parameter from the legislative evolution that affects the port's law in Brazil, which institutes the area of the Itaqui Port as research's basic structure.

**Keywords:** Legislation; Management; Itaqui Port.

### 1 INTRODUÇÃO

A navegação obteve papel crucial nos momentos de descobertas históricas, sendo um dos únicos meios de locomoção até o início da modernidade. Navegar é, e continua sendo preciso e às vezes é a condição necessária que os estados litorâneos possuem para assegurar uma série de suprimentos para suas populações, bem como gerar capital através dos postos de importação e exportação.

Sob esta ótica compreende-se que a atividade portuária não só é necessária, como é uma espécie de atividade vital a alguns estados. Por isso, entender como um porto consegue se organizar a partir dos aspectos de regulamentação e legitimação de atividade se torna compreensível.

Diante desse fator, observa-se a origem dessa prática. É notório que o Brasil como país latino americano, teve desde o início de sua formulação história a intitulação de colônia de exploração, tal denominação fora construída a partir de um processo de acumulação de riquezas que acabou por prover estruturas de opressão, assim trazendo ao fenômeno de colonização brasileiro características como exploração agrícola e de minérios.

Sob o olhar de Boris Fausto (2019), a realidade efetiva do Brasil colônia não se aparta da conjuntura observada por parte das colônias vizinhas vez que a maior diferença entre elas era a localização da estrutura burocrática exploratória, pois a do Brasil iria vir ser concentrada em Lisboa, já a da América Espanhola concentrada em Madri. É sob a luz da situação histórica de

---

\* Aluno(a) do Curso de Administração/UFMA. Artigo apresentado para a disciplina de TCC II, na data de xx/xx/2023, na cidade de São Luis/MA. Contato: [victoriabelem@gmail.com];

† Professor(a) Orientador(a). Dr. em Engenharia Naval e Oceânica. Departamento de Ciências Contábeis, Imobiliárias e Administração/UFMA. Contato: [sergio.cutrim@ufma.br]

processos colonizatórios que a época mercantilista se aprimorou mais, protagonizando, a abertura do capitalismo.

O avanço e aprimoramento dos sistemas de escambo, não somente por toda Europa colonizadora, mas por suas colônias efervesceram tal abertura. Logo, notou-se uma América Latina estruturada em um sistema de trocas que necessário formular meios adequados e precisos de entrega dos mais variados produtos, desde especiarias ao ouro e pedras preciosas e pela evolução e tecnologia utilizada na época, as navegações eram os meios primordiais para efetuar as trocas comerciais.

Desde então, com o passar das décadas e com o advento de novas tecnologias, o trabalho portuário não se extinguiu, pelo contrário, navegar continuou sendo preciso, contudo o olhar agora era voltado a uma nova estrutura portuária. O surgimento de uma organização dentro dos portos, trouxe a mercadoria não só como matéria prima a ser entregue, mas sim como um bem que precisaria passar por uma cadeia de momentos até conseguir efetivar o seu destino final, precisando que todos esses momentos estivessem sustentados por bases de regulamentação.

É a partir da evolução do sistema de gestão portuária que é notado a necessidade de normatizações dentro de um porto organizado, e para além dele, é visto o quanto a legislação de cada país interfere e também organiza esse processo de gestão. No Brasil a chamada nova lei dos portos, a lei 12.815/13 é um dos maiores marcos legislativos, promulgado para regulamentar a atividade portuária em todo o país (PEREIRA, SCHWIND, 2015).

Entretanto, antes da promulgação da nova lei dos portos houve a extinção da lei 8.630/93, que incidiu sob o sistema portuário por quase 20 anos, porém já não conseguia suprir com algumas demandas necessárias, como a segurança e a própria infraestrutura dos portos, fazendo com que o ordenamento jurídico brasileiro tivesse que reavaliar não somente os dispositivos, mas inserir outra lei no ordenamento.

Para frisar a sistemática da promulgação de cada lei que versa sobre a temática portuária, primeiro entendeu-se o papel da Constituição Federal. Como a norma regulamentadora do sistema jurídico é ela quem regula tudo que engloba o sistema marítimo e portuário no Brasil.

A Constituição Federal atribuiu a União a competência privativa para não somente legislar sobre direito marítimo, como também sobre o regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima aérea e espacial, como consta no artigo 22 incisos I e X respectivamente, da Constituição Federal (BRASIL, 1988).

Sob esse viés verifica-se que a máquina estatal tem incidência precisa na gestão dos portos organizados no país, utilizando de suas fontes legislativas para organizar a política administrativa dentro dos portos, sabendo que sem essa política regulamentadora, os fatores de exportação e importação pelas vias portuárias, não acontecem.

Portanto, para entendimento amostral observa-se o Porto do Itaqui, localizado em São Luís do Maranhão, o qual atende as necessidades estatais e possui autonomia de gerenciar seus próprios sistemas para exercer atividades de exportação, contudo autonomia não significa soberania. Logo, é viável compreender até que ponto tal gerenciamento é regulado pela máquina estatal e que parte da legislação incide sob o porto organizado.

## **2 REFERENCIAL TEÓRICO**

Historicamente o foco das navegações ao longo do tempo foi a exploração de novas terras, o ser humano teve o ímpeto de buscar o desconhecido, principalmente se no desconhecido tivesse a probabilidade de se encontrar matérias primas e pedras preciosas que entregassem a nação exploradora maior poderio econômico. Dentre as explorações escravagistas até os métodos de escambo, o comércio se torna a atividade chave nos processos de navegações.

Portanto, é observado que desde o princípio as trocas de matérias primas, ouro e também de cultura ficavam cada vez mais presentes no mundo. Pequenos procedimentos que

englobavam culturas nas trocas comerciais começavam a se expandir, porém é a partir da evolução social e tecnológica que se começa a discutir sobre o termo que foi denominado de globalização. É a partir desse ponto que as nações começam a aguçar suas formas de navegação, exploração e suas trocas entre contratos e para isso o sistema mundial adotou formas de gestão específicas para atuar.

Entre a falange da globalização é visível que a evolução do sistema portuário no Brasil também perpassa pelas falanges históricas e econômicas as quais possuem maior ênfase no dinamismo portuário e no sistema administrativo dos portos organizados.

Contudo, para que a comunicação interna e externa se estabeleça e o trabalho administrativo ocorra, faz-se necessário a criação de parâmetros a serem seguidos para com o direito interno e externo. No Brasil há uma gama de legislações atuantes que efetivam o trabalho portuário dentro de sua logística até fora dela, o novo setor portuário brasileiro modela justamente novas tendências para o setor exploratório no quesito de legislação (SOUSA, 2015)

## **2.1 A evolução legislativa incidente sobre direito dos portos no Brasil**

Entender que o sistema de comércio mundial se iniciou e continua efetivo até os dias atuais pelas vias portuárias é a origem para compreender também a necessidade de regulamentação das atividades desenvolvidas nos portos. No Brasil, em respeito à constituição federal, carta magna do país, legislar sobre direito portuário é de capacidade privativa da união, ou seja, apenas a união tem capacidade de gerenciar as normas legais que regulam o direito dos portos e tudo que há envolvimento nele.

Assim, é por meio de leis federais que a união faz o controle de regulamentação do porto organizado, a primeira lei promulgada foi a lei nº8630 de 1993 também denominada de “lei de modernização dos portos” justamente porque o objetivo principal de tal criação foi realizar de maneira mais ampla a exploração desses portos, pois até então a maior parte da concentração exploratória estava nas mãos do estado, com as evoluções comerciais a iniciativa privada necessitou de mais autonomia e abertura para explorar os portos.

O artigo 1, inciso I da lei explica o que é um porto organizado, trazendo assim a qualificação de que “Cabe a União explorar diretamente ou por meio de concessão, o porto organizado, que é : 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” (BRASIL, 1993), redação que foi conservada com a promulgação da lei 12.815/2013.

Pois bem, na década de 90, a necessidade entre a diminuição de custos exploratórios, o contexto mundial de globalização e maior autonomia ao setor privado impulsionou o estado brasileiro a voltar o olhar de maneira detalhada as tratativas dos portos públicos. É fato que os portos públicos naquela época apresentavam baixo índice de produtividade, assim como altos custos de operação, em relação à estiva e aos custos de oportunidade derivados da imobilização de navios (DALTO; ERVILHA; SUERTEGARAY, 2008).

Para observar mudanças nessa realidade era necessário movimentar volumosos recursos e habilitar uma nova configuração do contexto que regulava os portos de forma legal, como forma de sanar as problemáticas estabelecidas, em 1993, foi promulgada a lei de modernização dos portos a qual prometeu dispor sobre o regime jurídico de exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

Tal lei instituiu um programa de reestruturação da atividade portuária tendo como base conceitos como a desestatização e leis de mercado, extinguindo o monopólio estatal de exploração dos portos e viabilizando uma transformação do sistema de transporte marítimo brasileiro, visando tornar um ambiente competitivo entre os portos de regiões próximas e entre

terminais localizados em um mesmo porto, além de fazer a criação de novas condições para o suporte de recursos privados. (DALTO; ERVILHA; SUERTEGARAY, 2008).

No momento presente a década de 90, o arcabouço legislativo determinado parecia sanar problemáticas e regulamentar de forma cabal os procedimentos portuários, contudo com o passar de tempo, notou-se que a lei de modernização dos portos trazia muitas limitações no que diz respeito a novas tecnologias e novos procedimentos portuários, até mesmo na regulamentação interna de um porto organizado e nos processos licitatórios que estavam acontecendo.

O ordenamento jurídico então percebeu que novamente vinha enfrentando problemas que outrora haviam sido sanados, a expectativa do setor privado passou a aumentar, assim como as estruturas dos portos buscavam novos regulamentos, logo foi visado que a lei n° 8630 de 1993 precisava de reparações, no ano de 2008 entrou em vigor o decreto 6620 que tinha intuito de disciplinar a concessão dos portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas (BRASIL, 2008).

O decreto teve como objetivo solidificar e preencher as lacunas que começaram a se apresentar na lei de modernização dos portos, além de inovar buscando resultados as causas em aberto, o decreto 6.620/2008 definiu então três possibilidades de participação de entes públicos ou privados no fomento e desenvolvimento dos portos nacionais, como a concessão de portos organizados por meio de licitação com requerimentos a ANTAQ, o arrendamento de instalações portuárias mediante licitação, desde que integrantes do plano geral de outorgas e do programa de arrendamento do porto e por fim, a autorização para construção e exploração de instalação portuária de uso privativo (BARBOSA; FARRANHA; FREZZA, 2015).

Mesmo com as modificações feitas pelo decreto, notou-se que ainda existiam muitos aspectos deficientes no setor no que dizia respeito a modernização e custos do setor, sendo necessário recorrer ao Tribunal de Contas da União (TCU), para que o órgão elaborasse documentos que conseguissem fazer a fiscalização e avaliação no contexto em que os portos se encontravam a partir do cumprimento da lei n° 8630 de 1993.

O TCU emitiu parecer com o diagnóstico da situação dos portos, apontando as falhas nos moldes das concessões e na estrutura do porto organizando, o decreto então ficara limitado também, tendo o ordenamento jurídico que buscar em outras formas como resolver o problema do setor. Em dezembro de 2012, foi editada a medida provisória 595 que no ano de 2013 foi convertida na lei 12.815/2013, estabelecendo um novo marco regulatório para o setor portuário brasileiro, trazendo como objetivos principais proporcionar agilidade e modernizar o setor, reduzindo os custos das transações (BARBOSA; FARRANHA; FREZZA, 2015)

A lei 12.815/2013 dispôs sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários (BRASIL, 2013). Portanto, foi gerado um novo marco regulatório para o setor portuário brasileiro, com o objetivo de atender ao crescimento da demanda portuária mediante a quantidade de investimentos privados que vinham surgindo ao longo da década, bem como dar mais agilidade e modernizar o setor, reduzindo os custos das transações e assim revogando a lei n° 8630/93 a qual nada discorria sobre esses fatores (FERNANDES, 2021).

As diferenças entre as leis não foram sutis, houve mudanças significativas quando comparadas. A lei n° 12.815 trouxe um novo modelo de concessão como “cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e a à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado (SOUSA, 2015). Logo, percebe-se que o artigo 2° da lei 12.815/13, efetiva a autonomia dada as empresas públicas selecionadas a exercer tal atividade.

Atualmente no Brasil, a estrutura que abrange parte do direito administrativo em contratos e licitações, assim como concessões e permissões traz autarquias especiais em âmbito federal para fiscalizar e controlar a execução desses serviços e no âmbito estadual empresas públicas

que regulamentam a estrutura interna do porto organizado. No porto do Itaquí essas atividades são exercidas pela ANTAQ e pela EMAP respectivamente.

Justamente sobre a relação ao julgamento das licitações, aos terminais de uso privativo, aos arrendamentos portuários e ao conselho de autoridade portuária houve mudanças significativas entre as leis como demonstra as tabelas abaixo:

Tabela 1 – Lei nº 8630/1993

Tipo	Nº Artigo	Redação
Arrendamento	4º, I e 34	<p>Art. 4º Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo: I - de contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado;</p> <p>Art. 34. É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira.</p>
TUP's	4º, II	<p>Artigo 4º [...] II - de autorização do órgão competente, quando se tratar de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, de Estação de Transbordo de Cargas ou de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.</p>
CAP	30, §1º	<p>Art. 30. Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária. § 1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária: [...].</p>
Licitações/Concessões	Artigo 1º §2º	<p>Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado</p>

Fonte: Autora (2023). Dados da pesquisa: Governo Federal.

Tabela 2-Lei nº 12.815/13

Tipo	Nº Artigo	Redação
Arrendamento	Art. 5º-B	<p>Art. 5º-B. O arrendamento de bem público destinado à atividade portuária será realizado mediante a celebração de contrato, precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.</p> <p>Parágrafo único. Poderá ser dispensada a realização da licitação de área no porto organizado, nos termos do regulamento, quando for comprovada a existência de um único interessado em sua exploração e estiverem presentes os seguintes requisitos:</p>
TUP's	Art. 8, §1º	<p>Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades: I - terminal de uso privado;</p>
CAP	Art. 20	<p>Art. 20. Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto.</p>
Licitações/Concessões	Art. 2º, IX	<p>Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:</p> <p>[...]</p> <p>IX -concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;</p>

Fonte: Autora (2023). Dados da pesquisa: Governo Federal.

A partir da análise comparativa entre as duas tabelas, verifica-se que no que diz respeito ao arrendamento a Lei 8630/93 trazia a celebração simples do contrato de arrendamento através de licitação com a entrada em vigo da Lei 12815/2013 foram abertas seções exclusivas a respeito que pautam a matéria, até mesmo podendo dispensa a licitação em casos específicos. Quanto aos terminais de uso privativo, é visto na primeira lei que fica assegurado ao interessado

o uso através do órgão competente, já a segunda lei incrementa os requisitos para a utilização dos TUPs. Devendo passar até mesmo por processos seletivos públicos para a sua utilização. Em relação ao Conselho de Autoridade Portuária, vislumbra-se que na lei que não mais vigora, toda a competência de poder e autoridade do porto organizado recaía sobre o conselho, atualmente com o advento da nova lei dos portos a centralização deste poder recai somente à autoridade portuária tornando o CAP um órgão consultivo da administração do porto.

A respeito das licitações/concessões que são processos administrativos essenciais para a gerência portuária precisou ampliar suas diretrizes com a evolução tecnológica e global que atingiram os portos brasileiros. Dessa maneira, fazendo que todos os portos em território nacional se submetessem a nova legislação pátria. Cabendo a União explorar de forma direta sobre concessão o porto, contudo com os avanços da globalização os setores privados ampliaram sua perspectiva de comércio de importação e exportação precisando ter espaço dentro dessas concessões. Logo, a lei 12815 traz em seu artigo 2º, IX, a modalidade de concessão onerosa que expande as possibilidades do setor privado.

## **2.2 As mudanças que atingiram a estrutura funcional do porto organizado de São Luís a partir da lei 12.815/2013**

De acordo com o sistema funcional de um porto organizado, primeiro é verificado a localização favorável a construção desse porto, fatores como rápido escoamento, localização favorável para construção de contêners e terminais, além do estacionamento de navios são fatores cruciais para a escolha da localização para construção do porto. Em São Luís, foi escolhida a região do Itaqui, no litoral oeste da Ilha conhecida como Baía de São Marcos a exatos 11 km do centro da cidade para que a construção do porto acontecesse.

De acordo com os indicadores do site do Porto do Itaqui, é integrado ao Complexo Portuário de São Luís, o próprio porto do Itaqui juntamente com os Terminais de Ponta da Madeira da Vale, o Terminal da Alumar, sendo a EMAP responsável pelo Terminal do Porto Grande e os Terminais de Ferryboat da Ponta da Espera e do Cujupe, para travessia da Baía de São Marcos, sendo este complexo composto por um conjunto de empresas e agentes públicos e privados, que conjuntamente com as empresas prestadoras de serviços relacionados à área portuária, formam o que se chama de Comunidade Portuária. (Porto do Itaqui, 202-?).

É visto que a comunidade portuária estabelecida no Porto do Itaqui é formada pela autoridade portuária (EMAP), autoridade marítima (capitania dos portos), autarquia especial (ANTAQ), autoridade sanitária (ANVISA), polícia marítima e de fronteira (polícia federal), administração dos tributos internos (receita federal), explorador comercial das embarcações (armador), pessoa jurídica pré qualificada para exercer atividades de movimentação de passageiros e mercadorias (operador portuário), executores do trabalho portuário (TPA's), órgão que administra o fornecimento de mão de obra (OGMO), pessoas jurídicas e físicas que possuem concessão onerosa (arrendatários) (Porto do Itaqui, 202-?).

Entende-se, portanto, que a base legislativa que regula as atividades exercidas pela comunidade portuária é a lei 12.815/2013, não podendo a comunidade portuária se pautar em outra espécie legislativa, de cunho nacional ou internacional, acompanhando sempre as mudanças que ocorrem ao longo do tempo na área jurídica de regulamentação.

### **2.2.1 O papel da EMAP a partir da lei 12.815/2013 e a extinção da CODOMAR**

Em função da administração indireta, ou seja, aquela concedida a atuar em competências descentralizadas com determinação do poder público, a Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) possui personalidade de empresa pública, fincada no conceito de administração indireta, sendo criada pela lei estadual 7225/98 com sede do Porto do Itaqui na Baía de São Marcos (BRASIL, 1998).

O artigo 17, § 1º da lei 12.815/13 determina as competências da administração do porto organizado, elencando assim, competente para administra-lo, a autoridade portuária, descrevendo que administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado, compete assim à administração do porto organizado, a denominada autoridade portuária (BRASIL,2013).

No contexto em tela, a EMAP integra a comunidade portuária, sendo a gerência interna responsável pela administração portuária no Itaqui em São Luís, exercendo a função de autoridade portuária estabelecida na forma da Lei Federal nº 12.815, de 05 de junho de 2013, regulamentada pelo Decreto Federal nº 8.033, de 27 de junho de 2013 (Porto do Itaqui, 202-?).

A legitimação da autoridade portuária é firmada no artigo 21, inciso XII alínea f, o que dá a ela um poder de polícia, quando não há exploração direta pela União, parte da administração indireta é legitimada a atuar é o que ocorre no porto do Itaqui por meio da EMAP, visto que compete a União, explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os portos marítimos, fluviais e lacustres (BRASIL, 1988). Logo, nota-se que a união delega esse espaço trazendo a empresa pública como autoridade portuária.

Os indicadores do porto do Itaqui mostram que a EMAP, recebeu da União, a incumbência de explorar e administrar o Porto Organizado do Itaqui, através do Convênio de Delegação Nº 016/2000 de 01 de fevereiro de 2001 e em sucessão à CODOMAR - Companhia das Docas do Maranhão a qual tem sua área definida pelo Decreto de 25 de julho de 2005, abrangendo cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, silos, rampas, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União (Porto do Itaqui, 202-?).

O objeto da CODOMAR era conseguir descentralizar a execução das atividades oriundas à exploração, administração, operação e manutenção do porto organizado, realizando uma administração portuária de forma harmônica com o programa do Ministério de transportes. O poder de fiscalização das atividades de movimentação de carga bem como a melhoria do acesso aos portos e a promoção de segurança por meio da guarda portuária são atribuições inerentes as companhias das docas (CORTEZ; DIAS DE JESUS; OLIVEIRA; MARTINS; MELLO, 2013).

No período de 2007 a 2009 foi analisado por meio do método de Análise Envoltória de Dados (DEA), a eficácia de algumas companhias de docas pelo, estando a CODOMAR inclusa e tecendo grande efetividade no custo operacional, eficiência de escala, agrupamento, contudo compreende-se que comparada a outras companhias de docas a CODOMAR só possuía um único porto para gerência o que lhe dava benefícios de efetivação e celeridade como por possuir poucos funcionários e assim baixos custos (CORTEZ; DIAS DE JESUS; OLIVEIRA; MARTINS; MELLO, 2013).

A companhia das docas do Maranhão juntamente a EMAP, reguladas pela lei 12815/13 trabalham em conjunto para administrar a gerencia do porto do Itaqui, exercendo o papel de autoridades portuárias, contudo ao longo do tempo a CODOMAR começou a apresentar pontos negativos como investimentos elevados, faturamentos baixos além de movimentação de carga de baixo valor agregado, fatores que começaram a se repetir de forma constante, além de que o fator contábil da CODOMAR estava instável e desconexo gerando nuances para fiscalizações (CORTEZ; DIAS DE JESUS; OLIVEIRA; MARTINS; MELLO, 2013).

No ano de 2018 após inúmeras fiscalizações e pareceres dos órgãos contábeis do governo federal, ficou concluído que a companhia das docas do Maranhão seria extinta. Em decorrência do decreto nº 9.265, de 10.01.2018, foi determinada a liquidação da CODOMAR, concluída em setembro de 2020.

Após conclusão foi realizada a extinção formal da Empresa, a decisão normativa 178, de 23.10.2019, do Tribunal de Contas da União (TCU), em harmonia com a instrução normativa 63, de 01.09.2010, também anexada pelo TCU, determinou a avaliação final das contas da

CODOMAR, bem como da solução dada a obrigações e direitos pendentes da empresa como aponta o parecer da Controladoria Geral da União (BRASIL,2021).

Desse modo, com a CODOMAR extinta, a EMAP segue só, como autoridade portuária sendo regida pela lei dos portos (12.815/2013) atuando diretamente sob a gestão do porto do Itaqui.

### ***2.2.2 O papel da ANTAQ a partir da lei 12.815/2013 e a criação do Ministério de Portos e Aeroportos perante a SEP/PR.***

Entre as principais efetivações ocorridas ao longo dos anos para o surgimento de novas leis, fora essas, outras áreas se intensificaram para regular diversos setores no Brasil. No setor portuário, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) foi originada. Portanto, a ANTAQ, é uma agência reguladora instituída pela Lei nº 10.233/2001 e que tem por objeto o controle, a formulação e a fiscalização da política de transportes aquaviários e das instalações portuárias (FERNANDES, 2021).

Entende-se que a ANTAQ passou a regulamentar novos processos licitatórios que vinham ser demandados a partir do fator de crescimento dos investimentos privados para dentro dos portos, como autarquia especial, possui regimentos próprios que incidem sobre atividade portuária em todo o país devendo ser obedecida em todo território nacional.

Em termos de estado, no caso do objeto em estudo, o porto do Itaqui, possui a empresa maranhense de administração pública como autoridade portuária, essa precisa estar de acordo com a estrutura legislativa da ANTAQ vez que é a agência reguladora legitimada pela União, enquanto essa atua sob o regimento federal, a EMAP possui regimento próprio no que diz respeito apenas as atividades portuárias realizadas no Estado do Maranhão, já ambas estão submetidas ao regimento da lei 12.815/2013 que está submetida a Constituição Federal do país, abrangente em todo o território brasileiro e que fomenta a origem desses órgãos de administração pública indireta.

O caráter da ANTAQ, portanto, é regulador e fiscalizador das atividades pertinentes aos serviços de transportes aquaviários, como descreve o artigo 27 da lei 10.233/2001, lei que originou tal agência reguladora, cabendo a ANTAQ “fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre”. Dessa maneira, é notado o papel fundamental na criação de normativas para a navegação marítima, com seguimentos capazes de equilibrar o setor de apoio marítimo e corrigir as divergências e irregularidades manifestadas ao longo das ações da indústria (CALDAS; ZANELLA, 2023).

É visível então uma situação hierárquica que rege a estrutura da gestão portuária, possuindo a ANTAQ, um local abrangente e regulador para com a estrutura nacional dos portos. Essa autarquia especial tem poder de emitir espécies de normas jurídicas destinada a assuntos de caráter político, processual e administrativo que produzem efeitos internos à casa legislativa, ou seja, é por meio de suas resoluções que a ANTAQ faz o seu controle regulatório.

O artigo 27 da lei da ANTAQ, em seu inciso IV, permite que essa autarquia especial tenha poder de elaborar e manifestar suas resoluções, que terão que ser seguidas em todo território nacional, possuindo força hierárquica superior aos regimentos internos de cada porto e cada autoridade portuária, assim estabelece a redação:

Art. 27 :Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação: IV- elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores (BRASIL, 2001).

Aqui, deixa-se claro que por mais que as resoluções da ANTAQ, possuam força normativa para realizar processos de regulamentação, essas não são leis no sentido formal, estando submetidas as leis que tangem o país e são criadas para versar sobre a matéria específica. A lei 12.815/13 atualmente é a lei ordinária a nível federal que versa sobre o direito portuário não podendo a ANTAQ com suas resoluções contrariar a lei dos portos.

Mesmo que a ANTAQ seja submetida a lei dos portos, é necessário entender que tal lei ao ser originada e promulgada precisa respeitar as diretrizes que constituem a ANTAQ como autarquia especial, trazendo em sua redação as determinações legais estipuladas a autarquia efetivando também suas atribuições.

A lei 12.815/2013 é clara em seu artigo 5, inciso XIV, quando posiciona a ANTAQ como órgão crucial para que a concessão do bem público seja celebrado mediante contrato, trazendo também em seu artigo 6, parágrafo 2, a competência da ANTAQ, com base nas diretrizes do poder concedente para realizar os processos licitatórios de concessão e arrendamento (BRASIL, 2013).

Além dos posicionamentos estipulados a ANTAQ, outro órgão que possui papel significativo no arcabouço legislativo que situa os portos no Brasil era a Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) atualmente integrada no Ministério de Portos e Aeroportos. Tal ministério trabalha de forma conjunta com ANTAQ em diversos processos licitatórios estando vinculado também as diretrizes estabelecidas pela lei dos portos.

A instituição da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP/PR), constituiu um novo passo na construção do novo modelo de gestão do setor portuário no passado, com o dever de regulamentar e incluir a formulação de políticas e diretrizes para o fomento setorial, além da execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura portuária. Era de competência da SEP/PR a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorgas, de modo a assegurar segurança e eficiência ao transporte aquaviário no país.

A SEP/PR acabou por assumir posição hierárquica superior à ANTAQ, reduzindo a autonomia do órgão em cumprir seu papel regulador e das administrações portuárias que passaram a uma posição predominante operacional frente às políticas, notando assim, a centralização de autoridade pelas mãos da SEP/PR, levantando críticas sobre o órgão e o papel da administração pública (MARQUES; SILVA; SOUZA; LOPES; ARAÚJO; ARAGÃO, 2021).

Atualmente a SEP/PR se integrou ao Ministério de Portos e Aeroportos, recriado no ano de 2023, que é o órgão do Governo Federal responsável por coordenar a organização e elaboração da política nacional de transportes aquaviários e aeroaviários. Intitulado na lei 14.600/2023 a qual estabelece a organização básica dos órgãos da presidência da república e dos ministérios, traz na sessão XXIV, artigo 41 as atribuições do ministério dos portos e aeroportos, elencando no inciso IV caput e IV do parágrafo único as competências do aspecto aquaviário.

Art. 41: Constituem áreas de competências do ministério dos portos e aeroportos: IV- formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais do setor de portos e de instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres. Parágrafo Único: As competências atribuídas ao Ministério no caput deste artigo compreendem: IV- a elaboração de estudos e projeções relativos aos assuntos de aviação civil e de infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil e relativos à logística do transporte aéreo e do transporte intermodal e multimodal, ao longo de eixos e fluxos de produção, em articulação com o Ministério dos Transportes e os demais órgãos governamentais competentes, com atenção às exigências de mobilidade urbana e de acessibilidade (BRASIL,2023).

Enfatiza-se a importância que cada órgão possui de não infringir a autonomia do próximo, no que concerne ao Ministério de Portos e Aeroportos essa dicotomia é trazida também ao contexto. Salienta-se que com base nas mudanças de contexto social, histórico e político além das diferenciações entre a lei nº 8630/93, a lei nº 12.815/13 e os órgãos que em conjunto trabalharam com elas, em suma, verifica-se então dois pontos-chaves, a respeito dos órgãos supracitados.

O primeiro no que diz respeito as atribuições feitas a ANTAQ, é demonstrado que a quantidade de atribuições da agência reguladora aumentou e as já existentes foram aprimoradas dando a essa autarquia especial mais responsabilidade e autonomia por meio de suas resoluções, porém obedecendo as leis e os órgãos que atuam conjuntamente com suas diretrizes, o segundo diz respeito a formulação de um novo ministério que é incumbido de regulamentar os seguimentos dos transportes aquaviários, discutindo-se assim que ambos necessitam trabalhar em harmonia submetidos a lei 12.815/2013 e ampliando suas resoluções, contudo frisa-se que ambos possuem autonomia para fazer com que a lei 12.815/13 também respeite seus direcionamentos.

### **2.3 A análise do PDZ incidente sobre o Porto do Itaquí e as implicações da lei 12.815/2013**

O plano de desenvolvimento e zoneamento (PDZ) dos portos é um instrumento de gestão e planejamento o qual aduz estratégias e ações para o desenvolvimento da atividade portuária na área estabelecida. O PDZ possui caráter operacional e é desenvolvido pela administração portuária com o objetivo de compatibilizar as políticas de desenvolvimento do território onde o porto se localiza com as informações e demandas do governo federal. Logo, a legislação determina que é o poder concedente o responsável pelo planejamento setorial e que cabe a autoridade portuária a elaboração do PDZ (ALVES; BUSS; CARBONARI; HUBER; SANTOS, 2020).

O PDZ também sofreu mudanças com a promulgação da lei 12.815/2013, que estabeleceu em seu artigo 17, parágrafo 2 que é de competência da autoridade portuária elaborar e submeter à aprovação da secretaria de portos da presidência da república, o respectivo plano de desenvolvimento e zoneamento do porto (BRASIL, 2013), o que no passado era dever de todo o conselho de autoridade portuária como estabelecido no artigo 30, inciso X da revogada lei 8.630/93 (BRASIL, 1993).

Atualmente o PDZ necessita avaliar não somente as diretrizes estratégicas setoriais do sistema portuário, mas também o alinhamento com a visão das estratégias da política nacional de transportes, bem como as diretrizes de desenvolvimento sustentável. A proposição de um método de formação de um plano operacional para autoridades portuárias é complexo e considera diversos elementos operacionais e físicos, além da interação com diferentes setores que atuam nos portos (ALVES; BUSS; CARBONARI; HUBER; SANTOS, 2020).

Como aponta o estudo de desenvolvimento e zoneamento do porto do Itaquí, o objetivo geral do PDZ é a promoção da modernização do porto e a integração com os demais modais de transporte, trazendo como metas específicas a otimização do uso da estrutura existente, a proposição de reorganização de áreas subaproveitadas e a identificação de alternativas inteligentes para expansões futuras, possuindo como diretriz a lei 12.815/2013 (BRASIL, 2022)

É entendido então que a cada formulação de um plano de desenvolvimento e zoneamento é necessário estipular um estudo sobre a região que irá receber esse plano e as mudanças políticas, regionais, sociais e ambientais que possam vir a ocorrer na área do porto, necessitando assim, vincular o PDZ a essas mudanças, ficando em atenção, por isso o plano é elaborado sem caráter vitalício de suas demandas pois, pode ser alterado se necessário a partir de seu planejamento estratégico elaborado pela autoridade portuária competente.

O planejamento estratégico da autoridade portuária deverá ser considerado na análise elaborada, sendo importante ser apresentado mediante ferramentas de gestão das autoridades portuárias, direcionadas a sua realidade específica e formas de atuação. Dessa maneira, no porto do Itaqui o órgão responsável por toda a elaboração do PDZ é a EMAP. Em situação de previsão de crescimento, a EMAP possui projetos bastante robustos de investimentos em novas áreas, além da promoção à melhoria operacional de outros locais já existentes no porto.

Então se apresenta a observação que a autoridade portuária deve estar atenta aos acontecimentos da urbe, para que assim possa desenvolver seus planos de desenvolvimento e zoneamento. Há a necessidade de conseguir dialogar com as políticas locais para melhor relação porto/cidade, integração entre o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos e o plano diretor das cidades portuárias, de modo a não deixar de lado o bem estar social, cultural e ambiental (MARQUES; SILVA; SOUZA; LOPES; ARAÚJO; ARAGÃO, 2021).

Em virtude da importância do Porto do Itaqui no âmbito nacional e devido aos grandes desafios enfrentados por ele para se moldar as demandas necessárias é importante que a EMAP esteja de acordo com todos os parâmetros legislativos impostos, mas também com o contexto social e ambiental que abrange a cidade de São Luís e o estado do Maranhão, respeitando o que institui a lei dos portos, vez que é a partir da organização de um plano de desenvolvimento e zoneamento que um porto organizado tem legitimidade para exercer sua função e atuar.

### **3 METODOLOGIA**

A técnica empregada neste projeto foi a de documentação uma vez que foram feitas sistematizações de informações para que a autora conseguisse analisar os dados coletados a partir do levantamento de materiais que serão utilizados ao longo da realização dessa pesquisa. Conjuntamente com a técnica de documentação, foi permitido o acesso ao fenômeno estudado, uma etapa indispensável em qualquer modalidade de pesquisa.

A pesquisa científica se inicia por meio da pesquisa bibliográfica, em que o pesquisador tende por busca obras já publicadas relevantes para conhecer e analisar o tema problema da pesquisa a ser concretizada. Ela nos auxilia desde o início, porque é feita com o objetivo de identificar se já existe um trabalho científico sobre o assunto da pesquisa a ser realizada, colaborando na escolha do problema e de um método adequado, sendo possível realizá-la baseando-se nos trabalhos já publicados (SEVERINO, 2007).

O método utilizado foi de pesquisa bibliográfica, a qual procura explicar o tema em estudo com base em consultas literárias, artigos retirados da internet, revistas e outros meios que sejam possibilitadores para que o trabalho consiga ganhar forma e fundamentação teórica. Desse modo, a finalidade é fazer com que o pesquisador tenha contato direto com o material já escrito e publicado sobre o assunto em questão, auxiliando o acadêmico a analisar e/ ou manipular os dados e informação contidas no material estudado (SEVERINO, 2007).

### **4 RESULTADOS E DISCUSSÃO**

Os parâmetros estabelecidos na pesquisa foram determinados a partir de um compilado documental sobre os aspectos que cercam a gestão portuária em um porto organizado, como o objeto de estudo foi o porto do Itaqui, tornou-se interessante fazer o levantamento da administração dentro da comunidade portuária, estabelecendo as determinações das leis estaduais e federais que regem o porto do Itaqui.

Notou-se que a gestão do porto situado em São Luís segue a hierarquia determinada pela União e atualmente exerce suas atividades a partir da lei 12. 815/13, tendo em vista que a gestão do porto não pode se dar em hipótese alguma fora da incidência da lei dos portos vigente no

país. Observou-se também que o porto veio evoluindo com o passar dos anos e teve também a necessidade de ampliar seu modelo de gestão o qual não era mais cabível sob a lei 8930/93, ou seja, o porto do Itaqui vivenciou a necessidade de uma mudança legislativa a partir de um contexto social o qual levantava as mudanças e necessitava de novas demandas dentro do setor portuário, movimentando assim as determinações a respeito do direito portuário e da administração portuária no Brasil.

Fica esclarecido então, que o modelo organizacional do porto do Itaqui possui sim uma autonomia própria, por causa da regionalidade, das leis estaduais específicas, como a própria lei que dá origem a Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), que são legislações únicas atuantes dentro da região, contudo nota-se o resultado da inexistência de uma soberania vez que toda a comunidade portuária, assim como as leis e os regimentos internos estão submetidos a ordem da União que privativamente é a única que pode legislar sobre direito portuário no país.

É visto que independente da autonomia, há uma submissão a federação nacional, que produz a lei que unifica o exercício de todos os portos no país, que atualmente é a lei 12.815/13, estando assim toda a administração portuária dos portos no país, submetidos a ela, sendo passível de sanções e até extinções dos setores que não a respeitem ou não exerçam o que é nela determinado.

Portanto, fica esclarecido que a incidência da legislação é imprescritível e indispensável à administração portuária do Porto do Itaqui, não podendo haver gestão sem a interferência vital dos comandos da lei.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

As direções que uma sociedade toma determinam os caminhos que os marcos legislativos seguem, afinal o contexto social é o fator que movimenta as diretrizes do campo legislativo, pois é visto a capacidade de estruturar e reestruturar ideias até que elas entrem em prática de forma definitiva, em todas as áreas que constituem um grupo social, com o setor portuário não seria diferente.

As navegações desde o início dos tempos foram correspondentes cruciais para movimentar diversos setores que sustentam uma sociedade, como o econômico, o político e o cultural, elevando e facilitando os interesses dos estados para a fomentação desses setores. Dessa forma, ao longo do tempo a modernização da capacidade portuária teve um crescimento significativo.

Como um estado litorâneo e banhado pelo oceano atlântico, o Brasil possui a atividade portuária com caráter de essencialidade vez que é dependente de uma série de processos de importação e exportação que geram força econômica para o país. Pelos diversos litorais brasileiros, os portos foram ganhando o seu espaço.

Em São Luís do Maranhão, o território da Baía de São Marcos foi o escolhido para que o porto do Itaqui fosse construído, por conta do posicionamento geográfico estratégico e privilegiado. O porto do Itaqui é um porto de águas profundas estrategicamente localizado próximo aos mercados norte-americano e europeu (BRASIL, 2022). Estando submetido ao arcabouço legislativo do ordenamento jurídico brasileiro.

É a partir dessa perspectiva que a presente pesquisa analisou as regulamentações essenciais que incidem sobre o porto do Itaqui, tomando como base a evolução do direito portuário e a chegada da lei 12.815/2013 que determina o agir da gestão portuária no país e precisamente sob o objeto de estudo, o porto do Itaqui.

Ao longo do trabalho foi verificado a evolução das demandas sociais para com os procedimentos legislativos e como houve a necessidade de substituir a antiga lei de modernização dos portos (8630/93) pela nova lei dos portos (12.815/13), e as nuances que a lei

12.815/13 precisou sanar devido aos processos tecnológicos e licitatórios que se ampliavam pelo país.

Devido a essas nuances foi verificado quem são os órgãos que constituem a comunidade portuária do porto do Itaqui e como eles executam suas atividades, elencando a ANTAQ e EMAP como os dois órgãos de caráter da administração indireta, que possuem mais poder sob o porto organizado de São Luís e como se regulam a partir da lei 12.815.

O trabalho também propôs demonstrar uma mudança importante entre as leis que foi as diretrizes do plano de desenvolvimento e zoneamento, tecendo breves comentários sobre quem o executa a partir da nova lei dos portos. Dessa forma, a pesquisa ousou demonstrar a evolução do direito portuário no país e como o Porto do Itaqui recebeu as novas coordenadas, bem como que órgãos precisaram ser extintos e quais ainda fazem parte da comunidade portuária do Porto do Itaqui, analisando assim as demandas incidentes na administração portuária a partir da lei 12.815/13.

## REFERÊNCIAS

- BRASIL. **Constituição Federal de 1988**. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Diário Oficial da União, Brasília, 05 de outubro de 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 07 de abril de 2023.
- BRASIL. **Lei nº 12.815/13**. Promulgada em 05 de junho de 2013. Diário Oficial da União, Brasília, 2013. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm). Acesso em: 10 de fev. de 2023.
- BRASIL. **Lei nº 8.630/93**. Promulgada em 25 de fevereiro de 1993. Diário Oficial da União, Brasília, 1993. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8630.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm) Acesso em: 20 de set. de 2023
- BRASIL. **Lei nº 10.233/2001**. Promulgada em 05 junho de 2001. Diário Oficial da União, Brasília, 2001. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10233.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.htm). Acesso em: 07 de abril de 2023.
- BRASIL. **Decreto 6620/2008**. Promulgado em 29 de outubro de 2008. Diário Oficial da União, Brasília, 2008. [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2008/decreto/d6620.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/decreto/d6620.htm). Acesso em: 27 de nov. de 2023
- BRASIL. **Plano de desenvolvimento e zoneamento do Porto do Itaqui**. Ministério dos Transportes, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/planejamento-integrado-de-transportes/politica-e-planejamento/plano-de-desenvolvimento-e-zoneamento-pdz> Acesso em: 07 de nov. de 2023
- BRASIL. **Lei nº 14.600/2023**. Promulgada em 19 de junho de 2023. Diário Oficial da União, Brasília, 2023. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2023-2026/2023/lei/L14600.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/lei/L14600.htm) Acesso em: 20 de nov. de 2023.
- BRASIL. **Relatório de avaliação: companhia das docas do Maranhão extinta exercício de 2018, 2019, 2020**. Controladoria Geral da União. Disponível em: [file:///C:/Users/VIT%20C3%93RIA/Downloads/Relat%C3%B3rio\\_Codomar\\_PCEX-FINAL-V4-pub-cert-ok.pdf](file:///C:/Users/VIT%20C3%93RIA/Downloads/Relat%C3%B3rio_Codomar_PCEX-FINAL-V4-pub-cert-ok.pdf) Acesso em: 02 de dez de 2023.
- BORIS, Fausto. **História do Brasil**. 14ed. São Paulo: EdUSP, 2019.
- CORTEZ, Luiz Cláudio Sayão et al. Análise de eficiência na gestão de portos públicos brasileiros em relação ao papel das autoridades portuárias. **Journal of Transport Literature**, v. 7, p. 78-96, 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/jtl/a/w9SZ6N9Gj7vbKxkrfNK7qgb/?lang=pt> Acesso em 12 de nov. de 2023
- DALTO, Edson José; VICTORINO, Daniel Ramos. Impactos da lei 8.630 sobre a infraestrutura de terminais de contêineres e na viabilização da navegação de cabotagem no

Brasil. **Transportes**, v. 16, n. 1, 2008. Disponível:

<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/12> Acesso em: 10 de nov de 2023.

DOS SANTOS SANTOS, Alexandre Sá et al. Método para formulação de plano operacional ao planejamento portuário: contribuição para elaboração dos planos de desenvolvimento e zoneamento (PDZS) dos portos brasileiros. **Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios**, v. 13, p. 178-208, 2020. Disponível em:

<https://portaldeperiodicos.animaeducacao.com.br/index.php/EeN/article/view/9793>. Acesso em: 02 de nov. de 2023

FARRANHA, Ana Claudia; FREZZA, Conrado da Silveira; BARBOSA, Fabiana de Oliveira. Nova Lei dos Portos: desafios jurídicos e perspectivas de investimentos. **Revista Direito GV**, v. 11, p. 89-116, 2015. Disponível em:

<https://periodicos.fgv.br/revdireitogv/article/view/56794>. Acesso em 08 de out. de 2023

FERNANDES. Roberto Mauro da Silva. O “**PIL: portos**” e a **Lei nº 12.815/13**: Estado, logística e relações de força política. *Research, Society and Development*, v. 10, n. 9, e23310917665, Julho, 2021.

MARQUES, Bartolomeu das Neves et al. **Governança portuária federal brasileira e as políticas públicas para o setor**: um ensaio teórico sobre os reflexos na organização do arranjo institucional. 2021. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/handle/1/6736> Acesso em: 26 de nov. de 2023

PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Wallbach. **Direito portuário brasileiro**: lei 12815, porto organizado, poligonal, arredamento, autorização e arbitragem. 1ed. São Paulo: Marcial Pons, 2015.

PORTO DO ITAQUI. **Comunidade Portuária**. Maranhão, 201-?. Disponível em:

<https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/comunidade-portuaria>. Acesso em 20 de maio de 2023.

SEVERINO. Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. 23. ed. rev, e atual, São Paulo: Cortez, 2007

SOUSA. Maurício Araquam. **Administração empreendedora**: um novo modelo de arrendamento portuário. 1ed. Rio de Janeiro: Synergia Editora, 2015.

ZANELLA, Tiago Vinicius; CALDAS, Fernanda Barreto. Os contratos de apoio marítimo no Brasil e as limitações da resolução normativa nº 01/2015 da ANTAQ. **Revista da EGN**, v. 29, n. 2, 2023. Disponível em:

<https://www.portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/4958/4838> Acesso em 20 de nov. de 2023.