

# RELAÇÃO PORTO-CIDADE E PARADIGMA DA GOVERNANÇA PORTUÁRIA NO BRASIL

Fabiano Nogueira Cordeiro (PPGTG-UFSC) fabianocordeiro@gmail.com  
Oswaldo Agripino de Castro Junior (PPGTG-UFSC) – agripino@agripinoferreira.com.br

## Resumo

A relação porto-cidade (RPC) consiste nas interações que ocorrem entre o porto e a cidade onde ele está inserido. O desafio desta temática é a compreensão e harmonização desta relação, a fim de possibilitar que ambos cumpram da melhor maneira as suas funções. Uma das maneiras de garantir isso, é avaliando e exercendo governança dos principais elementos desse fenômeno. Desse modo, o objetivo deste estudo é analisar a necessidade da inserção de elementos da relação porto-cidade nos modelos governança portuária no Brasil. Para isso, buscou-se apresentar a abordagem atual dos modelos de governança portuária (GP), os elementos da relação porto-cidade passíveis de governança, e as novas perspectivas da governança portuária a partir da inserção desses elementos. Entende-se que a inclusão de tais fatores seja importante tanto para o monitoramento e melhoria da relação porto-cidade, quanto para o aprimoramento dos modelos de governança portuária.

**Palavras-Chaves:** governança portuária, relação porto-cidade, governança, porto.

## 1. Introdução

A interação cidade-porto é uma relação complexa a ser tratada, pois engloba a vida econômica de toda uma região, às vezes de um país. Ela determina o modo de relação com a natureza (articulação com o mar em termos de paisagem, ecologia e recursos), cultura local (internacionalização, globalização, mobilidade de pessoas e mercadorias) e acabam por refletir em muitos outros aspectos como fluidez logística, habitação, empregabilidade e tecnologia. Atualmente, no Brasil, as análises dessa relação são feitas majoritariamente de maneira empírica, carecendo de métodos adequados de gestão e avaliação, que dentre outros aspectos, englobem todos os elementos necessários.

Por conseguinte, o problema de pesquisa consiste na ausência de elementos da relação porto-cidade (RPC) nos modelos de governança portuário (GP) utilizados no Brasil, sendo esta a hipótese a ser confirmada. A normalidade desta ausência é tida como um paradigma, pois a inexistência de fatores dessa dimensão nos modelos de governança do setor ainda não tem

sido questionada por pesquisadores da temática. A partir disso, o objetivo do estudo é analisar a necessidade da inserção desses elementos (da RPC) nos modelos de GP.

O presente trabalho é organizado em 7 seções. Na Seção 1 é introduzido o tema, a justificativa, a hipótese, o objetivo do estudo, e, por fim, a forma como as informações estão dispostas no trabalho. A Seção 2 é reservada para a apresentação dos procedimentos metodológicos, onde está disposta a classificação da pesquisa e os procedimentos utilizados para alcançar os objetivos.

Na Seção 3 é apresentada a fundamentação teórica, sendo abordada a interação entre estruturas de transportes e territórios; a RPC, sua definição, escopo e modelos conceituais; e a abordagem atual dos modelos difundidos de GP. Nas Seções 4, 5 e 6 se encontra o desenvolvimento do trabalho e suas principais abordagens: o papel da Autoridade Portuária na governança do setor, os elementos da RPC passíveis de governança, e as novas perspectivas da GP a partir da inserção desses novos elementos, respectivamente. Na sétima e última seção são expostas as considerações finais, e nele se discorre sobre o atendimento dos objetivos do trabalho, e sugestões para pesquisas futuras.

## **2. Procedimentos metodológicos**

Para alcançar os objetivos do estudo, se estabeleceu o desenvolvimento de uma pesquisa qualitativa, teórica, exploratória e bibliográfica. Dentre as perspectivas de pesquisa qualitativa, a adotada para elaboração e condução deste estudo corresponde com uma abordagem caracterizada pela tentativa de aprofundar o conhecimento sobre a temática RPC e os diversos elementos presentes nesse fenômeno, bem como sobre a GP. Nesse sentido, pode-se caracterizar o trabalho desenvolvido como uma pesquisa teórica.

Demo (2000) entende que uma pesquisa teórica é aquela que se dedica a reconstruir teorias, conceitos e ideias, uma vez que procura aprimorar fundamentos teóricos não muito bem alicerçados. Ressalta que uma pesquisa teórica não exige e, principalmente, não implica uma imediata intervenção na realidade, mas nem por isso ela deixa de ser importante, pois, é por ela que são criadas condições para futuras investigações empíricas. Esforços de pesquisas teóricas são justificáveis quando os fatos e as relações sobre um determinado tema de estudo ainda não estão satisfatoriamente esclarecidos, que é o caso do fenômeno analisado no presente estudo.

A pesquisa bibliográfica teve três objetivos distintos, a fim de compreender os paradigmas atuais da GP; o papel da Autoridade Portuária na governança do setor portuário; e os elementos da RPC passíveis de governança.

Além disso, em caráter exploratório, foram realizadas visitas *in loco* nas regiões do entorno portuário dos portos públicos de Antonina, Belém, Imbituba, Itaqui, Paranaguá, Rio de Janeiro, Santana, Santarém, São Francisco do Sul, Vila do Conde e Vitória; com objetivo de observar a dinâmica da relação das infraestruturas e suas atividades, com o meio urbano onde estão inseridos.

Essas etapas possibilitaram a compreensão do tema, de maneira a se analisar a hipótese e alcançar o objetivo.

### **3. Fundamentação teórica**

A fundamentação teórica abordará a interação entre estruturas de transportes e territórios; a RPC, sua definição, escopo e modelos conceituais; e o paradigma atual dos modelos difundidos de GP.

#### **3.1. Estrutura de transportes e território**

A história mundial registra uma estreita relação entre processos de ocupação e desenvolvimento de um território e a constituição de seu sistema de transportes. Em alguns casos, a constituição deste sistema é apontada como determinante no processo de ocupação regional (NATAL, 1991). Dessa forma, entende-se que o transporte tem uma forte influência na estrutura espacial nos níveis local, regional e global. Em uma perspectiva histórica sobre a evolução dos sistemas de transporte, Rodrigue, Comtois e Slack (2017) sublinham como os impactos das inovações tecnológicas e as melhorias nos transportes foram interdependentes com as mudanças econômicas, sociais e espaciais.

A estrutura de transporte não só favorece o desenvolvimento econômico, mas também tem um impacto na organização espacial. A fragmentação da produção e do consumo; e as especificidades de localização dos recursos, do trabalho e dos mercados; geram uma ampla gama de fluxos de pessoas, bens e informações. A estrutura desses fluxos em termos de origem, destino e roteamento, está intimamente relacionada à organização territorial. O

território forma a estrutura de transporte tanto quanto a estrutura de transporte forma o território (RODRIGUE; COMTOIS; SLACK, 2017).

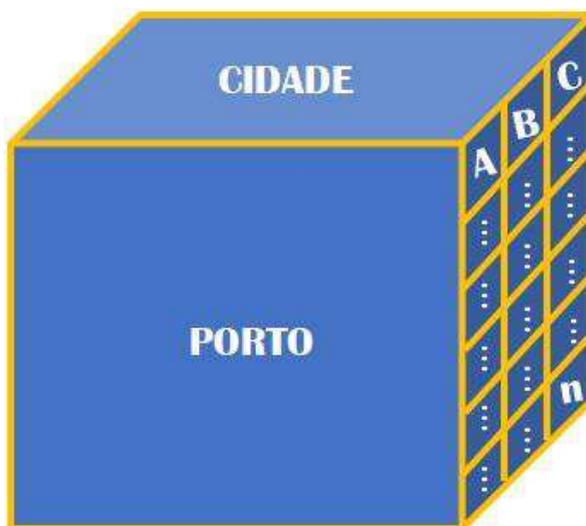
Savy (1993) em sua análise, afirma que o fluxo de produtos revela o funcionamento do território como um sistema de zonas interdependentes, ao qual a estrutura de transporte é fundamentalmente necessária. Tem-se que a infraestrutura de transporte faz parte das condições gerais para o desenvolvimento do território, sendo esta uma condição necessária, mas não suficiente para o progresso (KAPROS, 1994).

### 3.2. Relação porto-cidade (RPC): definição e modelos conceituais

No presente trabalho, assume-se a RPC como sendo as interações que ocorrem entre o porto e a cidade onde ele está inserido. O desafio desta temática é a compreensão e harmonização desta relação, a fim de possibilitar que ambos cumpram da melhor maneira o seu papel. O porto, com a primazia voltada ao transporte, colaborando com as cadeias de suprimentos globais; e a cidade, enquanto espaço onde ocorre as relações e atividades sociais, onde a vida acontece.

Como apresentado na Figura 1, da interação entre o primeiro plano que representa o porto, como infraestrutura de transporte; e do segundo, que representa a cidade, por ser território em que está inserido; surge um terceiro, onde se encontram inúmeros elementos derivados da relação dos dois primeiros, que caracterizam o fenômeno da RPC.

Figura 1 – Fenômeno da relação porto-cidade (RPC)



Fonte: Elaborado pelo autor

O caminho das cidades portuárias é marcado por redes de transporte e produção, devido às estratégias desenvolvidas pelos atores que dominam os seus horizontes marítimos e terrestres. As políticas portuárias utilizando de suas inúmeras variáveis (econômica, comercial, urbanística, ambientais e sociais) podem transformar o porto em um simples nó de transbordamento ou um grande centro logístico (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012; CORDEIRO, 2015).

Para Monié e Vasconcelos (2012), a análise pode ocorrer em três escalas: no nível global, analisando fatores ligados à globalização; no nível mesoeconômico, no âmbito de sistemas regionais que permitem analisar o volume crescente de fluxos e atividades de transformação; e, no nível local, sobre o território da cidade portuária. Ao fim, estas análises permitem classificar a cidade portuária como um território de circulação ou território produtivo.

Nas cidades portuárias, porto e cidade constituem um sistema cujas complementariedades e interações variam no tempo, pois são influenciados pelas dinâmicas produtivas, tecnológicas, sociais e urbanas. Uma alteração nas atividades ou infraestrutura portuária implica em novos posicionamentos do espaço urbano, ao passo que transformações urbanas também levam a uma nova postura de cidade em relação ao porto (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012).

O diagnóstico é complexo, e necessita de uma análise geo-histórico-política, que permita considerar fatores diversos tais como a evolução tecnológica e o desenvolvimento logístico, a transformação do sistema marítimo internacional, o surgimento e os posicionamentos de novos atores portuários, a conjuntura econômica e as dinâmicas globais, além das especificidades locais de cada cidade portuária (CORDEIRO, 2015).

Para o real entendimento a respeito dos desafios vividos pelas cidades portuárias, deve-se compreender o funcionamento deste processo de interação entre cidade e porto, bem como os benefícios gerados para ambos a partir da melhoria dessa relação. Alguns autores defendem que o desenvolvimento de atividades relacionadas à economia marítima e portuária produziram uma urbanidade própria às cidades portuárias (BRAUDEL, 1979; PAVÓN, 2004). Bird (1963), Vigarié (1979) e Hoyle (1989) afirmam que a expansão das atividades portuárias participa intensamente do desenvolvimento urbano, e este influencia a expansão portuária.

Os diversos fatores presentes na RPC podem ser analisados numa perspectiva individual; mas entende-se que estão correlacionados. Desse modo, a temática é tida como multidisciplinar, permitindo que seja objeto de estudo de vários campos da ciência. Esta relação é passível de

governança, no entanto, a maior parte dos fatores nela identificados não são vistos nos estudos e modelos de GP atualmente difundidos.

### **3.3. Governança portuária (GP): paradigma atual**

O termo governança conta com uma ampla diversidade de conceitos e aborda processos de tomada de decisão de caráter coletivo. Pode ser considerada um sistema de regras formais e informais (normas, procedimentos, costumes) que estabelecem as pautas de interação entre atores (públicos e privados) no processo de tomada de decisão (VIEIRA; 2013). Ele se opõe, então, ao antigo modo como as autoridades de Estado exerciam o controle sobre os grupos sociais e cidadãos. Tratando neste novo modelo, as diversas questões, de maneira cooperativa; onde instituições do poder público, sociais e privadas cooperam na formulação e implementação de políticas. Nesse sentido, é relevante que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários se articule com os órgãos e entidades da administração para implementar as interfaces do transporte aquaviário, nela incluída a atividade portuária, com outras modalidades de transportes, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens (CASTRO JUNIOR, 2015).

A GP, tem sido assunto retratado em vários estudos (BROOKS, 2006; BROOKS; CULLINANE, 2006; BROOKS; PALLIS, 2008; MILAN; VIEIRA, 2012; VERHOEVEN 2010 WORLD BANK, 2010, VIEIRA ET AL, 2015). Dos modelos contemporâneos de GP, um com grande aceitabilidade foi proposto por Brooks (2006), sendo este posteriormente modificado por Brooks e Cullinane (2006) e por Brooks e Pallis (2008). Atualmente, um modelo que vem ganhando destaque no cenário brasileiro é a proposta de Vieira (2013); que quando comparado com os demais, visa preencher pontos que antes não foram explorados. Mas para o presente estudo, importa o fato que este e os outros modelos mencionados tratam o *cluster* portuário quase exclusivamente na perspectiva de negócios, estando ausentes elementos essenciais da RPC.

De acordo com Vieira (2013), dentre os benefícios que podem ser adquiridos por meio de melhores práticas de governança em *clusters* portuários, estão:

- Permitir um melhor alinhamento entre os diferentes atores da comunidade portuária;
- Melhorar a gestão de transportes;
- Melhorar a eficácia e a eficiência dos portos, bem como sua competitividade na cadeia logística internacional;

- Simplificar procedimentos administrativos e reduzir o tempo de execução dos mesmos;
- Melhorar a qualidade dos serviços prestados aos usuários;
- Melhorar a consistência das informações que fluem entre os diferentes atores nacionais e internacionais; e
- Melhorar a rastreabilidade das transações comerciais e fornecer informações consistentes e confiáveis para auxiliar no processo de tomada de decisões e no planejamento de novas exigências.

Winkelmans (2008) avança na compreensão do *cluster* portuário, e defende que seus os diferentes atores são todos os indivíduos ou grupos que são afetados ou têm interesse nas atividades portuárias. O autor classifica os indivíduos ou grupos em quatro categorias:

- a) *Stakeholders* internos, que são os gestores do porto, os colaboradores do porto, os membros do conselho de administração e os *shareholders*;
- b) *Players* do mercado, que contemplam os órgãos de gestão de mão-de-obra avulsa, os operadores de transporte ferroviário, rodoviário e de cabotagem, as companhias de navegação marítima e seus agentes intermediários, os agentes internacionais de carga e demais prestadores de serviços logísticos, os práticos, os rebocadores, os embarcadores e consignatários de cargas etc;
- c) A administração pública, que inclui os diferentes órgãos do poder público em nível local, regional, nacional; e
- d) A comunidade em geral, composta pelos moradores do entorno portuário, consumidores, grupos de pressão ambiental etc.

#### **4. Autoridade Portuária: principal responsável pela governança do setor**

Em dezembro de 2012 foi promulgada pelo Governo Federal, a Medida Provisória n.º 595 de 2012, que posteriormente, em junho de 2013, foi convertida na Lei Federal n.º 12.815, que entre outras providências revogou a Lei n.º 8.630/1993, e passou a ser o novo Marco Regulatório do Setor Portuário Nacional (BRASIL, 2013).

Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias, e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. O representante da União - poder concedente - é a Secretaria Nacional de Portos (SEP), vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA). Cabe a ela efetuar as concessões,

delegações, arrendamentos e autorizações, por meio das quais outros entes públicos e privados podem se ocupar da exploração e administração de estruturas portuárias, dentro e fora do porto organizado.

Quanto aos portos organizados, que são de domínio público, são administrados pela União, através das Companhias Docas; ou tem sua administração delegada aos Estados, Municípios ou consórcios públicos. Os responsáveis pela administração são constituídos Autoridades Portuárias, e devem exercer diversas funções, gozar de direitos e cumprir com responsabilidades, expressas no Capítulo IV da Lei n.º 12.815/2012. As competências previstas na Lei e o modelo de exploração *landlord port* adotado no Brasil, caracterizam a Autoridade Portuária como principal responsável pela GP de sua região.

No modelo *landlord port* o setor público é responsável pelo planejamento portuário, atua como órgão regulador, é proprietário e/ou administra terrenos e infraestrutura básica para uso do setor. Tais ativos são normalmente disponibilizados, sob remuneração, para empresas operadoras privadas ou para indústrias. Já os operadores portuários privados fornecem e mantêm a sua própria superestrutura, compram e instalam seus próprios equipamentos nas áreas dos terminais e são responsáveis por suas operações.

## **5. Elementos da relação porto-cidade (RPC) passíveis de governança**

Foi analisada a situação da RPC de alguns portos públicos brasileiros: Antonina, Belém, Imbituba, Itaqui, Paranaguá, Porto Velho, Rio de Janeiro, Santana, Santarém, São Francisco do Sul, Vila do Conde e Vitória. Tais análises foram resultados da visita *in loco* a estas regiões portuárias e diálogo não estruturado com agentes do setor, atores da administração pública e moradores do entorno das instalações.

Através desta análise e da pesquisa bibliográfica, foi possível identificar as sete áreas temáticas na RPC presentes em portos brasileiros: aspectos históricos, aspectos econômicos, aspectos sociopolíticos, meio ambiente, acessos terrestres, urbanidade, e instrumentos de planejamento. As áreas temáticas e seus diversos elementos são apresentados no Quadro 1.

Quadro 1 – Áreas temáticas da relação porto-cidade

<b>Área Temática</b>	<b>Elementos</b>
<b>Aspectos históricos</b>	Os aspectos históricos trata da relação histórica entre o porto e a cidade e das rugosidades dessa relação ao longo dos anos, em diversos aspectos.
<b>Aspectos econômicos</b>	Os aspectos econômicos referem-se ao conjunto de benefícios dessa ordem que um porto pode gerar à cidade onde está instalado. Esses benefícios vão desde a geração de impostos e empregos até a atração de empresas, potencialização de polos produtivos e agregação de valor às cargas por ele transportada.
<b>Aspectos sociopolíticos</b>	Os aspectos sociopolíticos abordam uma série de questões que perpassam pelo modelo de governança portuária, diálogo e proximidade entre os atores (Autoridade Portuária, demais intervenientes do setor portuário, poder público, sociedade civil, etc.), o processo decisório em questões de relevância coletiva e a existência de parcerias em projetos de interesse mútuo. Também se insere nesse aspecto questões sociais mais abrangentes, como por exemplo, promover localmente a cultura de uma cidade portuária e a existência de projetos sociais relevantes promovidos por atores do setor.
<b>Meio Ambiente</b>	Estes aspectos se referem à análise da preocupação do porto com a adoção de princípios e estratégias para o conhecimento, a proteção e a recuperação do meio ambiente; o uso sustentável dos recursos naturais; a valorização dos serviços ambientais e a inserção do desenvolvimento sustentável. Inclui os estudos, planos, projetos e programas ambientais desenvolvidos pela Autoridade Portuária e outros atores do complexo portuário.
<b>Acessos Terrestres</b>	Estes aspectos tratam das questões referentes ao acesso terrestres dentro dos limites da cidade portuária, principalmente no entorno portuário e nas áreas mais impactadas pelo tráfego dos veículos de carga. Inclui-se também os projetos e iniciativas que visam a melhoria desse contexto.
<b>Urbanidade</b>	Os aspectos relativos à urbanidade tratam da adequação - ou não - do desenho urbano às estruturas e operações logísticas-portuárias, em suas diversas vertentes. Refere-se à conformidade da poligonal, ao impacto dos terminais terrestres, à situação e destinação de áreas portuárias obsoletas e não operacionais, e às condições do entorno portuário e alternativas para sua revitalização . Aborda-se também a simbiose e a sinergia entre as atividades portuárias e a urbanas.
<b>Instrumentos de Planejamento</b>	Refere-se à compatibilidade das políticas portuárias e dos planos desenvolvidos para o setor com os principais instrumentos de planejamento elaborados pelo poder público local e regional. Além disso, é pertinente atentar para o envolvimento da Autoridade Portuária e demais agentes do setor na elaboração e, quando pertinente, na implementação desses instrumentos.

Fonte: Elaborado pelo autor

Como pode ser observado, os elementos desta relação são passíveis de governança. No entanto, a maior parte dos fatores nela identificados não são vistos nos estudos e modelos de GP difundidos no Brasil, como os já apresentados.

## **6. Novas perspectivas para a governança portuária**

No Brasil, a ausência por muito tempo de uma política portuária nacional eficaz conferiu às iniciativas, federais ou locais, um caráter fragmentado e, por vezes, bastante incoerente. Mesmo com resultados operacionais positivos, por décadas foram escassas as inovações institucionais, especialmente em termos de GP.

Do mesmo modo, a problemática da relação entre o território urbano e as estruturas portuárias, por décadas não evoluiu muito, fazendo com que as especificidades das cidades portuárias permanecessem ignoradas pelas autoridades brasileiras, particularmente na definição de políticas direcionadas ao setor. A Portaria SEP/PR n.º 03/2014, que estabeleceu tópicos sobre porto-cidade e meio ambiente no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) dos portos, foi uma iniciativa para solucionar tais questões, e já apresenta resultados positivos no âmbito do planejamento portuário.

Entretanto, outro grande desafio reside na necessidade de invenção de uma nova GP. A autoridade portuária deveria funcionar como uma instituição capaz de fomentar e estimular sinergias entre os agentes da economia marítima, portuária e urbana (MONIÉ; VIDAL, 2006). A coordenação das autoridades portuárias em nível regional constitui um significativo avanço para incentivar a cooperação das cidades portuárias de uma mesma costa, região ou país; visando a resolução de problemas comuns de diversas naturezas e realizando economias de escala.

Na perspectiva da maior parte dos modelos difundidos de GP, os portos são considerados aglomerações empresariais, uma vez que o desempenho portuário é o resultado das atividades executadas pelos atores pertencentes à cadeia logístico-portuária, os quais precisam ser devidamente coordenados. Essa dimensão é a abordada por diversos autores e vem sendo discutida em um número significativo de estudos (BROOKS, 2006; BROOKS; CULLINANE, 2006; BROOKS; PALLIS, 2008; MILAN; VIEIRA, 2012; VERHOEVEN, 2010; WORLD BANK, 2010; VIEIRA, 2013; VIEIRA ET AL, 2015).

Contudo, Moniè e Vidal (2006) afirmam que o desafio da GP supõe também uma definição mais clara e inovadora das atribuições da autoridade portuária a respeito de outras questões fundamentais, dentre elas:

- a) A gestão fundiária nas áreas portuárias, que é decisiva na hora em que se multiplicam os conflitos em torno do destino e uso dos armazéns ociosos;

- b) A transformação da autoridade portuária em agente do planejamento e da gestão ambiental; e
- c) O desenvolvimento de uma cultura urbano-portuária, onde cidade e porto são mais complementares do que antagônicos.

Em consequência, entende-se que a GP tem por necessidade, abranger também elementos que possibilitem o fortalecimento das relações e melhoria da integração entre porto-cidade (como os apresentados no Quadro 1), não se restringindo apenas ao ambiente de negócio. Isso se demonstra um desafio, pois além de fatores estruturais e econômicos, requer a inclusão de elementos sociais, políticos e históricos.

Trata-se de um processo ainda em construção, que poderá resultar em novos modelos de GP, complementares aos já existentes. Os novos modelos, que incluam a RPC ou com enfoque nessa perspectiva, deverão ser compatíveis com a complexidade das relações existentes entre o porto e a cidade onde este se insere, e ciente da influência mútua que ambos exercem um sobre o outro.

## **7. Considerações finais**

Através deste estudo foi possível confirmar a hipótese, de que realmente os principais elementos da RPC em portos brasileiros não são considerados nos modelos mais difundidos de GP. Entendeu-se a normalidade desta ausência como um paradigma, pois a inexistência de fatores dessa dimensão nos modelos de governança do setor tem sido considerada normal (*status quo*) não sendo ainda questionada por grande parte dos pesquisadores da temática.

No Brasil, atualmente, tem-se aumentado o interesse por questões referentes a RPC, tanto por parte da academia e das Autoridades Portuárias, quanto dos órgãos do poder público responsável pela estruturação, planejamento e fiscalização do setor portuário. No entanto, as análises dessa relação são feitas majoritariamente de maneira empírica, carecendo de métodos adequados que norteiem e deem subsídios para a avaliação, gestão e governança; que dentre outros aspectos, englobem todos os elementos necessários.

Sugere-se que novas pesquisas sejam realizadas a fim de propor métodos e modelos de avaliação e gestão da RPC. Também são sugeridos estudos sobre a inserção dos elementos da RPC em modelos de GP, ou a criação de modelos de governança específicos para esta perspectiva; pois se admite que a inclusão de tais fatores é importante tanto para o

monitoramento e melhoria da relação porto-cidade, quanto para o aprimoramento dos modelos de governança portuária.

## REFERÊNCIAS

BIRD, J. **The major seaports of the United Kingdom**. Londres: Hutchison.,1963. Disponível em <<http://www.citeulike.org/user/frauta/article/3578137>>. Acesso em: 09 jun. 2015.

BRADUEL, F. **Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle**. Armand Colin. Vol. 3. Paris, 1979.

BRASIL. **Lei n.º 12.815 de 5 de junho de 2013**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm)>. Acesso em: 12 mai. 2017.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Portos (SEP). **Portaria n.º 03, de 7 de janeiro de 2014**. Disponível em: <<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=08/01/2014&jornal=1&pagina=1&totalArquivos=84>>. Acesso em: 12 mai. 2017.

BROOKS, M. R. **Port devolution and governance in Canada**. Research in Transportation Economics, v. 17, n. 1, p. 237-257, 2006. DOI: 10.1016/S0739-8859(06)17011-0

BROOKS, M. R.; CULLINANE, K. **Governance models defined**. Research in Transportation Economics, v. 17, n. 1, p. 405-435, 2006. DOI: 10.1016/S0739-8859(06)17018-3

BROOKS, M. R.; PALLIS, A. A. **Assessing port governance models: process and performance components**. Maritime Policy and Management, v. 35, n. 4, p. 411-432, 2008. DOI: 10.1080/03088830802215060

CASTRO JUNIOR, O. A. de. **Direito Portuário e a Nova Regulação**. São Paulo: Aduaneiras, 2017.

CORDEIRO, F. **Relação porto-cidade: o caso de Vitória-ES**. Trabalho de Conclusão de Curso. Departamento de Engenharia de Produção – Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2015.

DEMO, P. **Metodologia do conhecimento científico**. São Paulo: Atlas, 2000.

NATAL, J. L. A. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas**. Ensaios FEE, v. 12, n. 2, p. 293-307, 1991. Disponível em: <<https://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/download/1443/1808>>. Acesso em: 08 jan. 2018.

HOYLE, B. S. **The port-city interface: trends, problems, and examples**. Geoforum.N. 4, p. 429-435. Amsterdã, 1989. DOI: 10.1016/0016-7185(89)90026-2

KAPROS, S. **L'espace logistique. Organisation logistique et organisation du territoire, le cas du Nord-Pas de Calais**. Tese de Doutorado. Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. França, 1994. <tel-00529460>

MILAN, G. S.; VIEIRA, G. B. B. **Proposição de um modelo conceitual em torno da prática da governança em cadeias logístico-portuárias**. Revista Gestão Industrial, v. 7, n. 4, 2012. DOI: 10.3895/S1808-04482011000400008

MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. N. **Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação**. In: Confins – Revista Franco-Brasileira de Geografia. Núm. 15. 2012. Dossiê Portos, cidades e regiões. DOI: 10.4000/confins.7685

MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. do. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**. Revista de Administração Pública-RAP, v. 40, n. 6, 2006. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/html/2410/241016432003/>>. Acesso em: 100 out. 2017.

PAVÓN, B. S. **?Un futuro común para puertos y ciudades?** La Opinión de La Coruña, Espanha, 6 fev. 2004. Disponível em: <<http://www.udc.es/iuem>>. Acesso em: 12 jun. 2017.

RODRIGUE, J-P; COMTOIS, C.; SLACK, B. **The geography of transport systems**. 4 Ed. New York: Routledge, 2017. 440 pg. ISBN: 978-1138669574.

SAVY, M. **Logistique et territoire: le nouvel espace des transports**. L'Espace géographique. Vol. 22, No. 3. p. 210-218. 1993. Disponível em: < <http://www.jstor.org/stable/44382444>>. Acesso em: 08 jan. 2018.

VERHOEVEN, P. A. **Review of port authority functions: towards a renaissance?** Maritime Policy & Management, v. 37, n. 3, p. 247-270, 2010. DOI: 10.1080/03088831003700645

VIEIRA, G. B. B. **Modelo de governança aplicado a cadeias logístico-portuárias**. Tese. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção. 2013. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/96496>>. Acesso em: 23 jan, 2018.

VIEIRA, G. B. B, et al. **Governança e regulação dos serviços portuários: um estudo comparativo dos serviços de praticagem em portos brasileiros e espanhóis**. Revista Gestão Industrial, v. 11, n. 3, 2015. DOI: 10.3895/gi.v11n3.2693

VIGARIÉ A. **Ports de commerce et vie littorale**. Paris: Hachette, 1979.

WINKELMANS, W. **One day conference on current trends and practices in the organisation, operation and management of ports and port terminals**. Institute of Transport and Maritime Management Antwerp. University of Antwerp. Thessaloniki, Greece, 2008.

WORD BANK. **Alternative port management structures and ownership models**. Word Bank Port Reform Tool Kit. Módulo 3. 2010.