

A Uniformização do Uso do Sistema Concentrador de Dados Portuários para Anuências de Embarcações, de Cargas e de Passageiros

Sergio Vianna Teixeira Junior (UNINTER) svianna@gmail.com
Bruno Anthonyony Jardim Lemos (IESPLAN) brunolemosadv@gmail.com
Adriana Valença Araújo (UNINTER) adriana.valenca@gmail.com
Rodrigo Mendonça de Lima (UNINTER) rodrigolima.sep@gmail.com
Hawley Jorge Carvalho de Oliveira (UFPA) hawleyoliveira@gmail.com

Resumo:

Este trabalho pretende ressaltar a necessidade da abrangência, às instalações portuárias, do sistema concentrador de dados portuários para as anuências de embarcações, de cargas e de passageiros, desenvolvido pelo governo federal, propondo um próximo passo para a sua efetivação. A verificação e descrição das principais características, das demandas, dos objetivos e dos resultados gerados pelo sistema nos portos organizados, bem como a possível formalização, por parte do governo federal, da viabilização da sua utilização pelas instalações portuárias. Os dados foram obtidos a partir da legislação vigente e das informações disponibilizadas pelos órgãos setoriais federais. O conhecimento das informações permitiu entender esse aspecto do funcionamento do setor portuário brasileiro e o estágio atual de seu desenvolvimento. Foi possível perceber que o funcionamento sistêmico dos processos portuários brasileiros contribuirá estrategicamente para o desenvolvimento do país, por meio, principalmente, da redução das dificuldades estruturais, burocráticas e econômicas que encarecem os investimentos e dificultam o desenvolvimento no setor portuário, que aumentam o desemprego e elevam as ofertas de trabalho informal, de onde se originam as sonegações de impostos e as evasões de divisas, tratando-se, portanto, de um elemento relevante na contribuição para a redução da crise nacional.

Palavras chave: Porto. Embarcação. Carga. Anuência. Dados.

The Use Uniformization of the Port Data Concentrator System for Vessels, Cargo and Passenger Consents

Abstract

This work intends to highlight the need for the port facilities to include the port data concentrator system for ship, cargo and passenger approvals, developed by the federal government, proposing a next step for its effectiveness. The verification and description of the main characteristics, demands, objectives and results generated by the system in the organized ports, as well as the possible formalization by the federal government of the viability of its use by the port facilities. The data were obtained from the current legislation and the information provided by federal sectorial bodies. The knowledge of the information allowed to understand this aspect of the operation of the Brazilian port sector and the current stage of its development. It was possible to perceive that the systemic functioning of Brazilian port processes will contribute strategically to the country's development, mainly by reducing the structural, bureaucratic and economic difficulties that make investments more expensive and hinder development in the port sector, which increase unemployment and increase the

supply of informal labor, from which tax evasion and foreign exchange evasion originates and is therefore an important element in contributing to the reduction of the national crisis.

Key-words: Port. Ship. Load. Consent. Data.

1. Introdução

O crescimento do comércio internacional faz com que o volume de movimentações de carga e descarga nos portos marítimos brasileiros apresente também significativos percentuais de aumento.

Este cenário demonstra a necessidade do governo brasileiro investir nos portos, no sentido de garantir a crescente evolução do país no comércio internacional, bem como oferecer condições de desenvolvimento do comércio interno por meio da cabotagem (POVIA, 2016).

Contudo, de forma mais abrangente, devem ocorrer mudanças na matriz de transportes, isto é, no conjunto, ou em toda a estrutura de transporte, ou de escoamento de um ou mais produtos, realizados no país, exige altos investimentos em médio e longo prazo (ARAÚJO, 2017).

A melhoria dos processos, apoiada por um modelo avançado de gestão e de tecnologias integradas, será possível conseguir maior eficiência na cadeia logística portuária.

Entretanto, contrário à eficiência e à eficácia no atendimento ao fluxo de embarcações e de cargas, a rigidez no controle para a segurança, decorrentes de acordos internacionais – realizados, desde o atentado terrorista de 11 de setembro de 2001, um maior rigor na segurança contra o comércio ilegal de armas e contra produtos contrabandeados e, principalmente, na segurança contra possíveis atos de terrorismo nos portos brasileiros freia a intensidade do fluxo das mesmas nos portos.

Sendo assim, percebe-se que, os portos brasileiros necessitam de duas ações aparentemente contraditórias:

1. Promover a modernização de sua infraestrutura e de seus processos operacionais para fazer frente ao forte crescimento do comércio internacional;
2. Aumentar o rigor com a segurança das instalações, das cargas movimentadas, do comércio ilegal e de possíveis atos de terrorismo (DE LIMA, 2017).

No sentido de viabilizar a solução para as duas demandas conflitantes, tornou-se necessário buscar a melhoria dos processos portuários.

2. Portos Brasileiros

A Lei 12.815/2013, Lei dos Portos, classifica os portos brasileiros conforme os incisos I a VII, do seu Artigo 2º, que se encontram resumidos no diagrama da figura a seguir:

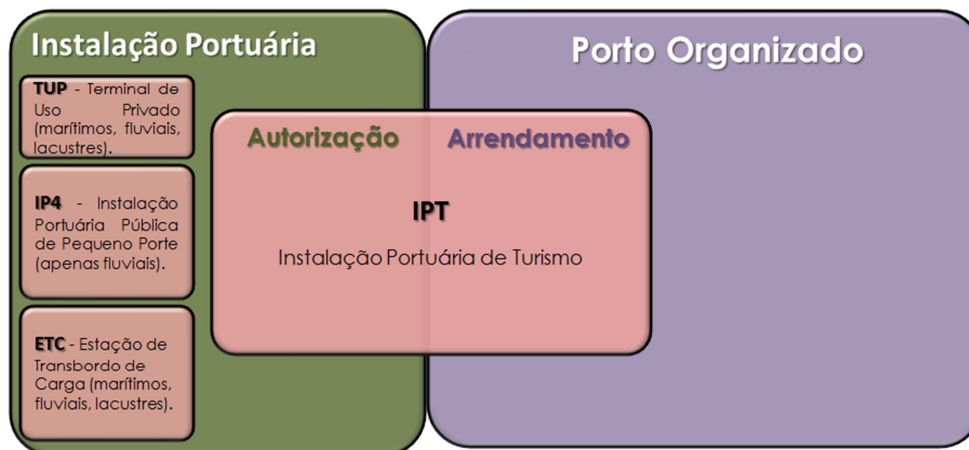


Figura 1 – Representação do Artigo 2º da Lei 12.815/2013: tipos de portos brasileiros, e suas possíveis localizações em relação à área de um porto organizado.

O Art. 17 da Lei 12.815/2013 define que a administração do porto organizado (porto público), denominada autoridade portuária, é exercida diretamente pela União, por entidade delegatária ou por entidade concessionária do porto organizado. Estes portos organizados (portos públicos) localizam-se, geograficamente, conforme descrito na figura a seguir.

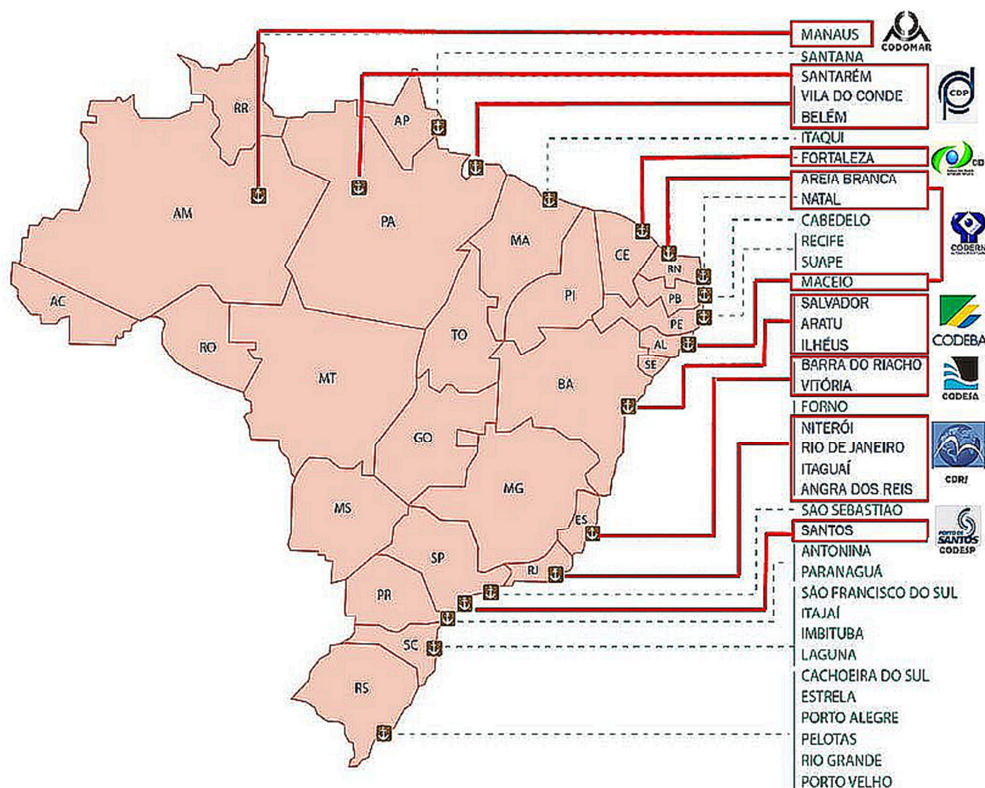


Figura 2 – Localização dos portos públicos brasileiros.

Fonte: TEIXEIRA JUNIOR (2016), adaptado de SNP/MTPA (2017) e ANTAQ (2017).

O sistema concentrador de dados portuários relativos aos processos de anuência de embarcações e de cargas em um porto, um produto de tecnologia da informação, foi desenvolvido pelo Serviço Federal de Processamento de Dados – SERPRO - a maior empresa pública de prestação de serviços em tecnologia da informação do Brasil – e, apropriadamente,

foi batizado de Porto Sem Papel – PSP.

O sistema tem contribuído para a redução das dificuldades estruturais, burocráticas e econômicas que encarecem os investimentos e dificultam o desenvolvimento no setor portuário, que aumentam o desemprego e elevam as ofertas de trabalho informal. Dessa informalidade decorrem as sonegações de impostos e as evasões de divisas. Portanto, trata-se de um elemento relevante na contribuição para a redução do “Custo Brasil”, e para a solução da atual crise político-econômica nacional.

3. Anuentes

A anuência é a ação ou efeito de aprovação, ou de consentimento. As anuências de embarcações e de cargas são realizadas por diversas entidades públicas, “partes interessadas” (*stakeholders*) no sistema, conforme se descreve na figura a seguir.

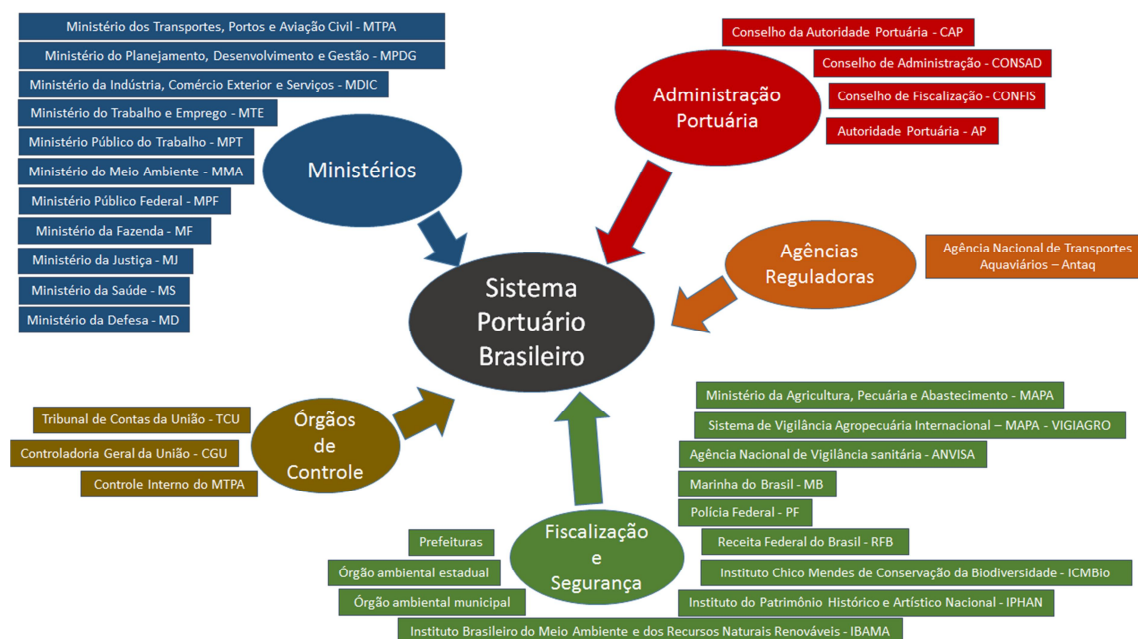


Figura 3 – Intervenientes interessados no fluxo de embarcações e de cargas nos portos.

Fonte: DE LIMA (2017), adaptado de RUIZ (2017).

Percebe-se que o processo portuário depende de uma série de agentes para viabilizar todas as atividades necessárias para consecução da exportação, da importação e da cabotagem (navegação entre portos de um mesmo país ou a distâncias pequenas, dentro das águas costeiras).

Nesse processo global há o envolvimento de dezenas de ministérios, agências, autoridades e empresas, onde cada um deles se organiza, conforme suas possibilidades e com um nível certo nível de interação e integração entre eles, de forma a efetivar seus próprios processos e viabilizar o processo global.

Apesar de haver, em média, vinte e seis possíveis intervenientes nos fluxos de embarcações e de cargas, apenas seis participam em 100% dos fluxos, são eles:

1. Autoridade Portuária – AP (administração do porto);
2. Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA;
3. Polícia Federal – PF;

4. Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento – VIGIAGRO;
5. Marinha do Brasil - MB (autoridade marítima);
6. Secretaria da Receita Federal do Brasil (autoridade aduaneira).

Os demais intervenientes atuam esporadicamente, conforme o tipo de embarcação ou de carga.

As participações dos intervenientes e anuentes nos processos portuários e a especificidade de suas atribuições, inseridas em uma cronologia de atuações, nas operações de exportação, importação de mercadorias (cargas), ou de cabotagem, em um porto, são representadas na figura a seguir:

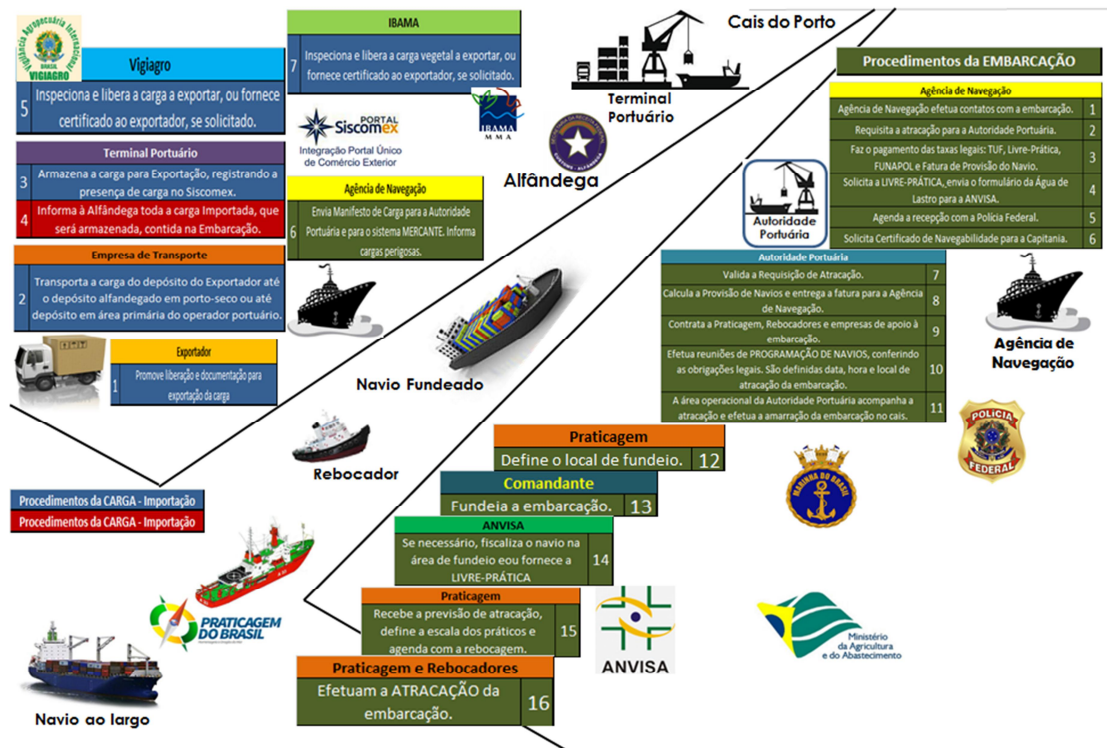


Figura 4 – Participação dos intervenientes no processo portuário e a especificidade do trabalho de cada um deles dentro de uma linha de tempo, representando as operações de exportação, importação e cabotagem.

Fonte: SERPRO, 2017.

7. Processos de Anuência

Antes de 2011 (quando o PSP funcionou pela primeira vez, no Porto de Santos) as anuências eram realizadas por meio de diversos documentos, formulários preenchidos em papel, alguns com informações redundantes entre anuentes, que causavam desperdício de tempo e de energia por parte dos responsáveis pelas embarcações e pelas cargas.

A partir do mapeamento dos processos portuários foi possível identificar diversas ações que costumam ser realizadas pelos agentes intervenientes nas operações portuárias e que poderiam ser simplificadas com a integração entre os sistemas de informação existentes, sistemas de informação novos e melhorados, e um sistema global concentrador. Além disso, observou-se que, em alguns portos, existem alguns processos integrados, mas que atendem apenas às suas necessidades específicas. Portanto, muito papel circulava nos processos das operações e das anuências portuárias, de forma não integrada (PSP, 2017).

Percebeu-se que havia características operacionais que atuam de forma negativa no desempenho e qualidade dos processos portuários, tais como:

- ausência de informações ou dificuldade em obtê-las;
- falhas no fluxo de informações e na comunicação e;
- sistemas e formulários distintos ou não padronizados;
- redundância de informações, de bancos de dados e de operações;
- retrabalho frequente (PSP, 2017).

Sendo assim, ficou entendido que a principal melhoria seria a integração entre os anuentes por meio de um sistema concentrador de dados, têm propiciado ótimos resultados para a cadeia logística portuária brasileira.

8. O Porto Sem Papel - PSP

O Porto Sem Papel encontra-se disponível no site www.portosempapel.gov.br, um portal de informações portuárias e concentrador de dados portuários. É um sistema de informação voltado à gestão portuária, que concentra as informações necessárias a estadia de embarcações nos portos marítimos, de forma a possibilitar a análise das autoridades dentro das respectivas áreas de competência e consoante com a legislação vigente, para permitir atracações, operações portuárias de embarque e desembarque de cargas e passageiros, além da liberação das embarcações para desatracação (SNP/MTPA, 2017).

Seguindo recomendações da Organização Marítima Internacional – IMO, agência especializada das Nações Unidas com a responsabilidade pela proteção e segurança da navegação e a prevenção da poluição marinha por navios, o sistema emprega o conceito da janela única portuária, de forma que o representante da embarcação (agência de navegação) transmita as informações necessárias para uma única base de dados e, a partir desta, permita o acesso e troca eletrônica de dados com a Autoridade Portuária e órgãos anuentes do governo (IMO, 2017).

Trata-se de um projeto que automatiza a disponibilização dos dados necessários para tornar mais eficientes e eficazes os fluxos das embarcações, das cargas e dos passageiros nos Portos brasileiros. Com o PSP, as agências de navegação prestam as informações, que antes eram entregues, em cento e doze documentos, aos seis anuentes, que agora fazem parte do sistema e são atendidos por meio do preenchimento do Documento Único Virtual – DUV – no sistema. (SNP/MTPA, 2017).

O Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil - MTPA, por meio de contratos administrativos com o Serviço Federal de Processamento de Dados - SERPRO, desenvolveu, implantou e mantém o sistema em diversos portos públicos (SNP/MTPA, 2017).

Desde agosto de 2011, quando teve início a operação plena do sistema no Porto de Santos, foram cadastrados milhares de embarcações com centenas de milhares de atracações realizadas e gerados, de forma ágil, dezenas de milhares de certificados, além de uma quantidade da ordem de quase um milhão de documentos.

Conforme a página do PSP, no site da Secretaria Nacional de Portos (SNP/MTPA, 2017), durante a implantação do sistema, foram observados os avanços e benefícios reproduzidos e listados a seguir:

- Racionalização quanto ao envio das informações;
- Agilidade no atendimento de exigências;

- Facilidade quanto ao acesso e análise das informações;
- Previsibilidade das Regras;
- Transparência;
- Formação de Base de Conhecimento;
- Contribuição Ambiental (SNP/MTPA, 2017).

9. O Cronograma da Implantação do Sistema nos Portos Organizados

Portarias da, então, Secretaria de Portos, da Presidência da República – SEP/PR, trataram da implantação do PSP em determinados portos, ou conjuntos de portos, organizados. O porto escolhido para ser o piloto na implantação do sistema foi o Porto de Santos, por meio da Portaria nº 106 de 14 de junho de 2011, conforme se reproduz a seguir (SNP/MTPA, 2017).

SECRETARIA DE PORTOS

PORTARIA Nº - 106, DE 14 DE JUNHO DE 2011

Dispõe sobre o uso do Sistema de Informação Concentrador de Dados Portuários do Projeto Porto Sem Papel para as autorizações de atracação, operação e desatracação de embarcações, no porto organizado de Santos.

O MINISTRO DE ESTADO CHEFE DA SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, parágrafo único, inciso I da Constituição da República c/c art. 6º, parágrafo único da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007, em conformidade aos Acordos de Cooperação celebrados entre a Secretaria de Portos da Presidência da República e a Secretaria da Receita Federal do Brasil; a Agência Nacional de Vigilância Sanitária; o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; o Departamento de Polícia Federal; e o Comando da Marinha do Brasil; e tendo em vista a necessidade de disciplinar o fornecimento das informações para as autorizações de atracação, operação e desatracação de embarcações, pelos armadores ou seus prepostos, resolve:

Art. 1º Estabelecer que as solicitações de autorização para a atracação, operação e desatracação de embarcações no porto organizado de Santos serão fornecidas, pelos armadores ou seus prepostos, ao Sistema de Informação Concentrador de Dados Portuários do Projeto Porto Sem Papel, doravante denominado "SISTEMA".

Art. 2º As informações referidas no art. 1º serão disponibilizadas automaticamente pelo "SISTEMA" às autoridades portuária, aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima e outras autoridades intervenientes no processo portuário que venham a aderir o uso do "SISTEMA", por meio de Termo de Adesão.

Art. 3º As autoridades referidas no art. 2º deverão utilizar o "SISTEMA" para a realização das ações de fornecimento das anuências para autorização de atracação, operação e desatracação de embarcações, devendo ser obedecido o prazo limite para a migração definitiva dos procedimentos até 01 de agosto de 2011, no porto organizado de Santos.

*Art. 4º Os procedimentos para o fornecimento das informações, anuências e contingências estarão disponibilizadas no endereço eletrônico: **www.portosempapel.gov.br**.*

Art. 5º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação. (grifos dos autores).

O sistema foi implantado nos 37 portos, de 14/06/2011 (Portaria nº 106, referente ao Porto

Organizado de Santos) a 11/04/2013 (Portaria nº 52, referente ao Porto Organizado de Manaus), ou seja, durante 667 dias, ou seja, dois anos e dez meses, ou, em média, 18 dias por porto organizado.

10. Instalações Portuárias

Na cadeia logística das anuências portuárias, além dos portos públicos brasileiros, denominados de portos organizados, também estão inseridas instalações portuárias (portos privados) – ECTs, TUPs, IPTs - que se inter-relacionam com os portos organizados, sendo os TUPs, entidades privadas cujas embarcações e cargas estão sujeitas a quase todas as anuências de embarcações e de cargas dos portos públicos brasileiros, os mais importantes e frequentes. A figura a seguir descreve a distribuição das 174 instalações portuárias no Brasil.

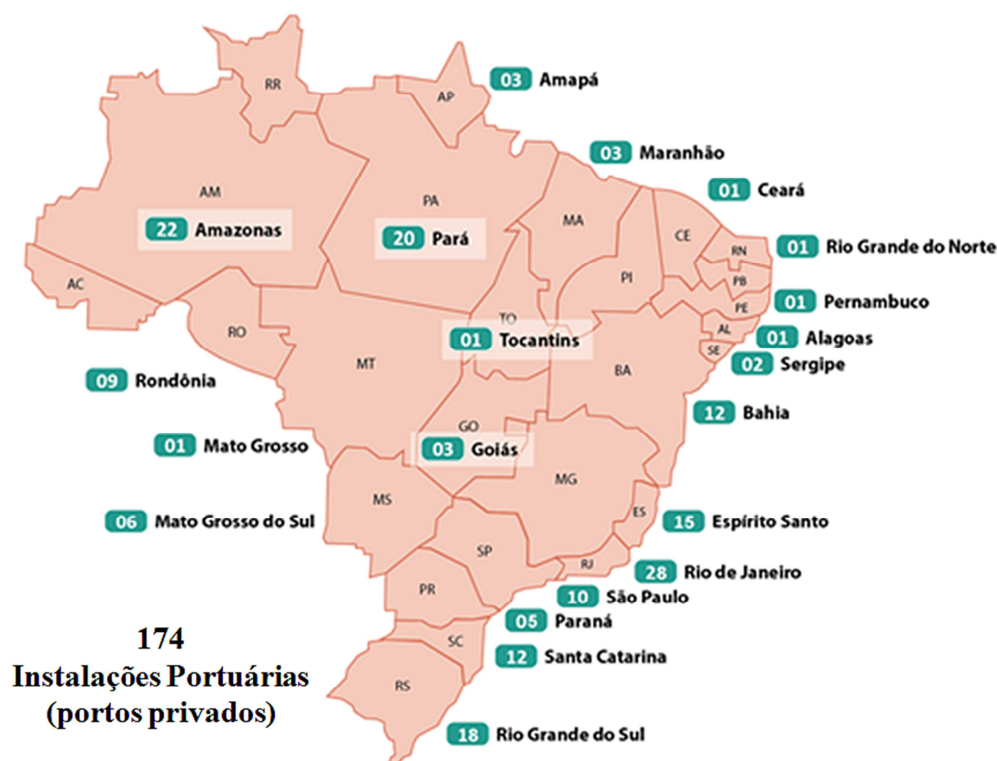


Figura 5 – Localização e quantidade das instalações portuárias.

Fontes: SNP/MTPA (2017) e ANTAQ (2017).

Como o PSP é um sistema desenvolvido pelo governo federal, por meio do SERPRO, atualmente, os documentos físicos - em papel - ainda vêm sendo utilizados nos processos de entrada e de saída de embarcações e de cargas nas instalações portuárias brasileiras, contribuindo para manter o malfadado “Custo Brasil”, demandando-se assim a uniformização do uso daquela política pública aos demais portos brasileiros.

Ressalta-se que o termo uniformizar está associado à igualdade de direitos, a receber amplamente informações e possuir direitos, benefícios e inserção nos programas de atendimento das políticas públicas. Facilitando os cidadãos e demais entes da federação a obterem os recursos dos programas de políticas públicas de seus interesses e de seu direito.

11. Análise

Para De Lima (2017) o sistema PSP é primordial para os portos onde ele encontra-se em funcionamento, pois todo o processo de atracação, operações portuárias de embarque e

desembarque de cargas e passageiros, além da liberação das embarcações para desatracação, ficaria, em caso de descontinuidade, comprometido, podendo causar danos significativos à comunidade portuária, que é responsável pela quase totalidade da movimentação de carga do comércio internacional brasileiro, e à Administração Pública. Ademais, pode-se citar o contido no inciso XIX, art. 6º, Lei 8.666 de 21 de junho de 1993, no intuito de embasar legalmente a possível classificação do Sistema Porto sem Papel como sistema estratégico, conforme se reproduz a seguir:

Art. 6º Para os fins desta Lei considera-se: [...]

XIX - sistemas de tecnologia de informação e comunicação estratégicos - bens e serviços de tecnologia da informação e comunicação cuja descontinuidade provoque dano significativo à administração pública e que envolvam pelo menos um dos seguintes requisitos relacionados às informações críticas: disponibilidade, confiabilidade, segurança e confidencialidade.

Nesse aspecto, cabe lembrar que, segundo a Lei nº 12.815, de 2013, porto organizado consiste em bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de autoridade portuária, e que esta autoridade é a administração do Porto Organizado. E, ainda, segundo esta Lei dos Portos, terminais de uso privado são instalações portuárias exploradas mediante autorização e localizadas fora de área de porto organizado (DE LIMA, 2017).

Conforme De Lima (2017), uma vez que a Constituição Federal, de 1988, prevê a exploração de portos marítimos, fluviais e lacustres, mediante autorização, concessão ou permissão - explorando atividade econômica em regime de concorrência - entende-se que à utilização do Porto Sem Papel nesses Terminais de Uso Privado, não caberia à figura da Autoridade Portuária como anuente, tendo em vista que ela é a administração de Porto Organizado e não de TUP.

Portanto, segundo De Lima (2017) entende-se como possível à implantação do PSP nesses terminais de uso privado. Sendo assim, em analogia as portarias publicadas relativas ao uso do PSP em Portos Organizados, apresenta-se uma proposta de portaria padrão de uso do sistema Porto sem Papel para cada TUP.

Considerando-se que as competências realizadas pelas Autoridades Portuárias no sistema PSP, são similares as das administrações portuárias de terminais de uso privado, sejam elas constantes em seus contratos de exploração de atividade portuária ou em suas licenças ambientais, pode-se prever ser possível utilizar o PSP nos TUPs.

Portanto, a proposta de abrangência do PSP para os TUPs tem os seguintes objetivos:

- Ganho de capacidade nos portos pelo aumento de eficiência na gestão;
- Controle total dos processos portuários;
- Redução da burocracia e custos para os usuários do sistema portuário;
- Aumento da agilidade e confiabilidade na troca de informações;
- Formação de um repositório único de dados;
- Criação de uma ferramenta de apoio ao planejamento portuário nacional;
- Preservação ambiental, pela redução no consumo de papel; e
- Padronização de procedimentos dos anuentes intervenientes (DE LIMA, 2017).

Entende-se, portanto, que o sistema PSP é passível de ser considerado um sistema estratégico a ser aplicado nos TUPs, para que os mesmos possam dessa forma, tornarem o trâmite de dados mais rápido e eficiente como é feito hoje nos portos organizados.

A efetivação da abrangência do Sistema às administrações portuárias privadas deverá ocorrer por meio de normativo legal que disporá sobre a expansão do uso do Projeto Porto Sem Papel - PSP, sistema de informação concentrador de dados portuários para as autorizações de atracação, operação e desatracação de embarcações nos Terminais de Uso Privado – TUPs, e conferirá às suas administrações portuárias o direito de utilização deste sistema concentrador de dados de anuência, deverá conter o estabelecimento das seguintes determinações (DE LIMA, 2017):

- As solicitações de autorização para a atracação, operação e desatracação de embarcações no Terminal de Uso Privado serão fornecidas, pelos armadores ou seus prepostos, ao Sistema de Informação Concentrador de Dados Portuários do Projeto Porto Sem Papel - PSP.
- As informações serão disponibilizadas automaticamente pelo PSP à administração portuária do TUP e as Autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde, de polícia marítima e outras, além dos intervenientes no processo portuário que venham a aderir o uso do PSP.
- Os procedimentos para o fornecimento das informações, anuências e contingências estarão disponibilizados no endereço eletrônico: www.portosempapel.gov.br.
- Prazo para a implantação do PSP nos TUPs.

Considera-se então que, a partir de tal determinação do governo federal, na forma de Portaria Ministerial, as instalações portuárias participarão de mais um avanço no sentido de tornar o país mais competitivo no mercado internacional (DE LIMA, 2017).

Portanto, o uso do PSP, devido à sua universalidade, deve ter sua utilização abrangida para todos os portos marítimos, fluviais e lacustres em todo o território nacional.

12. Considerações Finais

O objetivo deste trabalho foi fundamentar e sugerir elementos para a viabilização da utilização do sistema concentrador de dados pelos os portos organizados e instalações portuárias do país, proporcionando o funcionamento sistêmico dos processos das administrações portuárias, bem como dos diversos entes responsáveis pelas anuências das embarcações, das cargas movimentadas e do trânsito de passageiros.

Apesar da crise político-econômica em que o país se encontra, entende-se que o sistema de informação concentrador de dados de anuência de embarcações e cargas portuárias é um fator relevante na contribuição para a resolução da situação econômica precária nacional e deve ser priorizado pelo governo federal.

O termo uniformizar está associado à igualdade de direitos, a receber amplamente informações e possuir direitos, benefícios e inserção nos programas de atendimento das políticas públicas. Facilitando os cidadãos e demais entes da federação a obterem os recursos dos programas de políticas públicas de seus interesses e de seu direito.

Entende-se assim, que a uniformização do uso do PSP reduzirá ainda mais as dificuldades estruturais, burocráticas e econômicas que encarecem os investimentos e dificultam o desenvolvimento no setor, aumentando o desemprego e o trabalho informal, e as consequentes sonegações de impostos e evasões de divisas.

Referências

ARAÚJO, A. V.; LEMOS, B. A. J.; TEIXEIRA JR, S.V. *Nota Técnica /2017/CGDP/DGLP/SPP/MTPA, A Lei das Estatais – Lei nº 13.303/2016*. Brasília, 2017.

BRASIL. *Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993*. Diário Oficial da União - DOU, Brasília, DF, 22 jul. 1993.

BRASIL. *Portaria nº 22, de 14 de março de 2012*. Diário Oficial da União - DOU, Brasília, DF, n. 52, 15 de março de 2012. Seção 1. Pág. 1.

DE LIMA, R. M.; VACOVSKI, E. *A Universalização do Sistema Porto Sem Papel – PSP*. Artigo. Trabalho de Conclusão do Curso Master Business Administration - MBA em Administração Pública e Gerência de Cidades do Centro Universitário Internacional UNINTER. Brasília, 2017.

IMO. *Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization)* Disponível em: <<https://ajonu.org/2012/10/17/organizacao-maritima-internacional-imo/>>. Acesso em 26 de junho de 2017.

PSP. *Porto Sem Papel*, disponível em www.portosempapel.gov.br. Acesso em 18/09/2017.

POVIA, M. *Congresso Internacional de Desempenho Portuário - Sistema Portuário Nacional, 2016*. Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ Disponível em: <http://www.cidesport.com.br/sites/default/files/cidesport.2016.palestra.mario_povia.pdf>. Acesso em 8 de junho de 2017.

RUIZ, J. E. S. *Desafios do Sistema Portuário Brasileiro*. Revista Brasileiro de Comércio Exterior – RBE da Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior - FUNCEX. Rio de Janeiro, Nº 130, p. 62-75-Janeiro/Fevereiro/Março de 2017.

SNP/MTPA. Secretaria Nacional de Portos, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. *Histórico*. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/institucional/base-juridica-da-estrutura-organizacional/historico>>. Acesso em 7 de junho de 2017.

SNP/MTPA. Secretaria Nacional de Portos, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. *Histórico*. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/institucional/base-juridica-da-estrutura-organizacional/historico>>. Acesso em 7 de junho de 2017.

SNP/MTPA. Secretaria Nacional de Portos, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. *Porto Sem Papel - PSP*. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/inteligencia-logistica/porto-sem-papel-ppsp>>. Acesso em 7 de agosto de 2017.

SNP/MTPA. Secretaria Nacional de Portos, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. *Sistema Portuário Nacional*. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em 07 de junho de 2017.

SERPRO *Serviço Federal de Processamento de Dados*. *Porto Sem Papel*. Disponível em: <<https://intra.serpro.gov.br/linhas-negocio/catalogo-de-solucoes/solucoes/principais-solucoes/porto-sem-papel>>. Acesso em 20 de julho de 2017.

TEIXEIRA JUNIOR, S. V.; FILIPPIN, R. F. *O índice de Desempenho Ambiental e a Gestão por Resultados nas Companhias Docas*. Artigo. Trabalho de Conclusão do Curso Master Business Administration - MBA em Auditoria e Perícia Ambiental do Centro Universitário Internacional UNINTER. Brasília, 2016.

VALENÇA, A. L. *Uma aplicação de Teoria das Filas à determinação de capacidade portuária: O Caso do Terminal de Suape*. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2003.