

**Administração Pública e os desafios globais para soluções locais:
a função logística da gestão no Porto de Itajaí**

**Administración Pública y los desafíos globales para soluciones locales:
el papel de la gestión logística en el Puerto de Itajaí**

Joana Stelzer¹

Everton das Neves Gonçalves²

Resumo: A investigação diz respeito à descentralização administrativa da gestão portuária no município de Itajaí, na qual se avaliou se essa reestruturação colaborou para o desenvolvimento da cidade. O estudo utilizou o conceito de desenvolvimento de Amartya Sen - na qualidade de liberdade - contrastando com visões mais restritas como o mero crescimento do Produto Interno Bruto (PIB). A expressão metafórica de função logística da gestão diz respeito ao ótimo emprego alternativo de recursos, utilizando racionalidade na tomada de decisões econômico-jurídicas e determinando o desenvolvimento da coletividade no âmbito do município. O artigo foi dividido em três partes. De plano foram avaliados os desafios globais e a necessidade de perseguir o desenvolvimento por intermédio da Administração Pública. Na continuidade, avaliou-se o comércio mundial, a descentralização administrativa e destacados aspectos de gestão social. Por fim, foram trazidos dados de crescimento econômico e desenvolvimento social do Porto de Itajaí. O método utilizado foi o crítico indutivo, análise de dados qualitativa com elementos quantitativos. Os meios bibliográficos foram coletados a partir de normas jurídicas, estatísticas e produção científica. Quanto aos fins, a pesquisa foi de cunho descritivo e os resultados apresentados em forma de textos e tabelas.

Palavras-chave: Administração Pública, descentralização administrativa, gestão pública municipal.

Resumen: La investigación se refiere a la descentralización administrativa de la gestión portuaria en la ciudad de Itajaí, en el artículo se estudió si esta reestructuración contribuyó al

¹ Doutora e Mestre em Direito, na área de Relações Internacionais (UFSC). Professora no Departamento de Ciências da Administração na Universidade Federal de Santa Catarina (CAD/CSE/UFSC).

² Doutor em Direito Econômico pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), *Doctor en Derecho Internacional Económico por la Universidad de Buenos Aires* (UBA), Mestre em Direito pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Professor do Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

desarrollo de la ciudad. El estudio utilizó el concepto de desarrollo de Amartya Sen - como libertad - contrastando visiones más estrictas que el mero crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB). La expresión metafórica de la función de gestión logística se refiere a lo empleo óptimo de recursos económicos, la racionalidad en la toma de decisiones y la determinación legal-económico de la comunidad dentro del municipio. El artículo se divide en tres partes. Inicialmente se evaluaron los desafíos globales y la necesidad de buscar el desarrollo a través de la Administración Pública. En la continuación se evaluó el comercio mundial, la descentralización administrativa y aspectos destacados de la gestión social. Por último se informó sobre el crecimiento económico y el desarrollo social. El método utilizado fue el análisis crítico inductivo con datos cualitativos y elementos cuantitativos. Los recursos bibliográficos se obtuvieron de las normas jurídicas, las estadísticas y la producción científica. Acerca de los efectos, la investigación fue descriptiva y los resultados presentados en texto y cuadros.

Palabras-clave: Administración Pública, descentralización administrativa, administración pública municipal.

Introdução

A expressão metafórica de função logística da gestão diz respeito ao ótimo emprego alternativo de recursos, empregando racionalidade na tomada de decisões econômico-jurídicas e determinando o desenvolvimento dos agentes envolvidos, desde uma estrutura administrativa inclusora. Na qualidade de fenômeno social, a gestão pública não pode deixar de ter, como meta inarredável, o ser humano – inclusive quando o assunto é comércio exterior.

A realidade estudada diz respeito à descentralização administrativa da gestão portuária no município de Itajaí, na qual se investigou se essa reestruturação colaborou para o desenvolvimento da cidade, o que poderia - em tese - contribuir para a construção da cidadania e solução de dificuldades sociais. No caso sob análise, entende-se que desenvolvimento social não é consequência automática de crescimento econômico do comércio exterior. Ao ordenamento jurídico, capitaneado por Administração que tenha a pessoa humana como centro de suas preocupações, cabe fazer o trânsito entre ganhos econômico de um setor e conquistas sociais da coletividade.

Almeja-se uma gestão progressista e eficaz, que responda às exigências da realidade global, capaz de adaptar-se à medida que lhe foram exigidas soluções eficientes, ainda, com capacidade ínsita de promover o desenvolvimento. Em síntese, tendo em vista que o Direito é

importante fator para promover o crescimento econômico, mas que é preciso ir além, fazendo com que a ordem jurídica influencie as instituições de comércio e promova a alteridade, mesmo em condições econômicas marcadas pela ganância.

A problematização do presente estudo procura verificar se o modelo de gestão da Administração Pública municipal do Porto de Itajaí, em detrimento do modelo federal, cumpriu a função logística, considerando-se o crescimento econômico no comércio exterior e seu reflexo no desenvolvimento social da região. Modo geral, existe, de um lado, pesquisas que investigam o comércio exterior e os fatores de crescimento que condicionam seu incremento; e, de outro, pesquisas que perseguem condições de assistência social e inclusão. Contudo, poucas investigações conciliam ambas as necessidades ou, ainda, que avaliam um efetivo desenvolvimento social-local através do crescimento econômico, oriundo das atividades decorrentes do comércio mundial.

Essa investigação justifica-se em virtude da necessária interatividade que deve existir entre os interesses econômicos que caracterizam o comércio e a premência em desfazer as desigualdades sociais. Deseja-se, com isso, vislumbrar uma espécie de convergência entre os ideais sociais e os princípios da ordem econômica, sob risco de um ameaçar o outro. Nesse sentido, buscar-se-ão evidências econômico-sociais que sejam eficazes para promover desenvolvimento a partir do comércio exterior. Quando se avalia a realidade que cerca o comércio exterior percebem-se dificuldades de relacionamento com o espaço local, mas, considerando que o mercado é inexorável, cumpre refletir e traçar alternativas à posição de embate entre o mundo corporativo e as necessidades coletivas.

O método utilizado foi o crítico indutivo, avaliando-se os dados sob forma qualitativa com elementos quantitativos. Os meios bibliográficos foram coletados por três fontes secundárias de informação: normas jurídicas, estatísticas e produção científica de reconhecidas obras doutrinárias. Quanto aos fins, a pesquisa apresenta-se de cunho descritivo e os resultados foram expostos em forma de textos e de tabelas.

1 Do global ao local: a Administração Pública sob os desafios do desenvolvimento social

Amartya Sen tem razão quando faz referência ao desenvolvimento como liberdade, contrastando com visões mais restritas como o mero crescimento do Produto Nacional Bruto (PNB). Isso significa que “os indivíduos podem efetivamente moldar seu próprio destino e ajudar uns aos outros. Não precisam ser vistos, sobretudo como beneficiários passivos de

engenhosos programas de desenvolvimento”.³ Contudo, ainda conforme Sen, não é possível ser genericamente contra os mercados, pois se trata, acima de tudo, de uma realidade humana. Então, o problema que resta é a necessidade de buscar a liberdade através da realidade econômica que se apresenta, pois entre os desafios cruciais do desenvolvimento em muitos países “inclui-se a necessidade de libertar os trabalhadores de um cativo explícito ou implícito que nega o acesso ao mercado de trabalho aberto. (...) A liberdade de participar do intercâmbio econômico tem um papel básico na vida social”⁴.

Se, por um lado, o modelo jurídico puro kelseniano não corresponde às necessidades sociais, ao mesmo tempo se tem por reprovável, levantar bandeiras extremistas desacreditando-se as instituições, os sistemas jurídicos e idealizando-se sociedades perfeitas à margem do concretamente possível e, mesmo, do legal-instituído que se faz substituir por fetiches ideológicos e manipuladores da real vontade popular.

As soluções para os desafios da Administração Pública contemporânea devem levar em conta a lógica do direito público, mas se pautar por visão estratégica inovadora que assegure a inclusão social. René Armand Dreyfuss explica que as alianças transnacionais também podem ser componentes de um desenho estratégico de Estado. Nesse sentido, veja-se a aliança estadunidense entre o Departamento de Energia norte-americano, a American Superconductor (líder do desenvolvimento de fios supercondutores de eletricidade nos EUA), a Pirelli Cable (grupo italiano Pirelli) e a Electric Power Research Institute (EPRI). Sempre com o apoio daquele Departamento Público de Energia, por intermédio das empresas concessionárias de eletricidade dos Estados Unidos, foi levado a efeito a instalação de um cabo – com fios de cerâmicas supercondutoras a altas temperaturas (SAT) – subterrâneo para transmissão de energia. “Há alianças transnacionais que fazem parte de uma política do poder, já que os Estados nacionais, através das corporações estratégicas, se situam em condições de assegurar presença ativa e determinante do processo [...]”⁵

No intuito de guiar solução intermédia, e sempre tendo em vista a conjectura econômico-jurídica nacional, está a necessária defesa de um Direito possibilitador da transigência e da negociação no âmbito da Administração Pública. Almeja-se uma gestão pública que viabilize o necessário acesso à justiça social não como ideal inalcançável, mas como solução instrumentalizadora do real e do possível para a tomada de decisão pragmática e eficiente, porém, ainda, socialmente inclusora e harmônica com o desenvolvimento.

³ SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**. Tradução de Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 26.

⁴ SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**, p. 21-22.

⁵ DREIFUSS, René Armand. **A época das perplexidades**. 3.ed. Petrópolis: Vozes, 1999, p. 27.

Esse é o Direito que, inevitavelmente, acompanha os fenômenos sociais, conforme a ideologia político-social-econômica adotada para Estados inclusos em ordem transnacional dinâmica e questionadora do por vir, servindo como instrumento capaz de ouvir a voz de todos na solução de seus conflitos e, para o reconhecimento de seus direitos e garantias.

Se para desenvolver, a sociedade humana buscou a criação do Estado de Direito e da *lex mercatoria* que, por sua vez, culminaram, no século XIX, no modelo do *Welfare State*⁶; agora, no século XXI, faz questionar e impõe inovador modelo jurídico-econômico capaz de embasar as relações transnacionais tão ágeis, fugazes, inusitadas, complexas, informatizadas, mas, também, exclusoras. A pequena aldeia global propõe e exige um Direito segundo critérios de eficiência no uso da riqueza sem descuidar da necessária inclusão social.

A crise, pois, do Estado intervencionista, contribuiu para que fossem discutidos pontos de estrangulamento do sistema como um todo, procurando-se alternativas que viabilizassem as instituições dentro de contexto social carente de soluções para seus conflitos. Não pode haver ingenuidade no trato das questões que envolvem o comércio mundial, idealizando máximas fundamentadas unicamente na solidariedade humana. Fernand Braudel alerta, “Não explora o mundo quem quer”⁷. Para isso, é preciso “possuir de antemão um poder lentamente amadurecido. Mas é certo que esse poder, embora resulte de uma lenta ação sobre si próprio, reforça-se pela exploração dos outros, e, no decorrer desse duplo processo, a distância entre esse poder e os outros aumenta”⁸.

No caso da presente investigação, percebe-se na Administração Pública, especialmente quando ligada ao segmento portuário, grande dificuldade no desapego dos antigos modelos gerenciais, não se viabilizando um plano de ação criativo e interpretação jurídica com habilidade tanto para permitir a circulação de bens em um mundo contemporâneo, quanto para assegurar justiça social à população local.

Contemporaneamente, cumpre pensar a Administração Pública em múltiplas dimensões. Especialmente após o fim da Segunda Grande Guerra, marcantes mudanças ocorreram no âmbito das comunicações, dos transportes, do comércio, entre outros, dificultando análises puras. A chamada globalização econômica colaborou nesse sentido, por se tratar de um fenômeno de alcance mundial, exercendo seus efeitos, em especial, sobre o

⁶ *Welfare State*, de uma forma simples, pode ser tido como o Estado assistencial em que o desenvolvimento ocorre segundo padrões de excessivo endividamento dos governos mediante grandes empreendimentos estatais, buscando a dinamização do processo econômico através da intervenção do Estado na ordem econômica, seja normatizando-a, seja atuando como importante agente econômico.

⁷ BRAUDEL, Fernand. **A Dinâmica do Capitalismo**. Tradução de Carlos da Veiga Ferreira. Lisboa: Teorema, 1997, p. 116.

⁸ BRAUDEL, Fernand. **A Dinâmica do Capitalismo**, p. 116-117.

setor econômico-empresarial dos países, mas também influenciando os processos de gestão pública. No âmbito corporativo, o fenômeno global acirrou a competição, Zygmunt Bauman assevera: “A vida líquida flui ou se arrasta de um desafio para outro e de um episódio para outro, e o hábito comum dos desafios e episódios é sua tendência a terem vida curta”⁹

O empreendedorismo transnacionalizado adaptou-se e trouxe a criatividade, a inovação e a flexibilidade como elementos basilares, especialmente no contexto que caracteriza o ambiente empresarial cotidiano. Decisões pautadas de forma exclusiva através da experiência histórica sem flexibilizar-se à velocidade dos acontecimentos globais não se moldam ao mundo em transformação e comprometem o sucesso da empresa.

Por parte do gestor público, a superação do impasse reside na capacidade de desaprender o velho e aprender o novo, refazendo processos mentais e trazendo reflexões sobre as atitudes tomadas dentro da estrutura administrativa. É um aprendizado difícil e que exige dedicação. “A solução tradicional, lógica de um problema visa resultados previsíveis, diretos. A solução criativa de problemas visa modos mais variados de evitar obstáculos”¹⁰. Não são somente as organizações empresariais que necessitam do novo. A ‘destruição criativa’ anunciada por Schumpeter, no âmbito da empresa, precisa estar organizada para “o abandono sistemático de tudo aquilo que é estabelecido, costumeiro, conhecido e confortável, quer se trate de um produto, um serviço ou um processo [...]”¹¹

Contudo, essas questões somente se tornam possíveis, quando surge uma Administração Pública consciente da emergente realidade transnacionalizada. Por isso, quando se faz referência a uma gestão pública que deve acompanhar os fenômenos contemporâneos, entenda-se que os processos internos precisam responder aos anseios local, regional, nacional e mundial; e, que se devem desenvolver ferramentas que classifiquem, mensurem e avaliem a repercussão dos seus atos na comunidade. A inovação, tão propagada no ambiente empresarial, também precisa ser exercitada no gestão pública, podendo "consistir em fornecer uma resposta para uma necessidade não satisfeita e latente ou fornecer uma solução nova e superior para uma necessidade bastante conhecida. Isto não significa só tentar aprimorar algo que já existe, mas também desenvolver, de forma característica, novos ‘padrões’”¹². Frise-se, entretanto, que a inovação não ocorre por obra do acaso, mas é fruto de

⁹ BAUMAN, Zygmunt. **Medo Líquido**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008, p. 52.

¹⁰ BIRCH, Paul; CLEGG, Brian. **Criatividade nos negócios**. Tradução de Henrique Amat Rego Monteiro. São Paulo: Clio, 2003, p. 41.

¹¹ DRUCKER, Peter F. **A Profissão de Administrador**. Tradução de Nivaldo Montigelli Jr. São Paulo: Thomson Pioneira, 2002, p. 108.

¹² BOB, King. **Criatividade: uma vantagem competitiva**. Tradução de Bazán Tecnologia e Linguística. Rio de Janeiro: Qualitymark, 1999.

“observação e pesquisa consciente e consistente na busca de oportunidade, aliando observação, percepção e criatividade”¹³.

Com efeito, as oscilações do ambiente no qual se desenvolve a economia globalizada exige do gestor público a implementação de políticas empreendedoras, abandonando o comodismo de caminhos previamente trilhados. Na busca da otimização de respostas coletivas, é preciso conjugar antagonismos, adaptando-se às exigências que o mercado impõe e conjugando benefícios sociais. Nesse sentido, passa-se a avaliar a trajetória da gestão pública do Porto de Itajaí, no intuito de avaliar acertos e dificuldades que surgiram no dilema do crescimento do comércio mundial frente ao desenvolvimento local.

2 O Porto de Itajaí: desafios mundiais e soluções locais

Por considerar que crescimento econômico e desenvolvimento não sejam conceitos necessariamente entrelaçados, *maxime* no âmbito da globalização, busca-se contrastar o desenvolvimento local do Porto de Itajaí e o crescimento da movimentação de contêineres rumo ao comércio mundial.

2.1 A evolução do comércio mundial e a fenomenologia global

Comércio e globalização estão plenamente entrelaçados em relação de causa e consequência recíproca¹⁴. No Informe sobre o Comércio Mundial publicado pela Organização Mundial do Comércio (OMC), o organismo destaca a trajetória das trocas mundiais e as temáticas concernentes como a desterritorialização das empresas e a fragmentação da produção. No modo de entender da OMC e tendo por base a intensidade dos fluxos comerciais mundiais, a globalização resta dividida em dois momentos históricos¹⁵. O primeiro inicia em meados do Século XIX até o início da Primeira Guerra Mundial (1914). O segundo transcorre da fase posterior ao final da Segunda Guerra Mundial (1945) até os dias atuais. Nesses dois momentos o crescimento do comércio mundial e da produção foi acompanhado de grandes mudanças no tamanho relativo das economias participantes.

O aumento de intensidade das relações comerciais acarretou infinitas necessidades e respostas que tornaram o espaço mundial mais integrado, no que tange às questões de comunicação e de transporte. O avanço tecnológico em diversas áreas do saber foi motivado

¹³ BERNARDI, Luiz Antônio. **Manual de Empreendedorismo e Gestão**. São Paulo: Atlas, 2003, p. 113.

¹⁴ Nesse sentido, veja-se: BALDWIN, Richard. **Globalisation: the great unbundling(s)**. Disponível em: <http://www.unescochair.uns.ac.rs/sr/docs/baldwin2006Globalisation.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2012.

¹⁵ Aliás, tema tormentoso esse, pois há inúmeras teorias sobre quando, afinal, teria se implementado o fenômeno, indicando alguns autores a expansão do Império Romano, enquanto outros se inclinam pela epopéia da Era dos Descobrimentos. A opção por situar a globalização em período histórico mais recente parece mais acertada.

por demandas do sistema comercial mundial que precisavam da diminuição de custos para amalgamar o intenso fluxo de bens. Não por coincidência, os períodos nos quais a globalização é avaliada como mais intensa, é também o período no qual as trocas comerciais são mais significativas. Segundo a OMC¹⁶, no período 1950-1973 teria ocorrido o mais espantoso aumento das trocas mundiais, na ordem de 8% ao ano em valores reais, enquanto no período entre 1950 e 2007 o comércio teria aumentado em média 6,2% ao ano. Da intensidade comercial e das necessidades que lhe eram inerentes (facilidades na comunicação, transporte, etc) vieram as respostas que são os pilares da globalização.

As estimativas feitas com amostras tarifárias de países desenvolvidos indicam que o imposto de importação diminuiu aproximadamente de 14% em 1952 para 3,9% em 2005 (em 1947 essa alíquota girava em torno de 20 a 30%). Os custos do transporte aéreo diminuíram 92% entre 1955 e 2004 (o período de maior diminuição ocorreu entre 1955-1972, com diminuição de 8,1% a.a.). Em relação ao tempo¹⁷ do transporte aéreo, o aumento da velocidade é acentuado, com diminuição do tempo de entrega das mercadorias em 1000%, no período de 1950 a 2007 (uma resposta ao método *just in time*). O preço das chamadas telefônicas internacionais despencou 95%, desde 1949.¹⁸

No Brasil e, especialmente no Porto de Itajaí, o cenário nacional se assemelha ao mundial a partir da década de 90, quando ocorre a abertura comercial adotada pelo Plano Collor I. Os números do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) demonstram a evolução do crescimento comercial externo, na Tabela 1.

Tabela 1 – Balança Comercial

ANO	BALANÇA COMERCIAL DE ITAJAÍ FOB USD			
	Exportação US\$		Importação US\$	
1997	179.976.347,00	-	40.204.882,00	-
1998	304.814.640,00	69,36%	86.640.935,00	115,50%
2000	213.632.328,00	-29,91%	47.382.560,00	-45,31%
2002	762.010.550,00	256,69%	209.182.732,00	341,48%
2004	1.422.155.583,00	86,63%	454.532.475,00	117,29%
2006	1.887.740.363,00	32,74%	1.136.056.662,00	149,94%

¹⁶ Veja-se mais no ‘Informe sobre o Comércio Mundial – 2008’ publicado pela WORLD TRADE ORGANIZATION (WTO). **Informe OMC 2008** – O comércio mundial em um processo de globalização. Disponível em: <<http://www.wto.org>> Acesso em: 02 abr. 2012.

¹⁷ O tempo aqui diz respeito ao somatório do tempo de envio, que se refere à velocidade da aeronave, e do tempo da execução, com os trâmites burocráticos logísticos de despacho.

¹⁸ O cálculo utilizou as chamadas telefônicas desde a Alemanha. Todas as informações estatísticas estão disponíveis no ‘Informe sobre o Comércio Mundial – 2008’ publicado pela WORLD TRADE ORGANIZATION (WTO). **Informe OMC 2008** – O comércio mundial em um processo de globalização. Disponível em: <<http://www.wto.org>> Acesso em: 02 abr. 2012.

2008	3.004.899.749,00	59,18%	3.377.570.079,00	197,31%
2010	2.963.955.487,00	-1,36%	5.260.962.674,00	55,76%

Fonte: MDIC¹⁹

Os estímulos comerciais externos da década de 90 também promoveram mudanças significativas na organização administrativa portuária, descentralizando o comando do Porto sob domínio do Poder Federal para o comando da Administração Pública Municipal.

2.1 O movimento de descentralização: da esfera federal para a administração local

Para que se entenda essa evolução, cumpre relembrar brevemente a história da Administração do Porto de Itajaí.²⁰ Em 1905 iniciaram os estudos para criação da organização portuária, então desempenhada pela Comissão de Melhoramentos de Portos e Rios. Em 1966 ocorreu a instalação da Junta Administrativa do Porto de Itajaí, subordinada ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, então considerado porto organizado. Em 1976, quando se verifica a criação da Portobras, o gerenciamento do terminal passa a ocorrer pela Administração do Porto de Itajaí. Tratava-se de um órgão vinculado à estatal e que foi extinto em 1990, pela Lei n. 8.029, de 12 de abril de 1990. A partir desse momento, o porto restou subordinado ao Departamento Nacional de Transporte Aquaviário (DNTA).

Na continuidade, o DNTA transferiu a gerência para a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), na cidade de Santos, por 5 anos, período no qual se assistiu a um hiato da presença da Administração Pública competente em Itajaí. Em 1995, o Ministério dos Transportes descentralizou a Administração e iniciou a transferência da gestão do porto ao Município de Itajaí, através da Administradora Hidroviária Docas Catarinense. Em dezembro de 1997, o Porto de Itajaí foi delegado ao município pelo prazo de 25 anos, denominada Superintendência do Porto de Itajaí. No entender de Hoffmann e Silva, “a municipalização acarretou efetivamente a descentralização administrativa, que atribuiu ao Porto maior agilidade, tanto na rapidez de decisões quanto nos projetos investidos.”²¹

A descentralização administrativa a partir da reivindicação do porto para o município era consenso na comunidade itajaiense. De acordo com Kindlein, a "posição de manter o gerenciamento pela municipalidade era unânime entre a comunidade portuária de Itajaí [...],

¹⁹ MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior Brasil). **Balança Comercial**. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br>>. Acesso em: 15 mar. 2011.

²⁰ Sobre o tema: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. Aspectos jurídicos e políticos do processo de municipalização do porto de Itajaí: Uma experiência de luta pela cidadania. **Revista Novos Estudos Jurídicos**. v. 11. n. 1. Jan./Jun. 2006, p. 153-164.

²¹ HOFFMANN, Valmir Emil; SILVA, Silmara Nascimento da. **Porto de Itajaí – O impacto da abertura de mercado e conseqüente municipalização**. Itajaí: UNIVALI, 2001, p. 73.

pois entendia-se que o governo [federal] não conhecia a realidade local e a importância que este tem para o município.”²² Os efeitos de crescimento econômico repercutiram com rapidez. A partir de 1997, cerca de U\$ 8,5 milhões foram investidos em equipamentos e na área física do terminal, valor equivalente a 89 vezes os investimentos feitos durante os cinco anos em que a administração do Porto foi da CODESP.²³

Com efeito, a participação da comunidade local na construção e transformação do ambiente institucional do porto era fundamental. Em parte, pode-se dizer que o fenômeno retratava também uma crise do federalismo brasileiro. Nesse sentido, Castro Júnior²⁴ lembra Darcy Ribeiro que estigmatizou o papel das cidades portuárias na formação do Brasil e do seu povo, pois atribuiu aos “núcleos portuários”²⁵, um papel duplamente negativo para o Brasil porque 'eram elos de submissão à Europa' e 'constituíram o comando da estrutura global de dominação'. A municipalização da Administração portuária, sob tal ótica, revelava-se uma mudança paradigmática.²⁶

Cumprir frisar, ainda nesse contexto, que a descentralização administrativa refletia uma oportunidade para o poder local fortalecer o associativismo, elemento relevante na construção da cidadania, da gestão social²⁷ e de instituições participativas.²⁸

A descentralização, contudo, não representava uma questão exclusivamente política. O município de Itajaí possui significativa parte da empregabilidade vinculada ao comércio exterior. Trata-se de uma cidade que nasceu em volta do porto e que cresce de forma exponencial, circunstância que se depreende na tabela 2 e que está dividida em movimentação geral em toneladas (t) e *Twenty Feet or Equivalent Unit* ou unidade de vinte pés, denominada de forma abreviada por TEUS (medida internacional).

²² KINDLEIN, G. Salles faz pressão pela municipalização. In: **A Notícia**. Joinville, 20 out. 1996, p. 10.

²³ SCHIAVON, H. Porto & Mar. **Jornal Tribuna**. Santos, 27 ago. 1997, p. 1-6.

²⁴ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. Aspectos jurídicos e políticos do processo de municipalização do porto de Itajaí: Uma experiência de luta pela cidadania. **Revista Novos Estudos Jurídicos**. v. 11. n. 1. Jan./Jun. 2006, p. 153-164.

²⁵ RIBEIRO, Darcy. **O Povo Brasileiro** – A formação e o sentido do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 125.

²⁶ As mudanças e suas reestruturações podem ser melhor entendidas em: TOURRAINE, Alain. **Um novo paradigma**: para compreender o mundo de hoje. Tradução de Gentil Avelino Tilton. Petrópolis (RJ): Vozes, 2006. Uma visão crítica sobre a globalização pode ser estudada em: BAUMANN, Zygmund. **Globalização**. Tradução de Marcus Penchel. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999. Para entender o fenômeno da transnacionalização, veja-se: BECK, Ulrich. **O que é globalização**. Tradução de André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

²⁷ Aspectos relacionados à gestão social, veja-se: GIDDENS, Anthony. **A terceira via**: reflexões sobre o impasse político atual e o futuro da social-democracia. Tradução de Maria Luiza X. de A. Borges. Rio de Janeiro: Record, 2000.

²⁸ Apesar da descentralização, reza a Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988, "Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre: X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial; [...]"

Tabela 2 – Porto de Itajaí

ANO	TOTAL DA MOVIMENTAÇÃO GERAL DE CARGAS PORTO DE ITAJAÍ + TERMINAIS	
	Total em toneladas (t)	Total em (TEUS)
1990	1.307.089	-
1992	1.574.580	20,46%
1994	1.974.363	25,39%
1996	2.109.310	6,83%
1998	1.829.688	-13,26%
2000	2.331.826	27,44%
2002	3.959.421	69,80%
2004	5.713.943	44,31%
2006	6.928.464	21,26%
2008	7.008.621	1,16%
2010	9.899.781	41,25%

Fonte: Porto de Itajaí²⁹.

O crescimento total entre 1990 a 2010 em toneladas revelou incremento de 244,64%. Em cálculo distribuído proporcionalmente entre os períodos, tem-se uma média de 22,24%. Em TEUS houve crescimento total de 464,76%, equivalendo a 42,25% por período.

2 A função logística da gestão: harmonizar crescimento econômico e desenvolvimento social

A função logística de uma gestão pública deve visar ao ótimo emprego alternativo de recursos, empregando racionalidade na tomada de decisões econômico-jurídicas e determinando o desenvolvimento dos agentes econômicos envolvidos.

Como fenômeno social que é, a gestão pública não pode deixar de ter, como meta inarredável, o ser humano – inclusive quando o assunto é comércio exterior – e a possibilidade de interação profícua, intensa e efetiva dos diversos indivíduos em sociedade. Nesse sentido, cumpre aproximar as pessoas e, em superação ao estado de convivência pacífica, harmônica e fraterna ter, como desiderato, a necessária alteridade como existência que supera o ‘eu’ e o ‘você’; mas, que assume a existência do ‘nós’. “A perspectiva inter-humana pode subsistir, mas também pode perder-se na ordem política da Cidade em que a Lei estabelece as obrigações mútuas entre os cidadãos. O inter-humano propriamente dito está numa não diferença de uns para com outros; numa responsabilidade de uns para com outros.”³⁰

²⁹ PORTO DE ITAJAÍ. **Estatísticas**: Principais mercadorias, históricos e comparativos. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/estatisticas/>>. Acesso em: 06 abr. 2012.

³⁰ LÉVINAS, Emmanuel. **Entre nós: ensaios sobre a alteridade**. Petrópolis: Vozes, 2004, p. 141.

A concepção do humano representa o centro da vida, “das relações de produção e de comunicação, das relações entre o indivíduo e as sociedades. [...] O humano não é um adjetivo, uma qualidade, mas um modo fundamental de existir no mundo.”³¹ Assim, os diversos ambientes que envolvem o indivíduo podem contribuir para a intensificar a alteridade ou fulminá-la por completo da convivência. A necessidade de realizar tarefas para um mundo cada vez mais transnacional e competitivo embriaga a sociedade de um exacerbado individualismo, na qual a alteridade quase desaparece.

No que concebe à justiça social, nunca seja esquecido que a humanidade cresce globalmente, de maneira que a transitoriedade da vida individual não representa, nem justifica, o isolacionismo doentio do poder ineficiente, egoísta, despótico e descomprometido com a própria sobrevivência e a dos demais componentes da humanidade. De igual modo, não se justifica a ganância que desconsidera o social, nem a inércia que aumenta o fardo do próximo. O homem, sendo mais que seus desejos materiais, é ser espiritual e social que necessita da sociedade para usufruir com plena intensidade o seu direito de vida.

A regulamentação, em busca da eliminação do desequilíbrio social, deve determinar a obrigação de compensação dos desfavorecidos ou destituídos de suas prerrogativas em função da adoção de possibilidades eficientes. O Direito, como medida de justiça, tem de buscar parâmetro de decisão alinhado com os anseios da maioria e conforme a técnica mais promissora e racional disponível.

Em situações que envolvam falhas de mercado, a distribuição ideal de recursos e a alocação eficiente desses restará prejudicada e a consequência é a injustiça em função do desperdício e da escassez, fazendo urgir a ação do Administração Pública como reorganizadora das relações econômico-sociais através do Direito. "Teremos de esperar por mudanças também em outras áreas. Quando a acumulação de riquezas deixar de ter um significado social importante, acontecerão mudanças profundas no código moral." ³² É nessa perspectiva de reflexão que se discute o papel da função logística da gestão, do Estado e do Direito rumo ao desenvolvimento.

Tendo em vista tal perspectiva, apontam-se alguns indicadores sociais itajaienses³³ que estão em descompasso com os índices de comércio internacional. Reconhecido

³¹ CAPORALE, Rocco. Algumas reflexões críticas sobre o conceito de humanismo. In: PAVIANI, Jayme; DAL RI JÚNIOR, Arno (Orgs.). **Globalização e Humanismo Latino**. Porto Alegre: Edipucrs, 2000, p. 27.

³² KEYNES; John Maynard. Perspectivas econômicas para os nossos netos *apud* DE MASI, Domenico. **Desenvolvimento sem Trabalho**. Tradução de Eugênia Deheinzelin. São Paulo: Esfera, 1999, pp. 99-100.

³³ As informações sócio-econômicas fazem parte de uma pesquisa maior com análise sob enfoque gerencial e que poderá ser visualizado em: STELZER, Joana; FLORIANI, Dinorá Eliete; SOUZA, Eliane de. Artigo em submissão. Disponível em: <http://proxy.furb.br/ojs/index.php/rn/author/submission/2987>, status em: 29/08/12.

mundialmente por medir a qualidade de vida das populações, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é composto por indicadores econômicos e sociais. Seu objetivo é oferecer um contraponto a outro indicador, o Produto Interno Bruto (PIB) *per capita*, que considera apenas a dimensão econômica do desenvolvimento. Criado por Mahbub ul Haq com a colaboração do economista Amartya Sen, ganhador do Prêmio Nobel de Economia de 1998, o IDH é uma medida geral sintética do desenvolvimento humano.

Além de computar o PIB *per capita*, depois de corrigi-lo pelo poder de compra da moeda de cada país, o IDH também considera os índices: longevidade e a educação. Para aferir a longevidade, se utiliza os números de expectativa de vida ao nascer. O item educação é avaliado pelo índice de analfabetismo e pela taxa de matrícula em todos os níveis de ensino. A renda é mensurada pelo PIB *per capita*, em dólar PPC (paridade do poder de compra, que elimina as diferenças de custo de vida entre os países). Essas três dimensões têm a mesma importância e podem variar de zero a um.³⁴ Os valores destes índices para o município de Itajaí são ilustrados na tabela 3.

Tabela 3 – IDH

IDHM 1991 DE ITAJAÍ			
IDHM	Renda	Educação	Longevidade
0,755	0,712	0,845	0,707
IDHM 2000 DE ITAJAÍ			
IDHM	Renda	Educação	Longevidade
0,825	0,767	0,906	0,803

Fonte: PNUD³⁵

Por esse índice percebe-se que a evolução de Itajaí foi crescente em todos os itens, principalmente no que se refere à longevidade, que entre 1991 a 2000 cresceu em 10 pontos percentuais. A educação vem em segundo lugar, crescendo em 6 pontos no período, chegando a um índice 0,906, colocando o município de Itajaí em um lugar de destaque em todo o âmbito nacional, com um dos menores índices de crianças sem escola.³⁶ Por fim, a renda do município é o mais baixo entre os três índices (renda, educação e longevidade), com um crescimento de somente 5 pontos percentuais. Esses índices juntos somam um IDH de 0,825 no ano 2000.

³⁴ PNUD (Programa Das Nações Unidas para o Desenvolvimento). **Desenvolvimento Humano e IDH**. Disponível em: < <http://www.pnud.org.br/idh/>> Acesso em: 12 mar. 2012.

³⁵ PNUD (Programa Das Nações Unidas para o Desenvolvimento). **Desenvolvimento Humano e IDH**. Disponível em: < <http://www.pnud.org.br/idh/>> Acesso em: 12 mar. 2012.

³⁶ ITAJAÍ. **Prefeitura Municipal**: Perfil de Itajaí. Disponível em: <http://www.itajai.sc.gov.br/sedeer/Perfil_de_itajai_2006.doc>. Acesso em: 08 abril. 2009.

Outro índice hábil para medições é o Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal (IFDM), sua metodologia se distingue por ter periodicidade anual, recorte municipal e abrangência nacional, possibilitando o acompanhamento do desenvolvimento humano, econômico e social de todos os 5.564 municípios brasileiros de forma objetiva e com base exclusiva em dados oficiais relativos às três principais áreas de desenvolvimento: Emprego e Renda, Educação e Saúde.³⁷ Esses dados encontram-se ilustrados na tabela 4.

Tabela 4 – IFDH

ANO	IFDH DE ITAJAÍ			
	IFDH	Renda	Educação	Longevidade
2000	0,7028	0,7201	0,7278	0,6605
2005	0,8223	0,8395	0,7998	0,8277
2006	0,8496	0,9119	0,7757	0,8612
2007	0,8629	0,8877	0,8101	0,8910

Fonte: Firjan³⁸.

Quanto ao IFDH, Itajaí também apresenta bons resultados, contudo, no ano de 2006 percebe-se que o índice de educação é decrescente. No ano de 2007, o índice Firjan é crescente no município, mas, no que se refere à renda ele apresenta resultados inferiores quando comparando ao ano de 2006. Assim, no último ano verificado, em 2007, o município de Itajaí tem um IFDH de 0,8629.

Muitos avanços, portanto, puderam ser experimentados no âmbito das conquistas sociais. As ações da Administração pública através de implementação de políticas que possam viabilizar o crescimento econômico e o desenvolvimento social correspondem ao que se denominou função logística da gestão. A função logística da Administração Pública, sob tal contexto, corresponde à gestão responsável por prover recursos, equipamentos e informações para a execução das atividades públicas, permitindo transitar do crescimento econômico ao desenvolvimento local-social³⁹. Dessa forma, resta atrelada a normatização das operações de

³⁷ FIRJAN. (Federação das Indústrias do Rio de Janeiro). **Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal**. Disponível em: <<http://www.firjan.org.br/data/pages/.htm>>. Acesso em: 05 fev. 2011.

³⁸ FIRJAN. (Federação das Indústrias do Rio de Janeiro). **Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal**. Disponível em: <<http://www.firjan.org.br/data/pages/.htm>>. Acesso em: 05 fev. 2011.

³⁹ Nesse sentido, veja-se a legislação municipal que criou a inspeção de caminhões, no âmbito da Política 'Trânsito Amigo', na qual a inspeção dos caminhões é fruto de um acordo entre a superintendência do porto, o governo municipal e os próprios caminhoneiros – através dos dois sindicatos da categoria. Entre os itens inspecionados, estão o funcionamento dos pinos de travamento do contêiner na carreta, freios e suspensão dos veículos. [...] a inspeção é um grande avanço para o sistema portuário. “A medida atende as diretrizes [...] que exige um crescimento organizado, com respeito pela cidade a nossa volta e valorização dos profissionais envolvidos. Em melhores condições de tráfego, os caminhões diminuem a possibilidade de quebra e o consequente atraso na entrega do contêiner. Além disso, oferecemos mais segurança ao trânsito da cidade, diminuindo o risco de acidentes causados por falha mecânica”, disse o Superintendente. PORTO DE ITAJAÍ. **Caminhões que transportam contêiner recebem selo de inspeção veicular**. Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/noticias_det.php?id_noticia=551> Acesso em: 11 jul. de 2012.

troca mercantil com o bem-estar da sociedade, fazendo com que o Direito possa realçar uma de suas características mais importantes: de organizador da coletividade para o bem-viver. Naturalmente, muito se tem a trabalhar quando o assunto é desenvolvimento e o que se pode perceber são alguns índices favoráveis, especialmente ligados ao IDH. Por não se tratar de índice único para medição de qualidade de vida ou mesmo de criação de instituições participativas, cumpre realçar a existência também de índices negativos em Itajaí, como o índice de 31.5 homicídios por 100 mil moradores, o pior resultado do Estado de Santa Catarina, em 2011⁴⁰.

Em síntese, é certo que os indivíduos buscam nas instituições a maximização de suas expectativas de forma a ser obtida a maior diferença custo-benefício; o que não quer dizer que a forma de obtenção dessa maximização de resultados ocorra, sempre, de forma indolor e equilibrada (ainda mais se consideradas todas as contingências negativas para negociação). O homem, sendo mais que seus desejos materiais, é ser espiritual e social que necessita da sociedade para, assim, usufruir com plena intensidade o seu direito de vida. Da Administração Pública depende essa melhor ou pior organização da coletividade.

Considerações Finais

A sociedade, na medida em que toma consciência de si através da maturação político-ideológica, do implemento da cidadania ativa e, ainda, pela evolução econômico-material e espiritual, gera ansiedade em relação à norma e à aplicação que deve acompanhar esse evoluir. Do contrário, o ordenamento pode se tornar ineficaz e obsoleto, levando, ainda, ao mal-estar característico do Direito desvirtuado do fato social. Quando a gestão pública não corresponde às expectativas sociais, é porque derivam de um modelo econômico afastado da sociedade civil e legitimado em mero procedimento sistêmico técnico-burocrata. O resultado derradeiro é a consciência por parte do operador jurídico que o conceito de desenvolvimento não pode restar minorado à noção de crescimento econômico, eis que abrange valores sociais atrelados à integridade da pessoa humana.

No caso sob análise, de acordo com aspectos sócio-econômicos relevantes, a exemplo do IDH, percebe-se a melhoria distribuição de recursos e também a participação ativa da estrutura administrativa municipal em assunto de caráter internacional. Em que pese a previsão constitucional de competência exclusiva à União para legislar, verifica-se que a

⁴⁰ SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA. **Estatística Criminal**. Disponível em: <<http://www.ssp.sc.gov.br/index.php>> Acesso em: 10 ago. 2012.

municipalização traz a gestão pública para perto da coletividade, com maior interação na solução de problemas da cidade.

O movimento dialético entre a centralização do poder e a descentralização é de natureza complexa, contudo, *in casu* mostrou-se harmônica no que se refere à transição de uma estrutura administrativa federal para outra municipal. Dificuldades de ordem internacional puderam ser vivenciados pela Administração Pública local que teve que dar soluções além das alternativas cotidianas de um município. Isso demonstra a relevância que municípios podem adquirir no cenário internacional, a exemplo de Hamburgo, Rotterdam e, mais recentemente, Xangai (atualmente, o maior porto do mundo com movimentação de 29 milhões de TEUs⁴¹).

Portanto, eficiência portuária pode ser alcançada com gestão hábil para fazer transitar crescimento econômico para desenvolvimento social. Naturalmente, é preciso frisar que muitas ações precisam ainda transformar e melhorar a realidade do cotidiano e sua relação com a dinâmica do complexo portuário. O Direito tem sua dinâmica de criação e aplicação definidas, não sendo discurso estático. Pelo contrário, necessita seu aperfeiçoamento conforme as exigências sociais de um mundo globalizado.

O resultado derradeiro é a consciência do operador jurídico que o conceito de desenvolvimento não pode restar minorado à noção de crescimento econômico, eis que abrange valores atrelados à integridade da pessoa humana. A ordem jurídica deve refletir solução instrumentalizadora do real e do possível para a gestão pragmática e eficiente, socialmente inclusora e adequada ao desenvolvimento econômico.

Referências

BALDWIN, Richard. **Globalisation: the great unbundling(s)**. Disponível em: <http://www.unescochair.uns.ac.rs/sr/docs/baldwin2006Globalisation.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2012.

BAUMAN, Zygmunt. **Medo Líquido**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.

BAUMANN, Zygmund. **Globalização**. Tradução de Marcus Penchel. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

BECK, Ulrich. **O que é globalização**. Tradução de André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

⁴¹ A referência é do ano de 2010 e dados daquele porto podem ser acessados em: SHANGHAI INTERNATIONAL PORT (GROUP) CO., LTD. : **About Port of Shanghai**. Disponível em: <<http://www.portshanghai.com.cn/en/channel1/channel11.html>> Acesso em 16 ago. 2012.

BERNARDI, Luiz Antônio. **Manual de Empreendedorismo e Gestão**. São Paulo: Atlas, 2003.

BIRCH, Paul; CLEGG, Brian. **Criatividade nos negócios**. Tradução de Henrique Amat Rego Monteiro. São Paulo: Clio, 2003.

BOB, King. **Criatividade**: uma vantagem competitiva. Tradução de Bazán Tecnologia e Lingüística. Rio de Janeiro: Qualitymark, 1999.

BRAUDEL, Fernand. **A Dinâmica do Capitalismo**. Tradução de Carlos da Veiga Ferreira. Lisboa: Teorema, 1997.

CAPORALE, Rocco. Algumas reflexões críticas sobre o conceito de humanismo. *In*: PAVIANI, Jayme; DAL RI JÚNIOR, Arno (Orgs.). **Globalização e Humanismo Latino**. Porto Alegre: Edipucrs, 2000, p. 27.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. Aspectos jurídicos e políticos do processo de municipalização do porto de Itajaí: Uma experiência de luta pela cidadania. **Revista Novos Estudos Jurídicos**. v. 11. n. 1. Jan./Jun. 2006, p. 153-164.

DREIFUSS, René Armand. **A época das perplexidades**. 3.ed. Petrópolis: Vozes, 1999.

DRUCKER, Peter F. **A Profissão de Administrador**. Tradução de Nivaldo Montigelli Jr. São Paulo: Thomson Pioneira, 2002.

FIRJAN (Federação das Indústrias do Rio de Janeiro). **Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal**. Disponível em: <<http://www.firjan.org.br/data/pages/.htm>> Acesso em: 05 fev. 2011.

GIDDENS, Anthony. **A terceira via**: reflexões sobre o impasse político atual e o futuro da social-democracia. Tradução de Maria Luiza X. de A. Borges. Rio de Janeiro: Record, 2000.

HOFFMANN, Valmir Emil; SILVA, Silmara Nascimento da. **Porto de Itajaí – O impacto da abertura de mercado e conseqüente municipalização**. Itajaí: UNIVALI, 2001, p. 73.

ITAJAÍ. **Prefeitura Municipal**: Perfil de Itajaí. Disponível em: <http://www.itajai.sc.gov.br/sedeer/Perfil_de_itajai_2006.doc>. Acesso em: 08 abril. 2009.

KEYNES; John Maynard. Perspectivas econômicas para os nossos netos *apud* DE MASI, Domenico. **Desenvolvimento sem Trabalho**. Tradução de Eugênia Deheinzelin. São Paulo: Esfera, 1999, pp. 99-100.

KINDLEIN, G. Salles faz pressão pela municipalização. *In*: **A Notícia**. Joinville, 20 out. 1996, p. 10.

LÉVINAS, Emmanuel. **Entre nós: ensaios sobre a alteridade**. Petrópolis: Vozes, 2004, p. 141.

MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior Brasil). **Balança Comercial**. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br>>. Acesso em: 15 mar. 2012.

PORTO DE ITAJAÍ. **Caminhões que transportam contêiner recebem selo de inspeção veicular**. Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/noticias_det.php?id_noticia=551> Acesso em: 11 de julho de 2012.

PORTO DE ITAJAÍ. **Estatísticas**: Principais mercadorias, históricos e comparativos. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/estatisticas/>>. Acesso em: 06 abr. 2012.

PNUD (Programa Das Nações Unidas para o Desenvolvimento). **Desenvolvimento Humano e IDH**. Disponível em: <<http://www.pnud.org.br/idh/>> Acesso em: 12 mar. 2012.

RIBEIRO, Darcy. **O Povo Brasileiro** – A formação e o sentido do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 125.

SCHIAVON, H. Porto & Mar. **Jornal Tribuna**. Santos, 27 ago. 1997, p. 1-6.

SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA. **Estatística Criminal**. Disponível em: <<http://www.ssp.sc.gov.br/index.php>> Acesso em: 10 ago. 2012.

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**. Tradução de Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SHANGHAI INTERNATIONAL PORT (GROUP) CO., LTD. : **About Port of Shanghai**. Disponível em: <<http://www.portshanghai.com.cn/en/channel1/channel11.html>> Acesso em 16 ago. 2012.

TOURRAINE, Alain. **Um novo paradigma**: para compreender o mundo de hoje. Tradução de Gentil Avelino Tilton. Petrópolis (RJ): Vozes, 2006.

WORLD TRADE ORGANIZATION (WTO). **Informe OMC 2008** – O comércio mundial em um processo de globalização. Disponível em: <<http://www.wto.org>> Acesso em: 02 abr. 2012.