

**A PRÁTICA DA SUSTENTABILIDADE SOCIOAMBIENTAL NO AMBIENTE
PORTUÁRIO: Uma proposta metodológica no ensino do Comércio Exterior**

FAGNER EVANGELISTA SEVERO

Universidade Santa Cecília
fagner.sev@ig.com.br

MARIA CRISTINA PEREIRA MATOS

Universidade Santa Cecília
cris_matos@uol.com.br

Área: Ensino e Pesquisa em Administração
Tema: Planejamento e Organização de Cursos e Programas

**A PRÁTICA DA SUSTENTABILIDADE SOCIOAMBIENTAL NO
AMBIENTE PORTUÁRIO:**

Uma proposta metodológica no ensino do Comércio Exterior

RESUMO

As temáticas socioambientais e sustentabilidade vêm sendo nos últimos anos, muito estudadas, discutidas, debatidas e, cada vez mais exigidas. Este fenômeno pode ser ocasionado por variáveis como os efeitos da ação humana no planeta, ou mesmo, pelo elevado, porém necessário, desenvolvimento e avanço tecnológico ocorrido nas últimas décadas. Os impactos dessas variáveis resultam em problemas ambientais que precisam ser consideradas e solvidas de imediato, se o objetivo maior for preservar e garantir o futuro da raça humana. Todavia, no ambiente portuário, não mais importante do que as demais áreas, essas temáticas são essenciais, considerando que o mesmo é responsável pelas movimentações de cargas no comércio interno e externo e por consequência, contribui para um consumismo, muitas vezes exacerbado e contraditório à sustentabilidade. Assim, este artigo apresenta uma proposta de ensino na prática, para a área de Comércio Exterior, cujo conteúdo abordará temáticas socioambientais e de sustentabilidade voltadas às atividades portuárias. O mesmo poderá ser desenvolvido em sala de aula ou aplicado em paralelo, como atividades complementares, incluindo de forma obrigatória, casos de danos ambientais, realização de visitas técnicas a recintos alfandegados, onde os alunos poderão observar como é a rotina das principais operações internacionais, por intermédio das movimentações de cargas.

Palavras-chave: Comércio Exterior. Sustentabilidade. Ambiente portuário.

***THE PRACTICE OF SOCIO-ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY IN THE
ENVIRONMENT PORT:***

A methodological proposal in the teaching of International Business.

ABSTRACT

The thematic socio-environmental and sustainability have been, in the last years, much studied, discussed, debated and, increasingly required. This phenomenon can be caused by variables such as the effects of human activity on the planet, or even the high, but necessary, development and technological progress of the last decades. The impacts of these variables result in environmental problems that need to be considered and immediately solved if the objective is to preserve and to guarantee the future of the human race. However, in the environment port, no more important than other areas, these issues are essential, considering that it is responsible for the handling of loads in domestic and foreign trade and therefore helps to consumerism, often exacerbated and contradictory to sustainability. So, this article presents an educational proposal in practice to the area of International Business, whose content will approach socio-environmental and sustainability issues focused on activities' port. The same could be developed in the classroom or applied in parallel as complementary activities, including a mandatory basis, cases of environmental damages, technical visits to customs areas, where students can observe how the routine of the main international operations, through the cargo movements.

Keywords: International Business. Sustainability. Environment Port.

Introdução

A acirrada batalha competitiva travada pelos países em busca de diferenciais e vantagens competitivas que os destaquem no desenvolvimento comercial em operações de comércio exterior são desafios do mundo corporativo. É neste cenário que as tratativas ocorrem e as oportunidades de negócios são definidas com base nos diferenciais ofertados (ou conquistados).

Os benefícios comerciais, financeiros e, o reconhecimento de mercado, só é possível de ser conquistados, por meio de estudos contínuos na área do Comércio Exterior e suas ramificações. Assim, é preciso que o conceito e prática de sustentabilidade estejam agregados aos processos das negociações, pois, no mundo contemporâneo, o advento dessas operações, oportuniza os riscos ambientais. Todavia, mesmo com o processo de modernização, os portos brasileiros ainda caminham a passos lentos nas questões ambientais e de sustentabilidade.

Sendo o Comércio Exterior uma área que está diretamente inserida em outros contextos fundamentais, a questão socioambiental e de sustentabilidade relacionadas a esse segmento, nem sempre é bem difundida e apoiada como o deveria ser, razão pela qual ainda se acomete por catástrofes ambientais que poderiam facilmente ser evitadas, caso estudos prévios fossem realizados e aplicados nessa área.

Diante da contínua exigência de mercado e mediante o destaque do comércio exterior brasileiro nas últimas décadas, muitas instituições de ensino superior (IES) e o próprio Ministério da Educação e Cultura do Brasil (MEC) perceberam a necessidade de investimento em áreas de estudo que pudessem difundir o Comércio Exterior por intermédio do ensino aprofundado de suas vertentes.

Em contrapartida, o Comércio Exterior em oportunidade de aprendizado, abrange também de forma direta outras áreas de estudo importantes, como: economia, política, sociologia e marketing, ao mesmo tempo em que deveria intensificar a busca pelo aprimoramento das abordagens das questões sustentáveis, tão necessárias ao mundo contemporâneo e que por vezes é tratada de forma descaracterizada e pouco considerada.

Como os desastres ambientais geralmente são causados pela ação humana ou pelo elevado, porém, necessário avanço tecnológico das últimas décadas e, associando a modernização dos portos brasileiros, questiona-se: como tornar mais eficaz os ensinamentos teóricos nas temáticas tangentes às questões socioambientais e sustentabilidade aos atores envolvidos nas atividades de Comércio Exterior?

Diante de tantas necessidades que se alinham, o objetivo geral desse estudo é conscientizar os atores sociais envolvidos em relação às responsabilidades socioambientais individuais e empresariais, decorrentes das movimentações de cargas nos portos, ou seja, demonstrar que o estudo dessas temáticas em sala de aula, sejam em cursos de capacitação ou de qualificação profissional, podem ser uma forte aliada na busca pelo conhecimento e aplicabilidade efetiva do conceito de sustentabilidade tão necessária na atualidade. Assim, este estudo se propõe uma metodologia de ensino que seja possível alinhar teoria e prática na área de Comércio Exterior.

Revisão Bibliográfica

O Comércio Exterior é uma ferramenta necessária para o progresso da nação brasileira e se utilizar desse benefício para desenvolver técnicas favoráveis para expansão dessa temática, é obrigação primária da nação em relação à sociedade em suas necessidades comerciais.

Nesse sentido, Dias (2009) assegura que as sociedades atuais estão baseadas em um crescimento contínuo do consumo e que é possível a compreensão de que essa ação se destaca como um cenário temeroso, uma vez que o descontrole e a falta de conhecimento dos fatos, por parte dos atores sociais envolvidos, podem resultar em novos problemas socioambientais, crescente cada vez mais a curto, médio e longo prazo.

A falta de conhecimento dos fatos por parte dos atores sociais envolvidos com certeza podem gerar danos socioambientais de grande monta. Matos (2007) relata em seus estudos, o incêndio da Vila Socó, no município paulista de Cubatão, ocorrido em 1984, quando, por total falta de conhecimento dos moradores e por aparente falta de informação dos órgãos públicos competentes, aquele local foi atingido, envolveu neste triste episódio mais de 1.200 famílias, além do passivo ambiental acarretado.

Complementando, Pereira (2011) reforça que uma sociedade sustentável é aquela que não coloca em risco os recursos naturais dos quais depende, como água, solo, vida vegetal e ar. Com base nesta afirmativa e diante do reflexo atual da sociedade, é inevitável o aparecimento de questões espontâneas, tais quais: realmente, a espécie humana é a mais inteligente do planeta? Se esta hipótese é verdadeira, então por que agir como se não fosse?

Pereira (2011), Dias (2009) e Matos (2007) afirmam que se faz necessário primar pelas questões ambientais e a prática da sustentabilidade em qualquer esfera da sociedade, já que desenvolvimento cultural e, socioambiental é, na atualidade, necessários e irreversíveis. Todavia, critérios e padrões precisam ser estabelecidos de forma que o meio ambiente se desenvolva, sofrendo minimamente com as consequências das ações praticadas e nesse contexto, não se exclui o ambiente portuário.

Considerando que o ambiente portuário brasileiro é responsável pelas movimentações de cargas e sendo esta é uma atividade específica do comércio exterior, é possível inferir que por consequência, também contribua para um consumismo exacerbado, com a entrada de produtos para suprir os países e que este fator possa colocar em risco a prática da sustentabilidade.

Nessa vertente, Porto (2006) salienta que vários são os estudos voltados para a análise do desenvolvimento socioeconômico das nações e sua vinculação com a atividade portuária, em face da relevância do desenvolvimento das sociedades por meio dos fluxos de riquezas naturais e das tecnologias.

Corroborando com o destaque de Porto, Freddo (In: JUNQUEIRA, 2002) enfatiza que uma das principais finalidades da atual ação do programa de modernização dos portos brasileiros é torna-los atrativos para o comércio internacional. Nesse contexto, se insere o

Porto de Santos, lócus do presente estudo, considerado um dos mais caros do mundo, em âmbito de taxas e impostos para com ele operar.

Nos ensinamentos de Máximo Júnior (2000), as atividades de comércio exterior foram contempladas com um sistema interligado com os vários órgãos públicos de ações controladoras, fiscalizadoras e de intervenção, como Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), Banco Central (BACEN) e Secretaria da Receita Federal (SRF), por processo cibernético, o chamado Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex).

Compactuando com Máximo Júnior, Faro e Faro (2012) esclarecem que o Siscomex trata-se de um mecanismo totalmente informatizado, desenvolvido em equipamentos de grande porte, que registra, acompanha, e controla as operações de comércio exterior implantado no primeiro dia útil de 1993, inicialmente com disponibilidade apenas do módulo sobre exportação. Já o módulo sobre importação, se tornou operacional somente em 1997.

As informações de Máximo Júnior e Faro e Faro permitem a reflexão de que quando implantando, este sistema intencionava eliminar o excesso de papelório na tramitação dos processos de negociações. Sob o ponto de vista ambiental e das práticas de sustentabilidade isto foi muito bom. Todavia, a preocupação na implantação do sistema não tinha foco nas questões ambientais e de sustentabilidade, mas sim, em eliminar o excesso de burocracia e tornar os processos de importação e exportação mais ágeis.

Empregando como exemplo o Porto de Santos, o maior da América Latina e mais influente do país, Viola (2005) destaca que os problemas ambientais globais, juntamente com a revolução da informação e a globalização econômica, contribuíram para alterar de maneira indiscutível, as relações internacionais nas últimas duas décadas.

Entretanto, há que se considerar que em recente pesquisa intitulada “Influencia da lei de modernização de portos na qualidade de vida dos Trabalhadores Portuários Avulsos: Um estudo no Porto de Santos, após a Lei 8630/93”, realizada em maio de 2011, por Matos, junto à Universidade de São Paulo (USP), os participantes da pesquisa de campo, no caso 500 Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA), ao responderem à afirmativa dimensão: Relevância Social da Vida no Trabalho, no Indicador 2 – Os órgãos gestores competentes realizam ações sociais consistentes em relação ao meio ambiente, o resultado apontou que a maioria dos respondentes discordam das ações sociais junto à comunidade, quanto ao meio ambiente. Já a dimensão que abordou a Percepção do Trabalhador Portuário Avulso (TPA) Sobre a Lei de Modernização de Portos (LMP), esta buscou conhecer se as ações sociais (no sentido de responsabilidade social) tanto para os TPA quanto para a comunidade estão mais firmes, ou seja, acontecem mais Nesse sentido, observou-se que um pouco mais da metade discordam desse posicionamento.

Outra busca na pesquisa de Matos foi conhecer se a preocupação maior da LMP foi somente em avançar em tecnologia. Nesse caso, a maior parte dos respondentes concorda em afirmar que a maior preocupação da LMP, foi somente avançar em tecnologia.

Esses resultados apontados por Matos não foram desatualizados com a nova lei de modernização portuária de nº 12.815/13, cujo foco principal ainda se dá sobre a exploração

das instalações portuárias localizadas, principalmente, fora da área dos portos organizados, ou seja, continua primando pela necessidade de avanços tecnológicos.

A partir dos resultados de Matos (2011) e da nova lei de modernização portuária, é possível a reflexão de que o mundo globalizado demanda cada vez mais por avanços tecnológicos. Entretanto, no entender de Oliveira (2006), o desenvolvimento socioeconômico é regido pelas movimentações do comércio exterior ou seus processos de negociações, já que a reforma do sistema portuário situa-se em primeiro lugar entre as modificações de base necessárias ao efetivo aprimoramento da economia nacional.

Sendo assim, é pertinente e cabível a preocupação em capacitar ou qualificar cada vez mais e melhor os atores sociais do ambiente portuário, especialmente aqueles atuantes nas atividades do comércio exterior.

Na atualidade, por força dos requisitos legais, nos atos de regulação, quer seja para fins de credenciamento, autorização, reconhecimento ou renovação de cursos, as IES são obrigadas a promoverem em suas matrizes curriculares disciplinas, ou conteúdos destas, contemplando estudos em temáticas de meio ambiente e sustentabilidade, entre outras, conforme lei 9795/1999, Decreto 4281/2002 e Resolução CNE/CP 2/2012 (Educação Ambiental) e Decreto 7746 de 05/06/2012 e Instrução Normativa 10, de 12/11/2012 (Desenvolvimento Nacional Sustentável).

Metodologia

Este estudo de caráter exploratório e qualitativo de cunho qualitativo empregou como método a pesquisa bibliográfica, com foco na capacitação e qualificação de profissionais interessados na área de comércio exterior. A partir da revisão da literatura observou-se carência de práticas no ensino das temáticas socioambientais e sustentabilidade, voltadas para ambientes portuários. Para lócus da pesquisa foi eleito o Porto de Santos, por ser o maior da América Latina e o mais importante do Brasil.

Para reforçar os resultados obtidos na revisão da literatura, foi possível colher depoimento de três avaliadores *Ad hoc* do Instituto Nacional de Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP), órgão este ligado ao Ministério da Educação e Cultura (MEC). Estes avaliadores que por questões éticas profissionais, sugerem a não identificação dos mesmos, avaliam os cursos na área de gestão e afins, tanto na modalidade presencial quanto a distância (EAD).

Ao serem questionados se as IES atendem a estas exigências, o resultado foi unânime quanto à positividade, ou seja, afirmaram que sim. Porém, ao serem indagados se as propostas partem de algum projeto que seja ofertado de maneira prática, fugindo dos ensinamentos apenas teóricos, os depoentes afirmaram também, de forma unânime, que a maioria dos cursos avaliados, as exigências na temática gestão ambiental, normalmente é ofertada em disciplina específica, mas sempre com modelos teóricos.

Já a temática sustentabilidade é um pouco mais complexa em sua forma de apresentação, pois, na maioria das vezes ela é parte integrante ou um tópico a ser abordado

dentro de alguma outra disciplina quer seja de Gestão Ambiental ou outra próxima, como Cidadania e Ética, Tópicos Especiais, etc.

Convém ressaltar que estes avaliadores fazem esta prestação de serviços para o INEP, há mais de 10 anos, são professores do ensino superior, pesquisadores, com mestrados e doutorados.

Análise dos Resultados

A revisão da literatura associada à coleta de depoimentos dos avaliadores do INEP permitiu constatar que os conteúdos propostos na atualidade, pelas IES, buscam atender na maioria, os requisitos legais determinados pelo MEC e que as matrizes curriculares não contemplam essas temáticas em âmbito da prática.

No ambiente portuário, este assunto demanda muito estudo e conscientização dos atores envolvidos, conforme resultados obtidos na pesquisa de Matos (2011).

Por esta razão, o presente estudo firma seu compromisso com a área acadêmica, social, profissional e pessoal, emitindo propostas de alinhamento entre a teoria e a prática, conforme se apresentam no tópico a seguir.

Proposições

A proposta objetiva, dividir o conteúdo programático, atividades, visitas técnicas e avaliações dos alunos, em módulos que poderão integrar essas áreas de forma a complementar e auxiliar no desenvolvimento das habilidades pessoais e profissionais dos indivíduos.

Em se tratando de um curso prático, as visitas técnicas e atividades extraclasse deverão receber destaque, haja vista que, em tais ocasiões os alunos poderão confrontar o aprendizado adquirido em sala de aula com a realidade dessas operações nos recintos alfandegados e demais áreas necessárias para transmissão de conhecimento.

Como opção de atividades que poderão ser realizadas objetivando intensificar e aprimorar o aprendizado dos estudantes seguem alguns exemplos: visitas técnicas, palestras, conferências, exposições, feiras e, quaisquer eventos que façam relação com os assuntos abordados e assim agregar conhecimento à área.

Sugere-se que seja oferecida aos interessados no curso, uma carga horária de 40 horas presenciais ao mês, resultando em 240 horas ao longo de um semestre, devendo ser adicionado a esse período mais 40 horas a serem utilizadas para realização das demais atividades e distribuídas em paralelo com a carga horária presencial.

Considerando que o período preposto seja suficiente para desenvolvimento de toda a programação, o projeto pode ser subdividido de acordo com as temáticas que serão apresentadas e aplicadas de acordo com a programação da instituição responsável pelo curso.

Cabe salientar também que em razão da diversidade de assuntos que deverão ser abordados para alcance dos objetivos, fica a critério da instituição a aplicação do curso em sua

totalidade por um único docente, ou distribuir os módulos entre especialistas e estudiosos da área.

Na sequência, apresenta-se o quadro 1 ilustrando o conteúdo programático e as subdivisões propostas para cada módulo:

Quadro 1 – Conteúdo programático do módulo I

Módulo I - Embasamento teórico e visão do sistema brasileiro de transportes
Duração da disciplina: 40 horas presenciais + 05 horas de atividades adicionais
Objetivo: Destacar a matriz de transportes brasileira e a relação entre a movimentação de pessoas e mercadorias através dos modais com as atuais condições do meio ambiente.
Assuntos a serem abordados e discutidos: 1 – Matriz de Transporte brasileira: estudo da matriz de transporte brasileira das últimas décadas e atualmente, além de destacar como os países desenvolvidos também utilizam essas mesmas tecnologias. 2 – Meio de Transporte em relação às Modalidades: abordar de forma clara e objetiva o assunto que é vasto, buscando sempre apresentar as vantagens e desvantagens do uso individual de cada modal, além de demonstrar como o uso desses equipamentos pode influenciar nas condições climáticas do planeta.

Ao final desta primeira etapa de aprendizado, ilustrada no quadro 1, os alunos deverão obrigatoriamente visitar um recinto alfandegado, para compreensão e entendimento dos procedimentos vistos por estes em salas de aula com a realidade do dia a dia dos profissionais que exercem atividades nesse segmento.

O quadro 2, a seguir, ilustra o conteúdo programático dos Módulos II e III

Quadro 2 - Conteúdo programático dos módulos II e III

Módulos II e III - Movimentações de cargas
Duração da disciplina: 80 horas presenciais + 10 horas de atividades adicionais
Objetivo: Destacar a atualidade do Comércio Exterior no Brasil e sua influência na nas negociações com países desenvolvidos.
Assuntos a serem abordados e discutidos: 1 – Mercadorias e cargas: em ocasião da abordagem dessa temática, deve-se enfatizar a classificação das mercadorias de acordo com os tipos de cargas movimentadas nos principais portos brasileiros, destacando a necessidade de conhecer detalhes das principais características das cargas e reforçar a importância de prezar pela natureza dos bens comercializados. É importante abordar também os assuntos perecibilidade e periculosidade de mercadorias, haja vista que o incorreto manuseio de produtos pode resultar em graves consequências para os ecossistemas costeiros e as áreas circunvizinhas das regiões portuárias. 2 – Unitização de cargas: relacionar a necessidade do uso dessa ferramenta como aliada na prevenção de acidentes e suas vantagens para a movimentação de mercadorias diversas. 3 – Embalagens: apresentar aos alunos as novidades dos setores de embalagens para o transporte de mercadorias, citando também a importância de estudar a logística reversa desses produtos que pode favorecer na minimização dos resíduos sólidos resultantes das operações portuárias. 4 – Cargas Perigosas: apresentar à turma, o que a legislação brasileira aponta como sendo a

obrigatoriedade em cada movimentação que envolva cargas perigosas e reforçar as classes de produtos e a importância da simbologia na identificação destas cargas.

5 – Avarias em cargas e riscos ambientais decorrentes: apresentar o tema aos alunos e orientá-los em relação aos procedimentos a serem adotados em oportunidades de tais ocorrências. No estudo do assunto, exemplificar os riscos inerentes aos acontecimentos que envolvam roubos, furtos, perdas parciais ou totais da mercadoria e descrever o que são avarias simples e grossas, quando ocorrem e qual a relação desses fatos com a degradação ambiental.

6 – Operações portuárias com cargas: descrever o que são tais atividades; apresentar equipamentos e suas funções; destacar a necessidade de se obter as licenças obrigatórias, e detalhar a lei do meio ambiente, enfatizando sempre as principais infrações e penalidades a serem impostas caso as mesmas não sejam cumpridas.

O quadro 2 permite observar que a instituição responsável pela aplicação do curso deve providenciar, com bastante antecedência, nova oportunidade para que a turma de alunos tenha acesso a outro recinto alfandegado, haja vista que por tratar-se de permissão para entrada e permanência em área federal, as licenças necessárias por vezes tornam-se morosas e burocráticas.

Já os Módulos IV e V, destacados no quadro 3 abaixo, contemplam as áreas portuárias e retroportuárias alfandegadas.

Quadro 3 – Conteúdo programático dos Módulos IV e V

Módulo IV e V:
Duração da disciplina: 100 horas presenciais + 15 horas de atividades adicionais
Objetivo: Entender as classificações de um zoneamento no território aduaneiro.
Assuntos a serem abordados e discutidos: 1 – Os portos brasileiros: destacar a importância destes ambientes para a economia local, regional e da União, relacionando a atualidade destes em comparação com os portos dos países desenvolvidos. Enfatizar a importância das leis 8.630/1993 e 12.815/2013 – As leis que tratam da Modernização dos Portos. 2 – Modernização portuária: salientar a importância da modernização para as áreas da sociedade que dependem direta ou indiretamente dessa ação e apresentar respostas para a pergunta: sem a modernização dos portos brasileiros, o que se perde? 3 – Instalações portuárias e recintos alfandegados: apresentar aos alunos o que são essas localidades e apontar os principais impactos ambientais gerados pelas construções, reformas e ampliações dessas áreas. Destacar a Lei. 9605/1998 – Lei dos crimes ambientais.

A ilustração do quadro 3 destaca que o funcionamento de uma organização portuária é algo bastante complexo, pois nesses locais são realizadas diversas atividades ao mesmo tempo, razão pela qual é necessário que fique bem claro para os estudantes, o passo a passo de cada uma dessas operações.

Cabe salientar que em razão do local onde o curso será aplicado e caso estejam distantes de recintos alfandegados, as visitas técnicas poderão ocorrer nos locais chamados “Portos Secos” cujas áreas também são de responsabilidade da Aduana, contudo, estão localizados em áreas secundárias.

Já o VI e último módulo tem o conteúdo destinado à avaliação da aprendizagem, conforme ilustra o quadro 4.

Quadro 4 – Conteúdo programático do módulo VI

Módulo VI: Avaliações:
Duração da disciplina: Duração: 20 horas presenciais
Objetivo: Identificar os níveis de aprendizado dos alunos com base na proposta do curso; desenvolver competências técnicas que favoreçam a prevenção da biodiversidade e dos ecossistemas costeiros das áreas portuárias brasileiras.

Nessa última fase, o quadro 4 ilustra que os estudantes deverão ser avaliados através de um teste para identificação do conhecimento adquirido durante o período de aula, de forma a desenvolver mecanismos para captação das informações e experiências agregadas durante o aprendizado.

Outra forma interessante de avaliar a turma é através de seminários, onde, sugere-se que as apresentações sejam elaboradas e apresentadas em duplas ou mesmo individualmente, dependendo exclusivamente do número de estudantes matriculados e do tempo disponível para tais procedimentos.

Em relação aos assuntos a serem abordados pelos estudantes para elaboração dos seminários, deve-se solicitar a estes que apresentem um relatório detalhado comparando o conhecimento adquirido em oportunidade do curso, com o vivenciado por estes nos locais alfandegados.

Conclusão

A trajetória deste estudo permitiu concluir que somente oferecer matrizes curriculares com aspectos teóricos envolvendo questões socioambientais e sustentabilidade, não se apresenta como suficientes para a prática diária dos profissionais de ambientes portuários.

O principal resultado que se espera ao aplicar um curso nesse formato proposto é conscientizar e preparar tecnicamente profissionais, docentes, estudantes ou interessados da área de comércio exterior, para a relevância e necessidade em alinhar as questões ambientais e a prática da sustentabilidade às ações socioeconômicas resultantes das movimentações de cargas.

Assim, se faz necessário que o oferecimento de disciplinas ou projetos nessas temáticas sejam mais efetivos, incluindo, oportunidades de vivenciar a realidade e constatar possibilidades de eventuais desastres ambientais, o que, por consequência, poderá criar obstáculos, limitando os esforços rumo à sustentabilidade em ambientes portuários. É preciso que os conceitos e práticas das questões ambientais e, de sustentabilidade, estejam alinhados nesse contexto.

A implantação desta proposta implica também em proporcionar aos estudantes uma visão mais ampla em relação ao atual perfil das movimentações de cargas, por meio do comércio exterior brasileiro, destacando também a necessidade de se aplicar práticas sustentáveis para cada movimentação.

Outro aspecto positivo em relação à aplicação do curso se dá com o comprometimento das IES e de seus docentes, em implementar e aplicar um conteúdo que prime pela perenidade da aprendizagem em suas metodologias de ensino, ou seja, encontrar equilíbrio entre preservação do meio ambiente e desenvolvimento sustentável em portos brasileiros e que além disso, possam estimular e promover discussões entre indivíduos e organizações.

Todavia, o ambiente portuário demanda por muita abordagem nas temáticas ora estudadas e, sendo assim, este estudo, por ser exploratório, não se esgota aqui, restando a expectativa da contribuição do mesmo, com subsídios para novos estudos e aprofundamento na área.

Referências bibliográficas

DIAS, Reinaldo. *Marketing ambiental: ética, responsabilidade social e competitividade nos negócios*. São Paulo: Atlas, 2009.

FARO, R. e FARO, F. *Curso de comércio exterior: visão e experiência brasileira*. São Paulo: Atlas, 2012.

FREDDO, A. C.. Modernização portuária, poder e violência. In: JUNQUEIRA, L. A. P. (org.). *Desafios da modernização portuária*. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

JUNQUEIRA, L. A. P.. (org.). *Desafios da modernização portuária*. São Paulo. Aduaneiras, 2002.

MATOS, M. C. P.. Influência da lei de modernização de portos na qualidade de vida dos trabalhadores portuários avulsos: um estudo no Porto de Santos, após a lei 8630/93. *Relatório de Pesquisa*. São Paulo: USP, 2011. (Relatório de Pós-doutoramento).

_____. *Alianças intersetoriais: um estudo no município de Cubatão*. Tese de Doutorado apresentado à Universidade de São Paulo (USP), 2007.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA. *Instrumento de avaliação de cursos*. Disponível em: www.portal.mec.gov.br. Acesso em 17 de Julho de 2015.

OLIVEIRA, C. T. de. *Modernização dos portos*. São Paulo: Lex Editora, 2006.

PEREIRA, A. C., SILVA, G. Z. da. CARBONARI, M. E. E. *Sustentabilidade, responsabilidade social e meio ambiente*. São Paulo: Saraiva, 2011.

PORTO, M. M.. *Portos e o desenvolvimento*. São Paulo: Lex Editora, 2006.

TRIGUEIRO, A. *Meio ambiente no século 21*. São Paulo: Armazém do Ipê, 2005.