

A GUARDA PORTUARIA COMO ORGÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA

O histórico - as Guardas Municipais (GUAPOR), existem há muito tempo, contudo estavam regulamentadas através do **Decreto-Lei 3, de 27 Jan 66**, onde através do **Art. 9º**, dizia: **“As guardas portuárias, como forças de policiamento, ficam subordinadas aos Capitães dos Portos, vedada aos seus integrantes toda e qualquer vinculação ou atividade de caráter sindical. § 1º Ao concessionário caberá a responsabilidade de rotina na escalação, emprêgo e movimentação do pessoal da guarda. § 2º A Guarda Portuária continuará sendo paga pelos concessionários, devendo, para tanto, o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, no cálculo das tarifas, prever os necessários recursos”**, contudo, hoje, a sua existência está fundamentada no inciso **IX, do § 1º, do Art. 33, da Lei 8630, de 25 Fev 93**, também conhecida como **Lei dos Portos**, onde diz textualmente o seguinte: **“- organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;”**. Ainda na mesma lei nos chama atenção o **Art. 4º**, mais precisamente o seu **inciso I**, quando fala: **“- de contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado;”**, que são **cláusulas essenciais no contrato (§ 4º)**, o disposto nos incisos: **“IX - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços; (...) e XIV - à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;”**

O Ministério da Defesa - através da **Marinha do Brasil** e da sua **Diretoria de Portos e Costas**, em seu regulamento, tem sua missão dentro da referida força, contudo mais precisamente no seu Capítulo II, do **Art. 2º**, dentre de um de **seus propósitos**, tem que: **“I – Contribuir para a orientação e o controle da Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa a Defesa Nacional;”**, e no seu **Art. 3º**, como uma **das tarefas**: **“ (...) XI - Administrar o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM); XII - Organizar e manter o Sistema de Ensino Profissional Marítimo; XIII - Exercer a supervisão funcional sobre as Capitânicas dos Portos, Capitânicas Fluviais e suas respectivas Delegacias e Agências; e Art. 4º - Em situação de conflito, crise, estado de sítio, estado de defesa, intervenção federal e em regimes especiais, cabem a DPC as tarefas concernentes à mobilização e à desmobilização que lhe forem atribuídas pelas Normas e Diretrizes referentes a Mobilização Marítima e as emanadas do Diretor-Geral de Navegação. “**

Numa **eventual mobilização**, os integrantes da **Guarda Portuária**, entendo, se enquadrariam nos números 2 e 3, do **Art. 10**, do **Decreto 57.654**, de 20 Jan 66 (RLSM), pois no mínimo **pertenceriam à organizações que**

interessam à defesa nacional, sem contar que apesar de não estar enquadrada dentro do Capítulo da Segurança Pública, na Carta Magna e de não mais ser subordinada à Capitania dos Portos, é uma organização, que também está, de uma forma ou outra, encarregada da segurança pública nos portos organizados e em sendo assim, **poderá ser considerada** pelas Forças Armadas, em especial pela Marinha do Brasil, **de interesse militar**, conforme prevê o Parágrafo Único, do Art. 4º, da Lei 4.375, de 17 Ago 64 (Lei do Serviço Militar – LSM) e Art. 11, do Decreto 57654, de 20 Jan 66 (RLSM).

Aliás, não foi à toa que o legislador federal, no Estatuto do Desarmamento, **concedeu o porte de armas aos guardas portuários**, conforme descreve o inciso VII, do Art. 6º, da Lei 10.826, de 22 Dez 2003, onde diz: “*É proibido o porte de arma de fogo em todo o território nacional, salvo para os casos previstos em legislação própria e para: (...) VII - os integrantes do quadro efetivo dos agentes e guardas prisionais, os integrantes das escoltas de presos e as guardas portuárias; (...)*”, regulamentado através do § único, do Art. 36, do Decreto 5123, de 01 Jul 2004 e normatizada através da Instrução Normativa 023/05-DG/DPF, conforme o Art. 14 e seu Parágrafo Único, que diz: “*O Superintendente Regional e, excepcionalmente, o Coordenador-Geral da CGDI, poderão conceder porte de arma de fogo aos Guardas Portuários, de acordo com o inciso VII e § 2º do artigo 6º da Lei 10.826 de 2003, desde que atendidos os requisitos mencionados no parágrafo único do art. 36 do Decreto 5.123 de 2004. Parágrafo único. Os portes de arma de fogo dos Guardas Portuários terão validade apenas em serviço.*”

O Ministério da Justiça - criou através da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos e Terminais e Vias Navegáveis – Conportos, o Plano Nacional de Segurança Pública Portuária, que visa como objetivo: **“aperfeiçoar o sistema de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis, visando reprimir e prevenir o crime e a impunidade, aumentando a segurança e a tranquilidade dos mesmos, com diminuição do “custo Brasil”**. A solução para a complexa e desafiadora questão da segurança exige o efetivo envolvimento de diferentes órgãos governamentais em todos os níveis, entidades privadas e sociedade civil. Busca-se, com o estabelecimento de medidas integradas, aperfeiçoar a atuação dos órgãos e instituições voltadas à segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis, permitindo-lhes trabalhar segundo um enfoque de mútua colaboração. Somente com essa participação conjunta, este programa terá efetividade e criará condições para o desenvolvimento de ações mais eficazes. Dentro desse contexto, visando dotar o Brasil com órgãos destinados, especificamente, à segurança dos portos, foi criada a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS) e Comissões Estaduais (CESPORTOS). O Plano

está estruturado em três capítulos que relacionam missões, atribuições e compromissos a serem assumidos pelos órgãos envolvidos”.

O Ministério dos Transportes – de acordo com o **Art. 21, da Constituição Federal**, “*competete à União (...) explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão (...) os portos marítimos, fluviais e lacustres*”. A delegação portuária é regulada pela Lei 9277, de 10 Mai 95, e pelos Decretos 2184, de 24 Mar 97 e 2247, de 06 Jun 97, sendo que **antes da CF/88**, os portos sob responsabilidade da União eram transferidos para os Estados e Municípios, por meio de “**concessão**”. **A partir de 1995**, a transferência da exploração de portos para os Estados e Municípios, passou a ser realizado por meio de “**delegação**”. **As administrações portuárias sob o controle da União, são empresas de economia mista – companhia docas – vinculadas ao Ministério dos Transportes**, sendo que existem oito destas companhias docas federais, sendo elas: Companhia Docas de São Paulo (Codesp), Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Companhia Docas da Bahia (Codeba), Companhia Docas do Rio de Janeiro (Coderj), Companhia Docas do Ceará (CDC), Companhia Docas do Pará (CDP), Companhia Docas do Maranhão (Codomar) e Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern). A Companhia Docas de Imbituba detém a concessão para exploração comercial do porto até o ano de 2012. Existem outros dois portos concedidos no Brasil: São Francisco do Sul (SC) e São Sebastião (SP). Porém, trata-se de **concessões da União para os Estados** em que esses portos se encontram. Esse tipo de concessão não é mais realizado e, em seu lugar, estão estabelecidas “delegações” de portos da União para os demais entes da federação.

A Administração Portuária, por meio de sua **Guarda Portuária** e consoante, também, com a **Portaria nº 180, de 23 Mai 2001, do Ministério dos Transportes**, compete:

1. promover a vigilância e a segurança no porto organizado. Na zona primária do porto organizado, a vigilância será levada a efeito com o objetivo de garantir o cumprimento da legislação que regula a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadoria;

2. prestar auxílio às autoridades que exerçam suas atribuições no porto, sempre que requisitada. Portanto, a Guarda Portuária deverá colaborar com os órgãos de segurança pública e demais autoridades que atuam na área portuária para manutenção da ordem e a prevenção de ilícitos no interior daquelas instalações;

3. exercer o policiamento interno das instalações do porto;

4. zelar pela segurança, ordem, disciplina e fiel guarda dos imóveis, equipamentos, mercadorias e outros bens existentes ou depositados na área portuária, sob a responsabilidade da administração portuária;

5. deter, em flagrante delito, os autores de crimes ou contravenções penais e apreender os instrumentos e objetos que tiveram relação com o fato, entregando-os à autoridade competente;

6. registrar a ocorrência, quando constatadas atividades ilícitas, acidentes de trabalho, sinistros ou avarias em equipamentos e veículos ou atividades regulares que venham a prejudicar o andamento das operações portuárias, mantendo a preservação do local do delito, efetuando os levantamentos preliminares e encaminhando-os à autoridade competente;

7. adotar as seguintes providências, quando da ausência da autoridade competente, em caso de sinistro, acidente, crime, contravenção penal ou ocorrência anormal:

a. remover os feridos para o pronto-socorro ou hospital, comunicando, de imediato, o setor de segurança do trabalho;

b. isolar o local para a realização de verificação e perícias, sempre que possível sem a paralisação das atividades portuárias; e.

c. acionar o grupo de combate a incêndio, sempre que necessário.

8. buscar a integração dos órgãos que compõem a CESPOTOS, para uma ação mais coordenada na prevenção e repressão aos atos ilícitos.

Algumas considerações a serem observadas:

1. **o Art. 3º, da Lei dos Portos**, tem todo o cuidado em falar de funções, pois sabe que em um porto organizado, várias são as autoridades ali presentes e com suas atribuições bem definidas, quer pela Carta Magna ou outras leis, por assim dizer, pelo que vejamos o que diz tal dispositivo textualmente: *“Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima”*;
2. **o Art. 33, da Lei dos Portos**, em seu “caput”, diz: “A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.” e no seu § 1º “Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:” e, ainda no inciso XI, o seguinte: “- organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;”, na minha hermenêutica, não consigo entender como poderá uma concessionária, cumprir tal disposto, ou seja organizar e regulamentar a Guarda Portuária e, como esta desempenharia o seu papel, pois a bem da verdade **praticamente** é um “corpo de policiais” e polícia é uma função típica de Estado;
3. **o especialista José Vicente da Silva Filho**, um dos mais competentes profissionais na área de Segurança Pública, quando Secretário Nacional de Segurança Pública, disse no dia 15 Out 2002, que era preciso um

planejamento de segurança pública em todos os portos brasileiros, pelo que veja *ipsis verbis*: “**Os portos são pontos de interesse de vários crimes. Desde dos raptos de piratas até o crime organizado, contrabando de armas, tráfico de entorpecentes, contrabando de mercadorias e roubo de cargas**”. Tal afirmação foi feita durante a abertura do II Encontro dos Coordenadores das Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos);

4. **as Guardas Portuárias**, organizadas e regulamentadas a critério de administração portuárias, não são uniformes nas suas formações, atividades, vestimentas, equipamentos, hierarquia, **tampouco são policiais**, como ainda **não se podem dizer vigilantes**, pois estes são privados e tem uma legislação própria a regulamentá-los; e
5. **já existe porto**, que ao organizar e regulamentar sua GUAPOR, deu-lhe atividades que constitucionalmente pertencem a órgãos de segurança pública, o que além **de inconstitucional é um desvio de função**.

Concluindo, entendemos que as **Guardas Portuárias** deveriam existir, quase que nos moldes da polícia rodoviária federal e ferroviária federal (esta uma ficção jurídica constitucional ainda), um órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destinado, na forma da lei, ao policiamento ostensivo nos interiores dos portos organizados, diferindo um pouco da **PEC 405/2005, onde cria a Polícia Portuária Federal**, onde diz “patrulhamento”, pois policiamento ostensivo é mais abrangente, tampouco é de exclusividade das Polícias Militares, pois a Polícia Federal, também o realiza quando na sua missão de policiamento marítimo, aeroportuário e de fronteiras e até o Exército Brasileiro, em nossas fronteiras. Poderia até mesmo as GUAPOR, ficarem vinculadas à Marinha do Brasil, especial à Diretoria dos Portos e Costas, para efeito de mobilização, órgão este, inclusive competente, em todos os sentidos, como em também formar, especializar e reciclar os servidores de toda natureza relacionado com o mar e rios brasileiros, tais como os Oficiais da Marinha Mercante (oficiais da reserva não remunerada da Marinha do Brasil), portuários, aquaviários, enfim toda a gama de operadores portuários, e porque também não, ao futuro **policial portuário federal**, pois competência em matéria de ensino portuário , já provou de há muito que tem, ou ainda poderia esta dividir tal tarefa, ou seja o ensino de formação, com a Polícia Federal, através de sua

Academia, o que se somaria os conhecimentos de portuário e policial, dicotomia esta imprescindível a tal atividade.

O que não pode é: deixar da forma que se encontra, onde os Guardas Portuários, não são policiais, tampouco vigilantes, na verdade um servidor público que pode andar armado no porto organizado, bem como sua instituição, as GUAPOR, não se encontram, nem ao menos, vinculadas por lei federal, a qualquer órgão de segurança pública ou de defesa do estado, **deixando aqueles homens valorosos e tão necessários à segurança**, quer pública ou nacional, **a todo o tipo de sorte**, ou seja, a risco jurídico de que possam sofrer em relação às suas ações de parapolicial ou do direito que possam se valer, face a atividade especial que exercem, dentre eles aposentadorias e gratificações especiais, indenizações, prisão especial, etc., sem contar que são inúmeros ministérios e órgãos do governo, de todas as esferas, envolvidos no processo da mencionada instituição, mostrando desta forma, **sua importância vital para a Nação**, onde somente uma formação técnico-profissional, preferencialmente ocorrida nos dois órgãos mais afetos a categoria, ou seja pelo **Departamento de Polícia Federal e Diretoria de Portos e Costas**, através de suas Unidades de Ensino, propiciaria um conhecimento especializado, onde com o tempo, se acumularia a experiência da profissão de polícia portuária, libertando-se de vez, de cursos improvisados, nomeações de confiança, mão-de-obra não especializada, contratação de empresas de segurança privada e até de regulamentação de absurdos jurídicos pela administração portuária.

Luiz Carlos Couto, ex 2º Sgt PMSP, ex Assessor de Inteligência da SESP/PR (2x), ex Diretor da Penitenciária Central do Estado do Paraná (2x), Delegado de Polícia Civil Aposentado da PCP, atualmente exerce o cargo de Assessor Especial de Gabinete na Câmara Municipal de Cascavel - PR