

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA  
MESTRADO PROFISSIONAL EM ECONOMIA  
TURMA DE COMÉRCIO EXTERIOR E RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

**A IMPORTÂNCIA DA LEI 8.630/93 PARA A MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS  
BRASILEIROS: os casos de Pecém, Suape e Salvador.**

**JOSÉ Y PLÁ TREVAS  
ORIENTADOR: Prof. Dr. ÁLVARO BARRANTES HIDALGO  
Recife- PE**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA  
MESTRADO PROFISSIONAL EM ECONOMIA  
TURMA DE COMÉRCIO EXTERIOR E RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

**A IMPORTÂNCIA DA LEI 8.630/93 PARA A MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS  
BRASILEIROS: os casos de Pecém, Suape e Salvador.**

**José Y Plá Trevas**

**Dissertação apresentada ao Programa de  
Pós-Graduação em Economia – PIMES, da  
Universidade Federal de Pernambuco-  
UFPE, como parte das exigências para a  
obtenção do título de Mestre em Economia.**

**Recife – PE, Abril de 2005.**

Trevas, José Y Plá

A importância da Lei 8.630/93 para a modernização dos portos brasileiros : os casos de Pecém, Suape e Salvador / José Y Plá Trevas. – Recife : O Autor, 2005.

162 folhas : il., fig., tab.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CCSA. Economia, 2005.

Inclui bibliografia e anexos.

1. Comércio exterior – Logística e infraestrutura.
2. Legislação portuária brasileira – Revisão histórica.
3. Portos brasileiros – Modernização – Importância da Lei 8.630/93.
4. Portos do Nordeste brasileiro – Pecém, Suape e Salvador – Concentradores de carga (Hub Ports) – Infraestrutura e possibilidades. I. Título.

339.56  
388

CDU (2.ed.)  
CDD (22.ed.)

UFPE  
BC2005-370

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA  
PIMES/ PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA

PARECER DA COMISSÃO EXAMINADORA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO  
DO MESTRADO PROFISSIONAL EM ECONOMIA DE

JOSÉ Y PLÁ TREVAS

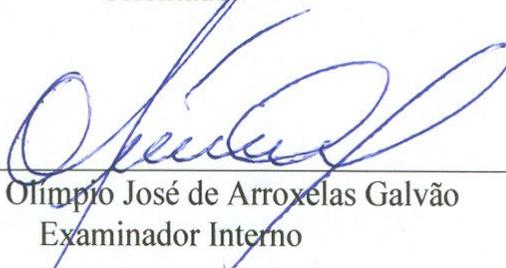
A Comissão Examinadora composta pelos professores abaixo, sob a presidência do primeiro, considera o candidato José Y Plá Trevas **APROVADO**.

Recife, 25/04/2005



---

Prof. Dr. Álvaro Barrantes Hidalgo  
Orientador



---

Prof. Dr. Olímpio José de Arroxelas Galvão  
Examinador Interno



---

Prof. Dr. Walter Fernando de Araújo Moraes  
Examinador Externo/PROPAD/UFPE

Conco este trabalho a. Meus pais Prof.  
Vicente Trevas e Dona Elvira Y PIS  
do Maranhão, e as minhas filhas  
Marta, Fernanda e Carolina

Dedico este trabalho a: Meus pais Prof.  
Vicente Trevas e Dona Eleonora Y Plá  
(In Memoriam) e as minhas filhas  
Juliana, Fernanda e Clarissa.

## **AGRADECIMENTOS**

Ao meu orientador Prof. Álvaro Barrantes Hidalgo por sua competência, disposição, presteza e boa vontade das suas orientações.

Aos excelentes professores do Mestrado Profissional em Economia, os quais contribuíram de uma forma bastante efetiva para a nossa formação.

Aos meus colegas de Mestrado pelo compartilhamento de uma convivência amigável e fraterna.

Ao Dr. Juan Carlos Llerena, assessor da Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP, pela presteza das informações e orientações prestadas, aos quais foram bastante importantes para a construção do trabalho, além da disponibilização de publicações e arquivos da citada entidade.

As minhas queridas filhas Juliana, Fernanda e Clarissa que sempre me incentivaram, me ajudaram e me toleraram.

## RESUMO

A organização portuária brasileira apresentava-se cara e ineficiente, contribuindo de certo modo para a perda de competitividade dos nossos produtos no comércio internacional. Por sua vez a abertura da economia brasileira a partir do final da década de 1980, associada ao fenômeno da globalização, exigia com a intensificação do fluxo de comércio em escala mundial, adequações das instituições públicas e privadas dentro desta nova ordem econômica internacional.

No tocante à organização portuária nacional, foi analisada a contribuição da Lei nº 8.630 promulgada em 25 de Fevereiro de 1993, com vistas a sua modernização.

Decorridos 11 anos de sua vigência, o citado diploma legal, concorreu efetivamente para a redução dos custos portuários tornando de certa forma, mais competitivos os nossos produtos no mercado internacional.

Por outro lado os portos da Região Nordeste do Brasil, notadamente Pecém, Suape e Salvador acompanharam a tendência da modernização portuária nacional, dentro do espírito da legislação citada, proporcionando concorrência entre si. Os portos citados estão capacitados para a movimentação da carga containerizada com tarifas competitivas em relação aos principais complexos portuários nacionais e internacionais, estando à disposição do usuário do comércio exterior regional.

Pelas suas características e infra-estrutura os portos de Pecém e Suape têm possibilidade de se transformarem em portos concentradores de carga ou *hub ports* principalmente após a construção da ferrovia Transnordestina, não

acontecendo o mesmo com o porto de Salvador em função de limitação de área retroportuária e restrição de calado.

Palavras-chave: porto, Lei 8.630/93 e modernização.

## **ABSTRACT**

The Brazilian docking structure found itself expensive and inefficient, which contributed for the loss of competitiveness of our products in the international trade. On its turn, the opening of the Brazilian economy at the beginning of nineties, in addition to the globalization process demanded adjustments of public and private institutions coherent with the world wide increasing commerce flow within the economic new world order.

Regarding the national ports organization, the contribution of the Federal Law nº 8.630, 02/25/1993, which intended to modernize the structure of docking in Brazil is analyzed. After eleven years, this Law has contributed effectively for the reduction of port fees, and our products becoming more competitive in the international market.

On the other hand, the ports in the Northeast portion of Brazil, particular Pecém, Suape, and Salvador, which have been updated according to the legislation, are competing with one another. Being available to the exporter of Northeast region, the mentioned ports are capable of moving containers at competitive fees, if compared to those charged at the main national and international docking complexes.

Due to their qualities Pecém and Suape could become to hub ports, specially after the completion of the Transnordestina Railway, but this is not true for the port of Salvador because of the limitation of its surrounding area and draft restriction.

Keys-word: docks, ports, Law 8.630/93, and modernization.

## LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS

Tabela 1- Modelos de gestão e exploração portuária.....	34
Tabela 2- Fases ou gerações de evolução dos portos.....	35
Tabela 3- Evolução do comércio brasileiro e mundial - 1990 a 2003.....	42
Tabela 4- Meios de transporte utilizados na exportação.....	46
Tabela 5- Principais problemas de transporte e logística para exportação.....	46
Tabela 6- Percentual dos custos de transporte e armazenagem nas exportações.....	47
Tabela 7- Utilização da frota marítima mundial em 2002.....	56
Tabela 8- Situação das vinte maiores frotas mercantes mundiais em 2002.....	57
Tabela 9- Principais características dos contêineres de 20' e 40'.....	63
Tabela 10- Classificação dos produtos para containerização.....	64
Tabela 11- Serviços de entrada e saída dos navios.....	67
Tabela 12- Serviços de movimentação de carga.....	68
Tabela 13- Evolução da movimentação de cargas nos cais públicos e nos terminais privativos dos portos brasileiros no período de 1995-2002.....	69
Tabela 14- Evolução da movimentação por tipos de cargas nos portos brasileiros no período de 1992-2002.....	70
Tabela 15- Composição do conselho de autoridade portuária.....	97
Tabela 16- Movimentação de carga pelos portos das regiões brasileiras nos anos de 1996 e 2003.....	109
Tabela 17- Movimentação de carga nos portos nordestinos- 2003.....	111

Tabela 18- Movimentação de carga geral por contêineres de 20'(TEU) nos portos nordestinos em 2003.....	113
Tabela 19- Evolução da infra-estrutura do porto de Salvador- 1993 e 2003.....	119
Tabela 20- Evolução da infra-estrutura do porto de Salvador- 1993 e 2003.....	128
Tabela 21- Evolução dos preços para movimentação de um contêiner de 20' em US\$ constantes.....	130
Tabela 22- Preço para a movimentação de contêiner de 20' no Brasil e no exterior em dezembro de 2004.....	133
Tabela 23- Características da movimentação de carga dos portos de Pecém, Suape e Salvador- 2003.....	136
Tabela 24- Características da movimentação de carga dos portos de Pecém, Suape, Salvador 2003.....	138
Gráfico 1- Evolução do comércio brasileiro e abertura econômica- 1990 a 2003.....	43
Gráfico 2- Utilização da frota marítima mundial em 2002.....	56
Gráfico 3- Movimentação dos portos na região nordeste em 2003.....	112
Gráfico 4- Evolução dos preços para a movimentação de um contêiner de 20' em US\$.....	131

## LISTA DE ABREVIATURAS

- ABTP- Associação Brasileira dos Terminais Portuários
- AEB- Associação de Comércio Exterior do Brasil
- AITP- Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso
- ANTAQ- Agência Nacional de Transportes Aquaviários
- ANUT- Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga
- BNDES- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
- CAP- Conselho de Autoridade Portuária
- CEARÁPORTOS- Companhia de Integração Portuária do Ceará
- CEPAL- Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
- CFN- Companhia Ferroviária do Nordeste
- CNI- Confederação Nacional da Indústria
- CODEBA- Companhia das Docas do Estado da Bahia
- DNPVN- Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis
- EADI- Estação Aduaneira de Interior, comumente conhecida como porto seco
- ENAEX- Encontro Nacional de Comércio Exterior
- GATT- Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (General Agreement on Tariffs and Trade)
- GEIPOT- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
- GEMPO- Grupo Executivo para a Modernização Portuária
- IMO- Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization)
- IPEA- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
- ISO- Organização Internacional para Padronização (International Organization for Standardization)

ISPS CODE- Código Internacional da Segurança de Facilidade do Navio e do Porto (International Ship and Port Facility Security)

MDIC- Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

OGMO- Órgão de Gestão de Mão-de-Obra

OMC- Organização Mundial de Comércio

OTM- Operador de Transporte Multimodal

PORTOBRÁS- Empresa de Portos do Brasil S/A

PECÉM- Complexo Industrial e Portuário Governador Mário Covas

SEST- Secretaria Especial de Controle das Estatais

SUAPE- Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros

SUNAMAM- Superintendência Nacional de Marinha Mercante

TECON- Terminal de Contêineres

TEU- Equivalente a um Contêiner de 20 pés (Twenty Equivalent Unit)

THC- Despesa de Manuseio de Terminal Portuário, que substituiu a capatazia cobrada pelas Companhias Docas ao dono da carga até Setembro de 1996 (Terminal Handling Charge)

UNCTAD- Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (United Nations Conference on Trade and Development)

## SUMÁRIO

Lista de tabelas e gráficos.....	10
Lista de abreviaturas.....	12
Introdução.....	17
Capítulo 01- Aspectos Teóricos	
1. Introdução.....	23
1.1 Os custos de transporte na teoria do comércio internacional.....	24
1.2 Aspectos teóricos correlatos.....	30
1.3 Conclusão.....	39
Capítulo 02- Aspectos logísticos e operacionais no comércio exterior brasileiro	
2. Introdução.....	41
2.1 O comércio exterior brasileiro e os transportes.....	42
2.2 Aspectos logísticos.....	48
2.2.1 Modal Aquaviário.....	48
2.2.2 Classificação dos portos.....	49
2.2.3 Classificação dos terminais portuários.....	50
2.2.4 Classificação dos navios.....	52
2.2.5 Serviços ofertados pelos armadores.....	53
2.2.6 Natureza da carga a ser transportada.....	57
2.3 Principais aspectos da organização portuária e seus indicadores de desempenho.....	65
2.3.1 Principais aspectos da organização portuária.....	65
2.3.2 Indicadores de desempenho.....	66
2.4 Conclusão.....	71
Capítulo 03- A legislação portuária brasileira e a Lei 8.630/93	

3. Introdução.....	73
3.1 Antecedentes históricos da legislação portuária.....	74
3.2 A privatização do Brasil do setor portuário.....	86
3.3 Principais aspectos e inovações proporcionadas pela Lei 8.630/93.....	89
3.4 A Agência Nacional de Transportes Aquaviários-ANTAQ.....	102
3.5 Conclusão.....	103
Capítulo 04- Desempenho das organizações portuárias de Suape, Pecém e Salvador decorrentes da Lei 8.630/93	
4.Introdução.....	106
4.1 O sistema portuário brasileiro.....	108
4.2 O sistemas portuário nordestino.....	110
4.3 As organizações portuárias de Suape, Pecém e Salvador.....	115
4.3.1 O complexo industrial e portuário de Suape.....	115
4.3.2 O terminal portuário de Pecém.....	121
4.3.3 O porto de Salvador.....	125
4.4 Preços para movimentação de um contêiner de 20' praticados pelos terminais de Suape, Pecém e Salvador.....	129
4.4.1 A organização portuária brasileira no período de 1997-2002.....	129
4.4.2 A organização portuária brasileira e mundial no ano de 2004.....	132
4.5 Carga movimentada pelos portos de Pecém, Suape e Salvador e a concorrência entre os portos.....	135
4.6 Resultados obtidos decorrentes da aplicação da Lei 8.630/93 após onze anos de sua promulgação.....	140
4.7 Conclusão.....	142
Conclusão.....	145

Anexos.....	149
Questionário.....	150
1. Entrevista com autoridades portuárias.....	151
1.1 Complexo industrial portuário de Suape.....	151
1.2 Terminal portuário de Pecém.....	152
2. Entrevista com representantes de entidades de classe.....	153
2.1 Confederação nacional da indústria-CNI.....	153
2.2 Associação Brasileira de Terminais Portuários- ABTP.....	153
2.3 Associação Nacional dos Usuários do Transporte de carga- ANUT.....	158
3. Iniciativa privada.....	159
3.1 Grupo Gerdau.....	159
Referências Bibliográficas.....	160

## **INTRODUÇÃO**

## INTRODUÇÃO

O deslocamento dos bens de um local para outro implica a sua movimentação para um único ou mais destinos, incidindo em custos logísticos. Tais custos são decorrentes do transporte interno no país local, das despesas burocráticas, das tarifas dos terminais de carga, dos prêmios de seguro e do frete internacional. Via de regra, esses custos, a exemplo das tarifas, acarretam de certo modo uma proteção para os bens produzidos localmente.

Para alguns produtos, principalmente para aqueles que têm baixo valor agregado, como é o caso das *commodities* de uma maneira geral, os custos de transporte são representativos em relação aos custos de produção.

No caso dos custos de transportes prevalecerem em importância e em valor com relação aos custos de produção das mercadorias, essas possivelmente serão alijadas e não farão parte do comércio internacional.

Caves et al. (2001, p. 6) constataram que no período compreendido entre os anos de 1960 e 1995, “a produção mundial real cresceu 3,8 % anualmente, enquanto o comércio mundial real cresceu 6,1 %, quase 50 % mais rápido.

Podemos creditar a esse fluxo vertiginoso das trocas internacionais, refletindo por sua vez em novos padrões de comércio exterior, entre outras causas, as quedas expressivas dos custos de transporte, provenientes, sobretudo, das reduções dos fretes internacionais e das tarifas portuárias.

No período compreendido entre sete décadas, de 1920 a 1990, as tarifas praticadas pelas organizações portuárias e os fretes marítimos foram reduzidos em cerca de 70 %.

A despeito dessas reduções efetivas, segundo a UNCTAD (2004), a competitividade das nações exportadoras está intimamente ligada às suas vantagens comparativas e aos padrões de identidade e qualidade requeridos pelos importadores e consumidores. Entretanto, outros fatores vieram a se incorporar aos já citados, tais como os custos de transporte. Esses, em alguns casos, já suplantam em duas ou três vezes a média dos impostos de importação vigentes nos países importadores e constituem uma das mais fortes barreiras para o acesso das nações aos mercados internacionais.

A posição geográfica brasileira está inserida no intercâmbio comercial internacional norte/sul, caracterizado por um baixo fluxo e volume de carga, exigindo de nossos produtos competitividade.

Concorremos no exterior com produtos que predominantemente se movimentam no tráfego leste/oeste, o qual possui uma considerável oferta de transporte marítimo, traduzindo-se, conseqüentemente, em menores valores de frete.

Para alcançarmos os nossos principais parceiros do comércio exterior, os produtos brasileiros dependem, em cerca de 95% em termos de volume, do transporte marítimo de longo curso. Desta forma, a organização portuária através de suas tarifas, demonstra uma significativa participação na determinação do frete marítimo.

O XII Encontro Nacional de Comércio Exterior - ENAEX - realizado no Rio de Janeiro, em Novembro de 1992 e organizado pela Associação de Comércio Exterior do Brasil –AEB, explicitou que ao lado da necessidade da redução da carga tributária e da excessiva burocracia existente, a modernização dos portos

brasileiros tornava-se imprescindível para assegurar competitividade às exportações brasileiras.

Essa dissertação tem como objetivo analisar se a Lei 8.630, promulgada em 1993, contribuiu efetivamente para a modernização dos portos brasileiros levantando alguns questionamentos:

a) A organização portuária brasileira foi beneficiada, de um modo geral, com a implantação da citada legislação no tocante à redução das tarifas portuárias em relação aos principais complexos portuários internacionais?

b) A organização portuária nordestina, notadamente o Complexo Portuário Industrial de Suape, existente no Estado de Pernambuco; o Terminal Portuário de Pecém, no Estado do Ceará; e o Porto de Salvador, situado no Estado da Bahia, também foram beneficiados pelo citado diploma legal?

c) De que forma se apresentam os complexos portuários citados no item “b” como opções do usuário do comércio exterior da região Nordeste e se eles podem ser considerados como portos concentradores de carga ou *hub ports*?

Na tentativa de obter respostas para essas questões, esse trabalho foi desenvolvido em quatro capítulos.

O primeiro capítulo apresenta os aspectos teóricos, destacando como os custos de transporte são encarados pela teoria do comércio internacional. Além disso, enfoca os aspectos teóricos correlatos, a partir do enquadramento da organização portuária, dentro dos conceitos de logística, da cadeia de suprimento integrada (*supply chain management*), dos principais modelos de exploração portuária e da cadeia do transporte multimodal.

O capítulo dois aborda a evolução do comércio exterior brasileiro e mundial no período de 1990 a 2003 e enfoca aspectos operacionais da organização portuária.

No capítulo três, é feita uma retrospectiva da legislação portuária brasileira a partir da abertura dos portos às nações amigas em 1808, enfocando a privatização no Brasil do setor portuário, culminando com a análise dos principais aspectos e inovações proporcionadas pela Lei 8.630/93.

O capítulo quatro aborda o sistema portuário Nordestino e as organizações portuárias de Suape, Pecém e Salvador. Analisa também os resultados obtidos pela organização portuária brasileira, decorrentes da aplicação da Lei 8.630/93, após 11 anos de sua promulgação. Essas análises foram realizadas através da ótica estatal proveniente da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT e da ótica privada proporcionada pela Associação Brasileira de Terminais Portuários- ABTP. Por fim, foram feitas considerações sobre o perfil da carga movimentada e verificadas as possibilidades de Suape, Pecém e Salvador tornarem-se portos concentradores de carga ou *hub ports*.

Na conclusão foram estabelecidas considerações em relação à Lei 8.630/93 e se ela contribuiu efetivamente para a modernização dos portos brasileiros.

Cabe salientar, também, que para a melhor construção deste trabalho foram realizadas pesquisas de campo aos complexos portuários de Pecém e Suape, realizando entrevistas com autoridades portuárias, entidades de classe e empresários.

## **CAPÍTULO 1– Aspectos Teóricos**

# 1- INTRODUÇÃO

O presente capítulo visa mostrar a importância dos custos de transportes no comércio entre as nações e seus aspectos teóricos relevantes. Além disso, aborda os custos de transportes na teoria do comércio internacional e os aspectos teóricos correlatos, finalizando o capítulo com o desenvolvimento de uma conclusão.

No primeiro item foi estabelecida uma retrospectiva de como os transportes, dentro da teoria do comércio internacional, foram contemplados à luz da teoria econômica, a partir de David Ricardo até os nossos dias.

O item dois situa a organização portuária a partir dos conceitos de logística, da cadeia de suprimento integrada (*supply chain management*), dos principais modelos de exploração portuária e da cadeia do transporte multimodal.

Na conclusão, foram estabelecidas as diretrizes básicas pelas quais pretendemos analisar os terminais de Pecem/CE , Suape/PE e Salvador/BA.

## 1.1- OS CUSTOS DE TRANSPORTE NA TEORIA DO COMÉRCIO INTERNACIONAL

O comércio internacional é fortemente influenciado pelas vantagens comparativas, sendo esse conceito introduzido por David Ricardo (1817), no seu livro intitulado *The Principles of Political Economy and Taxation*. Nessa obra, ficou estabelecido, que no momento da elaboração de um determinado produto o país detentor dessas vantagens comparativas apresenta o custo de oportunidade inferior a outros produtos se compararmos a outros países.

Isso posto, as trocas realizadas entre dois países, poderá ocasionar ganhos para ambos, se cada um deles elaborar produtos nos quais detêm vantagens comparativas.

Esse modelo proposto por Ricardo, afirma que o comércio internacional ocorre fruto das diferenças de produtividade do trabalho no concerto das nações, estabelecendo padrões de comércio e considerando o trabalho como o único fator de produção.

As diferenças de produtividade do trabalho farão com que os países se especializem na elaboração de produtos diferentes, gerando por sua vez ganhos de comércio.

Por outro lado, o modelo Ricardiano apresenta limitações uma das quais é não levar em consideração nas trocas internacionais entre os países, os chamados custos de transporte.

Segundo Samuelson constante em Caves e Johnson (1971), para se transportar um bem por via marítima deve-se pagar algo do mesmo bem. Ao invés de serem estabelecidos modelos complicados de transporte internacional,

Samuelson adianta a necessidade de considerar que apenas uma fração do que foi exportado chega ao seu destino.

Kindleberger (1974), afirma que a teoria pura do comércio não leva em consideração a ocorrência dos custos de transportes, retirando-os do cotidiano das trocas internacionais.

Os preços das mercadorias que fazem parte da corrente de comércio no segmento de exportação têm que ser mais baixos do que os seus concorrentes para neutralizarem os efeitos dos custos de transportes, ao passo que os valores das mercadorias importadas serão mais altos.

Os custos de transporte não são uniformes, sendo influenciados por uma série de variáveis, entre as quais, o peso, o volume, o valor da mercadoria, o modal de transporte e a distância efetiva para a movimentação da mercadoria da origem ao seu destino.

Kindleberger (1974), enfatiza a complexidade de um sistema de transporte, em função das rotas a serem percorridas, das diversas movimentações que as mercadorias estão sujeitas ao longo de todo o percurso, inclusive, a possibilidade de transbordo das mesmas.

Kindleberger (1974), acena também, sobre a importância que os custos de transporte exercem sobre a localização espacial das plantas industriais, principalmente em função do valor agregado das mercadorias, da relação peso/volume, constituindo a sua densidade, além da localização do mercado consumidor a ser atendido.

De acordo com Bhagwati e Srinivasan (1983), a fração perdida no transporte é o custo do transporte propriamente dito, cuja concepção pode ser utilizada para inserir os custos de transporte no modelo Ricardiano.

Krugman e Obstfeld (2001), afirmam que os custos de transporte por sua vez não modificam os pressupostos básicos das vantagens comparativas. Entretanto, os custos de transporte podem estabelecer barreiras ao fluxo internacional de produtos. Por sua vez, a magnitude dos custos de transporte poderá acarretar à auto-suficiência aos países em relação a determinados produtos.

Krugman e Obstfeld (2001) assumem que os custos de transporte correspondem à mesma fração do custo de produção em todos os setores, havendo uma grande diversidade dos mesmos.

Segundo Carbaugh (2004), considerando o livre comércio em condições de custos crescentes, podemos considerar duas situações distintas com respeito aos custos de transportes.

Na primeira situação, sem considerar os custos de transportes, o livre comércio acarreta a uniformização não só dos preços das mercadorias, como também, dos recursos dos países que participam do comércio internacional.

Na segunda situação, levando-se em conta a inserção dos custos de transportes no comércio internacional, o país exportador que detém o custo de produção mais baixo reduz sua produção e exportação consumindo mais. Por outro lado o país com custo de produção mais alto aumenta sua produção, ocasionando uma redução tanto do seu consumo, como de sua importação.

Em linhas gerais, podemos afirmar que há uma redução no nível de especialização entre os países, como nos ganhos de comércio, caracterizando por sua vez desvios de comércio.

Os custos de transporte podem ocasionar a diminuição do fluxo de comércio, a intensidade das vocações de produção das nações, afetando os ganhos de comércio.

Um bem será objeto do comércio internacional tão somente se o valor do custo do transporte entre os países não for superior a diferença de preço dele praticado pelos países envolvidos.

Na situação de livre comércio e de equilíbrio comercial entre os países, o preço do bem vigente no país exportador será inferior ao do país importador, sendo o custo de transporte responsável pela diferença existente.

Por outro lado, é possível creditar à redução do custo de transporte em boa parte ao progresso tecnológico, decorrente da utilização do contêiner a partir do final de 1950, com forte rebatimento no incentivo ao transporte multimodal e ao incremento da elevada capacidade de carga dos navios de grande porte. A utilização do contêiner em grande escala, de cerca de 200 milhões no ano de 2.000, propiciou um considerável incremento das trocas internacionais de bens entre as nações, sendo um parceiro importante dos processos de globalização e da cadeia da multimodalidade, ao integrar de maneira econômica e rápida os modais de transporte entre si, com redução significativa no tempo da movimentação de carga, com segurança e redução dos custos de transportes.

Vale salientar que o comércio internacional de produtos de baixo valor agregado e grande densidade é inibido pela relevância que assume os custos de transporte.

Tal situação provoca a existência dos chamados bens não comercializáveis, os quais não concorrem com os produtos estrangeiros, sendo produzidos apenas para serem consumidos internamente.

Por outro lado, a paridade do poder de compra define que a taxa de câmbio praticada entre as moedas de duas nações, corresponde a razão dos níveis de preços vigentes entre elas.

Caves et al. (2001), afirmam que a paridade do poder de compra poderá não ocorrer em pelos menos quatro situações, uma das quais provocadas pelas tarifas e custos de transportes, ao estabelecerem “um intervalo de preços dentro do qual os preços podem flutuar sem que a arbitragem se torne lucrativa”.

A arbitragem só seria possível no caso do preço praticado por um país, levando em consideração as tarifas vigentes e as demais barreiras não tarifárias, associadas aos custos de transportes, não sendo superior ao preço vigente em outro país.

Carbaugh (2004) afirma: “Os custos de transportes tendem a reduzir o volume de comércio, o grau de especialização da produção entre as nações envolvidas e, desse modo, os ganhos com o comércio”.

A teoria econômica dos custos dos transportes, por outro lado, não faz nenhuma referência pontual as tarifas portuárias, tendo por sua vez uma participação significativa na composição do frete marítimo internacional.

O transporte aquaviário, particularmente o de longo curso, reveste-se no principal modal de transporte utilizado no comércio internacional, em função da economicidade do frete em si em relação a outros modais de transporte, particularmente o aéreo e o rodoviário, bem como ao seu elevado volume de carga deslocada pelos navios.

Diversos fatores são determinantes no estabelecimento do nível e na estrutura dos fretes marítimos. Gomes (1978), citando um estudo da Comissão Econômica para América Latina e o Caribe – CEPAL, relaciona vários itens que influenciam diretamente a composição do frete marítimo. Entre eles: a natureza da carga, a quantidade da carga a ser transportada, a prontificação da carga, a suscetibilidade a danos e/ou avarias, a possibilidade de roubos, o valor da mercadoria, a

embalagem, a estivagem, a relação peso/volume, as cargas de peso e de comprimento excessivo, a competição com produtos de outras áreas, as cargas que trafegam por rotas diversas, a competição com outros armadores, os custos diretos de operação, a distância envolvida, o custo da movimentação da carga, a necessidade de serviços especiais, os seguros, o equipamento portuário, a regulamentação portuária, as taxas e as despesas de passagens de canais, as taxas portuárias e os impostos, a localização do porto e a possibilidade de conseguir carga de retorno.

A citada relação de itens para o estabelecimento do frete marítimo corrobora as considerações da complexidade de um sistema de transporte, enfatizada por Kindelberger e por Samuelson ao sugerir uma simplificação na definição de custos de transportes ao invés de estabelecer modelos complexos para tal.

## 1.2- ASPECTOS TEÓRICOS CORRELATOS

Os aspectos teóricos correlatos do trabalho estão relacionados à organização portuária dentro dos conceitos de Logística, da Cadeia de Abastecimento decorrente do *Supply Chain*, dos principais aspectos que se relacionam com o porto, dos modelos de exploração portuária vigentes e da multimodalidade. No tocante ao referencial da logística, podemos considerar como o arcabouço teórico principal de conformidade com a definição do *Council of Logistics Management* estabelecida em 1991, como sendo:

Logística é o processo de planejamento, implementação e controle eficiente e eficaz do fluxo e armazenagem de mercadorias, serviços e informações relacionadas desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender às necessidades do cliente.

Cabe ressaltar a evolução histórica da logística, tendo início propriamente no limiar do século XX, apesar de se constatar no século XVII uma patente no exército francês intitulada *Marechal de Logis*, estendendo-se aos nossos dias.

Conforme Fleury et al. (2000), podemos caracterizar o desenvolvimento da Logística através de cinco fases.

A primeira fase teve início no começo do século XX até 1940 e preocupava-se estritamente com a economia agrícola, voltando-se tão somente para a atividade de transporte do setor primário da economia.

A segunda fase que predominou de 1940 até 1960, também conhecida de “funções segmentadas”, identificou-se com a origem da Logística voltada para suporte da atividade bélica, direcionada para as atividades pontuais de armazenagem e transporte, levando em consideração a distribuição de produtos.

A terceira fase, estendendo-se de 1960 até 1970, também conhecida como de “funções integradas”, enquadrou a Logística dentro de uma visão holística, sem perder de vista os custos globais.

A quarta fase que começou em 1970 e terminou em 1985, predominou o “foco no cliente”, visando, sobretudo, a competitividade com base na produtividade e nos custos dos estoques.

A quinta fase foi iniciada em 1985 e prevalece até os nossos dias. Este período é caracterizado por considerar a logística como o diferencial e a derradeira possibilidade empresarial para a obtenção de vantagens competitivas, sendo escudada principalmente pela Cadeia de Abastecimento (*Supply Chain*), tendo em vista a globalização conjugada com a tecnologia da informação.

O objetivo principal da logística é disponibilizar bens e serviços no local onde são demandados, no momento adequado, ao menor tempo e ao menor custo. Para tal, a logística necessita de uma rede de atividades integradas, entre elas o transporte (compreendendo a organização portuária), o estoque, o armazenamento, a movimentação de materiais e a embalagem. Assim:

A Logística é, em geral, responsável por uma das maiores parcelas do custo final do produto, sendo superada apenas pelos materiais consumidos na produção ou pelo custo dos produtos vendidos no atacado ou no varejo. Naturalmente, a logística, atividade vital para o sucesso dos negócios, tem alto custo (BOWERSOX, 2001, p.20).

De outra forma, segundo um levantamento feito pela Associação de Comércio Exterior do Brasil-AEB, veiculada pelo jornal O Estado de São Paulo na sua edição de 31/05/2004, os custos logísticos *Free on Board-FOB* dos produtos brasileiros representam cerca de 25% a 35% do valor da mercadoria, enquanto nos países desenvolvidos tão somente 10%.

A despeito dos custos que a logística representa em relação ao valor FOB do produto, não podemos perder de vista o foco principal de como a maioria das empresas utiliza a logística, fundamentalmente, para ganhar vantagem competitiva, principalmente, em face do fenômeno irreversível da globalização.

Por sua vez, a Cadeia de Abastecimento (*Supply Chain*), pode ser definida como:

(...) o espaço de integração dos diversos participantes do canal de distribuição por meio da administração compartilhada de processos-chave de negócios que interligam as diversas unidades organizacionais e membros do canal, desde o consumidor final até o fornecedor inicial de matérias-primas (FLEURY et al., 2000, p. 42).

A logística, neste aspecto da cadeia de abastecimento, visa a integrar a empresa junto a seus principais parceiros, clientes e fornecedores, por meio de fluxos de materiais às diversas etapas logísticas. Essas vão desde o envio de matérias-primas e bens semi-acabados pelos fornecedores, até a colocação ou entrega do produto final ao cliente no canal de distribuição física desejado por ele, quer seja no atacado ou no varejo.

A cadeia de abastecimento integrada (*Supply Chain*), conforme Bertaglia (2003), leva em consideração a localização das organizações, a distribuição física, a administração dos estoques, o modal de transporte, o fluxo de informações, as estimativas e os relacionamentos.

Trata-se de um sistema de natureza bastante complexa, não perdendo de vista o posicionamento geográfico dos atores envolvidos, tais como fornecedores e clientes, além de como são movimentados os materiais e os produtos entre eles.

A administração de estoques, por sua vez, indica de que maneira ao longo do processo, como e qual a quantidade de matérias-primas, produtos semi-acabados e produtos finais, devam ser armazenados.

No tocante ao modo de transporte, deve-se levar em consideração os modais que estão disponíveis, priorizando os que apresentam um menor custo e maior frequência, principalmente, o ferroviário e o aquaviário, caso sejam significativos na matriz de transporte de carga.

O fluxo de informações é de fundamental importância para alimentar o sistema em tempo real, não prescindindo dos avanços da tecnologia da informação.

Dessa maneira, os fluxos de informação detectam determinados pontos ao longo da cadeia logística, em que se torna necessário suprir algum tipo de necessidade, quer sejam nos ciclos de suprimento, quer no apoio à fabricação e distribuição física.

As estimativas estão intimamente ligadas às previsões, havendo relacionamentos intensivos entre fornecedores, distribuidores e clientes.

O *Supply Chain* no contexto da globalização contribui de modo relevante para o desempenho financeiro e operacional de uma empresa, não só na redução dos custos, mas servindo de uma verdadeira estratégia para expandir a sua participação no mercado.

Conforme publicação *Port Reform Toolkit (2003)* do Banco Mundial, os modelos de gestão e exploração portuária são definidos em função de uma série de características, entre as quais, estrutura sócio-econômica da região ou do país, aspectos históricos, localização espacial e tipos de cargas que são movimentadas.

Em vista disso, os portos podem ser classificados como Porto Público, Porto Misto, *Landlord Port* e Porto Privativo. Esses modelos portuários diferem entre si, levando em consideração uma série de fatores. Entre eles, se a prestação do serviço é pública ou privada, se a gestão localiza-se na esfera federal, estadual ou municipal, quanto aos proprietários e fornecedores da infra-estrutura (canal de

acesso, bacia de evolução, berços de atracação, segurança da navegação) e da superestrutura (equipamentos para movimentação da carga), bem como as relações de trabalho e sua administração.

Os Portos Público e Misto, por sua vez, são voltados para o interesse público. O *Landlord Port* tem características pública e privada, enquanto que o Porto Privativo atende tão somente a demanda privada. A Tabela 1 apresenta um resumo dos modelos de gestão portuária, definindo responsabilidades pública e/ou privada, no tocante à infra-estrutura, superestrutura, relação de trabalho e outras funções.

Tabela 1 – Modelos de gestão e exploração portuária:

TIPO/FUNÇÃO	INFRA-ESTRUTURA	SUPERESTRUTURA	RELAÇÃO DE TRABALHO	OUTRAS FUNÇÕES
PORTO PÚBLICO	PÚBLICA	PÚBLICA	PÚBLICA	MAIORIA PÚBLICA
PORTO MISTO	PÚBLICA	PÚBLICA	PRIVADA	PÚBLICA/ PRIVADA
<i>LANDLORD PORT</i>	PÚBLICA	PRIVADA	PRIVADA	PÚBLICA/ PRIVADA
PORTO PRIVATIVO	PRIVADA	PRIVADA	PRIVADA	MAIORIA PRIVADA

Fonte: Banco Mundial, 2003.

Conforme estudo da *United Nations Conference on Trade and Development-UNCTAD* apresentado por Pinheiro (2002) em publicação do BNDES, a Tabela 2 apresenta as principais características das três fases ou gerações da evolução da organização portuária.

Na primeira geração de portos vigentes até o início da década de 1960, eles atuavam de forma independente, cujos sistemas de informação não eram compartilhados com seus usuários.

Na segunda geração de portos que predominou entre as décadas de 1960 a 1980, há uma aproximação do porto com o usuário e a cidade onde está inserido, permanecendo, entretanto, uma baixa integração entre os diversos atores da organização portuária, entre os quais governos, autoridades e operadores portuários.

Na terceira geração de portos, iniciada após a década de 1980, permanecendo até os nossos dias, o sistema portuário insere-se no comércio, caracterizando-se muitas vezes como um complexo industrial, agregando valor às mercadorias, amparado por um sistema de transporte multimodal e interagindo com o comércio exterior.

Tabela 2- Fases ou gerações de evolução dos portos

<b>ITENS</b>	<b>1ª GERAÇÃO</b>	<b>2ª GERAÇÃO</b>	<b>3ª GERAÇÃO</b>
<b>PERÍODO</b>	ATÉ OS ANOS 60	DOS ANOS 60/80	APÓS A DÉCADA DE 80
<b>PERFIL DA CARGA</b>	GERAL E GRANÉIS	GERAL E GRANÉIS	CONTEINERIZADA E GRANÉIS
<b>PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO</b>	-CONSERVADOR -PONTO DE INTERAÇÃO DOS MODAIS DE TRANSPORTE	-EXPANSIONISTA -CENTRO DE TRANSPORTE COMERCIAL E INDUSTRIAL	-COMÉRCIO -CENTRO DE TRANSPORTE INTEGRADO -PLATAFORMA LOGÍSTICA PARA EXPORTAÇÃO/IMPORTAÇÃO

<p><b>ATIVIDADES</b></p>	<p>-CARGA, DESCARGA, ARMAZENAGEM, SERVIÇO DE ATRACAÇÃO -CAIS PARA ATRACAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES - ABASTECIMENTO DOS NAVIOS</p>	<p>-CARGA, DESCARGA, ARMAZENAGEM -SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO -CAIS PARA ATRACAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES -ABASTECIMENTO DOS NAVIOS -TRANSFORMAÇÃO DE CARGAS - SERVIÇOS COMERCIAIS E INDUSTRIAIS VINCULADOS AOS NAVIOS</p>	<p>-CARGA, DESCARGA, ARMAZENAGEM -SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO -CAIS PARA ATRACAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES -ABASTECIMENTO DOS NAVIOS -TRANSFORMAÇÃO DA CARGA, SERVIÇOS COMERCIAIS E INDUSTRIAIS VINCULADOS AOS NAVIOS -DISTRIBUIÇÃO DE INFORMAÇÕES E CARGA, ATIVIDADES LOGÍSTICAS, TERMINAIS E DISTRIBUIÇÃO DOMÉSTICA</p>
<p><b>CARACTERÍSTICAS DA ORGANIZAÇÃO</b></p>	<p>ATIVIDADES INDEPENDENTES DENTRO DO PORTO -RELAÇÃO INFORMAL ENTRE O PORTO E SEUS USUÁRIOS</p>	<p>-RELAÇÃO PRÓXIMA ENTRE PORTO E USUÁRIO -RELAÇÕES POUCO INTEGRADAS ENTRE AS ATIVIDADES REALIZADAS NO PORTO -RELACIONAMENTO COM A CIDADE</p>	<p>-COMUNIDADE PORTUÁRIA INTEGRADA - INTEGRAÇÃO DO PORTO COM A REDE DE COMÉRCIO E TRANSPORTE -RELAÇÃO PRÓXIMA ENTRE O PORTO E A CIDADE -ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA INTEGRADA</p>
<p><b>CARACTERÍSTICAS DA PRODUÇÃO DE SERVIÇOS</b></p>	<p>-CONCENTRADA NO FLUXO DE CARGA -SERVIÇOS RELATIVAMENTE SIMPLES -BAIXO VALOR AGREGADO</p>	<p>-FLUXO DE CARGA -TRANSFORMAÇÃO DA CARGA -SERVIÇOS INTEGRADOS -VALOR AGREGADO MÉDIO</p>	<p>-FLUXO DE CARGA E INFORMAÇÕES -DISTRIBUIÇÃO DE CARGA E INFORMAÇÕES -PACOTE DE SERVIÇOS MÚLTIPLOS</p>

<b>FATORES DECISIVOS</b>	TRABALHO E CAPITAL	CAPITAL	TECNOLOGIA E KNOW HOW
------------------------------	--------------------	---------	-----------------------

Fonte: BNDES, 2002.

O que se observa mundialmente em relação à organização portuária, é uma forte tendência à privatização dos portos, com a abertura ao capital privado, aos investimentos em superestrutura e às operações portuárias, com significativas mudanças nas relações de trabalho. Dessa forma:

Os portos, especificamente, devem assumir rapidamente uma nova função, que é a de organizar e gerenciar fluxos contínuos de bens para a produção e o consumo, a partir de redes de empresas que se estendem de maneira difusa e flexível pelos territórios. A crescente containerização das cargas tem facilitado tecnologicamente esse processo, resguardando a possibilidade de um uso intensivo de equipamentos automatizados e de vinculação à cadeia logística de transporte multimodal (COCCO; SILVA, 1999, p.17).

A despeito dos quatro modelos de gestão e exploração portuária apresentados, podemos afirmar que se destacam atualmente dois modelos distintos de exploração portuária. Primeiro, o totalmente centralizado, monopolista, em que uma única unidade planeja, constrói e administra, a exemplo do que ocorria no Brasil anterior a vigência da Lei 8.630/93. O outro descentralizado, pelo qual a iniciativa privada tem uma forte participação no planejamento, investimento e administração das diversas instalações portuárias e monitorado por um órgão, chamado de *Port Authority*.

Um aspecto que deve ser levado em consideração é a integração da organização portuária dentro do contexto do transporte multimodal. A multimodalidade diz respeito ao transporte de uma mercadoria utilizando mais de um modal de transporte operado unicamente pelo chamado Operador de Transporte Multimodal – OTM.

O dono da mercadoria para a movimentação de sua carga dentro do contexto da multimodalidade terá apenas um interlocutor, o Operador de Transporte Multimodal – OTM. Esse realizará uma logística integrada com possíveis desdobramentos na redução dos custos de transporte, prêmios de seguro e portuários.

No Brasil o conceito de multimodalidade não é recente, sendo introduzido pela Lei 6.288/75. Entretanto, o diploma legal sobre o Operador de Transporte Multimodal – OTM só foi instituído pela Lei 9.611/98, sendo regulamentada pelo Decreto 3.411/2000.

## 1.3 CONCLUSÃO

Pretendemos analisar os terminais de Pecém/CE, Suape/PE e Salvador/BA apoiados nos pressupostos teóricos descritos, entendendo que os custos do transporte internacional de longo curso são fortemente influenciados pelas tarifas portuárias.

Para tal é preciso definir claramente o papel e a participação dos diferentes atores que foram incorporados nestas organizações portuárias, à luz da Lei 8.630/93. Não podemos perder de vista, entretanto, o foco principal de competitividade em comparação aos portos que podem ser considerados como padrão de eficiência e produtividade a exemplos dos de Roterdã e Cingapura.

A partir da conjugação dos diferentes aspectos teóricos citados pretendemos situar os terminais portuários de Pecém, Suape e Salvador, não mais como simples locais de movimentação de carga, mas, sobretudo como complexos industriais portuários inseridos dentro da região Nordeste do Brasil. Assim:

Isto significa que os portos de um modo geral e os portos brasileiros de um modo particular, devem conectar, entre si e com os novos mercados, bases produtivas que não se caracterizem mais pelas grandes concentrações industriais (chamadas de fordistas), mas por sistemas produtivos organizados em redes (as indústrias flexíveis, definidas também como pós-fordistas) (COCCO; SILVA, 1999, p.12).

**CAPÍTULO 2- Aspectos Logísticos e operacionais no comércio exterior brasileiro**

## 2. INTRODUÇÃO

O objetivo do presente capítulo é discorrer sobre os aspectos logísticos e operacionais relacionados ao comércio exterior brasileiro.

No item um, faz-se uma abordagem da evolução do comércio mundial e brasileiro no período de 1990 a 2003. São apresentadas considerações logísticas para a movimentação das mercadorias do local onde são produzidas até o exterior e os modais de transporte utilizados. Os principais problemas enfrentados pelos exportadores brasileiros no tocante a transporte e o percentual dos custos de transporte e armazenagem incidentes sobre o valor FOB das exportações também são explicitados.

No item dois, os Aspectos Operacionais discorrem sobre as diversas modalidades de transporte aquaviário, a classificação dos portos, a especialização dos terminais portuários e os principais tipos de navios utilizados na movimentação de mercadorias. São abordados também os serviços ofertados pelos armadores, a natureza da carga a ser movimentada, a unitização da carga e seus processos de realização, através da paletização e da containerização. Além disso, trata-se dos principais aspectos da organização portuária e seus indicadores de desempenho.

Nas considerações finais é ressaltada a evolução do comércio exterior mundial e brasileiro, enfatizando a importância da logística para a manutenção e conquista de novos mercados para o nosso país. Apresentando, desta forma, a organização portuária uma relevância acentuada neste cenário. Ela irá constituir-se, entretanto, em um dos principais problemas de transporte e logística colocados pelos exportadores brasileiros, junto a pesquisa do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES.

## 2.1 O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO E OS TRANSPORTES

Conforme a Tabela 3, o comércio exterior mundial, considerando as exportações e as importações na base FOB, evoluíram nos anos de 1990 e 2003, em cerca de US\$ 6.886,9 bilhões para US\$ 15.182,2 bilhões, representando um incremento de 120 %.

Por sua vez, o comércio exterior brasileiro (exportação + importação) no mesmo período de 1990 à 2003, cresceu de US\$ 52,1 bilhões para US\$ 121,4 bilhões, registrando um acréscimo de 133 %.

Constatamos que o fluxo do comércio exterior brasileiro, a grosso modo, cresceu acima da trajetória mundial, entretanto, mantendo praticamente estável a sua participação no comércio mundial em torno de 0,9 %.

A despeito da reduzida participação brasileira nas trocas internacionais, o seu grau de abertura foi bastante expressivo flutuando nos anos de 1990 e 2003, respectivamente, cerca de 5,5 % para 12,3 % em relação ao seu PIB.

Tabela 3- Evolução do comércio brasileiro e mundial – 1990 a 2003. Em US\$ bilhões

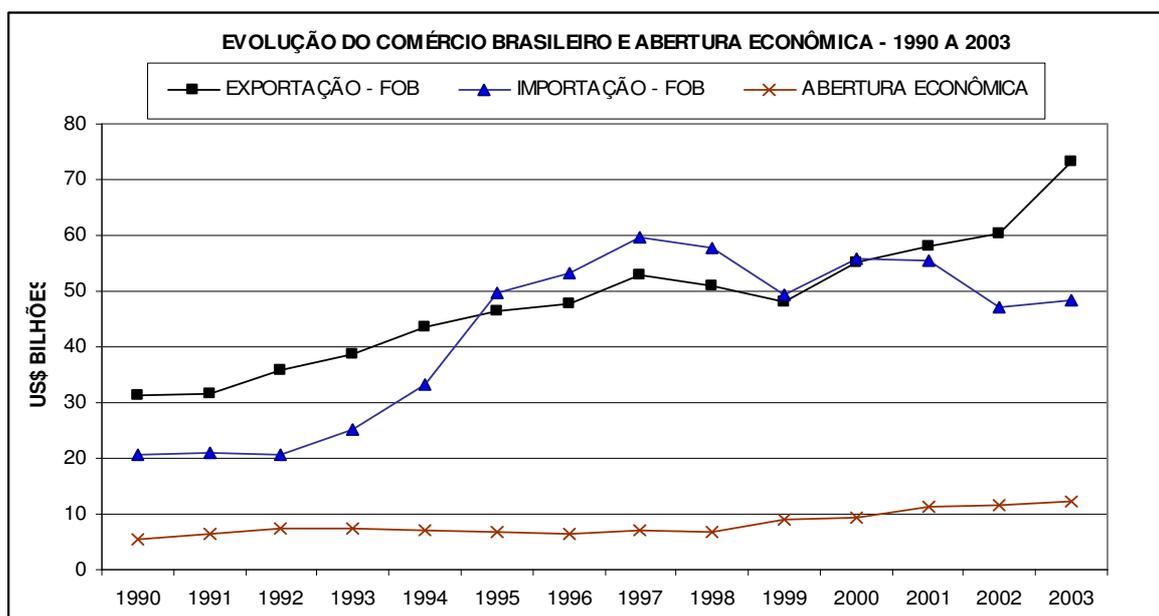
ANO	PIB	EXPORTAÇÃO FOB (a)	IMPORTAÇÃO FOB (b)	COMÉRCIO TOTAL FOB (a+b) = c	ABERTURA ECONÔMICA EM % (1)	COMÉRCIO TOTAL MUNDIAL FOB (d)	PARTICIPAÇÃO % BRASILEIRA NO COMÉRCIO MUNDIAL (c/d) x 100
1990	469,3	31,4	20,7	52,1	5,5	6.886,9	0,8
1991	405,7	31,6	21,0	52,6	6,5	7.108,4	0,7
1992	387,3	35,8	20,6	56,4	7,3	7.555,5	0,7
1993	429,7	38,6	25,3	63,9	7,4	7.746,3	0,8

1994	543,1	43,5	33,1	76,6	7,1	8.634,0	0,9
1995	705,4	46,5	49,8	96,3	6,8	10.309,4	0,9
1996	775,5	47,7	53,3	101,0	6,5	10.838,2	0,9
1997	807,8	53,0	59,7	112,7	7,0	11.098,7	1,0
1998	787,9	51,1	57,7	108,8	6,9	10.908,4	1,0
1999	536,6	48,0	49,3	97,3	9,1	11.397,6	0,9
2000	602,2	55,1	55,8	110,9	9,2	12.899,3	0,9
2001	509,8	58,2	55,6	113,8	11,2	12.461,8	0,9
2002	459,4	60,4	47,2	107,6	11,7	12.955,3	0,8
2003	493,3	73,1	48,3	121,4	12,3	15.182,2	0,8

Fonte: MDIC.

(1) O grau de abertura da economia é medido pela participação relativa da média aritmética do somatório das exportações + importações, em relação ao PIB.

Gráfico 1- Evolução do comércio brasileiro e abertura econômica – 1990 a 2003



Fonte: MDIC.

Essa mudança significativa reflete, sobretudo, em uma diminuição das barreiras tarifárias e não tarifárias ocorridas no período de 1993/1998. Esse fato foi induzido pelas novas práticas comerciais de livre comércio acordadas nos

organismos multilaterais, sobretudo nas negociações levadas a cabo no âmbito do *General Agreement on Tariffs and Trade-GATT* (Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio). O seu ápice foi atingido ao término da chamada Rodada Uruguai, com a instituição da Organização Mundial de Comércio - OMC, a partir de 1994.

A partir deste novo cenário mundial aliado ao processo irreversível da globalização, com forte rebatimento na aceleração das trocas internacionais, a logística passa a ocupar um papel de destaque. Esse papel visa assegurar resultados expressivos para a balança comercial brasileira, através do aumento da competitividade das mercadorias.

As nossas vantagens competitivas, indispensáveis para a manutenção das trocas internacionais, só podem continuar prevalecendo no mercado internacional, em grande parte, caso alcancemos competitividade praticada em nível mundial. Essa é bastante influenciada pelas condições de infra-estrutura logística, onde a organização portuária se encontra inserida e influencia os custos de transporte marítimo de longo curso, considerando que cerca de 95 % do volume das exportações brasileiras utilizam esta modalidade de transporte.

Por outro lado, Pinheiro (2002), em publicação do BNDES, disponibilizou o resultado das pesquisas levadas a cabo com 460 empresas exportadoras, situadas em treze estados inseridas em três regiões brasileiras, entre as quais a região Nordeste, cujas motivações caracterizaram uma grande abrangência.

A publicação considerou o perfil das empresas, custos/benefícios da atividade exportadora, acessos a financiamentos, regimes de crédito, investimentos no exterior para atuarem numa ação pós-venda, tecnologia e aspectos referentes a logística das exportações.

Cabe ressaltar que a logística das exportações diz respeito às diversas ações que são necessárias para movimentar uma mercadoria do local em que foi produzida, ou seja, do vendedor tendo como destino final o comprador.

Para tal, necessita-se de um complexo sistema de atividades, conforme enfatizaram Samuelson e Kindleberg, modernamente alimentado por um permanente intercâmbio de informações em tempo real entre os diversos atores envolvidos.

Nesse cenário é imprescindível uma adequada e efetiva infra-estrutura no tocante a centrais de armazenagem principalmente para a estocagem de grãos, sistema e matriz de transporte de carga interna, contemplando todos os modais na perspectiva da utilização plena da multimodalidade.

Devemos dar ênfase àqueles cujos fretes sejam mais baratos, a exemplos do hidroviário, de cabotagem e do ferroviário, sem desprezar o rodoviário e o aéreo dentro da quilometragem econômica ideal, tempo e disponibilidade. Todos eles devem estar conectados à organização portuária, haja vista a plena utilização do transporte marítimo de longo curso no comércio exterior brasileiro.

O citado estudo do BNDES, no tocante à Logística de Exportações, apresenta informações que resumimos nas Tabelas 4, 5 e 6.

A Tabela 4 mostra que há uma predominância relativa do uso dos modais marítimo (80,9 %) e rodoviário (65,9 %), com boa participação do aéreo (49,6 %), com uma participação insignificante do ferroviário (4,6 %), os quais são citados mais de uma vez pelos exportadores.

Tabela 4- Meios de transporte utilizados na exportação. Em % de empresas.

<b>MODAL</b>	<b>TOTAL (*)</b>
<b>MARÍTIMO</b>	<b>80,9</b>
<b>RODOVIÁRIO</b>	<b>65,9</b>
<b>AÉREO</b>	<b>49,6</b>
<b>FERROVIÁRIO</b>	<b>4,6</b>
<b>NÃO SABE</b>	<b>2,4</b>

Fonte: BNDES, 2002.

(\*) Cada empresa pode ter citado mais de um modal

A Tabela 5 coloca os custos portuários como o principal entrave na área de transporte e logística (81,5 %), seguido do valor do frete marítimo (50,1 %), falta de navios com a frequência desejada (49,4 %), custo de armazenagem (44,4 %), frete doméstico (40,5 %) e dificuldade da empresa em organizar o transporte (16,1 %).

Tabela 5 - Principais problemas de transporte e logística para exportação

<b>PRINCIPAIS PROBLEMAS</b>	<b>EM % DO TOTAL DE CITAÇÕES EM 1º, 2º E 3º LUGARES</b>
<b>CUSTOS PORTUÁRIOS</b>	<b>81,5</b>
<b>FRETE MARÍTIMO</b>	<b>50,1</b>
<b>FALTA DE NAVIOS</b>	<b>49,4</b>
<b>CUSTO DE ARMAZENAGEM</b>	<b>44,4</b>
<b>FRETE DOMÉSTICO</b>	<b>40,5</b>
<b>DIFICULDADE EM ORGANIZAR O TRANSPORTE</b>	<b>16,1</b>

Fonte: BNDES, 2002.

A Tabela 6 indica que para 30,8 % e 23,8 % das empresas pesquisadas, esses custos em relação ao valor FOB das mercadorias exportadas, respectivamente, não excedem a 5 % e flutuam de 15 a 39 %.

Tabela 6- Percentual dos custos de transporte e armazenagem nas exportações:

<b>EM % DO TOTAL DE RESPOSTAS</b>	<b>% DOS CUSTOS DE TRANSPORTE E ARMAZENAGEM EM RELAÇÃO AO VALOR FOB DAS EXPORTAÇÕES</b>
<b>30,8</b>	<b>ATÉ 5</b>
<b>7,6</b>	<b>DE 6 A 9</b>
<b>11,3</b>	<b>DE 10 A 14</b>
<b>23,8</b>	<b>DE 15 A 39</b>
<b>6,3</b>	<b>40 OU MAIS</b>

Fonte: BNDES,2002.

## **2.2- ASPECTOS LOGÍSTICOS**

Em função do processo de globalização da economia, a organização portuária assume um papel bastante importante dentro do contexto das trocas internacionais, interagindo com um sistema multimodal de transporte, a carga a ser transportada e os seus usuários.

A organização portuária, tanto na oferta de serviços à carga ou ao navio, enquadra-se numa perspectiva concorrencial e competitiva, buscando agregar valor ao longo da cadeia integrada de suprimento.

### **2.2.1- MODAL AQUAVIÁRIO**

O Brasil por possuir uma considerável oferta de mar e rios, tem uma forte dependência do modal aquaviário, principalmente, do transporte de longo curso para movimentar o fluxo comercial de bens decorrente da nossa Balança Comercial.

Por sua vez, o modal de transporte aquaviário de longo curso, a cabotagem e a navegação interior estão intimamente ligadas à organização portuária, necessitando do navio ou da embarcação e de um porto ou terminal adequados para a movimentação de suas cargas.

O transporte aquaviário é realizado por meio de navios ou embarcação, ocorrendo nos oceanos, mares, rios e lagos.

O transporte marítimo pode ser de cabotagem e de longo curso.

O transporte de cabotagem dá-se entre os portos localizados na costa de um determinado país. Por sua vez, a navegação internacional chamada de longo curso, transporta cerca de 95 % do fluxo do comércio internacional brasileiro.

O transporte fluvial dá-se nas vias interiores do país possuindo o Brasil uma invejável bacia hidrográfica navegável de cerca de 25.000 Km, entretanto pouco explorada e aproveitada.

O transporte lacustre desenrola-se ao longo dos lagos, participando modestamente na movimentação de riquezas do comércio internacional.

### **2.2.2- CLASSIFICAÇÃO DOS PORTOS**

Conforme Porto e Teixeira (2001), o porto ou terminal é o local apropriado para a movimentação de cargas, propiciando a interação e a integração entre os diversos modais de transporte, considerando como ponto de convergência ao modal de transporte aquaviário e ofertando facilidades e serviços aos seus usuários.

Podemos classificar os portos em função da intervenção que sofreu pelo homem e da sua utilização, sejam elas naturais, artificiais, públicas, privadas, exteriores, interiores e concentradores.

Os portos naturais são construídos pelas condições favoráveis à navegação existentes na própria natureza provenientes de baías, angras, estuários de rios e canais naturais.

Os portos artificiais são desenvolvidos a partir de uma maior intervenção do homem, tendo como ponto de partida a construção de molhes, enrocamentos, bacias e canais dragados, podendo ser marítimos, fluviais ou lacustres.

Os portos públicos são os que estão, geralmente, à disposição do usuário e os portos privados normalmente estão a serviço de uma entidade particular, sendo restrito o seu uso.

Os portos exteriores se comunicam diretamente com o mar e os portos interiores necessitam de uma via interior para terem acesso a ele.

Os portos concentradores (*hub ports*) de carga são os que se destinam à atracação de grandes navios (*megacarriers*), os quais transportam uma elevada quantidade de carga em contêineres ou a granel que é transbordada para portos menores por navios de menor capacidade de carga (*feeder service*).

Estes portos, para atenderem os navios desta magnitude, exigem instalações complexas, principalmente um calado a partir de 14,5 m. Além disso, é necessário elevados investimentos em equipamentos para movimentação da carga, tornando o período de estadia do navio no ancoradouro o mínimo possível e tendo em vista o elevado custo operacional dos navios de última geração, podendo atingir cerca de US\$ 35.000 dia.

Cabe salientar que a movimentação da carga dentro deste novo contexto de mecanização, com vistas ao aumento da competitividade portuária, contribuiu para o fechamento de um grande número de postos de trabalho, configurando o chamado desemprego estrutural.

### **2.2.3- CLASSIFICAÇÃO DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS**

Há diferentes tipos de terminais que estão inseridos nos portos, tais como os de carga geral, os contêineres, o *roll-on roll-off*, os de granéis líquidos e os de granéis sólidos.

Os terminais de carga geral são especializados na movimentação de carga com predominância de embalagem, com formas e pesos dos mais variados, sem obedecer a uma padronização. Eles necessitam de uma variada gama de equipamentos, de pátios e de armazéns, sendo alimentados no Brasil, via de regra, pelo modal rodoviário e incipientemente pelo modal ferroviário.

Os terminais de contêineres requerem arranjos especializados, tais como disponibilidades de áreas retroportuárias para armazenamento dos contêineres, equipamentos sofisticados e caros para a movimentação dos cofres de carga, não só nas áreas citadas, mas principalmente na faixa de cais, indo desde os portêineres, passando pelos transtêineres e culminando com empilhadeiras especiais, tipo *toploaders* e *stackers*.

Os terminais de *roll-on roll-off* dão apoio aos navios do mesmo nome, cujo perfil da carga são veículos que são embarcados e desembarcados, através das rampas dos próprios navios que se projetam sobre a faixa de cais, necessitando de grandes áreas livres para estocagem e movimentação dos veículos.

Os terminais de granéis líquidos atendem a movimentação de mercadorias desprovidas de embalagem e classificadas como perigosas tais como petróleo, combustíveis, gases liquefeitos, produtos químicos de um modo geral, suco de laranja e óleos vegetais.

Normalmente esses terminais estão interligados às áreas retroportuárias de tancagem através de tubulações e dutos.

Os terminais de granéis sólidos a despeito do anterior, movimentam também mercadorias desprovidas de embalagem, porém no estado sólido como grãos, minérios e fertilizantes.

Utilizam para o carregamento e o descarregamento, sugadores pneumáticos e caçambas, canalizando as mercadorias para silos e armazéns especializados. Via de regra esses terminais são alimentados por rodovias e ferrovias.

#### **2.2.4- CLASSIFICAÇÃO DOS NAVIOS**

Devemos levar em consideração os diferentes tipos de navios que utilizam os portos e os terminais, os quais são construídos em função dos tipos de carga que serão transportadas, tendo uma forte correlação com as mesmas. Podemos destacar os convencionais ou cargueiros, porta-contêineres, *roll-on roll-off* e graneleiros.

Os navios convencionais ou cargueiros transportam carga geral ou solta, podendo também movimentar contêiner em menor escala, sendo dotados normalmente de equipamentos para as operações de carregamento e descarregamento.

Os navios porta-contêineres são destinados ao transporte dos chamados cofres de carga de 20 e/ou 40' pés dependendo os de última geração de equipamentos especializados em terra, para as operações de carregamento e descarregamento.

Os navios *roll-on roll-off* prestam-se para a movimentação de veículos e reboques, os quais têm acesso através de rampas próprias que se projetam na faixa do cais, com a pouca utilização de mão-de-obra.

Os navios graneleiros conduzem grandes quantidades de carga, normalmente granéis sólidos ou líquidos.

## 2.2.5- SERVIÇOS OFERTADOS PELOS ARMADORES

Conforme Keedi e Mendonça (1998), os armadores ofertam aos seus usuários de carga, em função principalmente da regularidade das escalas dos seus navios, serviços que tanto podem ser designados como conferenciados, *outsiders* e *tramps*.

Os serviços conferenciados, também são conhecidos como Conferências de Fretes, as quais representam um grupo de armadores, que exploram uma determinada rota de navegação, em uma jurisdição geográfica específica.

Eles apresentam singularidades como acordos entre os armadores, no sentido de oferecerem uma mesma estrutura de frete marítimo e assegurarem regularidade das escalas nos portos, através de um *pool*, além de um mesmo tipo de serviço.

Tal sistema apresenta vantagens e desvantagens. Entre as vantagens podemos destacar a uniformidade de frete marítimo e a continuidade de serviços em função de sua regularidade e de um maior oferta de navios existentes.

No tocante às suas desvantagens, dizem respeito que elas se assemelham a uma estrutura de mercado de oligopólio, praticando tarifas de frete marítimo superior aos demais serviços existentes e prestados pelas outras categorias de armadores, notadamente os *outsiders* e *tramp*.

Por sua vez, os armadores ao se agruparem nas chamadas Conferências de Frete, atendem os principais fluxos de comércio internacional do nosso país com certa regularidade e oferta.

Entre elas, podemos mencionar a Conferência Interamericana de Frete compreendendo toda a costa leste dos Estados Unidos e Canadá, Golfo do México, Porto Rico e Ilhas Virgens, Brasil, Uruguai e Argentina.

Abrange a área americana, trafegando entre os portos do oceano Atlântico e do Golfo do México e os portos do Brasil, Argentina e Uruguai nos sentidos Norte e Sul; a área dos portos de Porto Rico e Ilhas Virgens dos Estados Unidos e a área dos portos canadenses.

Uma outra conferência de frete é a Brasil/Europa/Brasil, atendendo ao intercâmbio com o bloco econômico da União Européia e fazendo a ligação dos portos brasileiros com os principais portos do oceano Atlântico na Europa, Mar do Norte e Mar Báltico.

Divide-se em cinco seções. A seção um, relativa à área Nórdica, atende a Dinamarca, Noruega, e Suécia, Finlândia e Islândia; a seção dois, a área do mar Báltico, aos portos da Alemanha, Polônia e Rússia; a seção três explora uma área central dos portos da Bélgica, Holanda e França; a seção quatro, relativa à área do Reino Unido e Irlanda; a seção 5, a área Meridional da Conferência, atendendo Portugal e Espanha.

A Conferência de Frete Brasil/Mediterrâneo/Brasil atende os portos brasileiros e os principais portos do Mar Mediterrâneo existentes na Espanha, França, Itália, Iugoslávia, Albânia, Grécia, Oriente Médio, Mar Negro e Norte da África, compreendendo cerca de oito seções.

A Conferência de Frete Brasil/Extremo Oriente/Brasil compreende o tráfego entre os portos brasileiros e os principais portos do Japão, Coreia do Sul, Taiwan, Hong Kong, Filipinas, Cambodja, Vietnã, Tailândia, Cingapura, Malásia, Indonésia e China.

A Conferência de Frete Brasil/Argentina atende os portos do Brasil e Argentina.

Os serviços ofertados pelos armadores ditos *outsiders* são conhecidos como companhias de navegação independentes, que apesar de não fazerem parte das Conferências de Fretes, oferecem serviços regulares, fretes inferiores aos estabelecidos pelos armadores conferenciados, sem apresentarem, entretanto, uma maior frequência deles.

Os serviços denominados *tramp* não estão alinhados nem com as conferências de frete, nem com os *outsiders*. Eles são caracterizados como itinerantes, pois a sua programação é casuística, função das oportunidades pontuais de frete, sendo bastante empregado no transporte de mercadorias de baixo valor agregado, notadamente graneis sólidos.

Os serviços conferenciados, apesar de apresentarem uma tarifa de frete superior aos seus concorrentes, são os que oferecem melhor credibilidade, concorrendo de uma maneira efetiva para atendimento do cumprimento dos prazos de entrega dos embarcadores em função da regularidade e de *transit time* confiável.

Convém salientar que os armadores levarão em consideração para a escolha de escala em um porto ou terminal, em face dos altos custos operacionais dos navios, se esses possuem equipamentos adequados que proporcionem carregamento e descarregamento das mercadorias de acordo com indicadores de desempenho internacionais e tarifas portuárias.

Além disso, são analisadas as potencialidades de comércio exterior da organização portuária, principalmente em relação aos conceitos de *hinterland*, *vorland* e *umland*.

A *hinterland* diz respeito à quantidade de carga que pode ser movimentada no seu território de influência.

A *vorland* situa a organização portuária em relação às rotas de navegação tradicionais, operadas pelos principais armadores.

A *umland* verifica se a organização portuária oferece facilidades e recursos portuários ágeis e competitivos.

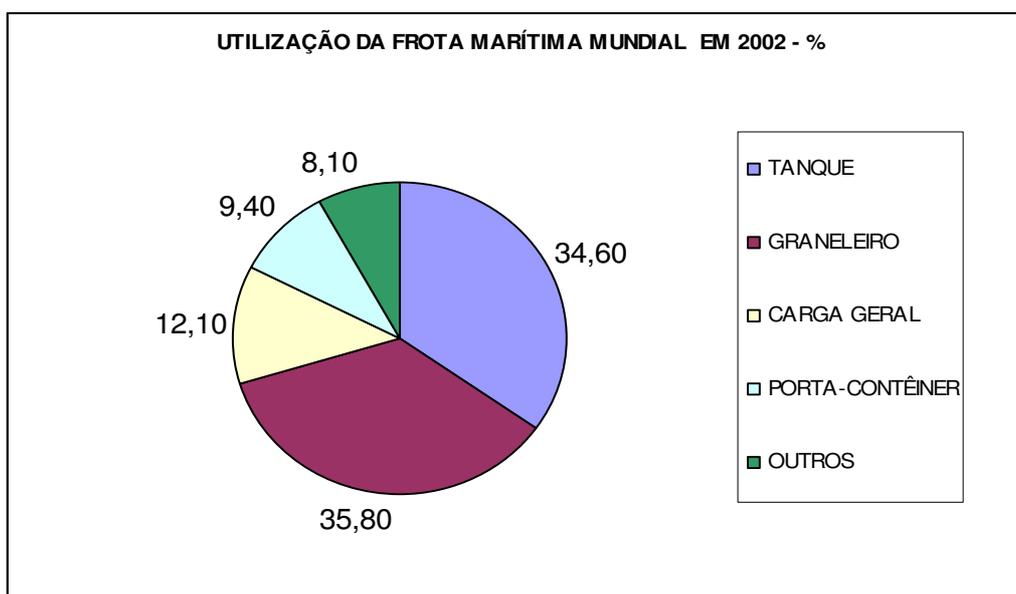
A Tabela 7 demonstra em 2002 a participação da frota mercante em tonelada de porte bruto considerando a sua especialização.

Tabela 7 – Utilização da frota marítima mundial em 2002

CARACTERÍSTICA DO NAVIO	TONELADA DE PORTE BRUTO – TPB (1.000.000)	%
TANQUE	285,5	34,6
GRANELEIRO	294,6	35,8
CARGA GERAL	99,8	12,1
PORTA-CONTÊNER	77,1	9,4
OUTROS	68,5	8,1
<b>TOTAL</b>	<b>825,5</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Review of Maritime Transport, 2003. UNCTAD.

Gráfico 2- Utilização da frota marítima mundial em 2002



Fonte: Review of Maritime Transport, 2003. UNCTAD

A Tabela 8 relaciona a posição das vinte maiores frotas mercantes mundiais por país em 2002.

Tabela 8 – Situação das vinte maiores frotas mercantes mundiais em 2002

<b>PAÍS</b>	<b>TONELADA DE PORTE BRUTO EM 1.000.000</b>
<b>GRÉCIA</b>	<b>145,7</b>
<b>JAPÃO</b>	<b>102,7</b>
<b>NORUEGA</b>	<b>62,6</b>
<b>EUA</b>	<b>42,2</b>
<b>CHINA</b>	<b>41,9</b>
<b>ALEMANHA</b>	<b>37,9</b>
<b>HONG KONG</b>	<b>36,3</b>
<b>CORÉIA DO SUL</b>	<b>25,6</b>
<b>TAIWAN</b>	<b>21,6</b>
<b>REINO UNIDO</b>	<b>19,2</b>
<b>CINGAPURA</b>	<b>17,9</b>
<b>DINARMACA</b>	<b>17,0</b>
<b>FEDERAÇÃO RUSSA</b>	<b>15,4</b>
<b>ITÁLIA</b>	<b>11,7</b>
<b>ARÁBIA SAUDITA</b>	<b>10,1</b>
<b>TURQUIA</b>	<b>9,2</b>
<b>BRASIL</b>	<b>8,0</b>
<b>SUÉCIA</b>	<b>7,9</b>
<b>BÉLGICA</b>	<b>7,5</b>

Fonte: Review of Maritime Transport, 2003. UNCTAD

## **2.2.6- NATUREZA DA CARGA A SER TRANSPORTADA**

As cargas, para serem transportadas por qualquer modal de transporte e particularmente pelo modal aquaviário, estão classificadas em geral e a granel.

A carga geral também conhecida como fracionada ou solta, normalmente possui uma embalagem própria para a sua movimentação, sendo acondicionada

de diferentes formas, através de caixas, sacos, fardos, cartões, engradados, amarrados e tambores.

A carga a granel, movimenta-se nos estados sólido, líquido ou gasoso, desprovida de embalagem própria para ser transportada, compreendendo grãos, minérios e gases.

De outra forma, as cargas para serem movimentadas e transportadas dependem de aspectos básicos inerentes a si próprias, sendo em função do seu peso, volume, dimensões, valor e constituição do produto.

Esses fatores são determinantes para a escolha dos equipamentos adequados e necessários para a sua movimentação, dimensionamento de armazéns e pátios para a sua armazenagem, além da repercussão que o valor dela poderá acarretar no estabelecimento do frete e no prêmio de seguro.

Cabe salientar, que as cargas ao serem armazenadas, movimentadas e transportadas estão sujeitas a uma série de riscos, indo desde os humanos, passando por mecânicos, físicos, químicos, climáticos, contaminantes e imponderáveis.

Cabe ressaltar, também, que as cargas ditas perecíveis e perigosas, podem ser enquadradas como carga geral ou a granel.

Essas cargas necessitam de condições especiais e precauções para serem armazenadas e transportadas, no tocante a equipamentos e instalações, além de terem -principalmente as perigosas- regras e padrões para seus deslocamentos estabelecidos e fiscalizados por organizações internacionais.

Dentre essas, destacamos a Organização Marítima Internacional – IMO, para as cargas marítimas; a Organização Internacional da Aviação Civil – OACI e a Associação Internacional de Transporte Aéreo – IATA para as cargas aéreas.

A embalagem também tem um papel fundamental para a armazenagem, para a movimentação e para o transporte da carga geral. Essa visa não só protegê-la, desde a sua prontificação até o seu uso final, como também identificá-la, estampando marcas e símbolos de proteção e indicação para o seu manuseio e transporte, resguardando-a dos diferentes riscos a que está sujeita ao longo da cadeia de suprimento.

No tocante à movimentação das cargas devemos levar em consideração o chamado processo de unitização de carga.

Unitizar uma carga significa agrupar, reunir, ou consolidar volumes em uma única unidade, visando dotar a movimentação, armazenagem e transporte mais rápidos, econômicos e seguros, propiciando a utilização de equipamentos adequados para as diferentes operações citadas. Esse mecanismo de unitização apresenta vantagens e desvantagens.

Entre as vantagens podemos citar a propensão para reduzir a quantidade de manuseios da carga, possibilitar o emprego de equipamentos com a utilização de um menor efetivo de mão-de-obra e propiciar a diminuição de custos com embalagem, carregamento, descarregamento, prêmio de seguro e frete.

Nas desvantagens são as atinentes à necessidade de equipamentos especializados para a movimentação da carga, os quais requerem altos investimentos. Esses equipamentos passam pela não utilização plena dos espaços das unidades empregadas no processo, a exemplo de contêineres que refletem na perda de frete.

Salgado (1980), informa que o processo de unitização de carga pode ser empregado para a movimentação de qualquer tipo de carga, com exceção da carga a granel.

Keedi e Mendonça (1998), enfatizam que as cargas a granel líquida e sólida podem usufruir desse processo de unitização tão somente propiciados pelos próprios veículos transportadores.

A priori o mecanismo de unitização de carga é utilizado em larga escala para facilitar a movimentação e o transporte da carga geral, fracionada ou solta. Entretanto, esse processo pode ser estendido para a carga a granel, não só nos estados líquido e sólido, como também no gasoso.

Os recipientes empregados não se restringem tão somente aos próprios veículos transportadores: navios graneleiros, vagões ferroviários fechados, com escotilha e tanque, caminhões e semi-reboques. Além desses, há os contêineres destinados exclusivamente ao transporte de carga a granel sólida (*bulk*), líquida ou gasosa (*tank*).

Dessa maneira, a unitização de carga pode ser efetuada através de dois processos básicos: a paletização e a containerização.

O processo de paletização usa como instrumento básico de unitização o palete. Esse diz respeito a uma plataforma quadrada ou retangular, normalmente constituída de madeira e podendo ser encontrada na forma de plástico, fibra, polipropileno, alumínio ou em aço, na qual a carga é empilhada, visando a sua movimentação, armazenagem e transporte.

Possuindo medidas padronizadas, propicia o uso de mecanização para a sua movimentação - como paleteiras, guindastes e empilhadeiras-, prestando-se em linhas gerais a qualquer tipo de carga geral, observando as limitações e restrições impostas pelas suas dimensões e peso.

O contêiner pode ser considerado como o principal veículo de unitização de carga, sendo definido como um recipiente móvel, fabricado em material

resistente, aço, alumínio ou madeira com fibra de vidro com vistas ao transporte de carga geral ou a granel, com segurança e rapidez, sendo dotado de mecanismo de segurança aduaneira.

O contêiner veio a substituir o tonel como unidade para o transporte de carga, que era empregado no limiar da navegação marítima. Surgiu fruto da Primeira Guerra Mundial, idealizado pelo exército norte-americano, para ser utilizado inicialmente em caminhões e trens, visando, sobretudo o transporte de víveres e artefatos bélicos dando suporte ao deslocamento das tropas.

A partir da década de 50, o contêiner foi introduzido no transporte marítimo mercante, sendo posicionado para ser manejado no convés dos navios e posteriormente em navios próprios para o seu deslocamento.

Em 1956, surgiu a atividade pioneira do uso do contêiner na navegação, adaptando-se um navio tanque para tal, sendo estabelecida uma linha regular entre os Estados Unidos e Porto Rico.

Nos anos de 1961 a 1966, o armador norte-americano Sea Land Service Inc. estabeleceu rotas regulares entre Nova York e São Francisco e entre os Estados Unidos e Europa, respectivamente.

Inicialmente sofreu alguma restrição para a sua utilização em face dos elevados investimentos que foram necessários, sobretudo para a adequação da infra-estrutura portuária necessária para a armazenagem e para a movimentação do contêiner, associado a equipamentos adequados. Apesar disso, o fenômeno da containerização consolidou-se, tornando-se irreversível, principalmente, para o transporte de carga geral e de alto valor agregado.

Keedi (2001), advoga que a globalização e a containerização cresceram paralelamente e caminham conjuntamente, contribuindo o contêiner de maneira decisiva para a dinamização e o incremento das trocas internacionais.

Adianta que a magnitude do comércio internacional não seria possível se utilizássemos tão somente navios cargueiros ou convencionais para o transporte de carga geral, devido às suas limitações de movimentação de volumes de carga.

O contêiner exerceu forte influência no transporte marítimo e na organização portuária, estabelecendo o conceito dos chamados portos concentradores de carga (*hub ports*). Esses alimentados por navios de grande envergadura, os quais necessitam de portos dotados de calados mínimos acima de 14,5 metros, associados a equipamentos adequados para operarem.

Em função do processo de globalização e da universalização do uso do contêiner, padrões tiveram que ser estabelecidos para a fabricação dos cofres de carga, visando a disseminação do seu emprego principalmente na multimodalidade.

Eles obedecem praticamente as regras da *Internacional Organization for Standardization-ISO*, sendo implementadas no Brasil pela Associação Brasileira de Normas Técnicas-ABNT, no tocante a dimensões, classificação, especificação e terminologia.

Prevalecem os contêineres de 20' e 40', tendo como unidade de medida 1 TEU (*Twenty feet equivalent unit*), correspondendo a um segmento padrão de um cofre de carga de vinte pés, para medir a capacidade e a geração de navios porta-contêineres. Podendo aferir, além disso, a produtividade de número de movimentos de carregamento e descarregamento praticados pela organização

portuária. A Tabela 9 mostra as principais dimensões dos contêineres de 20 e 40 pés.

Tabela 9 – Principais características dos contêineres de 20 e 40’:

CARACTERÍSTICAS	CONTÊNER DE 20’			CONTÊNER DE 40’		
	C	L	H	C	L	H
MEDIDAS EXTERIORES EM PÉS	20	8	8,6	40	8	8,6
MEDIDAS INTERIORES EM METRO	5,90	2,30	2,40	11,80	2,30	2,40
MEDIDAS DA PORTA EM METRO	2,10	2,30		2,10	2,30	
MEDIDAS EXTERIORES EM METRO	6,00	2,45	2,55	12,0	2,45	2,55
TARA	2.200 KG			4.400 KG		
CARGA MÁXIMA	22/23.000 KG			26/34.000 KG		

Fonte: Keedi e Mendonça, 1998.

A exemplo do palete, o contêiner apresenta praticamente as mesmas vantagens e desvantagens que foram apresentadas para esta outra unidade de unitização, sendo ele favorecido pela maior capacidade de carga que tem condições de transportar.

Por outro lado, os contêineres em função das cargas que vão ser unitizadas podem ser agrupados em conjuntos, caracterizados pelos de carga geral, térmico, tanque, granel e de plataforma.

O conjunto de carga geral presta-se à movimentação da carga solta ou fracionada. Isso irá compreender o contêiner para carga geral seca propriamente dita (*dry box*), com teto aberto (*open top*), para a movimentação de mercadorias que têm dificuldade de serem ovadas pela porta principal; de meia altura (*half height*), sendo destinado à carga com alto peso específico; e o ventilado (*ventilated*), para permitir durante a movimentação a aeração de mercadorias voláteis ou químicas.

O conjunto de contêineres térmicos destina-se à movimentação de mercadorias que necessitam de uma determinada temperatura para conservá-las, podendo ser refrigerado (*reefer*), isolante ou com calefação. O conjunto de contêineres tanque (*tank*) é apropriado para a movimentação de graneis líquidos, em geral, além de gases comprimidos.

O conjunto de contêineres para granel (*bulk*) é destinado à movimentação de mercadorias a granel no estado sólido-grãos, minérios e produtos químicos. O conjunto de contêineres de plataforma (*flat rack*), normalmente desprovidos de paredes e teto, são compatíveis com a movimentação de volumes com peso e dimensões em desacordo com os padrões do contêiner de carga geral (*dry box*).

A princípio as mercadorias de um modo geral são passíveis de serem containerizadas, apresentando Salgado (1980), uma metodologia para classificá-las que varia de excelentes até inadaptáveis em função das características dos produtos, conforme tabela 10.

Tabela 10 – Classificação dos produtos para containerização:

CATEGORIAS	CARACTERÍSTICAS DOS PRODUTOS
<b>EXCELENTES</b>	ACONDICIONADOS, PEQUENOS EMBARQUES, SUJEITOS A FURTOS, DANOS E ESTRAGOS
<b>ADAPTÁVEIS</b>	A GRANEL ACONDICIONADOS, POUCO SUSCETÍVEIS A DANOS E ROUBOS, COM TENDÊNCIA A CONTAMINAÇÃO
<b>MARGINAIS (POUCO ADAPTÁVEIS)</b>	DE BAIXO VALOR AGREGADO, DE DIFÍCIL COLOCAÇÃO NO CONTÊINER
<b>INADAPTÁVEIS</b>	SUJEITOS A DIMENSÕES FORA DOS PADRÕES, GRANDES LOTES DE PRODUTOS A GRANEL ADAPÁVEIS AO USO DE NAVIOS ESPECIALIZADOS

Fonte: Salgado, 1980.

## **2.3- PRINCIPAIS ASPECTOS DAS ORGANIZAÇÕES E SEUS INDICADORES DE DESEMPENHO**

### **2.3.1- PRINCIPAIS ASPECTOS DA ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA**

O planejamento e o projeto portuários levam em consideração três aspectos básicos, compreendendo a abrangência, a dimensão e as externalidades. (Porto e Teixeira, 2001).

A abrangência diz respeito à finalidade básica do porto, no tocante ao tipo de carga a ser movimentada, associando-a ao âmbito do mercado que deverá atender. Além disso, especifica as obras de engenharia que serão necessárias, sem perder de vista os impactos econômicos e ambientais que advirão.

Em relação às dimensões, trata-se do detalhamento dos projetos de engenharia, especificando os espaços e usos que serão apropriados do território. São dimensionadas as chamadas facilidades portuárias, compreendendo a faixa de cais, os berços de atracação dos navios ou embarcações, a área de circulação, o estacionamento, os pátios de manuseio, os armazéns, os equipamentos, os silos, a tancagem, as áreas retroportuárias, o centro administrativo integrado e as áreas destinadas a regimes aduaneiros especiais, a exemplo das Estações Aduaneiras de Interiores-EADI.

Adicionem-se aí as condições de segurança para acesso e estadia dos navios, além das estabelecidas pelo ISPS-CODE, bacia de evolução e áreas para fundeio.

Os navios porta-contêineres de última geração, com capacidade para o transporte de cerca de 8.000 contêineres de 20 pés, precisam de berços de

atracação com um comprimento e largura acima de 300 e 30 metros, respectivamente, bem como de um calado acima de 15 metros.

A elevada carga transportada tem que ser movimentada de forma bastante rápida, necessitando de uma nova configuração da área retroportuária, evoluindo de uma disposição (*lay out*) de forma retangular para uma disposição quadrática.

A movimentação da carga em si demanda equipamentos modernos e que requerem altos investimentos, a exemplo dos portêineres utilizados no carregamento e descarregamento dos navios e os *stackers* empregados nos pátios e armazéns.

Um outro aspecto a ser considerado são os chamados recursos portuários, contemplando os serviços de praticagem, reparações, combustível, água, víveres e comunicação, além de assistência médica e social.

As externalidades são os impactos, favoráveis ou desfavoráveis, que a organização portuária ocasiona na economia, no território, no meio ambiente e principalmente na sua relação com a cidade. Identifica também os ônus e os bônus advindos e como os mesmos são suportados e repartidos com a sociedade como um todo.

Uma organização portuária deve estar estruturada para oferecer serviços eficientes não só com relação às tarifas portuárias com indicadores de produtividade, contribuindo para tornar os nossos produtos competitivos não só no mercado interno, mas, sobretudo, no mercado externo.

### **2.3.2- INDICADORES DE DESEMPENHO**

Outro aspecto a ser considerado dentro da organização portuária são os chamados indicadores de desempenho estabelecidos por ela com o intuito de verificar se a gestão operacional vem atuando eficientemente.

Para tal, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, órgão regulador do setor portuário no Brasil, elaborou uma Cartilha de Orientação (ANTAQ, 2003). Essa leva em consideração, entre outros temas, a “organização geral dos serviços portuários”, identificando os serviços que são demandados pelo armador, compreendendo a chegada do navio ou embarcação no porto ou terminal até a sua partida, abrangendo três categorias de serviços, quais sejam os de entrada e saída dos navios, os de movimentação das cargas e os complementares aos armadores e aos donos das mercadorias.

Os Serviços de Entrada e Saída dos Navios são demandados via de regra pelo armador, abrangendo as operações conforme descritos na Tabela 11.

Tabela 11 – Serviços de entrada e saída dos navios:

<b>SERVIÇO</b>	<b>PRESTADOR</b>
<b>Agenciamento e Despacho do Navio</b>	Agente de Navegação
<b>Auxílio à Navegação e Utilização de Faróis</b>	Marinha do Brasil
<b>Fiscalização e Inspeção Sanitária do Navio</b>	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
<b>Controle e Fiscalização de Entrada e Saída de Estrangeiros</b>	Polícia Federal
<b>Praticagem</b>	Empresas ou Associações de Práticos
<b>Rebocadores</b>	Empresas de Rebocadores Portuários
<b>Vigias Portuários</b>	Trabalhadores Avulsos através do Órgão Gestor da Mão-de-Obra – OGMO

Fonte: ANTAQ, 2003.

Os serviços de movimentação de cargas solicitados pelo armador ou pelo dono da mercadoria ocorrem por ocasião do embarque e desembarque de cargas, sendo ofertados pelos operadores portuários.

Compreende, além disso, o manuseio da carga a bordo do navio ou em terra. O manuseio a bordo do navio diz respeito à estiva dos navios ou embarcações, atinente as operações de movimentação e descarregamento da carga nos porões ou conveses, além da conferência da carga no tocante à contagem e a verificação dos volumes.

O manuseio em terra conhecido também como *terminal handling* ou capatazia ocorre na faixa do cais de uso público, cujas operações estão discriminadas na Tabela 12.

Tabela 12 – Serviços de movimentação de carga

SERVIÇO	PRESTADOR	CLIENTE
Estiva das embarcações e conferência a bordo do navio	Operador portuário	Armador
Remoções e rearranjos dos contêineres a bordo do navio	Operador portuário	Armador
Capatazias ou movimentação no terminal. Manuseio das cargas em terra, desde o costado do navio até o portão do terminal ou vice-versa	Operador Portuário	Armador
Movimentação de contêineres para inspeção, desova e outros	Operador Portuário	Dono da mercadoria
Armazenagem de Trânsito	Operador do terminal ou a Administração do Porto	Dono da mercadoria

Fonte: ANTAQ, 2003.

A Tabela 13 mostra a evolução no período de 1995-2002 das cargas movimentadas nos cais públicos e nos terminais privativos dos portos brasileiros.

Durante esse período, a movimentação acumulada de carga em cais públicos e em terminais privativos representou conjuntamente 3.586.899.850 t, sendo 1.102.925.092 t (30,74 %) pelos cais públicos e 2.483.974.758 t (69,26 %) pelos terminais privativos.

Tabela 13- Evolução da movimentação de cargas nos cais públicos e nos terminais privativos dos portos brasileiros no período de 1995-2002 em t.

ANO	CAIS PÚBLICO	% DE CRESCIMENTO (1995 = 100)	TERMINAIS PRIVATIVOS	% DE CRESCIMENTO (1995 = 100)	TOTAL	% DE CRESCIMENTO (1995 = 100)
1995	111.759.780	100,0	275.929.208	100,0	387.688.988	100,0
1996	110.932.695	99,3	275.451.336	99,8	386.384.031	99,6
1997	118.552.788	106,1	295.686.977	107,2	414.239.765	106,8
1998	126.818.247	113,5	316.186.347	114,6	443.004.594	114,3
1999	131.863.305	118,0	303.846.592	110,1	435.709.897	112,4
2000	153.351.192	137,2	331.309.448	120,1	484.660.640	125,0
2001	172.907.122	154,7	333.299.762	120,1	506.206.884	130,6
2002	176.739.963	158,1	352.265.088	127,7	529.005.051	136,4

FONTE: ANTAQ.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviário – ANTAQ, no ano de 2002 das 529.005.051 t, a navegação de longo curso ou internacional movimentou cerca de 370.783.000 t (70,1 %) e a navegação de cabotagem e por vias interiores 158.222.001 t (29,9 %).

A Tabela 14 apresenta uma série histórica do período 1992-2002 relativa à movimentação nos portos brasileiros referente às cargas de granéis sólido e líquido como também de carga geral.

A citada movimentação no decorrer de 12 anos evolui de 340.542.780 t em 1992, para 529.005.051 t em 2002, representando um incremento de cerca de 55 %.

Em 2002, do total de carga movimentada no montante de 529.005.051 t, o granel sólido participou com 301.972.374 t (57,00 %), o granel líquido com 163.135.324 t (31,00 %) e a carga geral com 63.897.353 t (12,00 %).

Tabela 14 - Evolução da movimentação por tipos de cargas nos portos brasileiros no período de 1992-2002 em t.

<b>ANO</b>	<b>GRANEL SÓLIDO</b>	<b>GRANEL LÍQUIDO</b>	<b>CARGA GERAL</b>	<b>TOTAL</b>
1992	183.861.522	123.164.930	33.516.328	340.542.780
1993	190.894.875	121.656.759	34.414.633	346.966.267
1994	204.626.109	117.706.425	38.085.566	360.418.100
1995	222.539.904	122.657.844	42.491.240	387.688.988
1996	221.089.725	124.509.678	40.784.628	386.384.031
1997	241.121.714	130.878.306	42.239.745	414.239.765
1998	250.469.331	148.010.962	44.524.301	443.004.594
1999	242.505.100	145.254.561	47.950.236	435.709.897
2000	281.292.313	154.555.572	48.812.755	484.660.640
2001	289.265.117	163.986.765	52.955.002	506.206.884
2002	301.972.374	163.135.324	63.897.353	529.005.051

Fonte: ANTAQ

## 2.4- CONCLUSÃO

O presente capítulo mostra a significativa evolução do comércio exterior mundial e brasileiro no período de 1990 a 2003, respectivamente, de US\$ 6.886,9 bilhões para US\$ 15.182,2 bilhões (cerca de 120%) e de US\$ 52,1 bilhões para 121,4 bilhões (cerca de 133%).

Apesar da participação brasileira no comércio mundial manter-se praticamente inalterável em torno de 0,9 %, o grau de abertura da nossa economia no mesmo período de 1990 a 2003 evoluiu de maneira bastante expressiva, de cerca de 5,5 % para 12,3 % em relação ao PIB.

Por outro lado, para manter as nossas vantagens competitivas indispensáveis na preservação e na conquista de novos mercados internacionais, as condições da logística ocupam um lugar de destaque. Fizemos, portanto, um detalhamento minucioso no presente capítulo, tendo a organização portuária um lugar de destaque, pois através dela são movimentadas mais de 95 % do comércio exterior brasileiro.

Enfatizamos, a propósito, a publicação de Pinheiro (2002) do BNDES da pesquisa realizada com 460 empresas exportadoras, situadas em 13 Estados e inseridas em 3 Regiões Brasileiras, entre as quais a Região Nordeste. Essa análise constatou que em relação à Logística das Exportações os principais problemas estão associados à organização portuária, sendo em ordem de importância os custos portuários com 81,5 % das citações, seguidas pelo valor do frete marítimo e da falta de navios, com cerca de 50 % para ambos.

## **CAPÍTULO 3- A legislação portuária brasileira e a lei 8.630/93**

### 3- INTRODUÇÃO

O objetivo do presente capítulo é analisar a legislação portuária brasileira.

O item 1, considera os Antecedentes Históricos da Legislação Portuária, a partir da Abertura dos Portos Brasileiros às nações amigas, com a transferência da família real portuguesa para o Brasil em 1808, os principais diplomas legais promulgados em 1934, os quais são considerados marcos iniciais e importantes para o setor, culminando com a criação e a extinção da Empresa de Portos do Brasil – S/A – PORTOBRÁS, no período de 1975 à 1990. Por sua vez, a legislação portuária pesquisada e analisada, encontra-se em Stein (2002).

O item 2, enfoca A Privatização no Brasil do Setor Portuário, amoldando-se ao redirecionamento da política econômica do nosso país, dentro do contexto do Programa Nacional de Desestatização, instituído em 1990 pelo governo brasileiro.

O item 3, enfoca os Principais Aspectos e Inovações Proporcionadas pela Lei 8.630/93, notadamente a instituição do Operador Portuário, do Órgão de Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário, do Conselho de Autoridade Portuária e da Administração do Porto Organizado.

O item 4, A Agência Nacional de Transportes Aquaviários-ANTAQ, cita as principais atribuições desta agência reguladora vinculada ao Ministério dos Transportes que foi criada no ano de 2001 que tem como uma das atribuições regular, supervisionar e fiscalizar a exploração da infra-estrutura portuária e aquaviária.

O item 5, a Conclusão ressalta a oportunidade da promulgação da Lei 8.630/93 em 25 de Fevereiro de 1993, com vistas à modernização dos portos brasileiros.

### **3.1- ANTECEDENTES HISTÓRICOS DA LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA**

Até o ano de 1808 os portos brasileiros situavam-se dentro do contexto da administração colonial, mantendo um relacionamento exclusivo com a metrópole portuguesa, propiciando a movimentação da exportação de matérias-primas e a importação de produtos manufaturados.

Entretanto, a partir da vinda da família real portuguesa para o Brasil em 1808, com a transferência da corte para a cidade do Rio de Janeiro, em face da invasão de Portugal pela França, provocada pela não aceitação do bloqueio continental imposto por Napoleão Bonaparte à Inglaterra, inicia-se um período de grande transformação política e econômica para o nosso país.

Por sua vez, a Carta Régia de 28 de Janeiro de 1808, ao permitir a Abertura dos Portos Brasileiros às nações amigas, proporcionando o livre comércio com as nações estrangeiras, pode ser considerada o marco inicial da legislação portuária brasileira.

O Brasil evolui da esfera do colonialismo mercantilista português, prepara sua emancipação política e flui para a dependência do capitalismo industrial inglês.

Várias medidas adotadas pelo príncipe regente D. João VI, contribuíram para este novo contexto de mudança da dependência econômica e política brasileira, entre as quais podemos destacar a abertura dos portos, permissão para o estabelecimento de manufaturas e a elevação à condição de Reino Unido.

Este conjunto de medidas desencadeou um processo histórico bastante significativo para o nosso país, ao deflagrar a emancipação política brasileira e direcionar a nossa economia da dependência portuguesa para a inglesa.

Durante o Império, a Lei de 29 de Agosto de 1828 de D. Pedro I, estabeleceu regras para a construção de obras públicas que tiveram por objetivo a navegação de rios, abertura de canais, edificação de estradas, pontes, calçadas e aquedutos.

A citada legislação oferece obras públicas a serem desenvolvidas às expensas de capitais de empresários nacionais ou estrangeiros, mediante o direito de cobrança de taxa pelos mesmos, sobre o seu uso.

Apesar das obras contemplarem, entre outras, a navegação de rios e abertura de canais não levou em consideração a organização portuária.

Por outro lado, a Lei nº 1746 de 13 de Outubro de 1869, chamada de Lei de Concessões, permitiu à iniciativa privada através de concessão pelo prazo de até 90 anos, executar obras portuárias e sua exploração.

Dentre as concessões bem sucedidas, podemos destacar as relativas às construções dos portos de Santos, Rio de Janeiro e Manaus, realizadas no final do século XIX e início do século XX.

A partir da Era Getúlio Vargas, com a intervenção e a participação mais efetiva do Estado na atividade econômica a partir da década de 1930, surgiu praticamente a legislação portuária de forma mais ordenada.

Foi publicada uma série de Decretos no decorrer do ano de 1934, muitos dos quais só foram revogados a partir da promulgação da Lei 8.630 em 25 de Fevereiro de 1993, os quais levaram em consideração basicamente dois aspectos básicos, pertinentes ao financiamento e funcionamento das organizações portuárias de um modo geral.

O Decreto nº 24.447 de 22 de Junho de 1934, definiu nos portos organizados as atribuições dos diferentes ministérios que atuavam na organização portuária.

A motivação do citado Decreto foi ocasionada pela falta de harmonia existente entre os diversos órgãos governamentais que atuavam no setor portuário, na aplicação de leis e regulamentos.

Inicialmente definiu os portos organizados como os que tiveram sido melhorados ou aparelhados, atendendo-se às necessidades da navegação, da movimentação e guarda de mercadorias, cujo tráfego se realizava sob a administração do porto, a quem cabia a execução dos serviços portuários e a conservação das instalações portuárias.

Enfatizava que a administração do porto poderia ser exercida diretamente pelo Governo Federal, ou através de concessionário ou arrendatário, mediante contrato de delegação. Definiu como instalações portuárias, as áreas contínuas ou localizadas em pontos diferentes do mesmo porto, mas submetidas à mesma administração portuária, as seguintes:

- a) ancoradouros, as docas ou os trechos de rios em que as embarcações sejam autorizadas a fundear ou a efetuar operações de carregamento ou descarga;
- b) as vias de acesso aos ancoradouros, as docas, os cais, ou as pontes de acostagem, desde que tenham sido construídos ou que devam ser mantidos pelas administrações dos portos;
- c) os cais, as pontes de acostagem, os guia-correntes ou os quebra-mares construídos para a atracação de embarcações ou para a tranqüilidade e profundidade das águas nos portos ou nas respectivas vias de acesso;
- d) as áreas de terreno, os armazéns e outros edifícios, as vias férreas e as ruas, bem como todo o aparelhamento de que os portos disponham para atender as necessidades do respectivo tráfego e a reparação e conservação das próprias

instalações portuárias, que tenham sido adquiridos, criados e construídos ou estabelecidos com autorização do Governo Federal.

O citado Decreto nº 24.447/34 definiu a competência das atribuições de cada Ministério envolvido na organização portuária, como segue:

- a) Competia ao Ministério da Viação e Obras Públicas as obras de melhoramento de portos, o aparelhamento destes e sua exploração comercial e as fiscalizações;
- b) Competia ao Ministério da Fazenda a polícia e os serviços aduaneiros, a fiscalização do seguro marítimo e a concessão de terrenos de marinhas, sendo representado nos portos organizados pelas alfândegas e mesas de rendas;
- c) Competia ao Ministério da Marinha, nos portos nacionais, o registro das embarcações, a matrícula do pessoal de equipagens, a concessão de cartas de habilitação a esse pessoal, a matrícula dos estivadores, a praticagem, a polícia naval, o balizamento e a farolagem, os socorros às embarcações e o julgamento da conveniência das concessões de terrenos da Marinha, sendo representada pelas Capitânicas dos Portos;
- d) Competia ao Ministério da Agricultura zelar pela defesa vegetal e animal, exercendo fiscalização as sementes, as plantas e aos animais importados, como também, pela perfeição de determinados produtos de origem vegetal ou animal, de exportação e a serem importados;
- e) Competia ao Ministério do Trabalho fiscalizar a execução das leis sociais, prestar assistência social ao pessoal das equipagens das embarcações, aos estivadores e aos portuários, regulando-lhes o trabalho e exercer a fiscalização do seguro marítimo;

- f) Competia ao Ministério da Educação e Saúde Pública zelar pela defesa sanitária do país, pondo em prática as medidas necessárias de acordo com a legislação vigente, representado pelas Inspetorias de Saúde dos Portos;
- g) Competia ao Ministério da Justiça, a fiscalização policial dos passageiros que embarcavam ou desembarcavam, o policiamento dos ancoradouros, praias e enseadas, em cooperação com as polícias aduaneira e naval.

O Decreto nº 24.447/34 definia claramente as atribuições de sete Ministérios que atuavam e exerciam controle na organização portuária então vigente, estabelecendo a mútua e eficiente cooperação, dentro de cada área de atuação, procurando proporcionar aos serviços portuários, máxima ordem, perfeição e segurança, e a possível rapidez de execução.

O Decreto nº 24.508 de 29 de Junho de 1934 definiu os serviços prestados pelas administrações dos portos e uniformizou as taxas portuárias.

Esta legislação teve como motivação a diversidade que se observava na especificação e definição dos serviços prestados, a desuniformidade na denominação das taxas e nas respectivas espécie e incidência e entidade responsável pelo seu pagamento, a conveniência de facilitar o comércio e a navegação, a previsão das despesas portuárias a que estavam sujeitas, pela simplificação dos cálculos.

O Decreto nº 24.508/34 reiterou a competência do ministério da Viação e Obras Públicas, expressa anteriormente pelo Decreto nº 24.447/34, atribuindo ao Departamento Nacional de Portos e Navegação, a exploração dos portos nacionais organizados diretamente pelo Departamento citado, ou sob sua fiscalização, quando a cargo de concessionários ou arrendatários, criando por sua

vez a figura da Administração do Porto, para qualquer que fosse a forma de exploração portuária.

Dando continuidade, o Decreto nº 24.508/34 elencou as vantagens e serviços de que o comércio poderiam usufruir nos portos organizados, prestados pelas administrações dos portos, compreendendo:

- a) A utilização do porto, que falava da vantagem que os navios podiam desfrutar em relação a acesso ao porto, as águas tranquilas e profundas, ao abrigo e meios para a realização das operações de carregamento ou descarregamento;
- b) A atracação consistia na vantagem dos navios usufruírem da utilização do cais ou pontes de acostagem nos portos organizados para realizarem diretamente, de ou para a terra, as operações de carregamento ou descarregamento;
- c) A capatazia compreendia o serviço de movimentação de mercadorias realizado por pessoal da administração do porto, relativos à importação e exportação.

No tocante à importação, estabelecia a descarga para o cais das mercadorias tomadas no convés das embarcações, o transporte dessas mercadorias até o armazém ou local designado pela administração do porto, a abertura dos volumes e manipulação das mercadorias para a conferência aduaneira, o desempilhamento, o transporte e a entrega das mercadorias nas portas, ou portões dos armazéns, alpendres, ou pátios onde tiverem sido depositadas, ou junto de vagões em que tenham de ser carregadas, nas linhas do porto.

No tocante à exportação, compreendia o recebimento das mercadorias nas portas, ou portões dos armazéns, alpendres ou pátios da faixa interna do cais designados pela administração do porto, ou junto a vagões que as tenham transportado nas linhas do mesmo porto, até essa faixa interna do cais, o transporte das mercadorias, desde o local do seu recebimento, até junto da

embarcação em que tiverem de ser carregadas e o carregamento das mercadorias, desde o cais, até o convés das embarcações.

Por outro lado, discorria no tocante a :

- a) A Armazenagem Interna, que dizia respeito a fiel guarda e conservação de mercadorias de importação do estrangeiro, ainda sujeitas ao desembarço aduaneiro, em armazéns, alpendres ou pátios alfandegados, de mercadorias nacionais ou nacionalizadas, importadas por cabotagem, em armazéns, alpendres ou pátios não alfandegados;
- b) A Armazenagem Externa, que tratava da fiel guarda e conservação de mercadorias nacionais ou nacionalizadas, de importação ou exportação que a administração do porto recebia em depósito por conveniência dos respectivos donos em armazéns não alfandegados;
- c) O Transporte, que era o serviço de condução de mercadorias nacionais ou nacionalizadas realizado pela administração do porto, por conveniência dos respectivos donos de qualquer ponto das instalações portuárias para qualquer outro ponto delas, em vagões, pelas linhas férreas do porto ou em quaisquer outros veículos que lhe pertencerem ou trafegarem por sua conta, bem como entre qualquer ponto das referidas instalações e as estações de estradas de ferro e vice-versa, pelas linhas do porto, em vagões próprios ou dessas estradas de ferro;
- d) A Estiva das embarcações, que dizia a respeito ao serviço de movimentação das mercadorias a bordo em descarga, carregamento ou por conveniência do responsável pela embarcação, compreendendo a arrumação ou a retirada dessas mercadorias no convés ou nos porões.

Por outro lado delimitava a área de atuação da estiva, que ficava restrita a partir do convés da embarcação atracada.

O suprimento do aparelhamento portuário tratava do fornecimento da administração do porto, a terceiros, do trabalho de guindastes, cábreas ou saveiros, bem como de outros aparelhos pertencentes às instalações portuárias, para a realização de serviços, no tocante a :

- a) Os serviços de Reboques, que a administração do porto poderia realizar com seus rebocadores para auxiliar os navios na sua atracação ou desatracação, com o fim de conduzi-los de um ponto para outro no porto, ou ainda, trazê-los para dentro ou levá-los para fora deste;
- b) O serviço de suprimento d'água às embarcações relativa ao fornecimento de água potável feito pelas canalizações dos cais ou das pontes de acostagem às embarcações atracadas.

O citado Decreto nº 24.508/34 rezava que a capatazia e armazenagem interna eram privilégios das administrações dos portos organizados, bem como o transporte que era realizado entre dois pontos das instalações portuárias, caracterizando um sistema de monopólio.

Por outro lado, as taxas portuárias se classificavam em gerais e especiais. As taxas gerais eram as que tinham aplicação geral, com incidência uniforme, em todos os portos organizados.

As taxas especiais eram as que, por circunstâncias peculiares a cada porto, estabeleciam tratamento preferencial para determinadas mercadorias, variando em sua incidência e condições de aplicação, de um para outro porto.

A tarifa portuária era constituída para cada porto, mediante tabelas de taxas, as quais definiam as vantagens e serviços oferecidos, assegurados ou realizados pela administração do porto.

O Decreto nº 24.511 de 29 de Junho de 1934 regulava a utilização das instalações portuárias efetivando a unificação da legislação existente e estabeleceu regras operacionais para o seu uso.

O Decreto nº 24.599 de 06 de Julho de 1934 autorizava a concessão de obras de melhoramento dos portos e a exploração do respectivo tráfego ao setor privado.

Por outro lado, prevaleceu no período de 1934 a 1962, basicamente a legislação portuária promulgada até meados da década de 1930.

Por sua vez, os portos públicos foram administrados pelos Estados e empresas estatais, mediante concessões privadas até o ano de 1975, sob o controle e a jurisdição de uma autarquia federal denominada Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN, que tinha sido criada pela Lei nº 4.213 de 14 de Fevereiro de 1963.

O Decreto-Lei nº 5 de 4 de Abril de 1966, estabeleceu normas para a recuperação econômica das atividades da Marinha Mercante, dos Portos Nacionais e da Rede Ferroviária Federal S.A.

Este Decreto-Lei permitiu a iniciativa privada construir ou explorar terminais portuários privativos, condicionando que a construção fosse realizada sem ônus para o poder público, sem prejuízo para a segurança nacional e a sua exploração para uso próprio, ficando sujeito ao recolhimento das taxas instituídas pela administração do porto para a movimentação de carga.

Por outro lado, a Lei de nº 6.222 de 10 de Julho de 1975 autorizou o Poder Executivo a criar uma empresa pública denominada Empresa de Portos do Brasil

S. A. – PORTOBRÁS, que veio a suceder o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN, representou uma forte intervenção e controle ao nível do Governo Federal sobre a organização portuária nacional.

A PORTOBRÁS com sede em Brasília no Distrito Federal tinha como finalidade realizar atividades relacionadas com a construção, administração e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores, exercendo a supervisão, orientação, coordenação, controle e fiscalização sobre tais atividades.

Por sua vez, competia à PORTOBRÁS, exercer as seguintes ações:

- a) Promover a execução da política portuária nacional segundo diretrizes baixadas pelo Ministério dos Transportes;
- b) Realizar ou promover e aprovar estudos, planos e projetos destinados à construção, expansão, melhoramento, manutenção e operação dos portos, bem como executar serviços de assistência técnica para os mesmos fins;
- c) Executar ou promover, autorizar e aprovar a execução de obras e serviços de construção, expansão e melhoramentos dos portos ou de suas instalações, qualquer que seja o regime de exploração dos mesmos;
- d) Administrar e explorar os portos;
- e) Fiscalizar a administração e exploração dos portos que se encontrem em regime de concessão ou autorização;
- f) Coordenar, superintender e fiscalizar técnica, operacional e administrativamente as entidades que lhes sejam vinculadas;
- g) Promover o aproveitamento das vias navegáveis interiores, desenvolvendo sua utilização em favor da navegação;
- h) Autorizar a construção ou a execução de obras em serviços de qualquer natureza que afetem as vias navegáveis interiores;

- i) Promover a captação em fontes internas e externas de recursos a serem aplicados, diretamente ou por suas subsidiárias, na execução de suas programações;
- j) Promover desapropriações nos termos da legislação em vigor;
- k) Propor aos órgãos competentes da administração federal as medidas necessárias à instalação, à permanência e ao funcionamento de serviços de comunicação, à desobstrução, à sinalização, à segurança, à polícia, à alfândega, à higiene, à saúde e à outras atividades afins.

Por sua vez constituíam receita da PORTOBRÁS, recursos do Fundo Portuário Nacional, transferências de dotações consignadas à Empresa no Orçamento Geral da União, receitas decorrentes da prestação de serviços compatíveis com suas finalidades, créditos de qualquer natureza que lhe forem destinados, recursos de capital e de operações de crédito, renda dos bens patrimoniais e provenientes de outras fontes, doações e produto da venda de bens inservíveis.

No tocante ao sistema normativo que disciplinava o trabalho portuário havia uma regulação advinda dos Arts. 254 a 292 da CLT.

A indicação dos trabalhadores para desempenharem os serviços de estiva, compreendendo a arrumação e a movimentação da carga, no convés e nos porões dos navios, era monopólio dos sindicatos.

Os sindicatos indicavam o número de estivadores que achassem necessários para atuarem, mediante a elaboração das chamadas escalas de serviços, restritos àqueles registrados na Capitania dos Portos ou na Delegacia do Trabalho Marítimo, dando-se prioridade aos sindicalizados.

Os serviços de capatazia atinentes às atividades desenvolvidas na faixa do cais e nas demais instalações portuárias em terra, eram exclusividade da Administração Pública, as chamadas Companhias Docas.

Caracterizava-se a existência de duplicidade de comando na administração da prestação de serviços portuários, uma vez que a mão-de-obra da capatazia era suprida por empregados das empresas estatais, e os da estiva, conserto e conferência, predominantemente pelos trabalhadores avulsos indicados pelos sindicatos. Tal situação estabelecia um certo antagonismo nas atividades realizadas a bordo do navio pelo estivador e em terra pelo chamado doqueiro.

Havia uma extensa legislação regulamentadora da mão-de-obra portuária, com uma massiva participação do aparelho estatal, através de órgãos, como a Empresa de Portos do Brasil S/A – PORTOBRÁS, Superintendência Nacional da Marinha Mercante – SUNAMAM, Regionais do Trabalho Marítimo e as Delegacias do Trabalho Marítimo ligadas ao Ministério do Trabalho.

### **3.2- A PRIVATIZAÇÃO NO BRASIL DO SETOR PORTUÁRIO**

Segundo Pinheiro (2000), o primeiro choque do petróleo ocorrido em 1973, redirecionou a política econômica do nosso país de manter um elevado crescimento do PIB, para um programa de estabilização da economia, refletindo por sua vez no papel das empresas estatais.

A privatização no Brasil iniciou-se timidamente no início dos anos 80, obtendo relevância mundial a partir do ano de 1995, quando o patrimônio dos serviços públicos foram alienados para a iniciativa privada, visando sua expansão e capitalização junto ao setor financeiro.

Em 1979 o Governo Federal criou a Secretaria Especial de Controle das Estatais – SEST, visando atrelá-las à sua política macroeconômica, ao controlar o aumento dos gastos, analisando previamente seus planos de investimentos e de importação.

A SEST efetuou um levantamento das instituições públicas federais, constatando a existência de 505, das quais 268 foram consideradas como empresas estatais.

Posteriormente em 1981 foi criada uma Comissão Especial de Privatização, considerada a primeira iniciativa para alienação de empresas estatais, a qual catalogou 140 empresas para o processo de privatização sendo 50 delas de imediato.

Os resultados foram considerados tímidos pelos órgãos multilaterais de financiamento, particularmente o Banco Mundial, pois no período compreendido entre 1981 à 1984, apenas 20 empresas estatais foram alienadas com a

arrecadação de US\$ 190 milhões, persistindo tal situação até o final do Governo Sarney em março de 1990.

Entretanto a partir do final de 1980 a economia não dava sinais de recuperação, registravam-se altos índices inflacionários e a SEST mostrava-se ineficaz no controle dos gastos das empresas estatais.

A partir de 1990, questiona-se o modelo de forte intervenção estatal brasileiro no desenvolvimento econômico até então vigente, bem como o modelo da CEPAL de substituição de importações cede lugar a abertura da economia e a sua desregulamentação.

Neste novo cenário, surge o Governo Collor, sendo a privatização uma de suas principais prioridades

A Lei nº 8.031 de 12 de Abril de 1990 institui o Programa Nacional de Desestatização, cujos principais objetivos eram:

- a) Mudar o enfoque estratégico federal da política econômica mediante a transferência de atividades indevidamente executadas pelo setor público à iniciativa privada;
- b) Reduzir a dívida do governo e assim ajudar a melhorar as finanças públicas;
- c) Auxiliar a retomada do investimento nas empresas e atividades transferidas ao setor privado;
- d) Ajudar a modernizar o parque industrial brasileiro, aumentando sua competitividade e fortalecendo a capacidade empresarial dos diversos setores da economia;
- e) Deixar a administração pública livre para concentrar seus esforços nas áreas em que a ação governamental é vital para atingir metas nacionais prioritárias;

f) Ajudar a fortalecer o mercado de capitais, mediante o aumento da oferta de títulos negociáveis e a abertura de capitais das empresas incluídas no programa;

Por sua vez a privatização do setor portuário, foi iniciada com a extinção da Empresa de Portos do Brasil S.A - PORTOBRÁS, através da Lei nº 8.029 de 13 de Abril de 1990.

Até então, a quase totalidade dos portos brasileiros era administrado de forma centralizada pelo Governo Federal, condicionada pelas dimensões continentais do nosso país e a escassez de recursos para investimentos.

Por sua vez a extinção da PORTOBRÁS em 1990 e a promulgação da Lei nº 8.630 de 25 de Fevereiro de 1993, provocaram uma desvinculação do modelo centralizado vigente até então, onde o governo federal exercia um papel fundamental na administração, gerenciamento, exploração e expansão da organização portuária brasileira. Estabeleceu-se a partir de 1995, uma correlação entre as diretrizes econômicas e o processo de privatização, tendo como pano de fundo a estabilização da economia e a retomada do crescimento sustentado.

### **3.3- PRINCIPAIS ASPECTOS E INOVAÇÕES PROPORCIONADAS PELA LEI 8.630/93**

O XII Encontro Nacional de Comércio Exterior – ENAEX que se realizou no Rio de Janeiro – RJ em Novembro de 1992, organizado pela Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB, reiterou a pauta de encontros anteriores, ao abordar entre outros temas, o da influência da carga tributária, do seguro de crédito e da necessidade da modernização dos portos, com vistas a assegurar competitividade às exportações brasileiras.

A modernização dos portos era uma das mais antigas reivindicações da classe empresarial brasileira, principalmente do setor exportador.

O sistema portuário brasileiro, ao ocasionar aos seus usuários uma série de problemas, com serviços caros, ineficientes e lentos, antes questionado apenas por um restrito círculo do setor empresarial, começou a ser questionado, também, pela sociedade de um modo geral.

Para tal, tiveram um papel importante na mobilização para essa conscientização da sociedade para as graves deficiências do setor portuário brasileiro, campanha promovida pela imprensa, as atuações do presidente da Associação das Siderúrgicas Privadas, Sr. Jorge Gerdau Johannpeter e do coordenador da Ação Empresarial Integrada, Sr. Marco Polo de Mello Santos.

Em pouco tempo, vários segmentos da sociedade, entre eles políticos, especialistas no assunto, empresários, trabalhadores e diversas entidades de classe, estavam envolvidas na discussão da organização portuária, com vistas a apresentação de contribuições, para um diagnóstico do setor e apresentação de soluções adequadas.

No sentido de oferecer uma contribuição efetiva para a modernização dos portos brasileiros, destacou-se a Ação Empresarial Integrada, a qual constituiu uma comissão permanente, que visitou as principais organizações portuárias dos Estados Unidos da América e da Europa, com vistas conhecer as suas estruturas, funcionamento e práticas gerenciais, redundando na oferta de sugestões, para uma possível reforma portuária, que se avizinhava e tornava-se inadiável.

Isso posto, o Poder Executivo através da Mensagem nº 67/91 de 18 de Fevereiro de 1991, em regime de urgência encaminhou à Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei que “Dispõe sobre a prestação de serviços de movimentação de mercadorias, armazenagem, transporte, vigilância e demais serviços correlatos ou afins nos portos, a construção e exploração de instalações portuárias, e dá outras providências”.

O Projeto de Lei original, encaminhado em 1991 ao Congresso Nacional pelo Governo Collor constava de apenas 11 artigos, que após uma longa tramitação e discussão nas duas casas legislativas, decorridos cerca de dois anos, foi finalmente sancionado pelo Governo Itamar em 25 de Fevereiro de 1993, sob o nº 8.630/93. Nas palavras de Stein (2002):

“Apura-se o fato de o projeto inicial não abranger as numerosas matérias que nela foram posteriormente inseridas, tais como: a) criação do Órgão de Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário; b) criação de conselhos de Autoridade Portuária; c) criação dos operadores portuários; d) administração aduaneira; e) infrações e penalidades; f) desligamento voluntário do emprego portuário/indenização do trabalhador portuário avulso”. (Stein, 2002, p.46)

Por outro lado, o modelo de gestão portuária trazido pelo novo diploma legal, ou seja, a Lei 8.630/93, destinou-se à reestruturação organizacional e funcional

dos chamados portos públicos, notadamente na movimentação de carga geral e containerizada.

Entretanto o novo papel da organização portuária estava em consonância com a nova postura assumida pelo Estado brasileiro, de conformidade com a Lei nº 8.031/90, que instituiu o Programa Nacional de Desestatização, levando-se em consideração os pressupostos da desfederalização, descentralização e desregulamentação.

Por sua vez, a Lei nº 8.630/93 está apoiada em 76 Artigos, cuja análise e inovações mais importantes do citado diploma legal passaremos a comentar.

A reforma portuária brasileira começou a partir da extinção da Empresa de Portos do Brasil – PORTOBRÁS em 1990 e da promulgação da Lei 8.630/93 em 25 de Fevereiro de 1993.

O citado diploma legal “Dispõe sobre o Regime Jurídico da Exploração dos Portos Organizados e das Instalações Portuárias, e dá outras providências”.

O seu Art. 1º ratifica o Art. 21º, inciso XII, letra f da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, em que cabe à União, explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

Grau (2003), enfatiza que o concessionário está sujeito à existência de um instrumento contratual, a uma política tarifária e à obtenção de equilíbrio financeiro, com o intuito de lucro.

Por outro lado, o Art. 1º em seu parágrafo 2º, estabelece que a concessão do porto organizado será decorrente de um processo licitatório, de conformidade com a legislação vigente regulamentadora do regime de concessão e permissão dos serviços públicos.

No tocante às instalações portuárias, o seu Art 4º, assegura ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar, mediante contrato de arrendamento, celebrado com a União ou com sua concessionária, observado o processo licitatório, cabendo por sua vez autorização do Ministério competente, no caso de terminal de uso privativo, desde que não esteja na área do porto organizado

Por outro lado, o parágrafo 2º do Art. 4º, define as modalidades de exploração portuária, como a de uso público, limitada à área restrita do porto organizado, e a de uso privativo, pela qual estão contempladas duas situações, a primeira exclusivamente para a movimentação de carga própria, sendo a segunda denominada de uso misto, permitindo a movimentação de carga própria e de terceiros.

Os Art. 1º e 8º instituíram o agente do operador portuário na área do porto organizado, tratando-se de pessoa jurídica destinada à execução de operação portuária, pré-qualificado com as interveniências da Administração do Porto em consonância com as normas estabelecidas pelo Conselho de Autoridade Portuária.

Por sua vez, o Operador Portuário acabou com o antigo privilégio de monopólio que a Administração do Porto desfrutava com a exclusividade na exploração da operação portuária então chamada de capatazia, que consistia nos serviços desenvolvidos nas faixas do cais até o costado do navio, compreendendo também as operações levadas a cabo nas áreas retroportuárias.

Conforme Rezende (1998) em publicação do IPEA, a instituição do operador portuário, propiciou uma série de mudanças não contempladas na legislação portuária anterior, como segue:

- a) Introduziu a competição interna na organização portuária, com vistas à movimentação e à armazenagem de carga, não só no transporte fluvial e de cabotagem, mas sobretudo na navegação internacional ou de longo curso;
- b) Promoveu o fim do monopólio das chamadas entidades estivadoras, na execução dos serviços de estivagem da carga a bordo das embarcações, agora executado pelas mais diversas categorias profissionais que atuam na organização portuária através das forças de trabalho, chamadas de ternos;
- c) Propiciou a centralização em um mesmo operador portuário do comando único das operações portuárias, sem distinção dos serviços efetuados em terra e a bordo das embarcações, acabando com a duplicidade de comando e propiciando a racionalização dos serviços;
- d) Caracterizou o operador portuário como único interlocutor para os armadores, representantes das companhias de navegação e os donos da carga, em face de possíveis não conformidades ocasionadas às mercadorias, como faltas e avarias;
- e) Assegurou ao operador portuário, conforme art.12, responsabilidade perante autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que essas lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar;

Um aspecto bastante importante considerado pela legislação portuária vigente, diz respeito à mão-de-obra.

Trata-se de um dos assuntos mais polêmicos e controversos, pois visou estabelecer um novo paradigma de equilíbrio na relação capital-trabalho, ao reorganizar a força de trabalho empregada nos diversos tipos de instalações preconizadas pela legislação.

Para tal, foi criado pelo Art. 18 o mecanismo de constituição pelo Operador Portuário de um Órgão de Gestão de Mão-de-Obra do trabalho portuário, OGMO.

O OGMO diz respeito a uma entidade civil, sem fins lucrativos, que tem por finalidade, conforme Art. 19 o que segue:

- a) Aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, inclusive, no caso de transgressão disciplinar, penalidades;
- b) Promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;
- c) Arrecadar e repassar aos respectivos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;
- d) Arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;
- e) Zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;
- f) Submeter à administração do porto e ao respectivo conselho propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

O OGMO passou a ser a figura central e administrativa das relações de trabalho na organização portuária brasileira, imprimindo um comando único à mão-de-obra utilizada, suprimindo a duplicidade da legislação anterior exercida pelas Companhias Docas e pelos Sindicatos.

A criação do OGMO em cada porto organizado extinguiu um outro monopólio na exploração do trabalho temporário na organização portuária, que era prerrogativa dos sindicatos de trabalhadores avulsos, no que diz respeito à definição da composição da força de trabalho necessária à organização portuária,

que se traduz na composição dos chamados ternos ou equipes de trabalho avulsas.

Entretanto, a gestão, a seleção e o registro da mão-de-obra do trabalhador portuário avulso permanece regida pelas normas provenientes do contrato, convenções ou acordo coletivo de trabalho, conforme rezam os Art. 22 e 28.

Por sua vez, o Art. 29 determinou que a remuneração, a definição das funções e a composição dos ternos serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários restringindo, portanto sua aplicação às instalações portuárias de uso público, não alcançando às instalações portuárias privadas, como pleiteadas pelos trabalhadores avulsos. Entretanto:

Apesar do aparente poder dado ao OGMO pela Lei n. 8630/93, o referido órgão gestor está obrigado por força de lei a obedecer ao pactuado nas convenções ou acordos coletivos de trabalho, no que diz respeito à definição de funções, à composição dos ternos e as demais condições do trabalho portuário avulso, além de aplicar as normas disciplinares previstas em lei e em especial assumir a requisição da mão-de-obra portuária". (STEIN, 2002, p.77)

O Art. 23, estabelece que deve ser constituída, no âmbito do OGMO, uma Comissão Paritária, com vistas a solucionar litígios decorrentes da aplicação de normas a que se refere os Arts. 18,19 e 21, no tocante à observância de normas disciplinares, bem como à cessão do trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário.

O Art. 24 estabelece que o OGMO terá um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva. O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, indicados pelos bloco dos operadores portuários e bloco dos usuários dos serviços e afins.

Os Arts. 75 e 76 revogaram praticamente a legislação anterior que disciplinava o trabalho na organização portuária, inclusive os Arts. 254 a 292 da CLT.

O OGMO passou a ser a figura central e administrativa das relações de trabalho na organização portuária brasileira.

O Art. 30, institui em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária – CAP. Compete ao CAP, as seguintes funções:

- a) Baixar o regulamento de exploração;
- b) Homologar o horário de funcionamento do porto;
- c) Opinar sobre a proposta de orçamento do porto;
- d) Promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;
- e) Fomentar a ação industrial e comercial do porto;
- f) Zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;
- g) Desenvolver mecanismos para atração de cargas;
- h) Homologar os valores das tarifas portuárias;
- i) Manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária;
- j) Aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;
- k) Promover estudos, objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;
- l) Assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio-ambiente;
- m) Estimular a competitividade;
- n) Indicar um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o conselho de administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal;
- o) Baixar seu regimento interno;

p) Pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

O Art. 31 determina que o CAP será constituído por quatro blocos, compreendendo o bloco do poder público, o bloco dos operadores portuários, o bloco da classe dos trabalhadores portuários e o bloco dos usuários dos serviços e afins.

A Tabela 15 discrimina a composição de cada um dos blocos citados.

Tabela 15- Composição do conselho de autoridade portuária:

<b>BLOCO</b>	<b>COMPOSIÇÃO</b>
<b>PODER PÚBLICO</b>	UM REPRESENTANTE DO GOVERNO FEDERAL/ PRESIDENTE UM REPRESENTANTE DO ESTADO ONDE SE LOCALIZA O PORTO UM REPRESENTANTE DOS MUNICÍPIOS ONDE SE LOCALIZA O PORTO
<b>OPERADORES PORTUÁRIOS</b>	UM REPRESENTANTE DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO UM REPRESENTANTE DOS ARMADORES UM REPRESENTANTE DOS TITULARES DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS PRIVADAS LOCALIZADAS DENTRO DO PORTO UM REPRESENTANTE DOS DEMAIS OPERADORES PORTUÁRIOS
<b>CLASSE DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS</b>	DOIS REPRESENTANTES DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS DOIS REPRESENTANTES DOS DEMAIS TRABALHADORES PORTUÁRIOS
<b>USUÁRIOS DOS SERVIÇOS E AFINS</b>	DOIS REPRESENTANTES DOS EXPORTADORES E IMPORTADORES DE MERCADORIAS DOIS REPRESENTANTES DOS PROPRIETÁRIOS E CONSIGNATÁRIOS DE MERCADORIAS UM REPRESENTANTE DOS TERMINAIS RETROPORTUÁRIOS

Fonte: Lei 8.630/93

Por sua vez, as deliberações do CAP serão tomadas em consonância com o direito a um voto de cada bloco, tendo o presidente do Conselho o voto de qualidade.

O CAP veio substituir as decisões e deliberações que eram prerrogativas do então Conselho Nacional de Portos e Vias Navegáveis – CNPVN de 1963 e do Conselho de Administração da Empresa de Portos do Brasil S/A – PORTOBRÁS, incorporando também as funções recomendatórias dos Conselhos Especiais de Usuários.

O CAP extinguiu o monopólio normativo da União sobre a organização portuária, levando em considerações que os assuntos e deliberações de caráter regional seriam decididas localmente.

O Art. 33 reza que a Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

Competem à Administração do Porto, com jurisdição estritamente dentro dos limites da área portuária, as seguintes atribuições:

- a) Cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos dos serviços e as cláusulas do contrato de concessão;
- b) Assegurar ao comércio e à navegação o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;
- c) Pré-qualificar os operadores portuários;
- d) Fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;
- e) Prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão-de-obra;

- f) Fiscalizar as operações ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;
- g) Fiscalizar as operações portuárias zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;
- h) Adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto no âmbito das respectivas competências;
- i) Organizar e regulamentar a guarda portuária com a finalidade de promover a vigilância e a segurança do porto;
- j) Promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações, que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;
- k) Autorizar previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e a desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem como a movimentação de carga da referida embarcação ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento da embarcação;

Por outro lado, cabe à Administração do Porto, sob a coordenação das autoridades marítima e aduaneira, administrar o canal de acesso, bacia de evolução e áreas de fundeio.

Ainda estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, determinar o porte bruto máximo e as dimensões dos navios que poderão trafegar, delimitar a área de alfandegamento do porto, além de organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de carga e pessoas.

As atribuições da Administração do Porto confere-lhe o direito de Autoridade Portuária, de acordo com o modelo de exploração portuária denominado de *Landlord Port*.

Isso posto, a Administração do Porto deixa de lado a exploração dos serviços portuários, tendo como atribuições à gestão da infra-estrutura portuária e a supervisão dos operadores portuários privativos.

Desse modo o setor portuário brasileiro, pode ser enquadrado dentro de um sistema de exploração através de uma parceria público/privado, ressaltando-se os terminais de uso privativo situados nos limites da jurisdição do porto organizado, sendo os serviços portuários explorados pela iniciativa privada, mantendo-se às instalações portuárias com o poder público.

O Conselho de Autoridade Portuária compartilha de certo modo com a Administração do Porto as estratégias de gestão de caráter empresarial. “O Conselho do Porto é o órgão responsável pela política a ser traçada para o desenvolvimento da unidade portuária a cargo de uma administração empresarial, com plena autonomia gerencial”.(GEIPOT, 2001, p.10)

No tocante à Administração Aduaneira nos Portos Organizados a citada legislação ratifica que a mesma será exercida pela legislação específica, ratificando o Regulamento Aduaneiro, em que a entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior terá que ocorrer em portos ou terminais alfandegados.

O Art. 36 reza que compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras, entre outras atribuições, arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior, proceder ao despacho aduaneiro na importação e na

exportação, zelando pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

Finalmente foram instituídas Disposições Transitórias, as quais destacamos, as que seguem:

- a) Fica facultada aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado;
- b) Que a prestação de serviços por trabalhadores portuários, no prazo de cinco anos, a partir da promulgação desta lei deve buscar progressivamente a multifuncionalidade do trabalho, com vistas à adequação dos modernos processos de manipulação de carga, visando o aumento da sua produtividade;
- c) Fica facultado aos trabalhadores avulsos requererem o cancelamento do registro profissional, sendo assegurada indenização e sendo instituída para tal o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso-AITP, com vistas a atender os encargos daí decorrentes;
- d) O estabelecimento de planos de incentivo financeiro pelas administrações dos portos organizados, com vista ao desligamento voluntário de seus empregados, visando ao ajustamento de seus quadros às medidas instituídas pela presente legislação.

### **3.4- A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, trata-se de uma agência reguladora criada pela Lei nº 10.233 de 5 de Junho de 2001, vinculada ao Ministério dos Transportes, integrante da administração federal indireta, submetida ao regime autárquico especial, dotada de personalidade jurídica de direito público.

Sua criação fez parte da reestruturação do Ministério dos Transportes levada a cabo pelo citado diploma legal, tendo como principais objetivos, os seguintes:

- a) Regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de serviços de transporte aquaviário e da exploração da infra-estrutura portuária e aquaviária;
- b) Garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;
- c) Harmonizar os interesses dos usuários com o das empresas concessionárias, permissionárias, autorizados e arrendatárias e de entidades delegadas, preservando o interesse público;
- d) Arbitrar conflitos de interesse e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica.

A ANTAQ além de exercer um poder fiscalizador na organização portuária, desenvolveu em 2003 um sistema permanente de acompanhamento de preços e desempenho operacional dos serviços portuários, traduzidos em indicadores de economicidade, eficiência e qualidade, visando a aferição dos padrões de desempenho e eficiência da organização portuária brasileira.

### 3.5- CONCLUSÃO

O presente capítulo ao fazer uma retrospectiva da legislação portuária brasileira a partir de 1808 com a vinda da família real portuguesa para o Brasil, constata o grau de importância que assume a organização portuária, inserida num novo contexto de evolução da economia nacional da esfera do colonialismo mercantilista português, para a dependência do capitalismo inglês.

Demonstra que a legislação portuária brasileira surgiu de um modo ordenado e sistemático, a partir da década de 1930, caracterizada com a intervenção e a participação do Estado na atividade econômica.

Em seguida, a partir de 1990, mostra-se o questionamento do modelo de desenvolvimento econômico brasileiro, então vigente, com forte intervenção estatal, propalando-se pela abertura da economia e sua desregulamentação.

Tal postura não poderia deixar de refletir na perspectiva de mudança na organização portuária dentro deste novo contexto, ocorrendo a extinção da Empresa de Portos do Brasil S/A-PORTOBRRÁS em 1990, no bojo do Programa Nacional de Desestatização.

Isso posto, houve uma necessidade imperiosa do estabelecimento de uma nova legislação portuária que viesse a se adaptar ao não intervencionismo pleno estatal, ao novo perfil da carga movimentada, com o uso intensivo da mecanização em detrimento do emprego intensivo de mão-de-obra, além da baixa capacidade do Estado em realizar os investimentos necessário no setor portuário.

Dentro deste novo contexto a Lei 8.630/93, trouxe novos instrumentos, personificados, principalmente nos agentes chamados do Operador Portuário, Órgão de Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário, Conselho de Autoridade

Portuária e Administração do Porto Organizado, necessários para proporcionar mudanças efetivas na organização portuária, principalmente no sentido de tornar as tarifas portuárias competitivas, dentro da cadeia de abastecimento integrada, voltada para o comércio exterior.

Cabe ressaltar a criação por parte do Governo Federal da criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários-ANTAQ autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, que entre suas atribuições está a de regular e supervisionar a organização portuária brasileira quer seja as inerentes ao porto organizado e terminal privativo.

**CAPÍTULO 4 – Desempenho das organizações portuárias de Suape, Pecem e Salvador decorrentes da Lei 8.630/93.**

## 4. INTRODUÇÃO

O objetivo do presente capítulo é focar o Sistema Portuário Nordestino, as organizações portuárias de Suape, Pecém e Salvador e descrever os resultados obtidos pela organização portuária brasileira de um modo geral após 11 anos da promulgação da Lei 8.630/93.

O item 1, estabelece considerações sobre o Sistema Portuário Brasileiro.

O item 2, aborda o Sistema Portuário Nordestino dentro do contexto do Sistema Portuário Nacional, estabelecendo sua classificação geográfica e mostrando a quantidade e o perfil da carga movimentada pela Região Nordeste nos anos de 1993 e 2003.

O item 3, discorre sobre as organizações portuárias de Suape, Pecém e Salvador, enfocando sua infra-estrutura, peculiaridades, fornecendo a evolução da infra-estrutura relativos aos anos de 1993 e 2003.

O item 4, compara a tarifa praticada pelos terminais de Suape, Pecém e Salvador denominada Terminal Handling Charge- THC (capatazia) com a organização portuária brasileira referente ao período de 1997 a 2002. Esse quadro comparativo realizou-se com dados fornecidos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviário-ANTAQ com relação às organizações portuárias brasileira e mundial vigentes em Dezembro de 2004.

O item 5, fornece os resultados obtidos ao longo de 11 anos da promulgação da Lei 8.630/93. É levado em consideração o enfoque estatal proveniente da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviário-ANTAQ. Além disso, trata do enfoque da

iniciativa privada pela ótica da Associação Brasileira de Terminais Portuários – ABTP através da sua Comissão de Portos.

Na conclusão, são estabelecidas considerações sobre as organizações portuárias de Suape, Pecém e Salvador relacionadas à competição entre esses portos e a possibilidade de enquadrarem-se como portos concentradores de carga ou *hub ports*.

## 4.1. O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

O sistema portuário brasileiro movimentou no ano de 2003 cerca de 571 milhões de toneladas, sendo incluído entre as principais organizações portuárias mundiais em relação ao volume de carga movimentada.

Segundo VELASCO (1996), a organização portuária brasileira deve ser considerada quanto às características de localização, especialização, condições operacionais, inserção na vida econômica regional e nacional, as quais acrescentaria o regime de exploração.

Os portos brasileiros são geridos por diferentes regimes de exploração, através de concessões federais para as chamadas companhias docas, concessões estaduais, concessão privada e terminais privativos.

Há uma nítida especialização dos portos e terminais em relação à movimentação de carga. A carga a granel, quer seja sólida ou líquida é movimentada via de regra por terminais privativos. Esse tipo de terminal consegue manter-se modernizado, equipado, eficiente e produtivo devido aos permanentes investimentos de grandes empresas que o exploram.

Entretanto, a movimentação da carga geral é realizada principalmente através dos portos públicos, os quais a despeito das conquistas proporcionadas pela Lei 8.630/93, ainda manifestam deficiências operacionais e carecem de investimentos permanentes.

Esses investimentos são necessários para a aquisição de novos equipamentos e requalificação de áreas portuárias. Faz-se necessário a adequação dessas áreas ao novo perfil da carga geral movimentada, provenientes dos modernos processos

de unitização, principalmente, a containerização e a recepção de navios, destacando-se os porta-contêineres de última geração.

Cabe salientar que devido ao desbalanceamento da matriz de transporte de carga brasileira, a organização portuária do Brasil é afetada, tendo em vista a forte participação do modal rodoviário, em detrimento do modal ferroviário e do modal aquaviário nas modalidades de cabotagem e vias fluviais.

A Tabela 16 apresenta a evolução da carga movimentada pelos portos das Regiões Brasileiras nos anos de 1996 e 2003, respectivamente de 386.384.031 t e 571.485.311 t. Isso representa no espaço de 8 anos um incremento de 48%, contribuindo para o ano de 2003 a Região Sudeste com 55,73 % do total da carga movimentada, vindo em seguida a Região Nordeste com 20,96 % e as demais Regiões com 23,31 %.

Tabela 16 -Movimentação de carga pelos portos das regiões brasileiras nos anos de 1996 e 2003 em t.

<b>REGIÃO</b>	<b>1996</b>	<b>2003</b>	<b>PARTICIPAÇÃO % DE CADA REGIÃO EM 2003</b>
<b>NORTE</b>	<b>22.944.933</b>	<b>42.617.811</b>	<b>7,44</b>
<b>NORDESTE</b>	<b>91.115.665</b>	<b>119.929.980</b>	<b>20,96</b>
<b>CENTRO-OESTE</b>	<b>1.433.670</b>	<b>2.731.299</b>	<b>0,46</b>
<b>SUDESTE</b>	<b>222.026.536</b>	<b>318.178.301</b>	<b>55,73</b>
<b>SUL</b>	<b>48.863.227</b>	<b>88.027.920</b>	<b>15,41</b>
<b>BRASIL</b>	<b>386.384.031</b>	<b>571.485.311</b>	<b>100,00</b>

Fonte: ANTAQ

## 4.2 O SISTEMA PORTUÁRIO NORDESTINO

O Sistema Portuário Nordeste, conforme Lima (1999) em estudo do BNDES, obedeceu a configuração do Sistema Portuário Brasileiro, no qual a totalidade das Unidades da Federação que possuíam áreas marítimas, demandaram a construção de pelo menos um porto na sua jurisdição, na perspectiva dessa organização portuária induzir a criação de um pólo de desenvolvimento regional.

Em vista disso, foram construídos ou ampliados diversos portos, respaldados por altos investimentos públicos em sua infra-estrutura, movimentando, entretanto, um pequeno número de mercadorias.

O Sistema Portuário Nordeste pode ser sub-dividido em três sub-sistemas: o Norte, que abrange os Estados do Maranhão, Piauí e Ceará; o Nordeste, representado pelos Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas; o Sul, relativo aos Estados de Sergipe e Bahia.

O sub-sistema Sul tem como principais portos os de Salvador, Aratu e Ilhéus no Estado da Bahia, administrados pela Companhia das Docas do Estado da Bahia – CODEBA. Abrange também o porto de Barra dos Coqueiros situado no Estado de Sergipe.

O sub-sistema Nordeste tem como principais portos os de Maceió-AL, Suape-PE, Recife-PE, Cabedelo-PB, Natal-RN e Areia Branca- RN.

O sub-sistema Norte é representado pelos portos de Itaqui-MA, Fortaleza (Mucuripe) – CE e Pecém-CE.

As tabelas 16 e 17 apresentam a movimentação de carga nos portos da Região Nordeste para o anos de 1996 e 2003 de respectivamente 91.115.665 t e 119.929.980 t. Esse número representa um incremento de 31,6 %, cerca de 6,5

vezes superior ao desempenho para o Brasil como um todo no mesmo período. Esse substancial incremento foi devido a forte influência da movimentação, principalmente, de minério de ferro pelo terminal privativo da Companhia Vale do Rio Doce-CVRD de cerca de 68.475.599 t, proveniente da serra dos Carajás no Estado do Pará, contribuindo com 57,2 % de toda a movimentação de carga da Região Nordeste.

O porto de Aratu na Bahia aparece em seguida com a movimentação de 21.850.529 t cerca de 18,3 %, representada em sua grande parte pela movimentação de cabotagem de petróleo e seus derivados do pólo petroquímico da Bahia. Aos demais portos nordestinos restaram a movimentação de 29.603.852 t, 24,5 % da carga global da Região.

O perfil da carga movimentada pelos portos nordestinos é predominantemente de granel sólido e líquido com cerca de 113.001.749 t (94,3 %), contribuindo a carga geral com tão somente 6.928.231 t, ou seja 5,7%.

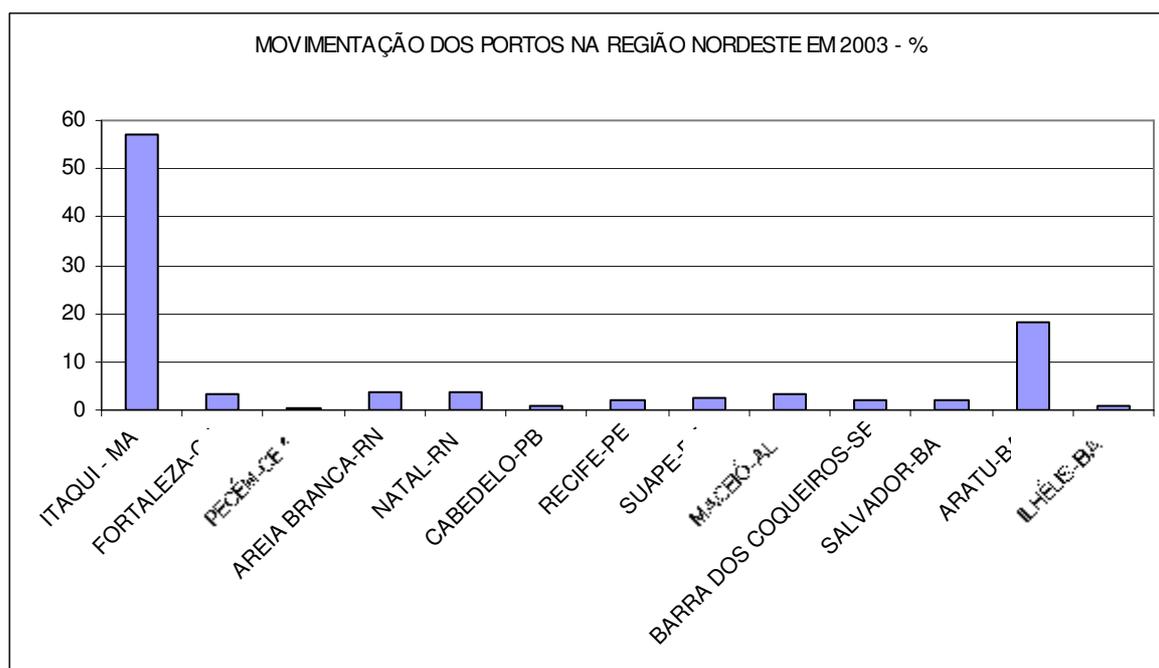
Tabela 17-Movimentação de carga nos portos nordestinos: 2003 em t.

<b>REGIÃO NORDESTE/PORTO</b>	<b>GRANEL SÓLIDO</b>	<b>GRANEL LÍQUIDO</b>	<b>CARGA GERAL</b>	<b>TOTAL</b>	<b>PARTICIPAÇÃO NA REGIÃO NORDESTE %</b>
<b>ITAQUI – MA</b>	63.393.390	4.853.013	229.196	68.475.599	57,2
<b>FORTALEZA-CE</b>	825.363	1.373.385	1.564.554	3.763.302	3,1
<b>PECÉM-CE</b>	–	144.075	551.181	695.256	0,5
<b>AREIA BRANCA-RN</b>	4.242.096	–	–	4.242.096	3,6
<b>NATAL-RN</b>	157.689	4.129.666	218.789	4.506.144	3,8
<b>CABEDELO-PB</b>	396.581	423.414	52.733	872.728	0,7
<b>RECIFE-PE</b>	1.479.735	23.497	891.273	2.394.505	2,0
<b>SUAPE-PE</b>	–	2.265.462	859.191	3.124.653	2,6
<b>MACEIÓ-AL</b>	1.652.709	1.877.168	301.525	3.831.402	3,1

<b>BARRA DOS COQUEIROS-SE</b>	502.890	2.108.073	46.489	2.657.452	2,2
<b>SALVADOR-BA</b>	460.502	–	2.156.609	2.617.111	2,2
<b>ARATU-BA</b>	2.611.917	19.238.612	–	21.850.529	18,3
<b>ILHÉUS-BA</b>	842.512	–	56.691	899.203	0,7
<b>REGIÃO NORDESTE</b>	76.565.384	36.436.365	6.928.231	119.929.980	100,0
<b>% POR TIPO DE CARGA MOVIMENTADA</b>	63,9	30,4	5,7	100,0	–

Fonte: ANTAQ

Gráfico 3 – Movimentação dos portos na região nordeste em 2003



Fonte: ANTAQ

A Tabela 18 apresenta a movimentação de carga geral em contêineres de 20' nos portos nordestinos no ano de 2003 com cerca de 437.606 TEU. O porto de Salvador aparece liderando com 169.092 TEU (38,5 %), secundado pelos portos de Fortaleza, com 76.835 TEU (17,6 %); Pecém, 69.155 TEU (15,7 %); Suape,

com 60.721 TEU (13,7 %); Recife, com 57.138 TEU (13,0 %) e os demais portos com 6.665 TEU (1,5 %).

A Tabela 17 apresenta o número de 6.928.231 t para a movimentação da carga geral pelos portos da Região Nordeste no ano de 2003. A tabela 18 posiciona que a containerização representou cerca de 4.350.254 t da citada quantidade, ou seja 63 %.

Cabe salientar que os portos de Itaqui e Aratu apesar de terem uma forte participação na carga total movimentada pelos portos nordestinos em 2003, respectivamente de 57,2% e 18,3%, especializaram-se exclusivamente na movimentação de minério de ferro e derivados de petróleo, sem qualquer participação na carga containerizada.

Tabela 18 - Movimentação de carga geral por contêineres de 20' (TEU) nos portos nordestinos em 2003.

<b>REGIÃO NORDESTE/ PORTO/ BRASIL</b>	<b>NÚMERO DE TEU</b>	<b>QUANTIDADE t</b>	<b>PARTICIPAÇÃO % NA REGIÃO NORDESTE EM TEU</b>
<b>ITAQUI-MA</b>	–	–	–
<b>FORTALEZA-CE</b>	<b>76.835</b>	<b>899.022</b>	<b>17,6</b>
<b>PECÉM-CE</b>	<b>69.155</b>	<b>551.181</b>	<b>15,7</b>
<b>AREIA BRANCA-RN</b>	–	–	–
<b>NATAL-RN</b>	<b>3.064</b>	<b>23.425</b>	<b>0,7</b>
<b>CABEDELO-PB</b>	–	–	–
<b>RECIFE-PE</b>	<b>57.138</b>	<b>667.596</b>	<b>13,0</b>
<b>SUAPE-PE</b>	<b>60.721</b>	<b>641.289</b>	<b>13,7</b>
<b>MACEIÓ-AL</b>	<b>3.359</b>	<b>42.002</b>	<b>0,7</b>

<b>BARRA DOS COQUEIROS-SE</b>	–	–	–
<b>SALVADOR-BA</b>	<b>169.092</b>	<b>1.520.784</b>	<b>38,5</b>
<b>ARATU-BA</b>	–	–	–
<b>ILHÉUS-BA</b>	<b>242</b>	<b>4.955</b>	<b>0,1</b>
<b>REGIÃO NORDESTE</b>	<b>437.606</b>	<b>4.350.254</b>	<b>100,0</b>
<b>BRASIL</b>	<b>4.170.469</b>	<b>41.671.676</b>	<b>-</b>
<b>% PECÉM+SUAPE+SALVADOR/ REGIÃO NORDESTE</b>	<b>68</b>	<b>62</b>	<b>-</b>
<b>% REGIÃO NORDESTE/BRASIL</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	

Fonte: ANTAQ

## **4.3- AS ORGANIZAÇÕES PORTUÁRIAS DE SUAPE, PECÉM E SALVADOR**

### **4.3.1- O COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DE SUAPE**

O projeto do Complexo Industrial Portuário de Suape teve a sua concepção desenvolvida pelo Governo do Estado de Pernambuco, a partir do estabelecimento de um Plano Diretor de 1973, baseada no pressuposto de integração porto-indústria, espelhando-se nas organizações portuárias de Marseille-Fos situadas na França e Kashima no Japão.

A sua concepção ocorreu tendo como pano de fundo um Projeto de Desenvolvimento Regional, visando atrair e proporcionar redução de custos de frete, mediante a escala de navios de última geração, proporcionada por um calado de 15,5 metros e grandes extensões de área territorial para instalação de um parque industrial.

O complexo possui uma localização estratégica em relação aos principais parceiros comerciais internacionais do nosso país e as rotas marítimas internacionais e de cabotagem, estando a cerca de 40 Km da cidade do Recife no Estado de Pernambuco, localizado nos municípios de Ipojuca e do Cabo de Santo Agostinho.

O porto dispõe também de uma área de 13.500 hectares, compreendendo Zonas Portuárias, Industriais, Administrativas, de Preservação Ecológica e Cultural. Além disso, utiliza o modelo de administração portuária chamado de *landlord port*, cabendo-lhe como Autoridade Portuária a responsabilidade pela infra-estrutura de canais de acesso, bacia de evolução e disponibilidade de áreas terraplenadas para arrendamento aos empreendedores. A responsabilidade pelas

operações portuárias e investimentos na superestrutura,- equipamento, armazéns e pátios-, foi repassada para a iniciativa privada.

O complexo industrial e portuário de Suape encontra-se bem posicionado em relação à Região Nordeste, a qual possui um mercado consumidor de cerca de 50 milhões de habitantes detentor de um PIB de cerca de US\$ 110 bilhões.

Suape possui uma infra-estrutura adequada com redes de abastecimento d'água, energia elétrica, telecomunicações e gás natural, além de 50 Km de rodovias e 41 Km de ferrovias próprias, para fazer face à demanda de empreendimentos diversificados. É nítida a vocação do porto para tornar-se um porto concentrador e distribuidor de carga, na perspectiva de tornar-se um *hub port.*

Além disso, proporciona a multimodalidade de transporte ao conectar-se com a malha rodoviária de Pernambuco através da PE 060 e nacional através das BR 101 e 232, como também da malha da Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN.

O porto está capacitado para a atracação de navios com até 170.000 tpb, calado operacional de 14,50 metros, com cerca de 27 Km<sup>2</sup> de área retroportuária.

O canal de acesso possui 5.000 m de extensão, com 300 metros de largura e 16,5 metros de profundidade. Na sua estrutura encontra-se também os portos externo e interno.

O porto externo é constituído por um molhe de proteção em formato de “L”, com cerca de 2.950 metros de extensão, tendo o canal de acesso um calado de 16,5 metros, com uma bacia de evolução com cerca de 580 metros de diâmetro. Além disso, dispõe de três instalações de acostagem, perfazendo 6 berços de atracação, conforme discriminado:

- a) Píer de Granéis Líquidos – PGL1 com 250 metros de faixa de cais, 14 metros de calado e dois berços de atracação, suportando navios de até 45 mil tpb;
- b) Cais de Múltiplos Usos – CMU com 343 metros de faixa de cais, 15,5 metros e 10,0 metros de profundidade, respectivamente nos berços leste e oeste, além de dois berços de atracação destinados a navios metaneiros com até 135.000 m<sup>3</sup>;
- c) Píer de Granéis Líquidos – PGL2 com 386 metros de faixa de cais, 14,5 metros de calado e dois berços de atracação, suportando navios de até 90 mil tpb;
- d) Tancagem flutuante de GLP proporcionada por um navio de gás refrigerado de 45 mil tpb com capacidade para armazenamento de 75.000 m<sup>3</sup>;
- e) O Píer de Granéis Líquidos 1 possui dez braços de carga com capacidade nominal de 1.000 m<sup>3</sup>/h.

O porto interno possui um calado de 15,5 metros de profundidade, associado a um canal de navegação com 1500 metros de extensão com uma largura de 450 metros. Ele também dispõe de uma pátio de veículos com 56.700m<sup>2</sup>, podendo estocar até 4.825 veículos, e de uma faixa de cais de 935 metros de extensão, contemplando 3 berços de atracação. O primeiro berço de atracação com 275 metros de extensão trata-se de um cais público de múltiplos usos. O segundo e o terceiro berços de atracação são operados pelo Terminal de Contêineres Privados.

O Terminal de Contêineres do Porto de Suape S/A - TECON privatizado é operado pelo grupo filipino International Container Terminal Service Incorporated – ICTSI, dispondo de uma faixa de cais com 660 metros de extensão, dois berços de atracação com 15,5 metros de calado. Conta, além disso, com uma área alfandegada de 280.000 m<sup>2</sup>, podendo movimentar cerca de 400.000 TEU'S anualmente.

O TECON tem que ser usado compulsoriamente pelo usuário, devido ao desativamento do terminal público.

O Complexo de Suape obteve autorização do Ministério dos Transportes para atuar como porto público um ano antes da promulgação da Lei 8.630/93, ou seja, no ano de 1992, tendo ajuizado uma ação para ser reclassificado como um terminal privativo de uso misto, equiparando-se ao terminal de Pecém. Entretanto, a decisão encontra-se pendente de uma decisão judicial.

O TECON proporciona a multimodalidade aos seus usuários, dispondo de uma plataforma ferroviária nas suas dependências, com acessos diretos a malha rodoviária estadual e federal.

O TECON funciona 24 horas por dia, durante o ano inteiro, contando com os seguintes equipamentos e facilidades:

- a) dois portêineres com capacidade de 40 toneladas, efetuando até 25 movimentos de contêineres de 20' por hora;
- b) dois transtêineres com capacidade de 35 toneladas;
- c) cinco *reach stackers* para 45 toneladas;
- d) quatro *Top Loader*, sendo dois para 35 toneladas e dois para 40 toneladas;
- e) três *side lifters* para movimentação de contêineres vazios e três *Fork Lifters* com capacidade de até 7,5 toneladas;
- f) 291 tomadas para contêineres tipo *Reefer*;
- g) depósito para carga solta;
- h) pátio de vazios;
- i) escritório da alfândega em Suape localizado dentro da área do terminal;
- j) galpão para inspeção de alfândega;
- k) balança rodoviária;

- l) conexão ferroviária dentro da área do terminal;
- m) sensores laser para monitorar atracação com segurança;
- n) software NAVIS para controle e planejamento de pátio e navios.

Para descrever a evolução do crescimento de Suape nos anos de 1993 e 2003, tendo como marco o ano de promulgação da Lei 8.630/93 e dez anos após a sua vigência, foram selecionados alguns indicadores constantes da Tabela 19.

Tabela 19 – Evolução da infra-estrutura do porto de Suape-1993 e 2003

<b>DISCRIMINAÇÃO</b>	<b>1993</b>	<b>2003</b>	<b>VARIAÇÃO % 2003/1993</b>
<b>NÚMERO DE BERÇOS DE ATRACAÇÃO</b>			
<b>PORTO EXTERNO</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>50</b>
<b>PORTO INTERNO</b>	<b>-</b>	<b>3 (*)</b>	<b>-</b>
<b>EQUIPAMENTOS</b>			

<b>PORTÊINER</b>	-	2 (*)	-
<b>TRANSTÊINER</b>	-	2 (*)	-
<b>REACH STACKERS</b>	-	5 (*)	-
<b>TOP LOADER</b>	-	4 (*)	-
<b>SIDE LIFTER</b>	-	3 (*)	-
<b>FORK LIFTER</b>	-	3 (*)	-
<b>NÚMERO DE TEU'S MOVIMENTADOS</b>	<b>7.404</b>	<b>60.721( **)</b>	<b>720</b>
<b>NÚMERO DE MOVIMENTAÇÃO DE NAVIOS</b>	<b>331</b>	<b>474</b>	<b>43</b>
<b>MOVIMENTAÇÃO DE CARGA EM t</b>	<b>1.980.181</b>	<b>3.124.653</b>	<b>58</b>

Fonte: SUAPE

(\*) Não houve incremento percentual em virtude da inexistência de valor absoluto no ano de 1993

(\*\*) Cabe ressaltar que em 2002 Suape movimentou 108.958 TEU'S, tendo em vista que os armadores em 2003 desviaram parte da carga destinada a Suape para o porto do Recife, alegando que as tarifas estavam altas em relações a outros portos.

Cabe salientar que apesar das operações no porto de Suape terem começado em abril de 1984, oferecendo uma excelente infra-estrutura e contando com uma localização estratégica privilegiada, questiona-se porque até a presente data ele não se tornou um porto concentrador de carga ou um *hub port*. Várias razões são apontadas, entre as quais pode-se destacar a não implantação de uma Zona de Processamento de Exportações- ZPE, a qual constava originalmente do Plano Diretor de Suape de 1973. As ZPEs foram criadas através do Decreto-Lei n° 2.452 de 29 de julho de 1988, constituindo-se em áreas de livre comércio, com vistas à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados exclusivamente no exterior. Um outro aspecto a ser considerado é

a proximidade do porto de Suape com o porto de Pecém, distando apenas cerca de 800 km. O porto de Pecém apresenta características de infra-estrutura e localização semelhantes ao complexo pernambucano, não havendo carga suficiente em sua hinterlândia para os dois complexos portuários. Essa situação deveu-se a ausência de um planejamento estratégico do sistema portuário brasileiro, pois caso existisse, deveria escolher o complexo de Suape como o único porto concentrador de carga da região nordeste, dado que a sua implementação datava de 1984. Caberia aos demais portos nordestinos, com exceção dos portos de Itaqui, Barra dos Coqueiros, Salvador, Aratu e Ilhéus, a condição de portos alimentadores (feeder ports) para o porto de Suape, o qual acolheria navios de grande porte, viabilizando as operações de transbordo através de navios de menor porte, com a intensificação da cabotagem. Acrescente-se também que a conclusão da ferrovia Transnordestina canalizaria para o porto de Suape outras cargas, tais como gesso, soja, milho e frutas.

#### **4.3.2 – O TERMINAL PORTUÁRIO DE PECÉM**

O Terminal Portuário de Pecém está inserido no Complexo Industrial e Portuário Governador Mário Covas, sendo sua concepção iniciada em 1995, portanto posterior ao início da vigência da Lei 8.630/93. Este trata-se de um contrato de adesão celebrado entre o Governo do Estado do Ceará e o Governo Federal.

Para tal foi constituída a Companhia de Integração Portuária do Ceará – CEARÁPORTOS, empresa de economia mista do Governo do Estado do Ceará, visando administrar e explorar as instalações portuárias do Terminal de Pecém.

Pecém foi enquadrado no regime jurídico de terminal privativo de uso misto com a finalidade de propiciar a movimentação de carga própria e de terceiros, fora da jurisdição do porto organizado de Fortaleza (Mucuripe).

A CEARÁPORTOS informa que tem como empresas associadas áquelas que se instalaram em torno do Complexo Portuário Industrial, a exemplo da PETROBRÁS e do ramo siderúrgico, para assegurar a condição de terminal de uso misto, e implicar na movimentação de carga própria e de terceiros.

O Terminal de Pecém, por isso, não conta com a existência do Conselho da Autoridade Portuária – CAP e do Órgão de Gestão de Mão-de-Obra – OGMO, mas dispõe de empresas credenciadas pela CEARÁPORTOS. Estas empresas, entretanto, poderiam ser enquadradas como operadores portuários, sem serem submetidas a processo licitatório, com base na Lei 8.666/93.

Estas empresas credenciadas para a realização da movimentação de carga do terminal não necessitaram investir no terminal para operarem, contratam mão-de-obra com vínculo empregatício através do regime da CLT, sem qualquer participação da CEARÁPORTOS. Estas contam, inicialmente, com sete empresas no ano de 2001, dispondo atualmente de três empresas.

Conforme Melo (2004), esse regime de trabalho foi objeto de questionamento pelo Ministério Público Federal do Ceará, cuja recomendação 02 de 14 de Fevereiro de 2002, ao considerar que o terminal de Pecém movimenta tão somente carga de terceiros, passe a operar sob a modalidade de uso público. Por sua vez, este regime acarretará a utilização de trabalhadores portuários de acordo com a Lei 8.630/93 e o credenciamento das empresas operadoras através de licitação, entretanto continua a operar sem licitação e trabalhador avulso.

No ano de 2003, trabalhadores avulsos que prestam serviço ao porto de Fortaleza (Mucuripe) ajuizaram uma ação na justiça cearense com o objetivo de exercerem o seu trabalho no terminal de Pecém, sem que até a presente data tenha havido uma decisão sobre o assunto.

Por sua vez o usuário do Terminal de Pecém, quer seja o exportador ou o importador contrata para os seus serviços o armador, o qual recorre as empresas credenciadas, não havendo nenhum envolvimento da CEARÁPORTOS.

A CEARÁPORTOS tem como receita operacional a cobrança pela movimentação de cada contêiner e a armazenagem deste nas suas instalações.

O Terminal iniciou suas operações comerciais em novembro de 2001. Foi inaugurado oficialmente em 2002, tendo como objetivo principal a conjugação de operações portuárias e industriais. Este terminal teve como pano de fundo propiciar o desenvolvimento de um complexo portuário e industrial.

O citado complexo foi instituído visando proporcionar um redirecionamento da economia do Estado do Ceará. Este serviu como um catalisador para a indução de investimentos industriais, direcionadas para as atividades de siderurgia, refino de petróleo, petroquímica e geração de energia elétrica.

O Terminal está situado no distrito de Pecém no município de São Gonçalo do Amarante, no Estado do Ceará a cerca de 60 Km da cidade de Fortaleza.

O acesso rodoviário ao Terminal é feito através da BR-222 que proporciona a ligação com Fortaleza, à região norte do Estado do Ceará e aos Estados do Piauí e do Maranhão. A BR-116 a qual interliga-o a região Sul do país e a CE-422, conhecida como via portuária com 20,5 Km de extensão e 12 m de largura, servindo de interligação das instalações portuárias com a BR-222.

O acesso ferroviário às instalações portuárias consta de um ramal de 22,5 Km de extensão, proveniente da linha norte da Companhia Ferroviária do Nordeste.

Trata-se de um terminal *off shore* cujo acesso marítimo dá-se diretamente prescindindo de canal de acesso e bacia de evolução, entretanto abrigado por um quebra-mar com 1.768 m de extensão. Este terminal é provido de dois Piers marítimos, os quais estão ligados ao continente através de uma ponte rodoviária, cujas distâncias para o Píer 1 e Píer 2 são de respectivamente 1.789,33 m e 2.142,61 m. Este, também, dispõe de uma faixa de rolamento de 7,20 m, de um suporte para tubulação de 6,75 m e de um suporte para correia transportadora de 6,20 m.

O Píer 1 com cerca de 350 m de comprimento e 45 m de largura é destinado a movimentação de produtos siderúrgicos e de carga geral, dispondo de dois berços de atracação e calados de 14,0 m e 15,0 m, respectivamente para o berço interno e externo.

O Píer 2 possui um comprimento de 336,56 m, apoiado por uma plataforma de atracação de 45m x 32m, com dois berços de atracação com um calado de 15,5m.

No tocante a equipamentos portuários o Terminal dispõe do que segue:

- a) Um guindaste de múltiplo uso com capacidade de içamento de carga de até 45 t instalado no Píer 1, visando a movimentação de carga solta e contêineres, com capacidade de 15 e 20 ciclos/hora, respectivamente nas operações com contêiner e carga solta;
- b) Um descarregador de navio instalado no Píer 1 com vistas a movimentação de granéis sólidos, dimensionado para operar com um fluxo de até 1.250 t/h de minério;

- c) Dois Guindastes sobre pneus com capacidade para realizar até 28 movimentos de contêineres por hora;
- d) Quatro braços de carga de 12” de diâmetro para as operações de recepção de querosene, óleo diesel, gasolina e álcool;
- e) Dois braços de carga de 10” de diâmetro para as operações de recebimento de óleo combustível;
- f) Dois braços de carga de 8” de diâmetro para as operações de GLP;
- g) Duas balanças rodoviárias eletrônicas com capacidade par 80 t cada.

#### **4.3.3 – O PORTO DE SALVADOR**

O porto de Salvador é um porto tradicional, cuja importância remonta ao período colonial brasileiro, onde ocupou um lugar de destaque histórico e econômico para o nosso país.

Apesar disso, o porto de Salvador operou com instalações rudimentares durante cerca de quatro séculos, vindo a se tornar um porto organizado a partir do início do século XX.

O porto de Salvador é administrado pela Companhia das Docas do Estado da Bahia – CODEBA desde 1977.

O porto está situado na cidade de Salvador no Estado da Bahia, na Baía de todos os Santos, entre a Ponta de Monte Serrat, ao norte e a Ponta de Santo Antônio, ao Sul.

Este tem como área de influência o Estado da Bahia propriamente dito, como também o sudoeste do Estado de Pernambuco e o sul do Estado de Sergipe.

O porto está interligado à BR-324 e à BR-101, respectivamente pelas distâncias de 2 e 80 Km, sendo o acesso à Ferrovia Centro Atlântica encontrando-se parcialmente desativado, entretanto distando de apenas 20 Km do Aeroporto Luiz Eduardo Magalhães.

O porto possui dois canais de acesso às instalações portuárias. O primeiro conhecido como de dentro, do lado da cidade de Salvador, com calado mínimo de 8 m. O segundo chamado de canal de fora, ao lado da Ilha de Itaparica, com calado variando entre 13 e 55 m. Sua área de fundeio possui uma largura de 700 m com um calado entre 9 e 12 m. Trata-se de um porto abrigado, com a inexistência de correntes marítimas.

O porto de Salvador dispõe das seguintes Instalações e Equipamentos:

- a) Cais Comercial I, sendo um terminal de uso público, com um comprimento de 383,60 m, dotado de um calado de 8,0 m, área total de 13.574 m<sup>2</sup>, não dispondo de equipamentos fixos para movimentação de carga;
- b) Cais Comercial II trata-se de um terminal de uso público com uma área de 42.719 m<sup>2</sup>, com calado variando de 8,0 a 10,0 m, comprimento de 860 m, permitindo a atracação de até cinco navios simultaneamente, aparelhado com 12 guindastes de pórtico com capacidade de 3,2 t cada, dotado de um transportador de corrente subterrâneo para a movimentação de trigo a granel. Destina-se a movimentação de carga geral solta ou unitizada, trigo em grãos, contêineres e passageiros de cruzeiros marítimos;
- c) Cais de Carvão, sendo um terminal de uso público dotado de uma área de 7.234 m<sup>2</sup> com um comprimento de 220m. O cais comporta a atracação de apenas um navio aparelhado por um guindaste de pórtico de 6,3 t e uma torre sugadora para 150 t/h, movimentando atualmente trigo a granel;

- d) Cais da Ponta Norte com uma área de 48.178 m<sup>2</sup>. Trata-se de um terminal de uso público com um comprimento de 165 m. O cais permite a atracação de navio de maior porte, aparelhado com dois guindastes de pórticos com capacidade para 6,3 e 12,0 t, movimentando carga geral, contêineres, minérios e veículos. Este possui uma rampa com calado de 8m e com largura de 12m para a atracação de navios do tipo Roll On Roll Off ;
- e) O Terminal de Contêineres – TECON alfandegado e arrendado possui um calado variando de 11,20 a 12m e um comprimento de 451m, ocupando uma área 73.443 m<sup>2</sup>. Este terminal tem capacidade estática para o armazenamento e movimentação anual de respectivamente 5.000 e 250.000 TEU'S, dotado de dois berços de atracação, dispendo de 2 portêineres, 2 transtêineres, 5 empilhadeiras reach –stacker com capacidade para 41 t, 2 empilhadeiras top-loader e 3 guindastes de pórticos de 32/40 t, 12 t e 6,3 t. As principais cargas movimentadas dizem respeito a produtos siderúrgicos, petroquímicos, sucos e frutas, sisal, granito, minérios e outros produtos em contêineres ou carga solta;
- f) A Intermarítima Terminais Ltda. funciona como um terminal de contêineres arrendado, ocupando uma área de 20.000m<sup>2</sup>. Este terminal tem capacidade estática para a armazenagem de 3.000 TEU'S, dispendo de 3 empilhadeiras reach-stacker, entretanto não possui berço de atracação;
- g) O Terminal de Água dos Meninos ocupa uma área de 13.321 m<sup>2</sup> arrendada, não dispendo de berço de atracação. Este terminal movimenta granito e serve de depósito para contêineres vazios, possuindo 1 pórtico sobre trilhos para movimentação de blocos de granito.

O porto de Salvador possui quatro cais explorados por operadores portuários distintos, os quais praticam concorrência entre si, procurando atrair o cliente para o seu terminal.

A exemplo do que foi feito para o porto de Suape, posicionamos a evolução do crescimento do porto de Salvador, tendo como marco o ano de promulgação da Lei 8.630/93. Dez anos após a sua vigência, foram selecionados indicadores constantes da Tabela 20.

Tabela 20- Evolução da infra-estrutura do porto de Salvador – 1993 e 2003

<b>DISCRIMINAÇÃO</b>	<b>1993</b>	<b>2003</b>	<b>VARIAÇÃO % 2003/1993</b>
<b>NÚMERO DE BERÇOS DE ATRACAÇÃO</b>	11	11	0
<b>EQUIPAMENTOS</b>			
- PORTÊINER	-	2	(*)
- TRANSTÊINER	2	2	0
- REACH STACKERS	-	5	(*)
- TOP LOADER	-	-	—
- SIDE LIFTER	-	-	—
- FORK LIFTER	-	-	—
<b>NÚMERO DE TEU'S MOVIMENTADOS</b>	37.507	169.092	350
<b>NÚMERO DE MOVIMENTAÇÃO DE NAVIOS DE CARGA</b>	961	1113	16
<b>MOVIMENTAÇÃO DE CARGA EM t</b>	1.666.224	2.617.111	57

Fonte: CODEBA.

(\*) Não houve incremento percentual em virtude da inexistência de valor absoluto no ano de 1993

## **4.4- PREÇOS PARA MOVIMENTAÇÃO DE UM CONTÊINER DE 20' PRATICADOS PELOS TERMINAIS DE SUAPE, PECÉM E SALVADOR**

### **4.4.1- A ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA BRASILEIRA NO PERÍODO DE 1997-2002**

A análise da evolução das tarifas praticadas só foi possível com dados existentes a partir de 1997 e não do ano da promulgação da Lei 8.630 em 1993. Considera-se que a partir da extinção da PORTOBRÁS em 1990 deixou de haver um acompanhamento sistemático das estatísticas, notadamente de preços da organização portuária brasileira, só retomada pelo GEIPOT a partir de 1997 e sistematizado pela ANTAQ. Entretanto a falta de dados para o período de 1993 a 1997 não distorce a análise, pois efetivamente a Lei 8.630/93 só começou a ser implantada de fato a partir da criação pelo governo federal do Grupo Executivo para a Modernização dos Portos-GEMPO em 1995.

A Tabela 21 apresenta que todos os portos constantes conseguiram reduzir de maneira substancial os preços para a movimentação de um contêiner de 20'. Indica claramente que a Lei 8.60/93 ao acabar principalmente com os monopólios da capatazia e da mão-de-obra, além de concorrer para a privatização dos terminais para a movimentação de contêiner, concorreu para os resultados alcançados.

A citada tabela demonstra que as tarifas médias praticadas pela organização portuária brasileira para movimentação de um contêiner de 20' nos anos de 1997 e 2002 foram respectivamente de US\$ 332 e US\$ 84.

Nos anos de 1997 e 2002, os portos de Salvador e Suape não foram exceção e seguiram a tendência da organização portuária nacional, ao reduzirem as suas tarifas praticadas para a movimentação de um contêiner de 20', respectivamente, de US\$ 261 para US\$ 85 e de US\$ 386 para US\$ 96.

Em 2002, entretanto, a tarifa média praticada para os portos de Pecém, Suape e Salvador foi de US\$ 90 superior a média nacional para o mesmo período que foi de US\$ 84, considerando que os terminais terceirizados de contêineres de Pecém e Suape passaram a operar efetivamente neste ano.

Por outro lado, os ganhos obtidos pelos portos de Salvador e Suape foram decorrentes também da privatização dos terminais de contêineres e investimentos privados realizados para a aquisição de equipamentos, notadamente portêineres e transtêineres.

O porto de Pecém iniciou as suas operações propriamente dita a partir do ano de 2002, já praticando o valor de US\$ 89 para a movimentação de um contêiner de 20'. Concorreu bastante para tal o seu enquadramento como um terminal privativo de uso misto, fora da jurisdição do porto organizado de Fortaleza (Mucuripe), sem a necessidade da contratação do trabalhador avulso.

Tabela 21-Evolução dos preços para movimentação de um contêiner de 20' em US\$ constantes (\*)

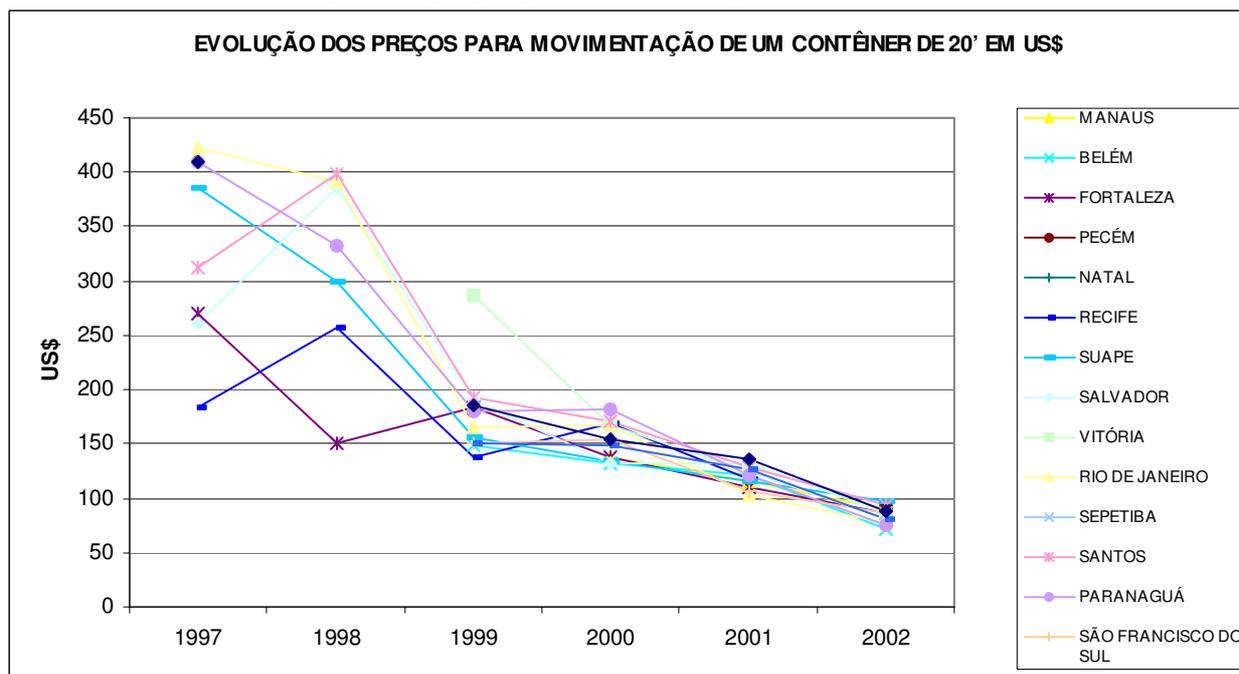
<b>PORTO</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>
<b>MANAUS</b>	–	–	–	<b>132</b>	<b>110</b>	<b>88</b>
<b>BELÉM</b>	–	–	<b>148</b>	<b>127</b>	<b>116</b>	<b>71</b>
<b>FORTALEZA</b>	<b>270</b>	<b>150</b>	<b>182</b>	<b>133</b>	<b>106</b>	<b>85</b>
<b>PECÉM</b>	–	–	–	–	–	<b>89</b>
<b>NATAL</b>	–	–	–	<b>158</b>	–	–
<b>RECIFE</b>	<b>183</b>	<b>257</b>	<b>137</b>	<b>162</b>	<b>111</b>	–

<b>SUAPE</b>	<b>386</b>	<b>299</b>	<b>155</b>	<b>129</b>	<b>110</b>	<b>96</b>
<b>SALVADOR</b>	<b>261</b>	<b>385</b>	<b>190</b>	<b>127</b>	<b>127</b>	<b>85</b>
<b>VITÓRIA</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>286</b>	<b>162</b>	<b>119</b>	<b>79</b>
<b>RIO DE JANEIRO</b>	<b>423</b>	<b>390</b>	<b>164</b>	<b>162</b>	<b>97</b>	<b>75</b>
<b>SEPETIBA</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>85</b>
<b>SANTOS</b>	<b>313</b>	<b>398</b>	<b>192</b>	<b>164</b>	<b>123</b>	<b>91</b>
<b>PARANAGUÁ</b>	<b>409</b>	<b>331</b>	<b>179</b>	<b>174</b>	<b>116</b>	<b>75</b>
<b>SÃO FRANCISCO DOSUL</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>149</b>	<b>149</b>	<b>101</b>	<b>85</b>
<b>ITAJAÍ</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>150</b>	<b>142</b>	<b>121</b>	<b>79</b>
<b>RIO GRANDE</b>	<b>409</b>	<b>–</b>	<b>185</b>	<b>148</b>	<b>130</b>	<b>86</b>
<b>VALOR MÉDIO ANUAL DO BRASIL</b>	<b>332</b>	<b>315</b>	<b>176</b>	<b>148</b>	<b>114</b>	<b>84</b>
<b>VALOR MÉDIO ANUAL PRATICADO POR PECÉM, SUAPE E SALVADOR</b>	<b>323</b>	<b>342</b>	<b>172</b>	<b>128</b>	<b>118</b>	<b>90</b>

Fonte: ANTAQ

(\*) Preços constantes em US\$ tendo como ano base o ano de 1997 deflacionado pelo Índice de preços do atacado dos Estados Unidos da América

Gráfico 4- Evolução dos preços para movimentação de um contêiner de 20'



Fonte: ANTAQ.

#### **4.4.2- A ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA BRASILEIRA E MUNDIAL NO ANO DE 2004**

A Tabela 22, mostra que o preço médio para a movimentação de um contêiner de 20', em dezembro de 2004, no Brasil ficou em torno de US\$ 100, abaixo do preço médio praticado no mercado internacional, situado em torno de US\$ 105.

Entretanto, comparando o preço praticado com o ano de 2002, quando o preço médio para a movimentação de um contêiner de 20' conforme tabela 21 foi de US\$ 84, houve um crescimento de cerca de 19 %.

No Brasil, este aumento foi ocasionado paradoxalmente pelo excelente desempenho da balança comercial brasileira apresentando um superávit no ano de 2004 de US\$ 33,696 bilhões. Por outro lado, associado à escassez mundial de navios porta-contêineres e de contêineres propriamente dito para movimentação de carga, fez com que a carga para ser embarcada permanecesse mais tempo nos terminais, sendo onerada e onerando os custos portuários.

Desta forma, a tarifa média praticada pelos portos de Pecém, Suape e Salvador para a movimentação de um contêiner de 20' ficou em torno de US\$ 108 situando-se acima da média nacional e mundial, que foram respectivamente de US\$ 100 e US\$ 105. Esta tarifa manteve a tendência observada para a organização portuária nacional.

Tabela 22 -Preço para movimentação de um contêiner de 20' no Brasil e no exterior em dezembro de 2004.

<b>PORTO</b>	<b>PREÇO ( EM US\$)</b>
<b>BRASIL ( MÉDIA)</b>	<b>100</b>
<b>MANAUS</b>	<b>107</b>
<b>VILA DO CONDE</b>	<b>125</b>
<b>FORTALEZA</b>	<b>92</b>
<b>PECÉM</b>	<b>92</b>
<b>RECIFE</b>	<b>71</b>
<b>SUAPE</b>	<b>128</b>
<b>SALVADOR</b>	<b>103</b>
<b>VITÓRIA</b>	<b>61</b>
<b>RIO DE JANEIRO</b>	<b>55</b>
<b>SEPETIBA</b>	<b>55</b>
<b>SANTOS</b>	<b>78</b>
<b>PARANAGUÁ</b>	<b>143</b>
<b>ITAJAÍ</b>	<b>129</b>
<b>SÃO FRANCISCO DO SUL</b>	<b>138</b>
<b>RIO GRANDE</b>	<b>123</b>
<b>EXTERIOR (MÉDIA)</b>	<b>105</b>
<b>CINGAPURA</b>	<b>111</b>
<b>ROTTERDÃ</b>	<b>97</b>
<b>HAMBURGO</b>	<b>127</b>

<b>ANTUÉRPIA</b>	<b>68</b>
<b>BUENOS AIRES</b>	<b>120</b>
<b>PECÉM, SUAPE E SALVADOR (MÉDIA)</b>	<b>108</b>

Fonte: Hamburg Süd e Kühne Nagel.

#### **4.5- CARGA MOVIMENTADA PELOS PORTOS DE PECÉM, SUAPE, SALVADOR E A CONCORRÊNCIA ENTRE OS PORTOS**

Conforme a Tabela 23, os portos de Pecém, Suape e Salvador movimentaram conjuntamente no ano de 2003 cerca de 6.437.020 t, o que representou 5,4 % de 119.929.980 t e 1,13 % de 571.485.311 t do que foram movimentados, respectivamente, pelos portos do Nordeste e do Brasil. Essa modesta posição dos três terminais portuários em relação a Região Nordeste e ao Brasil deve-se a grande participação dos terminais portuários de Itaqui-MA e Aratu-BA, que conforme a Tabela 17 movimentaram conjuntamente 90.326.128 t (sendo 75,3 % em relação ao Nordeste e 15,8 % em relação ao Brasil) em 2003, com destaque para minério de ferro, petróleo e os seus derivados.

Por outro lado, com respeito à carga containerizada os portos de Pecém, Suape e Salvador movimentaram conjuntamente no ano de 2003 cerca de 298.968 TEU'S. Esta quantidade representou uma participação bastante significativa de cerca de 68,2 % com respeito a Região Nordeste, porém bastante modesta em relação ao Brasil da ordem de 7,2 %.

O porto de Salvador liderou esta movimentação com 169.092 TEU'S, seguidos dos portos de Pecém e Suape, com respectivamente 69.155 TEU'S e 60.721 TEU'S. Entretanto, cabe salientar que a movimentação de contêineres, no porto de Suape, no ano de 2003 de 60.721 TEU'S representou apenas 56 % da do ano de 2002 quando atingiu 108.958 TEU'S, sendo ocasionada pelo remanejamento dos armadores, durante seis meses de suas linhas para o porto do Recife.

Os armadores alegaram que tal atitude foi decorrente das altas taxas praticadas pelo Terminal de Contêineres do Porto de Suape S/A – TECON,

operado pelo grupo filipino International Container Terminal Service Incorporated-ICTSI.

Tabela 23- Comparativo da movimentação de carga dos portos de Pecém, Suape e Salvador em relação a Região Nordeste e o Brasil

ITENS (*)	PECÉM a	SUAPE b	SALVADOR c	SUB-TOTAL d = a+b+c	NORDESTE e	BRASIL f	% d/e	% d/f
CARGA MOVIMENTADA t	695.256	3.124.653	2.617.111	6.437.020	119.929.980	571.485.311	5,4	1,13
PREÇO MOVIMENTAÇÃO DE UM TEU EM DEZEMBRO/2004 EM US\$	92	128	103	108 (**)	97	100	11,3	8,0
NÚMERO DE TEUS MOVIMENTADOS	69.155	60.721	169.092	298.968	437.606	4.170.469	68,2	7,2

Fonte: ANTAQ

(\*) Com exceção do preço para movimentação de um contêiner de 20', os demais itens são relativos ao ano de 2003.

(\*\*) Trata-se da média aritmética para os terminais de Pecém, Suape e Salvador.

Conforme a Tabela 24, o porto de Pecém movimentou no ano de 2003 cerca de 695.256 t, predominando a navegação de longo curso com 649.940 t (93,5%) e a carga containerizada com 551.181 t (79,2%), havendo um equilíbrio nos fluxos de exportação e importação, respectivamente, de 337.186 t (48,5 %) e 358.070 t (51,5 %). As principais cargas movimentadas pelo citado terminal neste mesmo ano de 2003, no sentido de exportação, foram frutas e derivados, produtos siderúrgicos, castanha de caju, camarão, produtos têxteis, calçados, granito e mármore, destacando-se na importação, derivados de petróleo, produtos siderúrgicos e produtos têxteis.

A mesma Tabela 24 mostra que o porto de Suape movimentou no ano de 2003 cerca de 3.124.653 t, predominando a navegação de cabotagem com 2.159.645 t

(69,1 %), a carga a granel líquida com 2.265.452 t (72,5 %) secundada pela carga containerizada com 641.289 t (20,5 %), prevalecendo o fluxo de importação com 2.471.133 t (79,1 %) em relação ao de exportação com 653.520 t (20,9 %). As principais cargas movimentadas pelo citado terminal neste mesmo ano de 2003, no sentido de exportação foram GLP, óleo diesel, frutas, tecidos, cerâmica, destacando-se na importação óleo diesel, gasolina e GLP.

A tabela 24 indica que o porto de Salvador movimentou no ano de 2003 cerca de 2.617.111 t, predominando a navegação de longo curso com 2.148.604 t (82,1 %), a carga containerizada com 1.520.784 t (58,1 %) secundada pela carga geral solta com 635.825 t (24,3 %), prevalecendo o fluxo de exportação com 1.701.851 t (65,0 %) em relação ao de importação com 915.260 t (35,0 %).

As principais cargas movimentadas pelo citado terminal neste mesmo ano de 2003, no sentido de exportação foram produtos petroquímicos, siderúrgicos, granito, celulose, frutas, sisal, veículos e cobre, destacando-se na importação trigo em grãos, produtos químicos, alimentos, equipamentos, veículos e malte.

No tocante aos preços praticados em Dezembro de 2004 para a movimentação de um contêiner de 20', especificamente para a Terminal Handling Charge-THC (capatazia), o terminal de Pecém é mais competitivo com o valor de US\$ 92, seguidos pelos portos de Salvador e Suape, com respectivamente US\$ 103 e US\$ 128.

A vantagem do terminal de Pecém reside no fato do mesmo está enquadrado no regime jurídico de terminal privativo de uso misto, conforme relatado na p.140 do anexo pelo Dr. Jurandir Picanço, ao passo que os terminais de contêineres de Salvador e Suape serem terminais de uso públicos.

A Terminal Handling Charge-THC (capatazia) praticada pelo terminal de contêiner de Suape é superior em 39 % e 24 %, respectivamente, em relação ao terminal de Pecém e ao porto de Salvador. Esta diferença pode ser atribuída ao ágio de 246 % sobre o valor fixo do arrendamento, pago pelo grupo filipino Internacional Container Terminal Service, Inc. ao Governo do Estado de Pernambuco em 2001, decorrente da concessão do terminal pelo prazo de 30 anos. Acrescenta-se o fato deste não ter concorrente, uma vez que o cais público para a movimentação de contêiner foi fechado.

Tabela 24- Características da movimentação de carga dos portos de Pecém, Suape e Salvador 2003, em t (\*).

ITENS	PECÉM	SUAPE	SALVADOR
<b>TOTAL DO PORTO</b>	<b>695.256</b>	<b>3.124.653</b>	<b>2.617.111</b>
<b>TIPO DE NAVEGAÇÃO</b>			
<b>LONGO CURSO</b>	<b>649.940</b>	<b>965.008</b>	<b>2.148.604</b>
<b>CABOTAGEM</b>	<b>45.316</b>	<b>2.159.645</b>	<b>468.507</b>
<b>FLUXO DA OPERAÇÃO</b>			
<b>EXPORTAÇÃO</b>	<b>337.186</b>	<b>653.520</b>	<b>1.701.851</b>
<b>IMPORTAÇÃO</b>	<b>358.070</b>	<b>2.471.133</b>	<b>915.260</b>
<b>GRANEL SÓLIDO</b>			
<b>EXPORTAÇÃO</b>	-	-	<b>33.896</b>
<b>IMPORTAÇÃO</b>	-	-	<b>426.606</b>
<b>GRANEL LÍQUIDO</b>			
<b>EXPORTAÇÃO</b>	-	<b>190.858</b>	-
<b>IMPORTAÇÃO</b>	-	<b>2.074.594</b>	-
<b>TRANSBORDO</b>	<b>144.075</b>	-	-

<b>CARGA CONTEINERIZADA</b>			
<b>EXPORTAÇÃO</b>	<b>337.186</b>	<b>247.060</b>	<b>1.084.403</b>
<b>IMPORTAÇÃO</b>	<b>213.995</b>	<b>394.229</b>	<b>436.381</b>
<b>CARGA GERAL SOLTA</b>	<b>-</b>	<b>217.912</b>	<b>635.825</b>
<b>CONTÊINER EM TEU'S</b>	<b>69.155</b>	<b>60.721</b>	<b>107.762</b>

Fonte: ANTAQ, CEARÁPORTOS, SUAPE E CODEBA

(\*) Com exceção da última linha cuja unidade é o número de contêineres em TEU'S.

Cabe salientar que os três principais portos de movimentação de contêiner na Região Nordeste, Salvador, Suape e Pecém dentro do espírito da Lei 8.630/93 estabeleceram um processo de competição entre si com vistas tornarem-se portos concentradores de carga, em função da infra-estrutura existente. Os portos visam oferecer aos seus usuários redução de custos e aumento da produtividade das operações portuárias.

Os portos de Pecém e Suape, em função de seus calados privilegiados de cerca de 15,5 m aliado à disponibilidade de áreas retroportuárias podem convergir no sentido de tornarem-se portos concentradores de carga. Diferentemente do porto de Salvador, que apesar de liderar a movimentação de contêiner na Região Nordeste não dispõe de calado da magnitude dos seus concorrentes, como tão pouco possui área para sua expansão.

Por outro lado, o novo traçado da ferrovia Transnordestina, será de fundamental importância para a viabilidade de tornar como portos concentradores de carga, os terminais de Pecém e Suape. Esta trará a possibilidade de movimentação de cargas tais como gesso, soja, milho e frutas, entre outras para serem movimentadas.

## **4.6 RESULTADOS OBTIDOS DECORRENTES DA APLICAÇÃO DA LEI 8.630/93 APÓS 11 ANOS DE SUA PROMULGAÇÃO**

A Lei 8.630/93 propiciou, de um modo geral, o ingresso da iniciativa privada à organização portuária brasileira, trazendo investimentos que proporcionaram a redução de custos e o aumento da produtividade para a organização portuária brasileira. Por outro lado, pela pesquisa de campo realizada com as autoridades portuárias de Pecém e Suape, essas observações também prevaleceram para a Região Nordeste.

Conforme apresentação realizada pelo Sr. Wilen Manteli da Comissão Portos da Associação Brasileira de Terminais Portuários – ABTP, durante O 24º Encontro Nacional de Comércio Exterior realizado em Novembro/2004 em São Paulo – SP destacou, entre outros, como efeitos positivos do citado diploma legal:

- a) Proporcionou a competição entre portos e terminais;
- b) Reduziu sensivelmente o tempo de espera para atracação de navios com conseqüente diminuição da demurrage;
- c) Induziu a movimentação de contêineres de cerca de 218% no período entre 1993 e 2002;
- d) Aumentou a produtividade na movimentação de contêineres de 20' de 10 para 30 movimentos por hora;
- e) Contribuiu para a redução dos índices de sinistralidade com conseqüente redução do prêmio de seguro;

Por outro lado, os estudos da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT (2001, p.1) e a Agência Nacional de Transportes

Aquaviário-ANTAQ, consideram, entre outros, como resultados significativos trazidos pelo citado diploma legal:

- a) implantação nos portos dos Conselhos de Autoridade Portuária – CAP que juntamente com as Autoridades Portuárias passaram a normatizar diversas funções portuárias;
- b) extinção do monopólio das Administrações Portuárias de explorar os serviços de capatazia nos terminais públicos, sendo substituídos pelos operadores portuários;
- c) facultou aos terminais privativos movimentarem cargas de terceiros, mediante a celebração de contrato de adesão junto ao Ministério dos Transportes;
- d) permitiu a União através de processo licitatório, proporcionar mediante concessão à iniciativa privada , a exploração comercial no porto público organizado, de áreas e instalações portuárias;
- e) tornou possível a União direcionar os investimentos públicos unicamente para as obras de infra-estrutura, transferindo para a iniciativa privada os investimentos destinados a superestrutura, equipamentos portuários e instalações;
- f) possibilitou à concorrência intra e interportos, mediante a diferenciação das tarifas;
- g) redução dos custos de movimentação de um contêiner de 20' de US\$ 332 em 1997 para US\$ 84 em 2002 ;
- h) instituiu o Órgão de Gestão de Mão-de-Obra em detrimento do monopólio exercidos pelas diversas categorias de trabalhadores avulsos, na indicação e escala da mão-de-obra com vistas atender as operações portuárias.

## 4.7 CONCLUSÃO

O Sistema Portuário Nordestino dispõe para a movimentação de carga containerizada de três principais portos - o Complexo Industrial e Portuário de Suape, o Terminal Portuário de Pecém e o Porto de Salvador-, os quais induzidos pela Lei 8.630/93 constituíram uma infra-estrutura e superestrutura empreendidas pelo governo e iniciativa privada. Estes portos visam atender a necessidade do usuário do comércio exterior brasileiro, ao possibilitar a atracação de navio porta-contêiner com tarifas e equipamentos compatíveis a nível internacional.

As citadas organizações portuárias competem entre si com tarifas dentro do espírito da Lei 8.630/93, sendo a Terminal Handling Charge-THC (capatazia) cobrada para a movimentação de um contêiner de 20' de US\$ 92 pelo terminal de Pecém, menor do que as praticadas pelos portos de Salvador e Suape, respectivamente de US\$ 103 e US\$ 128.

Entretanto, no tocante as tarifas praticadas, o Porto de Pecém e o de Salvador, oferecem condições mais favoráveis ao usuário, pois o complexo cearense opera sob o regime de terminal privativo de uso misto. Por outro lado, o porto baiano oferece uma salutar concorrência intraportos, contando com quatro operadores portuários, diferentemente do Complexo Portuário de Suape que atua unicamente com o TECON.

Por outro lado, tenderia mais para os portos de Suape e Pecém tornarem-se portos concentradores de carga ou *hub ports*, considerando que estes possuem calado privilegiado da ordem de 15,5 metros. Os portos de Suape e Pecém também acolhem navios porta-contêineres de última geração bem como possuem área retroportuária suficiente para atrair projetos industriais de grande porte. Tais

condições não dispõe o porto de Salvador, o qual possui limitação de calado restrito a 10 metros, além de não dispor de área para sua expansão, pois encontra-se situado numa área comercial tradicional e saturada da cidade de Salvador.

Desta forma, a condição de porto concentrador de carga só será possível, entre outros fatores, mediante a implantação da Ferrovia Transnordestina pela Companhia Ferroviária do Nordeste a qual demandaria o Terminal Portuário de Pecém e o Complexo Portuário Industrial de Suape, ao instituir a multimodalidade e atrair a movimentação de novas cargas, entre outras, o gesso, a fruticultura, a soja e o milho.

Por outro lado, Suape já poderia ter adquirido a condição de porto concentrador de carga, caso tivesse implantado a Zona de Processamento de Exportação- ZPE, com vistas a implantação de empresas voltadas tão somente para o mercado externo. Além disso, fosse definido através de um planejamento estratégico do setor portuário para ser o único *hub port* de carga da região nordeste, considerando que vem operando desde 1984.

Cabe salientar que a Lei 8.630/93 concorreu favoravelmente para a modernização e a redução das tarifas da organização portuária brasileira, sendo essa afirmativa uma unanimidade dos setores governamentais, empresariais e entidades de classe.

**CONCLUSÃO**

## CONCLUSÃO

A Lei 8.630 de 25 de Fevereiro de 1993, efetivamente propiciou uma base legal para a chamada modernização dos portos brasileiros, atendendo a uma nova realidade sócio-econômica que vem prevalecendo na nova organização portuária brasileira.

O citado diploma legal revogou uma legislação portuária em sua grande totalidade promulgada no ano de 1934, na qual o perfil da carga movimentada era predominantemente solta e fragmentada, a qual demandava um elevado uso intensivo de mão-de-obra, com baixo índice de mecanização para atenderem os chamados navios cargueiros ou convencionais.

O porto identificava-se meramente como um local de trânsito das mercadorias que eram movimentadas para os mercados doméstico ou internacional, através do transporte de cabotagem e do transporte de longo curso, sem adicionar a elas qualquer valor agregado.

A nova legislação procurou espelhar a nova configuração da organização portuária voltada para tornar-se complexo portuário industrial com agregação de valor aos produtos movimentados. Além disso, teve em vista fazer frente aos novos processos de unitização de carga, particularmente o uso do contêiner para a movimentação de carga geral. Para isso demandou o uso intensivo de processos mecanizados em detrimento da utilização de mão-de-obra, visando atender novos tipos de navios, particularmente o chamado porta-contêiner.

Para tal introduziu novos agentes no cenário da organização portuária brasileira, a exemplo do Operador Portuário, do Órgão de Gestão de Mão-de-Obra-OGMO e do Conselho da Autoridade Portuária-CAP. Esses constituíram-se

em instrumentais necessários para a extinção de monopólios relativos a capatazia exercido e praticado pelo Estado e o da mão-de-obra, até então prerrogativa dos sindicatos que atuavam na atividade portuária, alcançando por sua vez uma maior eficiência e produtividade, com conseqüente redução das tarifas.

Instituiu-se efetivamente uma parceria público-privada no setor portuário brasileiro, no qual cabe ao Estado assegurar a infra-estrutura básica da organização portuária. A iniciativa privada contribuiria com a chamada superestrutura, dentro da concepção de um modelo de exploração portuária intitulada de *landlord port*, o qual prevalece nos principais complexos portuários mundiais.

Os resultados e ganhos obtidos decorridos 11 anos da data da promulgação da Lei 8.630/93 foram bastante satisfatórios para a organização portuária brasileira de um modo geral. Essa possibilitou a competição intra e interportos, onde foram constatados pela Associação Brasileira de Terminais Portuários – ABTP e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários-ANTAQ, redução do custo para movimentação de um contêiner de 20' de cerca de US\$ 332 em 1997 para uma média de US\$ 84 no ano de 2002. Além disso, possibilitou o incremento expressivo da movimentação de contêineres de 20' no período de 1993 a 2002 de 218 % e a triplicação da produtividade de carregamento/descarregamento de 10 para 30 contêineres de 20' por hora, como também sensíveis reduções na espera de navios e dos índices de perdas e danos.

Por sua vez o sistema portuário nordestino acompanhou a tendência brasileira da modernização dos portos, destacando-se os terminais de Suape, Pécem e Salvador na movimentação da carga containerizada. Esses portos possuem condições de tornarem-se concentradores de carga ou hub ports, com exceção do

porto de Salvador em função das limitações de calado e da indisponibilidade de área retroportuária para sua expansão, desde que sejam interligados à futura ferrovia Transnordestina.

Entretanto, o porto de Suape já poderia ter alcançado a condição de porto concentrador de carga ou *hub port*, já que vem operando desde 1994, caso tivesse implantado a Zona de Processamento de Exportação-ZPE e fosse determinado pelo planejamento estratégico do sistema portuário nacional.

No tocante as tarifas portuárias os três terminais competem entre si a nível da região nordeste, incentivados pelo espírito do citado diploma legal, sendo o terminal de Pecém o que oferece a Terminal Handling Charge-THC (capatazia) mais baixa de US\$ 92 para a movimentação de um contêiner de 20', sendo seguidos pelos portos de Salvador e Suape, com respectivamente, US\$ 103 e US\$ 128, em dezembro de 1994.

O terminal de Pecém tem ligeira vantagem em virtude de atuar como um terminal privativo de uso misto, apesar de ser objeto de contestação por parte do Ministério Público. Esse identifica que o citado terminal só movimenta carga de terceiros, portanto tendo obrigação de utilização do trabalhador avulso e não contratado através da CLT.

É inegável e incontestável que a Lei 8.630/93 em função do que foi demonstrado e discorrido durante esta dissertação tem contribuído para a redução do chamado custo ou ineficiência Brasil. Esse diploma legal possibilitou o aumento da competitividade das nossas exportações, ao tornarem as tarifas portuárias próximas dos principais terminais marítimos mundiais, notadamente àqueles especializados na movimentação de contêiner.

Entretanto, ainda não atingimos um patamar de competitividade ideal em relação aos principais complexos portuários internacionais, principalmente, a indicadores de produtividade das operações portuárias.

Torna-se necessário a adoção de medidas corretivas e de uma política portuária nacional, cujos temas não foram objeto de estudo da presente dissertação, com vistas a aplicação plena da Lei 8.630/93.

É imprescindível perseguir a intenção do legislador, no sentido de tornar o citado diploma legal, sem qualquer sombra de dúvida, em um instrumento capaz de modernizar e de tornar competitiva a combalida organização portuária brasileira, notadamente os terminais públicos na movimentação de contêiner.

**ANEXOS**

## QUESTIONÁRIO

O objetivo do presente questionário é orientar as entrevistas e verificar as opiniões dos diferentes atores envolvidos na organização portuária, tais como, autoridades e operadores portuários, entidades de classe, empresários e usuários, no tocante a implantação da Lei 8.630/93.

Consta das seguintes perguntas orientadoras:

- a) A Lei 8.630/93 contribuiu efetivamente para a modernização dos portos brasileiros ?
- b) Quais as inovações mais efetivas contidas no citado diploma legal, que proporcionaram melhor eficiência à organização portuária brasileira ?
- c) A Lei 8.630/93 foi implantada na sua plenitude ?
- d) Quais os principais entraves que dificultaram a implantação da Lei 8.630/93 na sua integralidade ?
- e) Quais as sugestões com vistas ao aperfeiçoamento da Lei 8.630/93 ?
- f) Os terminais de Pecém, Suape e Salvador podem ser considerados como portos concentradores de carga ou *hub ports* ?

# ENTREVISTAS REALIZADAS COM AUTORIDADES PORTUÁRIAS E REPRESENTANTES DO EMPRESARIADO E ENTIDADE DE CLASSE

## 1. AUTORIDADES PORTUÁRIAS

### 1.1 Complexo Industrial Portuário de Suape

Em 15 de Junho de 2004, realizamos uma entrevista não estruturada com o Dr. Gilberto Barreto da Costa Pereira, Diretor de Gestão Portuária nas instalações do complexo portuário.

O entrevistado informou que Suape serviu de referência para a Lei 8.630/93, a qual contribuiu, segundo ele, para a modernização dos portos, a medida em que regulamentou a participação do setor privado nos investimentos portuários e retirou a intervenção do Estado da atividade portuária.

Barreto destacou que a redução dos custos portuários foi tanto fruto do congelamento das tarifas, como também do aumento da produtividade das operações portuárias após a promulgação da Lei 8.630/93. Essa situação prevaleceu para a organização portuária brasileira e o sistema portuário nordestino.

O entrevistado recomendou também a necessidade do estabelecimento de uma política e de um marco regulatório para o setor portuário, além de sua profissionalização. A necessidade de um plano nacional de dragagem e da redução da interferência dos políticos na definição dos investimentos públicos direcionados a organização portuária foram enfatizadas por Barreto.

Em seguida, acompanhado do Dr. João Emmanuel Poggi de Lemos, Coordenador de Operações, visitamos as instalações do complexo portuário.

## **1.2 Terminal Portuário de Pecém**

Em 14 de Julho de 2004, foi realizada uma entrevista não estruturada com o Dr. Jurandir Picanço Jr., nas instalações do terminal de Pecém. Jurandir é diretor de Desenvolvimento Comercial da Companhia de Integração Portuária - CEARÁPORTOS, nas instalações do Terminal de Pecém, cuja empresa de economia mista do Governo do Estado do Ceará explora suas instalações portuárias.

Inicialmente Picanço informou que o Governo do Estado do Ceará conseguiu firmar junto ao Ministério dos Transportes um contrato de adesão para explorar as instalações portuárias do Terminal de Pecém. Entretanto, sem o citado terminal pertencer a jurisdição do porto organizado de Fortaleza (Mucuripe) que dista cerca de 60 Km do mesmo.

O entrevistado declarou que a concepção de Pecém deu-se no ano de 1995, ocorrendo o início das obras em 1997 e o início das operações em 2001, portanto, após a promulgação da Lei 8.630/93.

A CEARÁPORTOS procurou enquadrar o terminal portuário de Pecém dentro de um complexo industrial portuário como um terminal privativo de uso misto, o que foi conseguido, tornando-se, segundo o entrevistado, o seu grande diferencial.

O entrevistado adiantou que o citado regime de exploração de terminal privativo de uso misto foi concedido em função de movimentar carga própria das empresas associadas a CEARÁPORTOS como a PETROBRÁS e as do ramo siderúrgico e carga de terceiros.

Em função desta prerrogativa, o entrevistado mencionou que o Terminal de Pecém possui apenas empresas credenciadas pela CEARÁPORTOS para

movimentar carga no terminal, não possuindo o Conselho de Autoridade Portuária-CAP nem o Órgão Gestor da Mão-de-Obra-OGMO, portanto não sendo obrigado a contratar o trabalhador avulso.

Jurandir enfatizou que este é um dos fatores que torna as tarifas praticadas pelas empresas credenciadas mais atrativas de que outras organizações portuárias, a exemplo de Suape.

O entrevistado posicionou que o usuário do Terminal de Pecém contrata diretamente o armador, que por sua vez contrata as empresas especializadas. Além disso, informou que a receita da CEARÁPORTOS é proveniente de uma taxa originada da movimentação da carga, juntamente com a armazenagem efetivada.

A redução das tarifas portuárias a nível nacional e, de um modo geral, ocorrendo para as organizações portuárias de todas as regiões brasileiras foi um acontecimento lembrado por Jurandir.

## **2. REPRESENTANTES DE ENTIDADES DE CLASSE**

### **2.1 Confederação Nacional da Indústria – CNI**

Em 17 de Junho de 2004, foi realizada por telefone uma entrevista não estruturada com o Dr. Wagner Cardoso, responsável técnico pelo setor de infraestrutura da CNI.

Cardoso afirmou que a preocupação com os custos portuários tomou vulto efetivamente no Brasil. Esse fato ocorreu quando o Sr. Jorge Gerdau Johannpeter, executivo do Grupo Gerdau, fez em 1989 um comparativo das tarifas portuárias de produtos siderúrgicos de uma das empresas do seu grupo domiciliada no Chile

que utilizava o porto de Valparaíso. Através desse estudo, Gerdau constatou que essas tarifas eram bem menores do que as praticadas pelos portos brasileiros.

Posteriormente, Gerdau solicitou a área jurídica do grupo Gerdau, na pessoa do Dr. Expedito Luz, estudos sobre a organização portuária brasileira com a finalidade de tornar as tarifas portuárias mais competitivas.

O entrevistado adiantou, que apesar da iniciativa do Presidente Fernando Collor de intervir na poupança da população brasileira, ele não se atreveu a inibir com o corporativismo predominante na organização portuária do Brasil. Esse fato deveu-se ao receio do Presidente de que os portuários paralisassem as atividades desenvolvidas por eles, provocando, assim, sérios reflexos para a atividade econômica do nosso país.

Cardoso observou ainda que a ineficiência da organização portuária está concentrada notadamente nos terminais públicos que movimentam contêineres, pois os terminais privativos especializados na movimentação de granéis sólidos são bastante competitivos e superiores aos portos americanos, igualando-se aos portos alemães.

Na entrevista foram destacados três avanços que a Lei 8.630/93 proporcionou, possibilitando, um desses, a privatização dos terminais. Além disso, permitiu a movimentação de cargas de terceiros pelos terminais privativos e viabilizou a saída da escolha da mão-de-obra da alçada dos sindicatos envolvidos na atividade portuária, tornando-se uma prerrogativa do Órgão Gestor da Mão-de -Obra - OGMO.

Foi também explicitada na entrevista a redução substancial no valor da movimentação de um contêiner de 20' que custava US\$ 500 e passou para US\$ 180. Além disso falou-se do avanço na produtividade no número de movimentos

por hora do contêiner nas operações de carregamento/descarregamento de 12 para 30, fruto dos novos equipamentos que os portos passaram a operar.

Foram pontos observados por Cardoso a falta de investimentos na organização portuária, a efetivação de uma dragagem permanente, a intensificação da estadualização dos portos, a indenização dos portuários de Santos, Rio de Janeiro e Salvador, e o pagamento direto da taxa de Terminal Handling Charge – THC (antiga capatazia) do usuário ao operador.

## **2.2 Associação Brasileira de Terminais Portuários-ABTP**

Em 06 de Outubro de 2004, foi realizada por telefone uma entrevista não estruturada com o Sr. Juan Carlos Llerena, assessor da Associação Brasileira de Terminais Portuários-ABTP que encontrava-se na cidade do Rio de Janeiro.

Llerena informou que no final da década de oitenta a entidade Ação Empresarial Integrada, a qual congregava cerca de 57 órgãos das classes empresariais, constatou que sem portos eficientes não seria possível o desenvolvimento do Brasil.

Segundo o entrevistado, apesar do porto ser um fator logístico eficiente e necessário, a organização portuária era controlada pelo Governo de forma ineficiente.

A partir daí, em 1989, criou-se um Grupo patrocinado pela Ação Empresarial Integrada para estudar e propor medidas visando tornar a organização portuária eficiente. Nesse grupo, destacaram-se os Srs. Expedito Luz do grupo Gerdau, Marco Polo Melo Lopes diretor-executivo da Ação Empresarial Integrada, o

Almirante José Ribamar Miranda Dias e Juan Carlos Llerena, representando a Associação Comercial do Rio de Janeiro.

Essa organização exerceu ações em Brasília-DF, na Europa e nos Estados Unidos da América, tentando verificar como funcionava a organização portuária no exterior e aproveitando para o Brasil o que era praticado de bom pela legislação alienígena.

O modelo portuário vigente até então no Brasil estava completamente defasado e refletia o que predominava nos portos europeus e americanos na década de 1950.

O Sr. Llerena adiantou que fomos captar lá fora as idéias e práticas adotadas e eficientes.

Após uma longa tramitação e discussão no Congresso Nacional, a Lei dos Portos foi aprovada por acordo de lideranças, sendo o Partido dos Trabalhadores-PT representado, na ocasião, pelo deputado federal Aloísio Mercadante.

Todos concordaram com a nova legislação, inclusive, o sindicato dos estivadores, desde que não acabassem com os seus privilégios.

O Presidente Itamar Franco não simpatizava com a nova legislação a ponto de não querer sancioná-la. Entretanto, ao fazê-la vetou a cláusula que rezava como competência do Governo Federal a dragagem.

Apesar da Lei ter sido promulgada em 25 de Fevereiro de 1993, muitas reuniões foram feitas no biênio 1993/1995, sem que as mudanças acontecessem. Por esse motivo, surge, em 1995, a necessidade da criação do Grupo Executivo para a Modernização dos Portos- GEMPO, com o fim de coordenar e efetivar a aplicação das disposições referentes a Lei 8.630/93, visando agilizar a tramitação

das mudanças. Para coordenar o GEMPO foi nomeado o Almirante José Ribamar Miranda Dias.

O entrevistado afirmou que decorridos mais de dez anos da promulgação da Lei 8.630/93, os objetivos do citado diploma legal foram atingidos em cerca de 80 a 90 %. Hoje, um contêiner de 20' movimentado antes da lei por cerca de US\$ 500/600 custa cerca de US\$ 90/180, sendo 30 a 50 % desse valor referente à mão-de-obra.

Os ternos convocam em média 18 avulsos para a movimentação de um contêiner de 20', porém a metade não aparece para trabalhar. O porto de Sepetiba, entretanto, utiliza apenas 3 a 4 homens para a mesma operação.

Salientou-se na entrevista que o número de trabalhadores avulsos cadastrados pelo GEMPO em 1995 era de 60.000, sendo apenas 12.000 desligados pelo Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário-AITP, conforme disposto nas disposições transitórias da Lei 8.630/93.

Atualmente existe cerca de 30.000 trabalhadores avulsos no país, quando na realidade só são necessários cerca de 8.000 a 9.000.

A despeito dos avanços conseguidos pela legislação ainda permanecem dois problemas: a excessiva interferência governamental no porto e a indenização trabalhista em função do excessivo contingente de trabalhadores avulsos.

Llerena finalizou afirmando a necessidade de que a organização portuária tenha o poder de governo, com a agilidade de empresa, tornando o porto uma passagem logística mais eficiente e criando uma instituição que zele por ela.

### **2.3 Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga –ANUT**

Em 20 de Julho de 2004, foi realizada na sede da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco-FIEPE uma entrevista não Estruturada com o Almirante José Ribamar Miranda Dias em Recife-PE.

Cabe salientar que o Almirante Ribamar foi o coordenador do Grupo Executivo para a Modernização dos Portos-GEMPO, que foi criado em 1995 com vistas a agilizar a aplicação da Lei 8.630/93.

O entrevistado considerou a quebra do monopólio dos sindicatos atuantes na organização portuária, na indicação da mão-de-obra requerida, como a grande conquista da citada lei.

Por outro lado, informou que os terminais, principalmente, os que movimentam contêineres, são reféns dos armadores, sendo incorreto que estes determinem quanto deve ser o valor da taxa Terminal Handling Charge (capatazia), quando deveria ser uma prerrogativa do próprio terminal. Enfatizou ,também, que os custos dos terminais portuários são altamente confidenciais.

O Almirante afirmou que a Lei 8.630/93 não está implantada na sua totalidade, mas é preciso manter a integridade do seu modelo institucional para evitar que haja retrocesso no processo de modernização.

### **3. INICIATIVA PRIVADA**

#### **3.1 Grupo Gerdau**

Em 22 de Julho de 2004, foi realizada por telefone uma entrevista não estruturada com o Dr. Expedito Luz, Diretor Jurídico do Grupo Siderúrgico Gerdau que se encontrava na cidade de Porto Alegre.

O entrevistado falou que em função da deficiência da estrutura portuária brasileira vigente, o Sr. Jorge Gerdau Johannpeter, juntamente com o presidente da Confederação Nacional da Indústria, Sr. Albano Franco, lideraram no final da década de oitenta e início da década de noventa um movimento político, tendo como coordenador o Sr. Marco Polo de Melo Lopes do Instituto Brasileiro de Siderurgia e da Ação Empresarial.

Foi constituído um grupo de trabalho presidido pelo entrevistado, o qual visitou uma série de portos nos Estados Unidos da América, Europa e Japão. Essas visitas tiveram a presença de um representante da Associação Brasileira de Terminais Portuários-ABTP Sr. Wilen Mantelli, o qual teve uma participação bastante efetiva.

A partir daí, conhecidos os diversos sistemas de gestão portuária de sucesso no mundo, optou-se pelo modelo de organização portuária utilizado pelo porto de Hamburgo, conhecido como landlord port, o qual serviu de base para a redação do projeto de Lei que redundou na Lei 8.630/93.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, Roberto Cavalcanti de. Nordeste: sugestões para uma estratégia de desenvolvimento. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil S. A., 2002.

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Indicadores de desempenho Portuário: sistema permanente de acompanhamento de preços e desempenho operacional dos serviços portuários, Brasília, 2003.

\_\_\_\_\_. Estatísticas Portuárias. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em: 7 de dezembro de 2004.

BERTAGLIA, Paulo Roberto. Logística e gerenciamento da cadeia de abastecimento. São Paulo: Saraiva, 2003.

BHAGWATI, Jagdish N.; SRINIVASAN, T.N. Lectures on International Trade. London: MIT Press, 1983.

BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David J. Logística empresarial: o processo de Integração da cadeia de suprimento. São Paulo: Atlas, 2001.

CARBAUGH, Robert J. Economia Internacional. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2002.

CAVES, Richard E.; JOHNSON, Harry G. (Compiladores). Ensayos de economía Internacional. Buenos Aires: Amorrortu Editores, 1971.

CAVES, Richard E.; FRANKEL, Jeffrey A.; JONES, Ronald W. Economia Internacional. São Paulo: Editora Saraiva, 2001.

CEARÁPORTOS – Companhia de Integração Portuária do Ceará. Disponível em: <<http://www.cearaportos.ce.gov.br>>. Acesso em: 30 de novembro de 2004.

CODEBA – Companhia das Docas do Estado da Bahia. Disponível em: <<http://www.codeba.com.br>>. Acesso em: 30 de novembro de 2004.

FLEURY, Paulo Fernando et al. Logística empresarial: a perspectiva brasileira. São Paulo: Atlas, 2000.

GEIPOT-Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. A reforma portuária brasileira. Brasília, 2001.

GOMES, Carlos Rubens Caminha. Direito Comercial Marítimo. Rio de Janeiro: Editora Rio-Sociedade Cultural Ltda, 1978.

GRAU, Eros Roberto. A ordem econômica na Constituição de 1988. São Paulo-SP: Malheiros Editores Ltda., 2002.

HAMBURG SÜD. Tarifas portuárias internacionais. Disponível em: <<http://www.kn-portal.com/>>. Acesso em: 4 de janeiro de 2005.

IPEA-Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. CASTRO, Newton Rabello de Castro e LAMY, Philippe. A desregulamentação do setor transportes: o caso do subsetor portuário, 1992. Texto para Discussão n° 284.

KEEDI, Samir; MENDONÇA, Paulo C.C. Transportes e Seguros no Comércio Exterior. São Paulo: Aduaneiras, 1998.

KEEDI, Samir. Logística de Transporte Internacional: veículo prático de competitividade. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

\_\_\_\_\_. Transportes, unitização e seguros internacionais de carga: prática e exercícios. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

KINDLEBERGER, Charles Poor. Economia Internacional. São Paulo: Mestre Jou, 1974.

KRUGMAN, Paul R.; OBSTFELD, Maurice. Economia internacional - Teoria e prática-5a. edição. São Paulo: Pearson Education do Brasil, 2001.

KÜEHNE NAGEL. Tarifas portuárias internacionais. Disponível em: <<http://www.kn-portal.com/>>. Acesso em: 5 de janeiro de 2005.

LIMA, Eriksom Teixeira. Diretrizes estratégicas para os portos do Nordeste. Rio de Janeiro: BNDES Setorial, n.10, p. 349-378, 1999.

MELO, Jamildo; BELFORT, Angela Fernanda. O Brasil a ver navios: dez anos da lei dos portos, a modernização incompleta. Recife: Bagaço, 2004.

PINHEIRO, Armando Castelar; FUKASAKU, Kiichiro. A privatização no Brasil: o caso dos serviços de utilidade pública. Rio de Janeiro: BNDES, 2000.

PINHEIRO, Armando Castelar et al. O desafio das exportações. Rio de Janeiro. BNDES, 2002.

PORTO, Marcos Maia; TEIXEIRA, Sérgio Grein. Portos e Meio Ambiente. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

PORT REFORM TOOLKIT. Module 3. The World Bank (Banco Mundial), 2003.

Revista Portos e Navios. Rio de Janeiro: Editora Quebra-Mar Ltda.

Review Of Maritime Transport, 2003. UNCTAD.

REZENDE, Fernando; Paula, Tomás Bruginski de. (Coordenadores). Infra-estrutura: perspectivas de reorganização; transportes. Brasília: IPEA, 1998.

SALGADO, Suely Mendonça. Transportes no comércio exterior. Rio de Janeiro: FUNCEX, 1980.

SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (Organizadores). Cidade e portos: os espaços da Globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

STEIN, Alex Sandro. Curso de Direito Portuário: Lei n. 8.630/93. São Paulo: LTr, 2002.

SUAPE – Complexo Industrial Portuário. Disponível em: <<http://www.suape.pe.gov.br>>. Acesso em: 13 de novembro de 2004

UNCTAD. Trade and Transport Facilitation: Building a Secure and Efficient Environment for Trade. São Paulo: eleventh session, 2004.

VELASCO, Luciano Otávio Marques de; LIMA, Eriksom Teixeira. O sistema portuário brasileiro. Rio de Janeiro: Revista do BNDES, V.3, N.6, 1996.