



PRISCILA RAMOS PEREIRA

**O SISTEMA PORTUÁRIO E SUAS IMPLICAÇÕES NO
COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO – UMA
COMPARAÇÃO ENTRE O PORTO DE SANTOS E O PORTO
DE ROTERDÃ**

**Monografia apresentada como requisito
para conclusão do Curso de Bacharelado
em Relações Internacionais da Faculdade
de Ciências Jurídicas e Sociais do
UniCEUB – Centro Universitário de
Brasília.**

**Orientador: Prof. Cláudio Ferreira da
Silva**

**BRASÍLIA
2003**

PRISCILA RAMOS PEREIRA

**O SISTEMA PORTUÁRIO E SUAS IMPLICAÇÕES NO
COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO – UMA
COMPARAÇÃO ENTRE O PORTO DE SANTOS E O PORTO
DE ROTERDÃ**

**Monografia apresentada como requisito
para conclusão do Curso de Bacharelado
em Relações Internacionais da Faculdade
de Ciências Jurídicas e Sociais do
UniCEUB – Centro Universitário de
Brasília.**

**Orientador: Prof. Cláudio Ferreira da
Silva**

**BRASÍLIA
2003**

“Não pergunte o que o seu país pode fazer por você e sim o que você pode fazer pelo seu país”.

JOHN FITZGERALD KENNEDY

À minha família e amigos, pelo fundamental apoio e incentivo em mais esta investida.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	09
1.1 Metodologia.....	10
2. O QUÊ É TRANSPORTE MARÍTIMO?.....	11
2.1 Os Portos Brasileiros – Lei 8.630, de 25 de Fevereiro de 1993 – Modernização dos Portos.....	12
2.2 Legislação Internacional e Nacional dos Portos.....	15
2.3 O Comércio Exterior e a Estrutura Portuária.....	17
3. O PORTO DE SANTOS.....	19
3.1 Origem.....	19
3.2 Concessão e Construção.....	19
3.3 Inauguração.....	20
3.4 Períodos.....	21
3.5 Estágio Atual.....	25
4. O PORTO DE ROTERDÃ.....	28
4.1 Origem.....	28
4.2 Períodos.....	28
4.3 Estágio Atual.....	30
5. COMPARAÇÕES ENTRE OS DOIS PORTOS – SANTOS E ROTTERDÃ.....	33
5.1 O Papel dos portos na cadeia logística.....	33
5.2 Relação Brasil X Holanda.....	34
5.3 O Caso Brasileiro – Porto de Santos.....	35
5.4 O Caso Holandês – Porto de Roterdã.....	39
5.5 Roterdã X Santos.....	40

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	42
6.1 Sobre Investimentos.....	42
6.2 Sobre a Questão de Porto-cidade.....	44
6.3 Sobre a Relação Trabalhista.....	44
6.4 Sobre as Políticas de Meio Ambiente.....	45
6.5 Sobre a Lei de Modernização dos Portos.....	45
6.6 Sobre os Custos Portuários.....	46
6.7 Sobre o Comércio Exterior do Brasil.....	47
ANEXO I.....	48
ANEXO II.....	62
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	66

RESUMO

A presente monografia, intitulada “O Sistema Portuário e suas Implicações no Comércio Exterior Brasileiro – Uma Comparação entre o Porto de Santos e o Porto de Roterdã” traz em seu bojo um estudo sobre os principais problemas do setor portuário brasileiro no cenário atual e suas implicações no desenvolvimento do comércio internacional do Brasil. Tem como foco a comparação entre dois dos maiores portos mundiais – o Porto de Santos, com enorme potencial de desenvolvimento e o Porto de Roterdã, considerado o melhor porto de toda a Europa. Aborda as dificuldades econômicas e políticas encontradas nos portos brasileiros que aumentam os custos e dificultam as exportações. Procura defender soluções cabíveis na melhoria do sistema portuário nacional, enfatizando o porto de Santos, baseadas na experiência internacional.

ABSTRACT

This monograph, entitled " The Port system and its influence on Brazil's Foreign Trade" brings a study about the real brazilian Port sector's main problems and its influence on Brazil's foreign trade development. It focus on the analogy between two of the greatests Ports of the world - Santos Harbor, with its great potential of development, and Roterdã Harbor, considered the best European Port. It also talks about the economical and political difficulties that brazilian's Ports is passing throw, which increase the costs affecting the exportation. Based on the International experience, this monograph defend the appropriate solutions on improving the National Port System.

1. INTRODUÇÃO

“O comércio exterior é a atividade de compra, troca e venda de bens e serviços, bem como a circulação de capitais entre países.” (Mendonça/Keedi, 1997:21)

Essa atividade é um diferencial no desenvolvimento econômico do país e na relação entre as nações, e traz benefícios àqueles que a praticam. A estrutura do comércio exterior está baseada em variáveis, dentre as quais destaca-se a área de logística de transportes de bens que são vendidos, trocados ou comprados, isto é, sua locomoção desde o ponto de origem até o ponto de destino.

Na era da globalização, onde a economia mundial está se reorganizando, é preciso também que os sistemas de transportes se organizem e se desenvolvam, a fim de reduzir as distâncias, ganhar tempo, baixar custos operacionais, tornando assim os produtos mais baratos no mercado interno e mais competitivos no mercado externo. É comprovado que um dos fatores principais de ganhos em competitividade é selecionar o modal¹ de transporte que agregue menos custo ao produto durante todo o percurso.

A presente monografia visa abordar os principais problemas do setor portuário brasileiro – econômicos e políticos - no cenário atual e suas implicações no desenvolvimento do comércio internacional do Brasil. Tem como foco a comparação entre dois dos maiores portos mundiais – o Porto de Santos, com um enorme potencial de desenvolvimento e o Porto de Roterdã, considerado o melhor porto de toda a Europa. Procura defender soluções cabíveis na melhoria do sistema portuário nacional, enfatizando o porto de Santos, baseadas na experiência internacional.

Inicialmente, irei abordar a definição de transporte marítimo, sua finalidade, vantagens e objetivos em relação ao processo logístico de transporte de mercadorias. Ainda no primeiro capítulo, será exposta a Lei 8.630/93, denominada Lei de Modernização dos Portos responsável pela reestruturação do sistema portuário brasileiro. Serão citados os principais órgãos reguladores nacionais e internacionais do transporte marítimo, suas principais funções e responsabilidades. É apresentado também uma síntese sobre a relação do comércio exterior do Brasil e a estrutura portuária.

¹ Via pela qual o produto é transportado.

No segundo e terceiro capítulos, serão apresentadas a evolução histórica, seus períodos e o estágio atual de dois dos principais portos mundiais – Santos e Roterdã, respectivamente. Aponta-se os principais problemas do Porto de Santos e as principais vantagens do Porto de Roterdã.

No capítulo seguinte, faz-se a comparação entre os dois portos citados, mostrando a capacidade de sucesso no desenvolvimento e modernização do sistema portuário baseado no exemplo internacional. Analisa a relação entre Brasil e Holanda, e separa o caso brasileiro – Santos, abordando questões como custos, investimentos, descentralização e modernização do caso holandês – Roterdã, explicando as questões relacionadas à privatização, ao porto-cidade, enfim, à sua excelência.

Por fim, temos as considerações finais sobre a relação do comércio mundial e os transportes, mostrando uma síntese dos vários temas já discutidos nos capítulos anteriores. Faz-se sugestões de soluções a fim de melhorar a atual situação do sistema portuário nacional.

1.1 Metodologia

A escolha do problema de pesquisa – As ineficiências do Porto de Santos que prejudicam o desenvolvimento do comércio exterior brasileiro – justifica-se pela relevância que o assunto exerce no contexto econômico brasileiro, sendo muito importante conhecermos as relações da gestão portuária com o comércio internacional, a fim de buscar soluções para a melhora das exportações e importações.

O estudo de caso proposto pretende analisar os aspectos positivos e negativos do maior porto do mundo – Roterdã – e sua possível contribuição para a modernização do principal porto brasileiro – Santos.

Analisando comparativamente os dois portos citados, pretendo mostrar a relevância do tema de modernização dos portos e apontar a sua solução baseada no exemplo internacional dos mais movimentados e eficientes dos portos, Roterdã.

A metodologia utilizada foi o método da pesquisa bibliográfica, partindo na busca de material bibliográfico em livros sobre o assunto e em sites da internet de órgãos governamentais e de empresas especializadas em gestão portuária, para assim construir a teoria e o estudo de caso proposto.

2. O QUÊ É TRANSPORTE MARÍTIMO?

Podemos definir transporte marítimo como o “realizado por navios a motor de grande porte, nos mares e oceanos” (Mendonça, Keedi, 1997:55).

Durante a Revolução Industrial, a invenção da máquina a vapor e a substituição da madeira pelo aço possibilitaram a construção de embarcações cada vez maiores, baixando os custos do transporte sobre as águas. Esse fato caracterizou o transporte marítimo eficiente, o que é um dos elementos básicos para o desenvolvimento econômico das nações, principalmente as dotadas de grande extensão territorial, que é o caso do Brasil.

De acordo com sua finalidade, esse modal² pode ser dividido em duas categorias: transportando cargas entre os portos nacionais, dentro de um mesmo país, ou interligando dois ou mais países, internacionalmente.

Destacam-se como objetivos principais do transporte: as áreas comerciais, dando apoio logístico às exportações e importações de mercadorias no mercado interno e externo dos países, promovendo assim a distribuição de riquezas; e o desenvolvimento tecnológico, visando dar mais competitividade, segurança e qualidade ao transporte das mercadorias.

O transporte marítimo é um importante instrumento operacional da cadeia logística, isto é, faz parte da administração do fluxo de distribuição de bens e serviços e de atividades de movimentação e armazenagem. O transporte é considerado uma atividade primária, pois contribui com a maior parcela do custo total³ da logística e é essencial para a coordenação e o cumprimento desta tarefa. É importante observar também a relevância do nível de serviço, isto é, a qualidade como elemento fundamental da satisfação do empresário que o utiliza e do consumidor que o recebe.

As principais vantagens da utilização do transporte marítimo podem ser enumeradas da seguinte forma, de acordo com Cláudio Ferreira e Marcos Maia no livro “Transportes, Seguros e a Distribuição Física Internacional de Mercadorias (2000)”:

- Capacidade: os navios possuem maior capacidade de carga do que qualquer outro meio de transporte;
- Competitividade: as tarifas de frete são mais competitivas;

² Modalidade de transporte.

³ Contribui com 1/3 a 2/3 dos custos logísticos.

- Flexibilidade de carga: cargas de qualquer natureza podem ser transportadas para qualquer lugar;
- Continuidade das operações: não é tão suscetível às más condições de tempo, principalmente porque a maioria das cargas é transportada por contêineres.

As principais desvantagens, ainda segundo os autores, são:

- Acessibilidade: a maioria dos portos marítimos está longe dos locais de produção e de destino final das mercadorias, o que exige o uso de transbordo⁴ geralmente. Isso acarreta riscos ou danos, e o tempo de trânsito é mais longo;
- Custo da embalagem: a natureza das operações exige embalagens adequadas das mercadorias;
- Velocidade: é o meio de transporte mais lento;
- Frequência dos serviços: poucas possibilidades de escolha de serviços regulares, o que aumenta os custos por causa da armazenagem;
- Congestionamento nos portos: implica pagamentos adicionais pela demora na atracação e desatracação. O custo da embalagem do produto é maior.

2.1 Os Portos Brasileiros – Lei 8.630, de 25 de Fevereiro de 1993 – Modernização dos Portos

No final do século XIX e início do século XX, começaram as concessões para construção e exploração de portos no Brasil.

A geografia brasileira possibilita uma vocação marítima, pois, a uma distância máxima de até 500 km do nosso litoral, podemos encontrar:

- “Todas as concentrações urbanas com mais de 1.000.000 de habitantes, à exceção de Brasília e Manaus;
- Todas as refinarias de petróleo, exceto a de Manaus;

⁴ Transferência da carga de um veículo transportador para outro, a fim de continuar a viagem.

- 97% de toda a produção industrial;
- 90% do consumo de energia elétrica;
- 85% de toda a população do país;
- 83% de todas as receitas da União;
- 75% das rodovias pavimentadas.” (Rodrigues, 2002:20)

Os portos brasileiros há muito deixaram de ser apenas locais onde se realizam a movimentação, o armazenamento e o transbordo de cargas. Hoje esse enfoque é totalmente diferente. Os portos se transformaram em modais importantes na reestruturação da matriz de transporte. O objetivo é a elevação da competitividade das empresas e o conseqüente aumento das exportações.

A movimentação nos portos brasileiros vem apresentando resultados crescentes em volume de carga movimentada, refletindo o atendimento à demanda por produtos brasileiros e estrangeiros nos mercados externos e internos respectivamente (Porto, Silva, 2000:23). É importante lembrar que um bom porto é elemento fundamental de estímulo às exportações.

Quantidade Total de Carga Movimentada, por Porto – 1997 – 2001 (em t)

PORTO	1997	1998	1999	2000	2001
Macapá (AP)	1.331.909	967.986	758.309	812.253	701.355
Porto Velho (RO)	1.657.466	2.215.751	2.187.069	2.079.406	2.681.521
Santarém (PA)	328.454	276.416	233.500	268.186	278.942
Manaus (AM)	4.803.584	8.225.206	6.865.950	8.810.274	9.433.862
Vila do Conde (PA)	5.136.610	6.211.227	6.947.105	8.161.792	11.407.674
Belém (PA)	12.413.207	13.308.138	13.896.731	13.956.665	13.363.942
Itaqui (MA)	51.270.822	52.303.433	46.996.339	58.551.672	63.599.157
Fortaleza (CE)	3.139.876	3.426.988	3.263.077	3.632.385	3.457.155
Areia Branca (RN)	3.893.205	3.929.670	4.272.546	4.928.895	5.002.538
Natal (RN)	5.720.954	5.818.340	5.805.015	5.323.432	4.800.119
Cabedelo (PB)	992.921	823.249	871.181	854.248	736.436
Recife (PE)	2.139.066	2.616.678	2.160.288	2.356.723	2.079.001
Suape (PE)	3.773.384	4.074.506	3.723.125	3.900.147	4.917.522
Maceió (AL)	3.338.478	3.036.605	2.903.944	3.009.125	3.362.474
Aracaju (SE)	2.616.161	2.812.608	2.683.234	2.757.367	2.693.501
Aratu (BA)	15.894.568	18.526.638	18.963.890	18.943.990	20.587.924
Ilhéus (BA)	434.587	782.454	487.778	748.791	779.456

Pirapora (MG)	20.564	24.923	17.100	...	59.076
Regência (ES)	402.069	425.331	478.211	545.822	1.056.470
Barra do Riacho (ES)	2.060.218	2.152.144	2.121.611	2.204.807	2.256.564
Praia Mole (ES)	16.301.938	15.822.760	16.267.507	13.108.804	18.955.574
Tubarão (ES)	72.712.647	73.390.508	67.069.395	72.610.733	68.233.349
Vitória (ES)	5.213.673	5.573.201	5.414.845	6.337.408	5.575.689
Ponta Ubu (ES)	9.740.245	11.088.957	12.937.106	15.067.457	10.924.455
Forno (RJ)	628.751	469.789	644.350	530.935	529.249
Niterói (RJ)	135.565	147.160	111.531	142.944	144.765
Rio de Janeiro (RJ)	12.808.968	12.092.906	14.577.915	13.638.719	15.518.371
Sepetiba (RJ)	26.575.430	26.868.632	29.813.040	39.830.861	39.131.955
Angra dos Reis (RJ)	12.898.230	18.779.485	18.437.628	16.283.337	18.181.915
Panorama (SP)	111.436	1.341.742	121.555	41.580	135.788
Pres. Epitácio (SP)	135.997	89.770	785.998	912.338	1.257.228
São Sebastião (SP)	41.989.895	45.004.439	41.562.424	45.695.189	46.937.491
Santos (SP)	38.472.130	39.940.386	42.675.507	43.084.383	48.161.593
Antonina (PR)	755.412	570.047	35.819	247.216	538.270
Paranaguá (PR)	18.934.937	19.571.606	19.265.155	21.107.518	28.262.219
São Francisco do Sul (SC)	11.684.900	12.094.129	14.174.556	14.404.543	13.975.627
Itajaí (SC)	1.855.537	1.783.543	1.933.161	2.235.617	2.870.890
Imbituba (SC)	575.658	974.552	1.088.208	1.156.047	1.049.023
Charqueadas (RS)	324.291	292.736	350.997	198.968	171.497
Estrela (RS)	495.877	639.165	608.353	505.352	666.460
Porto Alegre (RS)	5.315.702	6.812.408	6.009.966	11.056.407	10.305.472
Pelotas (RS)	211.754	266.096	262.192	239.322	284.980
Rio Grande (RS)	11.435.468	13.874.691	12.084.167	13.872.474	17.568.889
Cáceres (MT)	70.096	107.479	193.290	112.465	90.252
Corumbá (MT)	1.914.616	2.048.089	1.860.208	1.800.678	1.541.811
TOTAL	414.239.765	443.004.594	435.709.897	478.059.521	506.206.884

A lei que introduziu a modernização dos portos⁵ – embora ainda não totalmente aplicada – é a grande responsável pelo processo de reestruturação e modernização do sistema portuário brasileiro, sendo feita nos moldes do sistema internacional. Em 25 de janeiro de

⁵ Ver Lei nº 8.630/1993 em anexo.

1993, foi editada a Lei nº 8.630, que estabelecia o regime jurídico de exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, aumentando a participação dos estados, municípios e da iniciativa privada em sua exploração. Com a sua promulgação, em 25 de fevereiro de 1993, deu-se início ao processo de modernização das atividades portuárias e, dentre seus objetivos, estavam a participação da iniciativa privada nos investimentos em instalações e reaparelhamento dos portos; a descentralização da administração portuária; questões regulatórias quanto à preservação do meio ambiente e reforma das relações trabalhistas relativas aos sindicatos dos trabalhadores portuários, com a criação do OGMO ⁶.

A nova lei colocou os portos brasileiros, em especial o Porto de Santos, diante de grandes desafios: reformular o sistema de gerenciamento das operações e da mão de obra, eliminar as interferências corporativas e burocráticas e aproveitar, de forma racional, os espaços e as instalações. A modernização visa colocar os portos brasileiros em níveis operacionais semelhantes aos dos países mais desenvolvidos. É enorme a diferença de qualidade e custo dos serviços entre os Portos de Santos e o de Roterdã, por exemplo. A solução é seguir o exemplo internacional, como será abordado posteriormente.

“A modernização que se deseja não envolve unicamente a introdução de novas tecnologias e atualização de equipamentos, mas igualmente novas formas de gestão e administração dos serviços portuários, que venham a resultar em maior produtividade e barateamento dos seus custos” (Ricupero,2000:10)

2.2 Legislação Internacional e Nacional dos Portos

Por causa do desenvolvimento das comunicações marítimas entre as nações, que foi decorrência do aumento entre as trocas comerciais, surgiu a necessidade de se criar regulamentações específicas para o sistema de transporte marítimo. Os principais órgãos reguladores desse sistema são: a Organização das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) e a Organização Marítima Internacional (OMI) ⁷. A OMI nasceu de uma modificação na denominação original da organização, que era conhecida como IMCO- Organização Consultiva Marítima Intergovernamental, criada em 1948, pelo Conselho

⁶ Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), criado pela Lei 8.630/93 para prover o suprimento de mão-de-obra avulsa para as atividades portuárias, substituindo o Sindicato na escala e no pagamento do trabalhador.

⁷ Esta Organização é mais conhecida pela sigla IMO, que é derivada do inglês “International Maritime Organization”.

Econômico e Social das Nações Unidas. Sua sede é em Londres, e as principais funções desempenhadas por tal organização são essencialmente técnicas. Seus principais objetivos visam “eliminar os entraves à livre concorrência na navegação marítima internacional” (Seitenfus, 2000:184). A OMI visa estabelecer um sistema de colaboração entre os Governos no que diz respeito à regulamentação e às práticas governamentais referentes às questões técnicas da navegação comercial internacional. Este órgão já criou regulamentações no que diz respeito ao gerenciamento ambiental para proteger os mares e oceanos da poluição dos navios, e também quanto à segurança no mar, visando proteger a vida humana relacionada com a atividade marítima.

No Brasil, a atividade de transporte marítimo é regulada pelos seguintes órgãos governamentais:

- O Ministério dos Transportes (MT), que, como órgão máximo do país é o responsável por todos os tipos de transportes, incluindo o aquaviário, e tem como objetivo principal o controle e a fiscalização de tudo que diz respeito a essa atividade;
- A Secretaria dos Transportes Aquaviários (STA) , que é um órgão do MT, e é responsável pela execução da política para os transportes aquaviários;
- O Departamento de Marinha Mercante (DMM), que é um órgão vinculado a STA, e controla os registros de armadores, fretes, acordos bilaterais, e outros assuntos pertinentes à regulação do transporte marítimo no Brasil;
- Tribunal Marítimo (TM), que, vinculado ao Ministério da Marinha, é responsável pelo julgamento dos acidentes ocorridos no âmbito dos transportes aquaviários.
- A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), vinculada ao Ministério dos Transportes e tem como principais atribuições estabelecer normas para as autoridades portuárias, supervisionar e fiscalizar as atividades das Administrações Portuárias.
- O Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT), também vinculado ao Ministério dos Transportes, responsável pela execução de investimentos nos portos, oriundos do Orçamento da União.

Quanto à Administração Portuária Brasileira, a grande maioria dos portos é administrada pelo Governo Federal. São administrados, diretamente, por uma empresa estatal,

ligada ao Ministério dos Transportes. Como exemplo, pode-se citar a CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo), que administra o Porto de Santos.

Essas Companhias Docas⁸ são responsáveis por administrar as principais operações portuárias, porém, operações como a movimentação, embarques e desembarques de mercadorias estão sendo transferidos para a iniciativa privada, de acordo com a Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, de Modernização dos portos brasileiros.

Comparando as atuações do Governo Brasileiro e da iniciativa privada na administração dos portos, pode-se concluir que a estratégia governamental não consegue proporcionar a mesma dinâmica referente à evolução do transporte marítimo que o setor privado. Falta tecnologia, capital, agilidade e planejamento de marketing. Há ainda muita burocracia ligada às regras do poder público referente à exploração das atividades portuárias.

2.3 O Comércio Exterior e a Estrutura Portuária

“O comércio internacional é um fator de prosperidade e de enriquecimento para os países que dele participam. Primeiro, porque eleva o padrão de vida; segundo, porque utiliza a capacidade ociosa da produção e, com o aumento do volume dessa produção, seus custos tendem a baixar; terceiro, porque incrementa o volume de emprego.” (Eugênio Gudín, 1972.)

De acordo com um breve histórico do comércio exterior do Brasil, pode-se caracterizar as décadas de 70 e 80 como uma época de relativa participação do país com suas exportações como forma de pagamento da dívida externa. Já na década de 90, houve um grande incentivo na abertura econômica do país e no desenvolvimento de seu comércio exterior.

Esta nova realidade trouxe consigo acordos internacionais na área de tarifas, a integração regional dos mercados e o incremento da competitividade industrial. Esta nova política promoveu a integração do Brasil na comunidade internacional e, conseqüentemente, surgiram maiores oportunidades comerciais, de conhecimentos e técnicas, que devem ser aproveitadas pela indústria nacional na melhoria de sua qualidade e competitividade.

⁸ O Governo descentralizou a gestão das atividades portuárias, criando essas entidades privadas para atuarem nessa gestão.

A respeito de competitividade, o Brasil deveria adotar como uma de suas prioridades o desenvolvimento da infra-estrutura e da administração logística portuária visando a sua melhoria. No cenário internacional, a *confiabilidade de entregas*, isto é, a garantia de condições básicas de segurança e qualidade no transporte e na entrega da mercadoria, é considerada uma importante vantagem competitiva.

Nos anos 70, surgiram os **Corredores de Exportação**, que foram implementados pelo governo brasileiro a fim de escoar grandes volumes de mercadorias, onde os vários tipos de modais eram usados individualmente e/ou em complementação. Atendiam principalmente mercadorias do setor agrícola e de extração mineral. Ex: corredores de grãos em Santos/São Paulo. Numa versão mais moderna desses corredores, surgiram os **Corredores Estratégicos de Desenvolvimento**, que não visam somente o escoamento de produtos através dos transportes, mas agregam também uma visão de desenvolvimento sustentável e de proteção ao meio ambiente.

O desenvolvimento do comércio internacional está ligado à questão portuária, uma vez que a quase totalidade das mercadorias que circulam pelo mundo são transportadas em navios e movimentadas dentro do âmbito dos portos⁹. As novas tecnologias introduzidas na navegação marítima e nas infra-estruturas portuárias nos últimos anos provocaram profundas transformações no panorama do comércio mundial.

Os portos, como parte atuante na cadeia produtiva, devem integrar-se aos objetivos e às demandas do comércio nacional e internacional, fato este que agrega valor ao produto quando este se desloca da área de produção para a área de consumo.

⁹ Segundo dados da Organização Mundial do Comércio, 67% das mercadorias do comércio internacional são transportadas no âmbito portuário.

3. O PORTO DE SANTOS

Está localizado no centro do litoral do estado de São Paulo, estendendo-se ao longo da costa limitado pelas ilhas de São Vicente e de Santo Amaro, distando dois quilômetros do oceano Atlântico.

3.1 Origem¹⁰

Desde cedo, o Brasil se preocupa com a navegação, bem como com a construção de portos que satisfaçam as necessidades do desenvolvimento do seu comércio. A abertura dos portos do Brasil para o comércio exterior com as nações amigas deve-se à Carta Régia, de 28 de janeiro de 1808, do então príncipe-regente D. João VI. A partir deste ato de 1808, as margens das baías e angras próximas aos povoados que se desenvolviam passaram a receber navios que carregavam e descarregavam as mercadorias, em operações rudimentares e demoradas.

Na cidade de Santos – São Paulo, o período 1891/1909 marca a realização das primeiras obras. Os primeiros 100 metros de cais foram concluídos ainda em 1891, mas o tráfego foi inaugurado apenas em fevereiro de 1892. E as obras continuaram, destacando-se cada vez mais o grande empreendimento.

3.2 Concessão e Construção

A expansão da cultura do café na província de São Paulo, na segunda metade do século XIX, atingindo a Baixada Santista, originou a necessidade de novas instalações portuárias adequadas às exportações do produto. Os administradores da província, atendendo às queixas dos negociantes, perceberam a precariedade das condições do porto.

¹⁰ Dados históricos retirados do site www.portodesantos.com.br

Após duas concessões, uma em 1870 e a outra em 1882, sem que resultasse no início das implantações previstas, o Decreto Imperial nº 9.979, de 12 de julho de 1888, autorizou o grupo liderado por José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée e Eduardo Palassin Guinle, como resultado de concorrência pública, a construir e a explorar o porto de Santos pelo prazo de 39 anos – prorrogado a partir do Decreto nº 966, de 07 de novembro de 1890, para 90 anos. Com base no projeto do engenheiro Domingos Saboya e Silva, as obras envolviam um cais, um aterro, via férrea e infra-estrutura para armazenagem.

A assinatura do contrato de concessão ocorreu em 20 de julho de 1888, pela empresa constituída Gaffrée, Guinle & Cia., com sede no Rio de Janeiro. Esta empresa foi transformada em Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos e, posteriormente, em Companhia Docas de Santos.

3.3 A Inauguração

No dia 2 de fevereiro de 1892, o navio "Nasmith", de bandeira inglesa, atracava no primeiro trecho de 260 metros de cais construído em Santos, representando o início do funcionamento das instalações do porto de Santos como porto organizado. A obra de 4720 metros representava a superação de grandes dificuldades técnicas, que durante muitos anos desafiaram a capacidade de realização dos brasileiros e levaram ao insucesso diversas tentativas anteriores de construção do porto, tanto de particulares como da então Província de São Paulo, que havia obtido, desde 1870, autorização para execução das obras.

O empreendimento, sob a direção do engenheiro Benjamin Weinschenck, alcançou sucesso. O prazo de concessão foi ampliado para 90 anos. O Porto de Santos, que teve sua origem vinculada ao comércio do café, contribuiu para a melhoria das condições sanitárias da região, desempenhou papel fundamental no desenvolvimento industrial do Estado de São Paulo e do Brasil e continua participando expressivamente nas transações comerciais efetuados com o mercado externo, pois cerca de um terço da receita cambial do país é movimentada por Santos.

O Porto representa toda uma importância para o desenvolvimento econômico, viabilizando o comércio marítimo do Brasil e tornando-se um marco para a engenharia portuária.

3.4 Períodos¹¹

Em termos econômicos, a movimentação de cargas cresceu de 124.734 toneladas, em 1892, para 1.569.844 toneladas em 1909, elevando consideravelmente a utilização do cais para 506 toneladas por metro por ano. Foi em 1909 que o Porto de Santos atingiu seu recorde de maior exportação de café, com mais de 13 milhões de sacas .

O porto experimentou um período de grande ascensão até 1913, um ano antes do início da primeira guerra mundial. A partir desta época, até 1919, enfrentou sua primeira crise com a depressão, o que refletiu numa importação até duas vezes maior que a exportação. O equilíbrio entre importações e exportações foi destruído, pois a relação importação/exportação, às vésperas da guerra, demonstrava um volume de descargas 2 vezes superior ao das saídas. Porém, a década de 20 foi caracterizada por uma euforia econômica em função dos altos preços do café, o que motivou um sensível aumento do tráfego importador. A balança comercial é equilibrada e, em 1928, o Porto atingiu uma movimentação de mais de 3 milhões de toneladas.

O período 1929/1930 marca a construção da área para produtos inflamáveis, aumentando a extensão do cais para 5021 metros e livrando Santos dos perigos decorrentes da movimentação de inflamáveis e explosivos. Na ilha de Barnabé, foram instalados grandes depósitos de combustíveis pela Companhia Docas. O período foi marcado por grandes crises na movimentação, sendo ocasionadas pelas crises político-militares registradas em todo o país durante a década de 1930 e pela Segunda Guerra Mundial a partir de 1939.

A partir de 1931, o porto sofre os efeitos da crise econômica mundial iniciada com o *crack* da bolsa de Nova Iorque em 1929 e intensificada no país com a Revolução Constitucionalista de 1932, que provocou o bloqueio do porto, reduzindo a movimentação naquele ano para 1.803.855 toneladas. Até 1939, verificou-se um novo crescimento,

¹¹ Dados retirados do site www.portodesantos.com.br

atingindo-se nesse ano 4.296.035 toneladas, e elevando Santos à categoria de porto de primeira classe.

Com o começo da II Guerra Mundial, o porto passou a apresentar novamente um movimento reduzido, refletindo a queda das exportações cafeeiras, que atingiram em 1942, seu menor índice desde 1897. Em 1944, a situação se normalizou e o porto voltou a atingir mais de 4 milhões de toneladas.

A partir de 1945, o porto cresceu não só com o aumento de sua extensão a partir da construção de cais, mas também com a substituição dos antigos guindastes hidráulicos de fabricação alemã (os primeiros a operar no porto) por 47 unidades inglesas mais modernas. Por causa desse impulso, em 1953 é registrado um novo recorde com mais de 7 milhões de toneladas movimentadas. A partir de 1955, com a construção da refinaria da Petrobrás em Cubatão, a demanda do transporte de petróleo e derivados aumentou, e elevou em quase 100% o movimento do Porto nesse período. Foi construída também uma densa rede de rodovias asfaltadas na hinterlândia (zona de influência econômica) do porto santista, o que aumentou o tráfego de veículos automotores e particularmente a instalação, a partir de 1957, da indústria automobilística no planalto paulistano. A própria industrialização obrigou um aumento das aquisições no exterior dos implementos para a instalação de novas indústrias (refinarias e petroquímicas, hidrelétricas, siderúrgicas, automobilísticas etc.). Curiosamente, nesta fase começou uma mudança na rede de transportes do país, com influência direta no porto: a construção de rodovias provocou o declínio da navegação de cabotagem¹² de carga geral, e assim os produtos industriais paulistanos destinados a outras áreas do país registraram um declínio na movimentação por Santos.

De 1969 a 1976, há a criação da Comissão Orientadora de Serviços Portuários de Santos (Coseps), em 1969. Um dos primeiros problemas enfrentados pelo novo órgão foi o do congestionamento do porto (que já vinha ocorrendo desde o início da década de 60, devido a problemas trabalhistas com os operários do porto, e pelo próprio movimento excessivo de navios). Além de reduzir o custo operacional – aumentando a produtividade e fixando condições de eliminar as sobretaxas -, a Coseps construiu uma maior faixa de cais, novos

¹² Navegação que realiza a conexão entre os portos de um mesmo país; navegação nacional (Mendonça, Keedi – Transportes e Seguros no Comércio Exterior, 1997:29)

armazéns e pátios para volumes pesados, desenvolveu programas de dragagem¹³ e reaparelhamento.

O conjunto dessas medidas, combinadas com a execução do Programa dos Corredores de Exportação¹⁴ e as providências de emergência tomadas para a movimentação de contêineres e cargas unitizadas¹⁵ trouxeram ao porto condições excepcionais para um melhor atendimento das importações e exportações do país.

Até 1968, praticamente a totalidade das exportações brasileiras era via porto de Santos. A partir dos anos 70, diminuiu sua participação no total das exportações, em razão principalmente do aumento da participação das exportações aéreas. Isto ocorreu pela expansão de certos tipos de carga de pequeno volume e alto valor específico (como jóias), ou perecíveis (flores), que dificultava seu transporte em via marítima.

O começo dos anos 80 foi marcado pela transição no controle do porto. A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) assumiu o controle da administração do porto, em substituição a Companhia Docas de Santos. A filosofia administrativa sofreu alterações, devido a pressões tanto da comunidade marítima nacional como das autoridades do setor econômico internacional. Introduziram-se alguns conceitos do sistema *port authority*¹⁶, com a criação do Conselho Especial de Usuários e do Conselho de Administração do Porto. Ainda nos anos 80, há o início de uma nova época na história do porto, pois a movimentação de contêineres, sensivelmente em crescimento na década de 70, passou a se elevar cada vez mais nos anos 80, a partir da inauguração do terminal de contêineres do porto - Tecon. O trânsito se modificou, com o surgimento de veículos especializados em transporte de contêineres e de um viaduto especial para a ligação das estradas às vias portuárias. A seguir, tabela de evolução da movimentação de contêineres no Porto de Santos, de 1994 a 2001:

¹³ Processo em que se utilizam dragas de sucção para escavar e remover solos submersos, a fim de oferecer melhores condições de navegação às embarcações nos canais marítimos.

¹⁴ Ver capítulo 1 – 1.2 O Comércio Exterior e a Estrutura Portuária

¹⁵ Juntar vários volumes pequenos em um único maior, com o intuito de facilitar a movimentação, armazenagem e transporte. Total de volumes unitizados tratados com apenas um volume (Mendonça, Keedi – Transportes e Seguros no Comércio Exterior, 1997:31)

¹⁶ Autoridade Portuária, responsável pelas resoluções e melhorias do Porto.

Evolução da Movimentação de Contêineres Porto Santos-SP (Em t)

ANO	DESEMBARQUE				EMBARQUE				TOTAL		
	CHEIO		VAZIO		CHEIO		VAZIO				
	QUAN	PESO	QUAN	PESO	QUAN	PESO	QUAN	PESO	QUAN	TEU	PESO
1994	155.89	2.486.6	81.967	227.10	190.27	3.387.1	47.510	147.01	475.64	614.1	6.247.9
1995	267.29	4.262.1	27.610	79.656	189.62	3.229.1	107.35	350.76	591.88	817.8	7.921.6
1996	238.21	3.894.0	26.045	74.642	178.97	3.327.2	104.19	357.22	547.43	772.3	7.653.1
1997	225.95	3.798.4	20.826	70.796	203.76	3.980.3	130.05	435.33	580.59	829.4	8.284.8
1998	244.31	4.161.6	34.226	103.39	181.60	3.650.9	104.79	346.90	564.94	799.4	8.262.8
1999	203.33	3.582.3	63.729	189.20	228.36	4.703.0	51.544	176.70	546.97	774.9	8.651.3
2000	232.33	4.125.3	59.222	186.50	212.67	4.273.3	50.025	161.78	554.26	800.8	8.746.7
2001	237.08	4.048.8	70.270	233.45	249.46	5.047.3	48.555	161.09	605.38	829.8	9.490.6

Fonte: Anuário Estatístico Portuário – Ministério dos Transportes

A CODESP retomou os investimentos na atividade portuária, através de obras e aquisição de equipamentos. Na área de investimentos, o destaque maior cabe ao Terminal de Contêineres - Tecon, inaugurado em agosto de 1981. Em outubro de 1982 chegaram ao porto os guindastes de grande porte adquiridos na Alemanha, marcando o efetivo reaparelhamento do porto. Em 1º setembro 1989, houve a inauguração do Museu do Porto de Santos e a conclusão da ampliação do Terminal de Granéis Líquidos da Alamoá, com mais dois pontos de atracação.

Os anos 90 foram marcados por uma transformação física e de mentalidade no complexo portuário santista. Foram disponibilizados recursos do Adicional à Tarifa Portuária (ATP), do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), investimentos japoneses do chamado Fundo Nakasone e investimentos próprios da Codesp. Esta mudança tem como objetivo a busca de eficiência e a redução de custos.

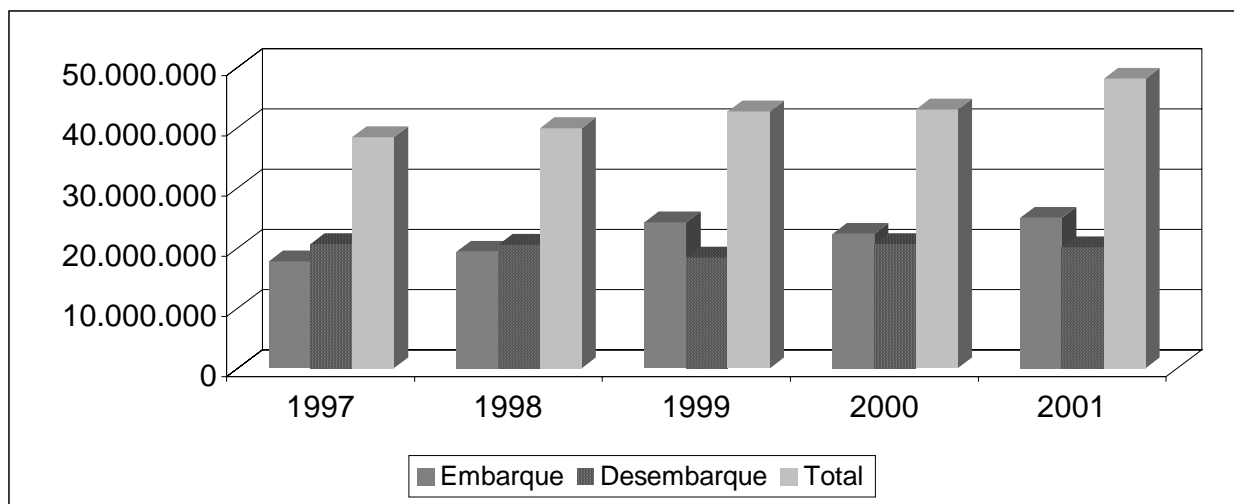
Nas últimas décadas, o porto registrou grandes ampliações, melhoramentos e modernização, com a entrada em funcionamento de diversos terminais privativos de grandes empresas – Cutrale (sucos cítricos), Dow Química (produtos químicos), Cosipa (carvão, minério de ferro e produto siderúrgico), Ultrafértil (adubos) e Cargill (soja em grãos); de terminais especializados de contêineres (Tecon); de fertilizantes (Tefer) e de granéis líquidos (Alamoá); novas ligações ferroviárias - mais de 200 quilômetros de trilhos e melhoria de seu sistema viário.

3.5 Estágio Atual

Atualmente, Santos é o maior e o mais moderno porto da América Latina, que atende a 17% do território nacional e por onde passam 33% de todo o comércio exterior brasileiro. Esse importante complexo portuário vive um dos mais significativos momentos de sua história, com a introdução de um modelo inovador de operação portuária, sob orientação do Governo Federal, que já apresenta resultados significativos para a diminuição do "custo Brasil" ¹⁷, aumentando a competitividade dos produtos brasileiros exportados e ampliando a capacidade da indústria nacional no aproveitamento de matérias-primas. O desenvolvimento do Porto de Santos está intimamente ligado à expansão econômica regional, historicamente desde os tempos áureos do comércio cafeeiro até o momento atual, através da importação dos insumos básicos para a indústria e da exportação dos manufaturados. Abaixo, gráfico da evolução da movimentação de cargas no Porto de Santos, de 1997 a 2001:

Evolução da Movimentação de Cargas Porto Santos-SP - 1997-01 –

(em t)



Fonte: Anuário Estatístico Portuário – Ministério dos Transportes

Mesmo sendo observado um alto grau de desenvolvimento, há ainda várias reclamações no âmbito portuário de Santos. Dentre elas pode-se citar a falta de equipamentos ou ainda equipamentos de qualidade obsoleta. Essa queixa pode ser observada desde a

¹⁷ Ônus desnecessário às exportações. No sistema portuário, custos repassados às exportações por causa da deterioração e da falta de investimentos na infra-estrutura portuária.

inauguração do Porto (1890), por um grupo de comerciantes e industriais de São Paulo em reclamação às autoridades da Corte e da Província da época:

“O porto de Santos, o único porto deste estado francamente aberto à navegação de longo curso, acha-se no mais deplorável estado. Sem cais e sem meios de descargas, assolado pela febre amarela e pela varíola, com uma alfândega desmantelada, que não possui um guindaste, que não possui armazéns para receber e acondicionar as mercadorias, que não possui o pessoal suficiente para as conferir e despachar com a indispensável presteza, que não possui até os mais necessários utensílios, tendo a sua baía coalhada de navios que esperam longos meses que lhe chegue a vez de descarregar, tendo as ruas e praças da cidade atulhadas de mercadorias de toda a espécie, expostas ao tempo e à rapinagem, vendo morrer diariamente a tripulação dos navios em estadia, dizimada pela febre amarela, tal é o triste espetáculo que hoje oferecem o porto e a cidade de Santos aos olhos do mundo”¹⁸.

A segunda reclamação diz respeito à desorganização dos serviços portuários e também da falta de segurança nas operações das mercadorias, assim transcritas desde 1890, pela Associação Comercial de Santos:

“Verdadeira anarquia reina em quase todos os serviços de Santos: os armazéns da alfândega, as pontes, os armazéns particulares, as praças e ruas públicas, acham-se empilhadas de mercadorias, a maior parte sujeita às intempéries e ao roubo.”¹⁹

Outros problemas²⁰ enfrentados pelo Porto são as altas taxas cobradas pela Tarifa Portuária nas operações das mercadorias, a distribuição da força de trabalho e a qualidade da mão-de-obra oferecida em Santos.

As reclamações citadas podem ser justificadas na Lei de Modernização dos Portos, principalmente no que diz respeito às privatizações, isto é, à abertura do setor à competição das empresas privadas nas operações portuárias.

Há ainda questões relativas à preservação do meio ambiente que circunda os Portos e a relação Porto-Cidade, no que diz respeito ao turismo, à economia e às relações sócio-políticas.

Hoje o porto conta com cerca de 7.800 empregados (número que deve se reduzir ainda mais); vem buscando atrair cargas com o apoio da iniciativa privada – como no caso dos convênios de utilização do Corredor de Exportação para produtos cítricos e soja; vem investindo em informatização e equipamentos, e procurando dar mais condições de atuação à

¹⁸ Trecho transcrito do site www.portodesantos.com.br

¹⁹ Trecho transcrito do site www.portodesantos.com.br

²⁰ Os problemas apresentados neste capítulo serão abordados posteriormente.

iniciativa privada. Assim, a Codesp fica cada vez mais no papel de administradora do complexo na forma macro, deixando de participar diretamente do controle das operações.

Quanto aos investimentos no Porto, a crise econômica nacional levou o governo a se retrair, o que foi causado também pela indefinição, durante vários anos, quanto ao processo de privatização do porto. No momento atual, a expectativa é quanto ao término do processo de privatização, que vai definir as condições de competição entre os detentores de terminais e conseqüentemente dos investimentos a serem feitos.

4. O PORTO DE ROTERDÃ

Está localizado no coração da Holanda, com um acesso natural ao mar. A distância é de 45 quilômetros desde o mar até o centro do porto. A área total do porto é de 10.500 hectares e 77 km de extensão de cais.

4.1 Origem²¹

A cidade de Roterdã foi fundada na segunda metade do século XIII, como uma vila de pescadores. Ela só se tornou uma verdadeira cidade, com direitos municipais, em 1328. O desenvolvimento de seu porto se deu gradualmente, com a construção dos primeiros ancoradouros entre 1600 e 1620. Esta área começou a ser preenchida também por armazéns, estaleiros, cervejarias, destilarias e refinarias. Seu comércio e o setor de embarcações cresceram rapidamente, juntamente com sua indústria. Os séculos XVII e XVIII foram considerados os séculos de “ouro” para o desenvolvimento da cidade e conseqüentemente, de seu porto.

Ainda em 1328, se deu a construção do “velho porto”, por onde passavam mercadorias importadas e exportadas e, onde foram formadas ligações entre os portos de Portugal e Inglaterra. Por causa do aumento das exportações, outros 12 ancoradouros foram construídos, marcando assim, o começo da expansão do porto de Roterdã.

4.2 Períodos²²

Durante a ocupação francesa, entre 1795 e 1813, houve o declínio do comércio e o desenvolvimento da indústria praticamente desapareceu. Por vários anos, a entrada de mercadorias pelo porto decaiu. Em 1858, deu-se início à navegação por meio de um estuário artificial, e só em 1872 deu-se a atracação do primeiro navio na nova construção realizada para promover a ligação de Roterdã com o mar. Tal construção coincidiu com o final da

²¹ Dados históricos retirados do site www.portofrotterdam.com

²² Dados históricos retirados do site www.portofrotterdam.com

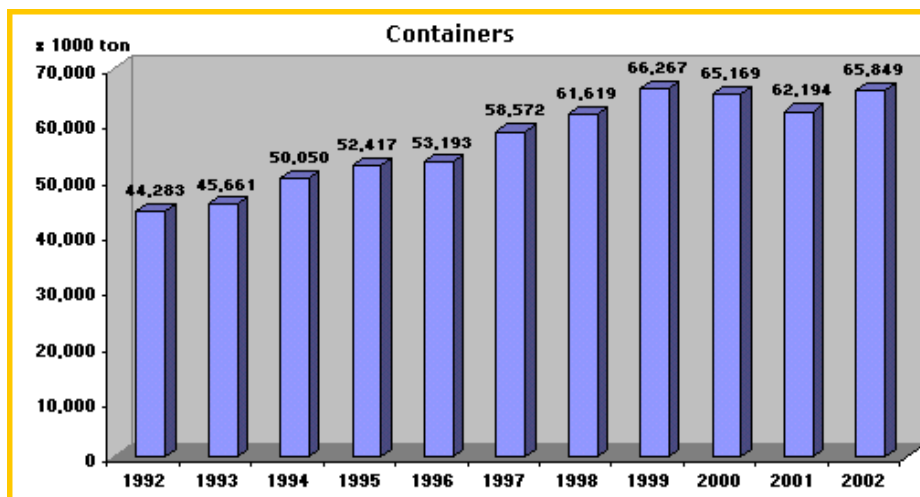
Revolução Industrial, em que foram aproveitadas invenções como o motor guiado a vapor, que desenvolvia, em larga escala, a indústria de aço e a indústria de ferro. Tais materiais começaram a ser muito requisitados pela indústria Alemã, e sua principal porta de entrada era o porto de Roterdã.

Com a chegada da Primeira Guerra Mundial, 80% dessas mercadorias que transitavam no porto eram destinadas à Alemanha. A cidade e o porto cresceram consideravelmente. O número de habitantes passou de 53.000 em 1795 para aproximadamente 418.000 em 1910. A partir de 1920, as instalações portuárias conheceram um ritmo acelerado de expansão. Foram construídas várias séries de ancoradouros pelas autoridades municipais. A Administração Municipal do Porto de Roterdã foi fundada em 1932, e foi essencial para um desenvolvimento mais determinado e sistemático dessas instalações.

Durante a Segunda Guerra, toda a área próxima ao porto foi destruída e reconstruída ao longo de 20 anos, de forma que todo o centro da cidade foi renovado e transformado no novo centro financeiro das atividades de Roterdã. Foram construídas estruturas mais eficientes e adquiridos equipamentos novos e mais modernos. A partir de 1947, foi requisitada a expansão portuária para abrigar as companhias de petróleo, aumentando assim sua capacidade comercial. Sobrevivendo aos bombardeios alemães de 1944, floresceu de forma vertiginosa no pós-guerra, passando Nova York em 1962 no que diz respeito à liderança mundial.

Em 1956, foi inaugurada, no complexo portuário de Roterdã, a primeira rede de estações de radares com o objetivo de auxiliar o crescente número de navios durante as más condições de tempo, como tempestades ou neblina.

O ano de 1966 foi marcado pela a entrada dos primeiros contêineres no porto, o que causou uma revolução no sistema de manutenção das mercadorias. Terminais de contêineres foram construídos e o tráfico dos mesmos aumentou rapidamente. Em 1968, o porto de Roterdã recebia 65 mil contêineres; já em 1969, 121 mil e em 1971, mais de 250 mil contêineres circulavam no porto. De 1978 a 1986, o número de circulação de contêineres passou de 1 para 2 milhões. Já em 2000, esse número aumentou para 6.5 milhões, como ilustra o gráfico a seguir:



Fonte: www.portofrotterdam.com/uk/statistics/

4.3 Estágio Atual

“Porto único para o mundo, onde a Europa começa”.

A principal missão do Porto de Roterdã é explicitada pela própria Administração Portuária, na seguinte frase: “Promover atividades de negócios em uma perspectiva europeia baseada em conceitos como segurança, transparência e porto sustentável.”

Há um intenso fluxo de mercadorias; por ano, o porto de Roterdã acusa o movimento recorde de 30 mil navios e 200 mil barcaças (de Oliveira, 2000:94). Como exemplo, pode-se citar as laranjas produzidas na América do Sul, em especial no Brasil, que têm como porta de entrada principal na Europa o porto de Roterdã. Outros exemplos: os computadores produzidos em Formosa, a soja proveniente da América do Norte, os automóveis de Tóquio, e diversos produtos de Dubai.

Há uma preocupação extrema com a automatização, a mecanização e com os indivíduos que trabalham no porto. Roterdã lidera as pesquisas europeias de maior e melhor porto, em termos de produtividade, relação com os trabalhadores, serviços e tratamento ao meio ambiente. Atualmente, a administração do Porto de Roterdã dispõe de 800 funcionários para as atribuições burocráticas e no cais. As empresas privadas que operam o porto proporcionam 70 mil empregos diretos e 380 mil indiretos.

Para o bom funcionamento desse porto, o município se encarrega da infra-estrutura básica e os empresários/empresas privadas, se encarregam dos serviços portuários. Todas as

atividades relacionadas à movimentação de cargas e a operação e conservação dos equipamentos é feita por empresas privadas.

A organização do porto é formada pelo Conselho da cidade, que aprova o orçamento anual, os investimentos do porto e as suas regulamentações; e o Conselho Executivo de Gerência do porto, que é a gerência diária, cuidando de assuntos comerciais, da superestrutura, departamentos de comunicação e de consultoria.

Sua localização é estratégica, e a concentração das mercadorias permite uma economia de até 30% nos custos operacionais, significando excelentes oportunidades de comércio e distribuição para conquistar o mercado crescente de uma Europa em expansão. É um porto que nunca dorme, pois presta seus serviços dia e noite. É também denominado “*Eurocanal*” e é dotado de radares, câmeras, computadores e aparelhagem moderníssima para o controle do tráfego de navegação em 26 localidades estratégicas, vigiando os 45 quilômetros do porto, garantindo assim, uma segurança impecável no trânsito das mercadorias. As atividades portuárias são monitorizadas e supervisionadas pelas salas de controle do centro de coordenação do porto, denominado “*Europoint*”.

A grande maioria do transporte das mercadorias se dá através de contêineres. Mais de três milhões de contêineres são carregados e descarregados por ano no Porto de Roterdã.

Além do transporte marítimo, o porto abrange um sistema mais complexo de transporte, enfatizando o sistema ferroviário. Este está em conexão com quase todos os terminais portuários, para que as mercadorias cheguem aos seus clientes em qualquer parte da Europa. As ferrovias são completamente automatizadas e funcionam ininterruptamente por todo o dia. Roterdã é o distribuidor de vários portos europeus, através de seu sistema de transporte, ou “malha modal”: cabotagem eficiente, bom estado de rodovias e ferrovias.

Roterdã tem muito mais a oferecer do que as facilidades portuárias comuns, principalmente no que diz respeito ao armazenamento, processamento e distribuição de mercadorias, e também da proximidade da excelente infra-estrutura de transportes da Europa. Os sistemas fortes de Roterdã se encontram nas refinarias e nos oleodutos, que são de fácil acesso aos grandes navios petroleiros que chegam ao porto. Outro sistema que se destaca se encontra no comércio de produtos agrícolas, que possui uma excelente estrutura de armazenamento de grãos. Carvão e minérios também possuem boas estruturas de processamento no próprio porto

O controle da poluição também possui uma importante estrutura dentro do complexo portuário. Análises da água e do ar são feitas periodicamente e há um controle rígido com os resíduos químicos que circundam o porto. O controle de qualidade dos produtos que chegam, serviços de frete, despachantes, companhias de consultoria e centros de distribuição ligados ao porto são alguns exemplos dos serviços que estão à disposição dos empresários e clientes em Roterdã.

Uma *join-venture* formada entre os negócios do porto, o conselho de promoção do porto e a administração portuária municipal significou um estímulo enorme para a força e o crescimento desse excelente complexo portuário.

Como plano para o futuro, a administração portuária pretende “maximizar as vantagens do porto”, continuando o esforço para aumentar o fluxo de navios; repassar e ensinar as modernas tecnologias às empresas que operam no porto, bem como a recente iniciativa de conceder financiamentos para novas construções.

5. COMPARAÇÕES ENTRE OS DOIS PORTOS – SANTOS E ROTERDÃ

Segundo Paulo Roberto Ambrosio Rodrigues, o porto ideal seria aquele que maximizasse o desenvolvimento da nação, da região e da comunidade, valorizando os conceitos político-econômicos, urbanistas, humanos, sociais e do meio ambiente, além de atender todos os interesses conflitantes, com autonomia sobre a área portuária e auto-suficiência financeira.

Em um mercado globalizado, investir na cadeia logística é fundamental para o sucesso do desenvolvimento econômico. É necessário analisar as insuficiências dos portos brasileiros, dando ênfase no Porto de Santos, por ser um dos principais pontos de carga e descarga de mercadorias nacionais e internacionais, pare se tentar alcançar o posto de “porto ideal” nas palavras de Paulo Roberto Ambrosio Rodrigues.

Para tanto, é de extrema importância levar em consideração os exemplos de sucesso de portos ideais espalhados pelo mundo, baseando as mudanças nacionais nos portos internacionais. Neste caso, o exemplo escolhido é a excelência do Porto de Roterdã.

5.1 O Papel dos Portos na Cadeia Logística

A principal função dos portos é servir de infra-estrutura de carga e descarga de mercadorias que se utilizam do transporte marítimo. Essa função induz a outras funções de grande importância econômica, como armazenagem, áreas industriais, exportações e importações.

Os portos são os principais pontos de integração entre os transportes modais terrestres e marítimos. Eles também servem para diminuir o impacto do fluxo de mercadorias, pois têm como principais funções a armazenagem e a distribuição física das mercadorias.

Com o crescimento do volume das cargas provenientes de diversas partes do mundo, se tornou necessária uma reformulação nas estruturas portuárias, no que diz respeito à tecnologia, segurança, produtividade e eficiência nas operações portuárias, a agregação de novos serviços para atender a demanda dos clientes etc. Para atender satisfatoriamente às

necessidades logísticas do comércio internacional, os principais e mais modernos portos precisam oferecer quesitos básicos, capazes de atender a navios de grande porte, oferecendo alto grau de mecanização, fluidez, produtividade, segurança e dispondo de operacionalização e comunicação entre seus clientes e as autoridades aduaneiras.

5.2 Relação Brasil X Holanda

É necessário considerar as relações econômicas entre o Brasil e os Países Baixos, no caso a Holanda, para comparar problemas e soluções pertinentes ao sistema portuário de ambos os países.

Os elos que unem o Brasil e a Holanda são muito antigos. Nos antigos séculos, de navegação exploradora, a Companhia de Comércio das Índias Holandesas Ocidentais tinha várias colônias no Brasil. Logo após a abertura dos portos no Brasil, no Século XIX, os holandeses estavam de volta, inicialmente para comercializar produtos e depois, para fazer investimentos locais.

O comércio bilateral é há muito tempo bastante intenso. O Brasil possui na Holanda seu maior mercado na Europa. Os principais produtos comprados pela Holanda são soja e seus derivados, produtos cítricos, carne, café, cacau, minério de ferro e manganês, metais não ferrosos, produtos químicos e motores elétricos, entre outros. Já a Holanda tem sido um importante fornecedor para o Brasil de produtos como animais para reprodução, leite em pó, produtos químicos, fertilizantes, máquinas e aparelhos diversos.

Quanto aos investimentos, de acordo com os últimos dados do Banco Central do Brasil e fazendo-se a distribuição dos investimentos por país de origem, a Holanda tem investido no Brasil um total de US\$ 10 bilhões ou seja quase 8% de todos os investimentos estrangeiros no Brasil. A Holanda ocupa com isto o quarto lugar entre os principais investidores. Grande parte de todos os seus investimentos no país é realizada na indústria de transformação, seguida pelo setor de serviços.

5.3 O Caso Brasileiro – Porto de Santos

O Porto de Santos, suas vantagens e desvantagens, seus problemas, sua representatividade para a economia e para o comércio exterior do Brasil foram muito bem explicitadas pelo artigo abaixo, retirado do periódico **Repórter do Mercado**, em junho de 2003:

“Porto de Santos: liberdade para crescer”

6/6/2003

Repórter do Mercado, por Milton Lourenço

O Porto de Santos tem, em média, participação de 25% no comércio exterior brasileiro em valores econômicos, 15% em volumes importados e 10% em exportados. No aspecto econômico, é o principal porto nacional, o que possui o maior cais acostável e a melhor infra-estrutura. Sua posição inferior à de outros portos em relação aos volumes movimentados deve-se à pequena participação de commodities, como minério de ferro e derivados de petróleo, no seu movimento geral. A par disso, Santos é, de longe, o porto nacional que movimenta a maior variedade de produtos, desde matérias-primas e insumos industriais e agrícolas até semimanufaturados e manufaturados de elevado valor agregado.

Só por isso já se vê que a chamada Lei de Modernização dos Portos não tem razão de existir da maneira como está, pois, a pretexto de estabelecer isonomia, legisla sobre realidades diferentes. Não há como comparar Santos, o maior da América Latina, com portos de Estados em condições inferiores de desenvolvimento. São portos diferentes, outras realidades. O que pode ser bom para Santos pode não ser bom para Itajaí, Suape ou Vitória. E vice-versa.

Portanto, a modernização do Porto de Santos passa, antes de tudo, por uma legislação que liberalize as atividades portuárias. Como ocorre nas grandes cidades portuárias da Europa - Hamburgo e Roterdam, por exemplo -, é preciso dar à comunidade local o direito de discutir a melhor saída para o seu porto. Com uma companhia portuária paulista (estadual-municipal), como foi proposto pelo governo Alckmin, em substituição à endividada Codesp. Ou não.

No nível federal, não se pode mais admitir a situação atual, quando, sempre que surge um problema estrutural ou funcional, é preciso seguir as administrações dos demais portos brasileiros. Isso é um engessamento que o capitalismo moderno não admite mais. É preciso liberdade para que a administração portuária busque as suas próprias saídas dentro de sua realidade.

Enquanto os demais principais portos que movimentam produtos líquidos a granel têm grande relação de dependência com a Petrobrás, Santos dispõe de vários terminais privados que lhe permitem responder rapidamente à demanda. Além disso, como está próximo a Cubatão e Capuava, dispõe de um mercado cativo para a movimentação de especialidades químicas e matérias-primas petroquímicas. Mais: com a duplicação da Rodovia dos Imigrantes e a liberalização de sua pista ascendente e da Via Anchieta para o tráfego de caminhões, aliada à redução de 70% nos custos portuários promovida pela Codesp, projeta-se para Santos uma influência econômica ainda mais ampla. Nenhum outro porto nacional reúne essas condições para as próximas duas décadas, ainda que influências setoriais do Rio de Janeiro queiram desviar para Sepetiba a prioridade do Ministério do Transportes com o objetivo de transformá-lo em hub port (concentrador de cargas).

O que falta, então, para que Santos cresça, assim como os demais portos

brasileiros? A resposta contempla várias soluções, que devem ser tomadas em conjunto. É preciso, por exemplo, privatizar verdadeiramente os serviços portuários, propiciar concorrência nos terminais privados e buscar a implementação efetiva do transporte multimodal, que hoje não se dá por questões de tributação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICMS) nos Estados. Não é só. Depois de quatro décadas de ostracismo provocada pela prioridade ao transporte rodoviário, é fundamental desenvolver a cabotagem, diminuindo seus custos. Ao mesmo tempo, é necessário encontrar uma saída efetiva para o Pacífico, que se pode alcançar pelo Peru. Os custos de transporte para o Sudeste Asiático ficariam muito mais competitivos, pois pelo Atlântico os navios têm de pagar pedágio no Canal do Panamá.

Para Santos, especificamente, é urgente tirar do papel a Avenida Perimetral, que é hoje a obra portuária projetada mais importante do País, mais até do que qualquer rodovia porque, do contrário, logo o caos chegará ao cais. Tudo isso, porém, só será possível se os portos brasileiros passarem a ser regulados por uma lei mais flexível, que leve em conta as características e peculiaridades de cada um. Tratar como comuns realidades regionais desiguais é o melhor caminho para que o País continue enredado numa teia burocrática sem fim. O porto de Santos precisa de liberdade para crescer.

Milton Lourenço é diretor-presidente da Fiorde Logística Internacional

O porto de Santos é bastante analisado e criticado, e muitas são as propostas de transformações para sua melhoria e conseqüente aumento da produtividade e das exportações brasileiras. De acordo com este artigo, os principais pontos destacados de melhorias que precisam ser implantadas no porto são: a desregulamentação das atividades portuárias, dando maior liberdade às ações da administração portuária; a privatização dos serviços portuários incentivando assim a competição entre as empresas privadas instaladas no porto; a melhoria da rede dos transportes que participam do processo logístico das exportações e importações brasileiras, como por exemplo, desenvolver melhor a navegação de cabotagem e melhorar as estruturas das rodovias e ferrovias; enfim, prover maior liberdade ao Porto de Santos, pois este é visto como o maior e melhor porto brasileiro, que tem uma grande potencialidade de crescimento.

A implantação dessas melhorias reduziria grande parte dos custos operacionais portuários, o que influencia diretamente na redução gradual do chamado Custo Brasil, atualmente, considerado o principal entrave às exportações brasileiras.

O Custo Brasil é entendido como “um conjunto de ineficiências sistêmicas que prejudica a competitividade dos produtos brasileiros”²³. O objetivo principal de empresas e indústrias exportadoras é reduzir o valor do Custo Brasil. Para se atingir este objetivo, a Confederação Nacional da Indústria tem desenvolvido algumas ações. São estas: chamar a

²³ Definição dada pela Confederação Nacional da Indústria, em publicação de 1998.

atenção do poder Executivo e de toda a sociedade civil para a importância dessa redução; e propor sugestões e desenvolver projetos para corrigir ou eliminar os entraves do processo de exportação, principalmente na área de infra-estrutura portuária, apontando as ineficiências que emperram a competitividade dos produtos domésticos.

Na área de infra-estrutura portuária, é fato que os custos do transporte no país são bastante superiores à média praticada no mercado internacional. O preço da movimentação de um contêiner em Roterdã custa em média US\$ 110, cerca da metade do custo cobrado em Santos. (de Oliveira, 2000:209). Atualmente, o gasto para movimentação de contêiner no país varia de US\$80 a US\$ 170, enquanto que a média internacional fica entre US\$ 90 e US\$ 100²⁴.

As medidas que deveriam ser tomadas para solucionar esse problema, além das que já foram citadas, são inspiradas principalmente nas reivindicações dos empresários e indústrias brasileiras. São elas: a abertura para investimentos públicos, privados e também de organismos internacionais na infra-estrutura portuária e a privatização dos serviços de transporte, pois melhoraria sua qualidade e reduziria os custos.

A gradual retirada do Estado da operação portuária, juntamente com o aumento da concorrência por causa da instalação de empresas privadas nos terminais portuários, geraria reduções de alguns custos e aumentaria a eficiência de determinadas operações portuárias; porém, essas mudanças ainda não foram suficientes para gerar uma efetiva redução em todos os custos.

Todas essas iniciativas nas áreas de desregulamentação, privatização e investimentos têm como objetivo aumentar a eficiência do sistema nacional de transportes e aproximar os custos praticados no país aos padrões internacionais.

O artigo abaixo ilustra claramente o problema dos altos custos portuários no Brasil:

“Custos portuários limitam as exportações”

As exportações brasileiras poderiam dar contribuição entre 20% e 30% superior à balança comercial se os portos brasileiros tivessem custos menores, capazes de estimular as exportações. A estimativa é do presidente do Comus - Comitê de Usuários dos Portos do Estado de São Paulo -, José Cândido Senna, considerando os valores por contêineres, que transportam cargas de maior valor agregado, como os manufaturados.

No País, 93% das vendas externas são realizadas por transporte marítimo, o que torna os custos portuários peça-chave na conquista de novos mercados. "Qualquer diferença, por mínima que seja, na velocidade de entrega dos produtos ou no preço

²⁴ Fonte: Gazeta Mercantil – Painel S.A de 11/05/2003.

final da mercadoria, em que estão embutidos os custos portuários, já é uma enorme vantagem competitiva a favor do Brasil", explica Senna.

Fonte: A Tribuna do Paraná - Economia, 22 de agosto de 2000

Além dos custos, outro problema que assola o sistema portuário brasileiro, principalmente em Santos, é a questão trabalhista. O maior obstáculo enfrentado é o redimensionamento da força de trabalho e a realocação de pessoal. Para isso, de acordo com a Lei de modernização, foi implantado o Órgão Gestor de Mão-de-Obra – OGMO, que passou a concentrar e a distribuir aos operadores portuários toda a mão-de-obra necessária para as operações de cargas no Porto de Santos.

Em relação ao OGMO, os serviços desse órgão substituíram os sindicatos dos trabalhadores portuários, pois elaborou as escalas de serviço, isto é, deu fim ao monopólio, à centralização dos sindicatos. Antigamente, quem decidia quantos estivadores seriam necessários para o carregamento e/ou descarregamento de mercadorias de um navio atracado era o próprio sindicato, e o empresário contratante do serviço era obrigado a pagar pelo excedente de mão-de-obra que lhe era oferecido. Hoje em dia, não há mais essa obrigação, e sim somente a quantidade necessária. Mas ainda há um grande contingente de mão-de-obra incompatível com a real necessidade dos portos. Além disso, poucos são os trabalhadores adaptados às novas tecnologias internacionais inseridas nas operações portuárias, como as tecnologias implantadas nos equipamentos utilizados no embarque e/ou desembarque de mercadorias, por exemplo. É preciso elaborar e executar programas de capacitação de mão-de-obra nas áreas de gestão e operação portuária.

É importante lembrar que a modernização portuária em Santos vai eliminar desperdícios de tempo e de recursos. Dessa maneira, os custos se reduzirão, o que corresponde ao grande objetivo da reforma. No Porto de Santos, foi desenvolvido o Programa de Arrendamentos e Parcerias do Porto de Santos – PROAPS, em 2000, que atrai investimentos privados para a modernização das instalações portuárias e conseqüente aumento dos fluxos de cargas no porto. Assim, resolve-se não só problema da modernização mas também a garantia de um ambiente de saudável concorrência entre os operadores privados. Essa concorrência incentiva melhorias na qualidade da logística de movimentação, trazendo tecnologias novas e equipamentos modernos.

Uma tecnologia que pode ser citada, pois já está totalmente implantada, é o Sistema eletrônico de informações no porto de Santos, desenvolvido pela USP, e que possibilita a

troca de dados entre a cadeia logística via Internet. O sistema eletrônico de comunicação desenvolvido pela USP prevê que toda a documentação relativa ao embarque e desembarque de mercadorias no porto seja feita via Internet. Isso significa transparência no processo de exportação, substituindo o processo burocrático de documentos impressos e dificultando as fraudes.

O porto de Santos tem que dar importância e tentar achar soluções para seus problemas, afinal, é o maior porto do país, tanto pelo volume de carga transportada quanto pela abrangência geográfica. Ele atende à indústria e à agricultura do Estado de São Paulo, das regiões sudeste, sul e centro-oeste e ainda alguns países do Mercosul.

5.4 O Caso Holandês - Porto de Roterdã

“A diferença fundamental entre os dois grandes portos é que Roterdã, nos últimos trinta anos, floresceu sob a inspiração e estímulo do setor privado, enquanto Santos, passando ao controle estatal, sem verbas nem investimentos, com sua estrutura e equipamentos obsoletos, deteriorou-se e é apenas uma imagem do passado. Porém, ainda há tempo de recuperação: basta a cidade-porto paulista seguir a experiência internacional, como a desse fantástico complexo roterdamês.”
(de Oliveira, 2000:97)

Existem cidades que vivem quase exclusivamente em função do porto, da movimentação das cargas, dos passageiros e de suas conseqüências econômicas. O povoado de Roterdã foi crescendo ao redor do Porto, foi tornando-se cidade e se vinculou às atividades de exportação e importação. Após cinco séculos, desde a inauguração do porto, Roterdã, tornou-se a cidade mais moderna da Holanda, contando com agências e representações das grandes empresas internacionais, e é base para entrada de mercadorias de grandes multinacionais, principalmente das americanas. Oferece um elevado nível de vida aos seus habitantes, motiva a expansão econômica e garante emprego a grande maioria da população.

“...as cidades portuárias mais avançadas não só oferecem um conjunto de serviços e infra-estruturas tradicionais de transporte, como também são autênticos pólos de organização, controle, financiamento e serviços tecnologicamente avançados para o comércio e a distribuição no nível nacional e internacional. Cidade e Porto coincidem plenamente e se potencializam mutuamente no objetivo de um desenvolvimento sustentável”. (Llovera, 1999:210,211)

O porto de Roterdã é altamente privatizado. Porém o estado também participa, provendo a infra-estrutura básica e deixando que a iniciativa privada tome conta da instalação

da superestrutura e da operação do sistema portuário. Em Roterdã, apenas um homem opera, de sua cabine de comando, com a ajuda de um computador, os equipamentos necessários pelo manuseio da mercadoria, como guindastes, esteiras rolantes, caminhões, etc. Os trabalhadores têm as melhores condições de trabalho possíveis; com a automação e mecanização, os trabalhadores agem juntos, têm a responsabilidade de coordenar seu próprio trabalho. Nos portos brasileiros, a mesma operação demanda de 40 a 50 homens. Isso faz com que a movimentação das mercadorias no cais do porto custe pelo menos 3 vezes mais do que nos portos de países industrializados, como no caso da Holanda.

Quanto às leis ambientais, são feitos investimentos em tecnologia para satisfazer os requisitos da lei e são atendidos certos padrões para gerar vantagem competitiva, extremamente relevante para o desenvolvimento econômico dos países.

5.5 Roterdã X Santos

Baseado na experiência internacional de Roterdã, o porto de Santos é capaz de se desenvolver, tornando-se eficiente o bastante para alavancar as exportações brasileiras.

É importante observar em um porto eficiente pontos relevantes como: estabilidade econômica dos países /cidades-porto; a administração e a eficiência na movimentação de carga; a confiabilidade nos serviços; facilidades aduaneiras; a conexão com a rede de transporte rodoferroviário; a existência de sistema de comunicação; o respeito à proteção ambiental e à segurança portuária. A possibilidade de avarias na mercadoria também tem que ser observado: é preciso analisar a fragilidade e utilizar o frete adequado, embalagens adequadas, e principalmente, observar o sistema de segurança antes, durante e depois do transporte; verificar as condições de segurança no manuseio das cargas no porto de saída e no porto de chegada. Observar também a manipulação dos contêineres, quanto aos equipamentos, à tecnologia, rapidez e eficiência, à segurança, reduzindo assim o tempo de permanência do navio no porto, e também reduzindo os custos gerais.

O porto de Santos é um dos mais caros do mundo, e sua privatização visa o aumento da eficiência e qualidade dos serviços portuários, a diminuição dos custos relativos ao manuseio das cargas e também a diminuição dos custos com mão-de-obra excedente ou desnecessária.

Quanto ao exemplo bem sucedido de Roterdã de cidade-porto, a cidade de Santos apresenta certas limitações no tocante ao desenvolvimento de alguns serviços que necessitam de maior especialização, tecnologia. As cidades portuárias mais avançadas, como Roterdã, não oferecem somente um conjunto de infra-estrutura e de serviços tradicionais de transporte; oferecem também organização, controle, financiamento e serviços tecnológicos avançados para o comércio e a distribuição de mercadorias nacionalmente e internacionalmente. Há ainda em Santos poluição das praias que se encontram perto do complexo do porto e também da própria rede urbana, dificultando a qualidade de vida dos moradores e da maioria dos trabalhadores do porto que residem em Santos. É considerada por muitos uma cidade decadente, e seus habitantes vivem com a ameaça do desemprego e do baixo nível de qualidade de vida.

O porto tem plena capacidade de se igualar ao de Roterdã, porém, por causa da situação de estatização e do monopólio sindical dos serviços, fica difícil obter investimentos do setor privado, atrasando assim a sua modernização e melhoria, tanto para o porto quanto para a cidade. A situação do porto santista está propiciando a expansão e a utilização dos serviços de outros portos brasileiros, como por exemplo, o porto de Paranaguá localizado no Paraná, São Sebastião, em São Paulo e o porto de Vitória no Espírito Santo.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

É indiscutível a ligação, e até mesmo dependência, entre o comércio mundial e os transportes. As principais dificuldades encontradas para a expansão das vendas externas brasileiras encontram-se nas operações aduaneiras, no custo portuário e no transporte internacional.

De acordo com pesquisa feita pela Confederação Nacional da Indústria – CNI, as etapas que apresentam o maior grau de dificuldade são as atividades portuárias. Assim, constata-se mais uma vez a importância de se aumentar o esforço com vistas a agilizar as operações portuárias. É fato que, um melhor sistema de transportes contribui para o aumento da competição no mercado, para a garantia da economia de escala na produção e na redução do preço final das mercadorias.

Abaixo, encontra-se uma síntese de vários temas (já explicitados nos capítulos anteriores) para discussão, a fim de melhorar a atual situação do sistema portuário nacional, baseados na experiência internacional de modernização dos portos.

6.1 Sobre investimentos

Existe um conflito entre os interesses públicos e privados, pois atualmente há a escassez de recursos para a modernização do setor portuário. O capital privado sempre foi fator importante para o desenvolvimento do setor de transportes, historicamente:

“Os primeiros portos no Brasil foram construídos e explorados pelo setor privado”.
(Porto, Silva, :29)

Os investimentos no setor, nos últimos 15 anos, foram "modestos", razão pela qual se explicaria a infra-estrutura precária e os equipamentos ultrapassados no sistema portuários nacional.

Temos o exemplo do Porto de Santos, de acordo com o artigo de Telma de Souza, deputada federal do PT e presidente da Subcomissão de Portos da Câmara Federal:

“O Porto e o flagrante da deserção”

“A ausência de investimentos no Porto de Santos em 2000 é o flagrante de uma deserção. O governo federal bateu em retirada. Isso nos mostra o desafio que enfrentaremos no processo de regionalização e também que há equívocos quanto se analisa a falta de recursos.

Se debitarmos o problema à baixa capacidade regional de pressionar politicamente por recursos como querem uns ou à influência do governador do Estado num poro regionalizado, como querem outros, estaremos aceitando como lei natural a incapacidade governamental em pensar o desenvolvimento.

Trata-se do maior porto do país, por onde passa um quarto de tudo que o Brasil vende e compra. Se o governo não cuida de um equipamento dessa importância com bases técnicas, assina um atestado de incompetência administrativa e gerencial. Governos sérios, no país e no Estado, saberiam que se trata de infraestrutura estratégica e assim tratariam seus investimentos e gestões, seja de quem for o porto. Ou estou errada?

Santos financiou o desenvolvimento portuário com o Adicional de Tarifa Portuária. Repassamos R\$ 400 milhões, em valores atuais, entre 1988 e 1996, para portos concorrentes. Os postos de trabalho diretos desabaram de 0.600 para 1.300 nos últimos dez anos. Os trabalhadores cederam US\$ 42 milhões de sua renda em menos de uma década. As tarifas da Codesp foram reduzidas 66%, mas a redução não chegou ao destino final, apropriada pela imposição cartelizada da THC, pelos armadores, que arrecadaram com ela R\$ 400 milhões nos últimos cinco anos. Cortamos em nossa carne, portanto.

Há divergências quanto à regionalização e seria estranho se não houvessem numa questão de tal complexidade. Mas temos capacidade, todos nós, representantes eleitos, governo estadual, governos municipais, trabalhadores, empresários, imprensa, universidades, toda a sociedade enfim, de entendermos que nosso porto é ferramenta para construirmos um país melhor. Creio poder declarar aqui, em nome de todos esses setores, que a deserção governamental não é uma opção aceitável.²⁵”

Analisando os investimentos nacionais no setor portuário, pode-se concluir que há uma grande diferença, uma grande disparidade entre o total investido e as reais necessidades do setor. A falta de planejamento e investimentos poderá provocar um “apagão” no sistema portuário.

²⁵ Artigo Extraído do periódico *Jornal Vicentino*, de 11 de abril de 2002.

6.2 Sobre a Questão de Porto-Cidade

Sobre a questão de porto-cidade, pode-se citar Llovera:

“...as cidades portuárias possuem, nas atividades do seu Porto, um dos elementos básicos do seu desenvolvimento econômico. Assim tem sido historicamente, e assim pode continuar a ser no futuro, se a cidade e seu porto souberem assumir as novas funções e as novas dinâmicas que a globalização econômica, a nova localização da produção, a integração econômica no nível continental, a organização dos transportes e a logística apresentam na atualidade”. (Llovera, 1999:210)

A relação porto-cidade tem que ser baseada em uma relação mais qualitativa, tentando uma união das partes envolvidas nessa infra-estrutura: a administração portuária, trabalhadores, empresas, sociedade civil e governos estadual e federal.. O interesse de desenvolver o porto oferecendo boa qualidade de vida na cidade é de interesse de todos os citados. É uma responsabilidade coletiva. Aqui, pode-se incluir também a qualidade ambiental dos arredores do porto. Atrair o turismo através de recreações náuticas, como esportes náuticos, veleiros, lanchas, pesca, comércio de embarcações nas marinas, é uma opção para despertar o interesse da população civil no desenvolvimento harmonioso entre porto e cidade portuária.

6.3 Sobre a Relação Trabalhista

“O intenso desenvolvimento do comércio internacional nestas três últimas décadas obrigou os portos a se modernizarem em toda linha não só quanto aos equipamentos, mas também quanto às estruturas e normas de trabalho.” (Carlos Tavares de Oliveira, 1993:51)

De acordo com Maria Aparecida de Aguiar, em seu artigo “O Sindicato dos Estivadores na Contramão do Processo de Modernização do Porto de Santos” (2002), o objetivo principal da modernização dos portos é reduzir custos, aprimorar serviços e apresentar alto índice de qualidade dos mesmos. A modernização portuária tem que incluir os trabalhadores, o treinamento dos mesmos para entender a nova tecnologia empregada nos equipamento portuários. Modernizar suas relações de trabalho com o sindicato, com a administração do porto e com as empresas privadas prestadoras de serviços também é imprescindível.

6.4 Sobre as Políticas de Meio Ambiente

A necessidade de ampliação das instalações portuárias, por causa do aumento do comércio e mercadorias que passam pelo porto, reflete no meio ambiente. É preciso ampliar a fiscalização e a criação de políticas ambientais visando evitar acidentes ambientais, como por exemplo, desmatamento para construção das instalações portuárias, derramamentos de produtos químicos no mar, sedimentos provenientes dos navios, geração de resíduos, contaminações em geral. É preciso criar um modelo de gestão ambiental para os portos, observando os parâmetros de políticas de meio ambiente do Brasil e as convenções internacionais. Isso aumenta a competitividade do porto em mercados internacionais cada vez mais exigentes.

6.5 Sobre a Lei de Modernização dos Portos

A lei inclui artigos essenciais para a real modernização dos portos brasileiros. Privatização, concorrência entre empresas privadas, modernização da malha multimodal de transportes melhorando ferrovias, rodovias e cabotagem, estão na pauta de discussões pelo Governo, empresários e sociedade civil.

Em 2002 ocorreu, na Câmara dos Deputados, a Conferência Nacional dos Portos, em que foram discutidos os principais temas da Lei 8.630/93 e redigido um documento encaminhado aos principais representantes do Governo, a fim de propor soluções para o desenvolvimento e melhoria dos portos.

Quanto á descentralização, a Conferência defendeu a "definição de uma política nacional de enfoque regional, que priorize as relações porto/cidade/região". No tópico sobre "Política Portuária", o documento propõe, além da regionalização dos portos, a recuperação de áreas portuárias obsoletas e a criação de novas áreas logísticas. A proposta traz também a geração de uma nova relação entre Poder Público, empresários e trabalhadores, "baseada no consenso" em torno de definições para uma política portuária para o País, articulada com um projeto nacional para os transportes, o desenvolvimento econômico e as relações internacionais. É preciso que o Governo defina uma política portuária que atenda aos interesses de todos os envolvidos no setor e que isso reverta em benefícios ao País.

Quanto á Gestão Portuária, é interessante observar a experiência internacional, por exemplo, a de Roterdã, que integra a maioria das autoridades portuárias – a aduaneira, ambiental, marítima, policial, sanitária e de trabalho – no controle e na fiscalização dos portos brasileiros, introduzindo também o controle e informações sobre operações portuárias informatizadas e automatizadas.

Outro ponto forte na discussão de modernização diz respeito à criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, agência reguladora que visa descentralizar as atividades portuárias exercidas pela iniciativa privada e pela União ou estados. A ANTAQ favorece o desenvolvimento dos portos, pois substitui a ação do Ministério dos Transportes atuando exclusivamente para os setores marítimo e portuário.

6.6 Sobre os Custos Portuários

No Brasil, os custos portuários são os maiores entraves ao crescimento das exportações. Noventa e três por cento²⁶ das vendas externas brasileiras são realizadas por transportes marítimos, o que torna os gastos nos portos fator determinante na competitividade dos produtos nacionais no exterior. Entre manutenção e transportes, os portos brasileiros têm em média, um custo 20 por cento maior do que a média mundial.

A Lei 8.630/93 trouxe benefícios para a redução de custos portuários, mas que ainda precisam baixar mais. Como exemplo, tem-se a situação de movimentação de contêineres no Porto de Santos que mudou radicalmente, pois caiu de US\$ 600 para US\$ 170, assim como a do tempo de espera dos navios, reduzido de 1,4 dia em média para 2 horas.

A competição entre empresas privadas é muito importante para melhorar a qualidade dos serviços portuários e baixar os custos das operações. Apesar dos avanços obtidos com a Lei dos Portos, ainda há muito o que fazer em relação aos altos custos. Deve-se levar em consideração também o excesso de contingente de mão-de-obra avulsa no Porto de Santos, que encarece o processo de exportação via marítima.

²⁶ Dado retirado do site www.antaq.gov.br

6.7 Sobre o Comércio Exterior do Brasil

De acordo com o documento gerado pela Conferência Nacional dos Portos, as cidades portuárias são consideradas "territórios produtivos", geradoras de emprego e renda, e propõe que o papel do Estado no comércio exterior seja o de compor uma política ampla, intersetorial e flexível ao nível regional, "definindo objetivos globais de modo isonômico", isto é, com a igualdade de todos perante a lei.

É importante observar que o simples estabelecimento de mecanismos que facilitam uma nova configuração operacional não é suficiente para incrementar a produtividade do setor portuário. É necessária também uma associação entre uma política comercial definida e os interesses e demandas empresariais, que resultem num planejamento único de desenvolvimento para o fomento de riquezas. As funções comerciais e estruturais do porto devem integrar-se para atingir a maior eficiência do sistema.

É preciso criar um planejamento e um controle que privilegie o ponto de vista do exportador e do importador das mercadorias que circulam no porto de Santos. A melhoria dos serviços precisa acontecer em toda a rede de prestadores de serviços do porto que apóiam o processo logístico do comércio exterior. Tem que se envolver os transportadores terrestres, os marítimos, os armazenadores de carga, os despachantes, as *trading companies*²⁷, enfim, todos os agregados da cadeia produtiva brasileira.

Nas palavras de um empresário do setor de indústrias, tem-se a verdadeira realidade das necessidades do setor: "Não há outro caminho para o Brasil senão fazer um imenso esforço para equilibrar o lado externo de sua economia, o que passa pela necessidade de maior eficiência dos portos brasileiros" (José de Freitas Mascarenhas, Presidente da Federação das Indústrias do Estado da Bahia)

²⁷ Empresas comerciais exportadoras que adquirem mercadorias no mercado interno para posterior exportação.

ANEXO I

Lei nº 8630, de 25/02/1993, publicada em 26/02/1993.

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I

Da Exploração do Porto e das Operações Portuárias

Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

1º Para os efeitos desta lei, consideram-se:

I - Porto organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

II - Operação portuária: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

III - Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV - Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta lei.

V - Instalação portuária de uso privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

2º A concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 2º A prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, serão realizadas nos termos desta lei.

Art. 3º Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

CAPÍTULO II

Das Instalações Portuárias

Art. 4º Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

I - de contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado;

II - de autorização do ministério competente, quando se tratar de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.

1º A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (Rima).

2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I - uso público;

II - uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado.

4º São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do caput deste artigo, as relativas:

I - ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV - ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infra-estrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;

V - à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;

VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII - à reversão de bens aplicados no serviço;

VIII - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;

X - às garantias para adequada execução do contrato;

XI - ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinquenta anos;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;

XIS - às hipóteses de extinção do contrato;

XIS - à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV - à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI - ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;

XVII - às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII - ao foro.

5º O disposto no inciso VI do parágrafo anterior somente se aplica aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público.

6º Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observado o disposto na lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 5º O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da respectiva licitação.

1º Indeferido o requerimento a que se refere o caput deste artigo cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao Conselho de Autoridade Portuária de que trata a Seção I do Capítulo VI desta lei.

2º Mantido o indeferimento cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao ministério competente.

3º Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de trinta dias e sessenta dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores.

Art. 6º Para os fins do disposto no inciso II do art. 4º desta lei, considera-se autorização a delegação, por ato unilateral, feita pela União a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

1º A autorização de que trata este artigo será formalizada mediante contrato de adesão, que conterà as cláusulas a que se referem os incisos I, II, III, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIS, XV, XVI, XVII e XVIII do § 4º do art. 4º desta lei.

2º Os contratos para movimentação de cargas de terceiros rege-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público.

3º As instalações de que trata o caput deste artigo ficarão sujeitas à fiscalização das autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 7º (Vetado)

CAPÍTULO III

Do Operador Portuário

Art. 8º Cabe aos operadores portuários a realização das operações portuárias previstas nesta lei.

1º É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias:

I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão-de-obra ou possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel;

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de recheio, quando necessários;

III - relativas à movimentação de:

a) cargas em área sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar;

b) materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval;

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações;

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à navegação.

2º Caso o interessado entenda necessário a utilização de mão-de-obra complementar para execução das operações referidas no parágrafo anterior deve requisitá-la ao órgão gestor de mão-de-obra.

Art. 9º A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas.

1º As normas de pré-qualificação referidas no caput deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade.

2º A Administração do Porto terá trinta dias, contados do pedido do interessado, para decidir.

3º Considera-se pré-qualificada como operador a Administração do Porto.

Art. 10. A atividade de operador portuário obedece às normas do regulamento do porto.

Art. 11. O operador portuário responde perante:

I - a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infra-estrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja a titular ou que, sendo de propriedade de terceiro, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II - o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III - o armador, pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV - o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V - o órgão local de gestão de mão-de-obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;

VI - os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso.

Art. 12. O operador portuário é responsável, perante a 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.

Art. 13. Quando as mercadorias a que se referem o inciso II do art. 11 e o artigo anterior desta lei estiverem em área controlada pela Administração do Porto e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto, a responsabilidade cabe à Administração do Porto.

Art. 14. O disposto nos artigos anteriores não prejudica a aplicação das demais normas legais referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente a República Federativa do Brasil.

Art. 15. O serviço de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executado de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, que serão responsáveis pela arrumação ou retirada da carga no que se refere à segurança da embarcação, quer no porto, quer em viagem.

Art. 16. O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.

Art. 17. Fica permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta lei, se estabelecerem como operadores portuários para a exploração de instalações portuárias, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado.

CAPÍTULO IV

Da Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso

Art. 18. Os operadores portuários, devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

I - administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;

c) cancelamento do registro;

II - 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;

III - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;

VI - submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso.

3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas nos arts. 18 e 19 desta lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 21. O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 22. A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 23. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os arts. 18, 19 e 21 desta lei.

1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial.

Art. 24. O órgão de gestão de mão-de-obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva.

1º O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados por cada um dos blocos a que se referem os incisos II a IV do art. 31 desta lei, e terá por competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do art. 18 desta lei;

II - baixar as normas a que se refere o art. 28 desta lei;

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

2º A Diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários a que se refere o inciso II do art. 31 desta lei, cujo prazo de gestão não será superior a três anos, permitida a redesignação.

3º Os membros do Conselho de Supervisão, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão ser designados para cargos de diretores.

4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do organismo e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 25. O órgão de gestão de mão-de-obra é reputado de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra.

CAPÍTULO V

Do Trabalho Portuário

Art. 26. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

Parágrafo único. A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

Art. 27. O órgão de gestão de mão-de-obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no artigo anterior;

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá, exclusivamente, de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão-de-obra.

2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e respectiva inscrição no cadastro de que trata o inciso I deste artigo, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extingue-se por morte, aposentadoria ou cancelamento.

Art. 28. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão-de-obra avulsa, de acordo com as normas que forem estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 29. A remuneração, a definição das funções, a composição dos termos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

CAPÍTULO VI

Da Administração do Porto

Organizado

SEÇÃO I

Do Conselho de Autoridade Portuária

Art. 30. Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária.

1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

I - baixar o regulamento de exploração;

II - homologar o horário de funcionamento do porto;

III - opinar sobre a proposta de orçamento do porto;

IV - promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;

V - fomentar a ação industrial e comercial do porto;

VI - zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;

VII - desenvolver mecanismos para atração de cargas;

VIII - homologar os valores das tarifas portuárias;

IX - manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infraestrutura portuária;

X - aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;

XI - promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;

XII - assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;

XIII - estimular a competitividade;

XIV - 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;

XV - baixar seu regimento interno;

XVI - pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

2º Compete, ainda, ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on-roll-off.

3º O representante dos trabalhadores a que se refere o inciso XIS do § 1º deste artigo será indicado pelo respectivo sindicato de trabalhadores em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Art. 31. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I - bloco do poder público, sendo:

- a) um representante do Governo Federal, que será o Presidente do Conselho;
- b) um representante do Estado onde se localiza o porto;
- c) um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão;

II - bloco dos operadores portuários, sendo:

- a) um representante da Administração do Porto;
- b) um representante dos armadores;
- c) um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto;

d) um representante dos demais operadores portuários;

III - bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

- a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;
- b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários;

IV - bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:

- a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;
- b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;
- c) um representante dos terminais retroportuários.

1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

I - pelo ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, no caso do inciso I do caput deste artigo;

II - pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput deste artigo;

III - pela Associação de Comércio Exterior (AEB), no caso do inciso IV, alínea a do caput deste artigo;

IV - pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea b do caput deste artigo.

2º Os membros do conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

3º Os membros do conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

4º As deliberações do conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I - cada bloco terá direito a um voto;

II - o presidente do conselho terá voto de qualidade.

5º As deliberações do conselho serão baixadas em ato do seu presidente

Art. 32. Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

SEÇÃO II

Da Administração do Porto Organizado

Art. 33. A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

II - assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;

III - pré-qualificar os operadores portuários;

IV - fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

V - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão-de-obra;

VI - fiscalizar a execução 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;

VII - fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VIII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências;

IX - organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

XI - autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;

XII - suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XIII - lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

XIV - desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária;

XV - estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

2º O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

3º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

4º Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

5º Cabe à Administração do Porto, sob coordenação:

I - da autoridade marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

c) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;

d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas dos cais do porto;

II - da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento do porto;

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.

Art. 34. É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira.

SEÇÃO III

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados

Art. 35. A administração aduaneira, nos portos organizados, será exercida nos termos da legislação específica.

Parágrafo único. A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior, somente poderá efetuar-se em portos ou terminais alfandegados.

Art. 36. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;

II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III - exercer a vigilância aduaneira e promover a repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfico de drogas, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V - proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI - apurar responsabilidade tributária decorrente de avaria, quebra ou falta de mercadorias, em volumes sujeitos a controle aduaneiro;

VII - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal aplicável;

VIII - autorizar a remoção de mercadorias da área do porto para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

IX - administrar a aplicação, às mercadorias importadas ou a exportar, de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos;

X - assegurar, no plano aduaneiro, o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais;

XI - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

1º O alfandegamento de portos organizados, pátios, armazéns, terminais e outros locais destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou destinadas à exportação, será efetuado após o cumprimento dos requisitos previstos na legislação específica.

2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto e às embarcações atracadas ou não, bem como aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, podendo, quando julgar necessário, requisitar papéis, livros e outros documentos, inclusive, quando necessário, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO VII

Das Infrações e Penalidades

Art. 37. Constitui infração toda a ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:

I - na realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II - na recusa, por parte do órgão de gestão de mão-de-obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário, de forma não justificada;

III - na utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações localizadas na área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

1º Os regulamentos do porto não poderão definir infração ou cominar penalidade que não esteja autorizada ou prevista em lei.

2º Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para a sua prática ou dela se beneficie.

Art. 38. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I - advertência;

II - multa, de 100 (cem) até 20.000 (vinte mil) Unidades Fiscais de Referência (Ufir);

III - proibição de ingresso na área do porto por período de trinta a cento e oitenta dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias;

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário .

Art. 39. Compete à Administração do Porto:

I - determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei;

II - fixar a quantidade da pena, respeitados os limites legais.

Art. 40. Apurando-se, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

1º Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.

2º Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 41. Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância.

Art. 42. Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias a partir da ciência, pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.

Art. 43. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta lei reverterão para a Administração do Porto.

Art. 44. A aplicação das penalidades previstas nesta lei, e seu cumprimento, não prejudica, em caso algum, a aplicação das penas cominadas para o mesmo fato pela legislação aplicável.

CAPÍTULO VIII

Das Disposições Finais

Art. 45. O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei n° 6.019, de 3 de janeiro de 1974).

Art. 46. (Vetado)

CAPÍTULO IX

Das Disposições Transitórias

Art. 47. É fixado o prazo de noventa dias contados da publicação desta lei para a constituição dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

Parágrafo único. Enquanto não forem constituídos os referidos órgãos, suas competências serão exercidas pela respectiva Administração do Porto.

Art. 48. Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até cento e oitenta dias, às disposições desta lei, assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do § 2° do art. 4° desta lei.

Art. 49. Na falta de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, deverá ser criado o órgão gestor a que se refere o art. 18 desta lei no nonagésimo dia a contar da publicação desta lei.

Art. 50. Fica o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões para exploração de portos.

Art. 51. As administrações dos portos organizados devem adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais, em substituição ao modelo tarifário previsto no Decreto n° 24.508, de 29 de junho de 1934, e suas alterações.

Parágrafo único. As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de sessenta dias.

Art. 52. A alíquota do Adicional de Tarifa Portuária (ATP) (Lei n° 7.700, de 21 de dezembro de 1988), é reduzida para:

I - em 1993, 40% (quarenta por cento);

II - em 1994, 30% (trinta por cento);

III - em 1995, 20% (vinte por cento);

1° A partir do exercício de 1993, os recursos do ATP serão aplicados no porto organizado que lhes deu origem, nos seguintes percentuais:

I - 30% (trinta por cento) em 1993;

II - 40% (quarenta por cento) em 1994;

III - 50% (cinquenta por cento) em 1995;

IV - 60% (sessenta por cento) em 1996;

V - 70% (setenta por cento) a partir do exercício de 1997.

2º O ATP não incide sobre operações portuárias realizadas com mercadorias movimentadas em instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado.

Art. 53. O Poder Executivo promoverá, no prazo de cento e oitenta dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições desta lei.

Art. 54. É assegurada a inscrição no cadastro de que trata o inciso I do art. 27 desta lei aos atuais integrantes de forças supletivas que, matriculados, credenciados ou registrados, complementam o trabalho dos efetivos.

Art. 55. É assegurado o registro de que trata o inciso II do art. 27 desta lei aos atuais trabalhadores portuários avulsos matriculados, até 31 de dezembro de 1990, na forma da lei, junto aos órgãos competentes, desde que estejam comprovadamente exercendo a atividade em caráter efetivo desde aquela data.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não abrange os trabalhadores portuários aposentados.

Art. 56. É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto neste artigo, as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos.

Art. 57. No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

1º Os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata o caput deste artigo.

2º Para os efeitos do disposto neste artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.

3º Considera-se:

I - Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - Conferência de carga: a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - Conserto de carga: o reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: a atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portais, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;

VI - Bloco: a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos .

Art. 58. Fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no art. 55 desta lei, requererem ao organismo local de gestão de mão-de-obra, no prazo de até 1 (um) ano contado do início da vigência do adicional a que se refere o art. 61, o cancelamento do respectivo registro profissional.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá antecipar o início do prazo estabelecido neste artigo.

Art. 59. É assegurada aos trabalhadores portuários avulsos que requeiram o cancelamento do registro nos termos do artigo anterior:

I - indenização correspondente a Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), a ser paga de acordo com as disponibilidades do fundo previsto no art. 64 desta lei;

II - o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe a Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990.

1º O valor da indenização de que trata o inciso I deste artigo será corrigido monetariamente, a partir de julho de 1992, pela variação mensal do Índice de Reajuste do Salário Mínimo (IRSM), publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

2º O cancelamento do registro somente surtirá efeito a partir do recebimento pelo trabalhador portuário avulso, da indenização .

3º A indenização de que trata este artigo é isenta de tributos da competência da União.

Art. 60. O trabalhador portuário avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do art. 58 desta lei para constituir sociedade comercial cujo objeto seja o exercício da atividade de operador portuário, terá direito à complementação de sua indenização, no valor correspondente a Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto no § 1º do artigo anterior, mediante prévia comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus.

Art. 61. É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (AITP) destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, nos termos desta lei.

Parágrafo único. O AITP terá vigência pelo período de 4 (quatro) anos, contados do início do exercício financeiro seguinte ao da publicação desta lei.

Art. 62. O AITP é um adicional ao custo das operações de carga e descarga realizadas com mercadorias importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso.

Art. 63. O adicional incide nas operações de embarque e desembarque de mercadorias importadas ou exportadas por navegação de longo curso, à razão de 0,7 (sete décimos) de Ufir por tonelada de granel sólido, 1,0 (uma) de Ufir por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de Ufir por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

Art. 64. São isentas do AITP as operações realizadas com mercadorias movimentadas no comércio interno, objeto de transporte fluvial, lacustre e de cabotagem.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, considera-se transporte fluvial, lacustre e de cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

Art. 65. O AITP será recolhido pelos operadores, portuários responsáveis pela carga ou descarga das mercadorias até dez dias após a entrada da embarcação no porto de carga ou descarga em agência do Banco do Brasil S.A., na praça de localização do porto.

1º Dentro do prazo previsto neste artigo, os operadores portuários deverão apresentar à Receita Federal o comprovante do recolhimento do AITP.

2º O atraso no recolhimento do AITP importará na inscrição do débito em Dívida Ativa, para efeito de cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor.

3º Na cobrança executiva a dívida fica sujeita à correção monetária, juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida.

4º Os órgãos da Receita Federal não darão seguimento a despachos de mercadorias importadas ou exportadas, sem comprovação do pagamento do AITP.

Art. 66. O produto da arrecadação do AITP será recolhido ao fundo de que trata o art. 67 desta lei.

Art. 67. É criado o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (FITP), de natureza contábil, destinado a prover recursos para indenização do cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, de que trata esta lei.

1º São recursos do fundo:

I - o produto da arrecadação do AITP;

II - (vetado);

III - o produto do retorno das suas aplicações financeiras;

IV - a reversão dos saldos anuais não aplicados.

2º Os recursos disponíveis do fundo poderão ser aplicados em títulos públicos federais ou em outras operações aprovadas pelo Ministro da Fazenda.

3º O fundo terá como gestor o Banco do Brasil S.A.

Art. 68. Para os efeitos previstos nesta lei, os órgãos locais de gestão de mão-de-obra informarão ao gestor do fundo o nome e a qualificação do beneficiário da indenização, bem assim a data do requerimento a que se refere o art. 58 desta lei.

Art. 69. As administrações dos portos organizados estabelecerão planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados, visando o ajustamento de seus quadros às medidas previstas nesta lei.

Art. 70. É assegurado aos atuais trabalhadores portuários em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado a inscrição no registro a que se refere o inciso II do art. 27 desta lei, em qualquer dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra, a sua livre escolha, no caso de demissão sem justa causa.

Art. 71. O registro de que trata o inciso II do caput do art. 27 desta lei abrange os atuais trabalhadores integrantes dos sindicatos de operários avulsos em capatazia, bem como a atual categoria de arrumadores.

Art. 72. (Vetado)

Art. 73. O BNDES, por intermédio do Finame, financiará, com prioridade, os equipamentos portuários.

Art. 74. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 75. Ficam revogados, no prazo de cento e oitenta dias contado da publicação desta lei, os arts. 254 a 292 e o inciso VIII do art. 544 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto - Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 76. Ficam revogados, também os Decretos nºs 24.324, de 1º de junho de 1934, 24.447, de 22 de junho de 1934, 24.508, de 29 de junho de 1934, 24.511, de 29 de junho de 1934, e 24.599, de 6 de julho de 1934; os Decretos -Leis nºs 6.460, de 2 de maio de 1944 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis nºs 1.561, de 21 de fevereiro de 1952, 2.162, de 4 de janeiro de 1954, 2.191, de 5 de março de 1954 e 4.127, de 27 de agosto de 1962; os Decretos - Leis nºs 3, de 27 de janeiro de 1966, 5, de 4 de abril de 1966 e 83, de 26 de dezembro de 1966; a Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VII do art. 1º do Decreto - Lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970; as Leis nºs 6.222, de 10 de julho de 1975 e 6.914, de 27 de maio de 1981, bem como as demais disposições em contrário.

Brasília, 25 de fevereiro de 1993; 172º da Independência e 105º da República.

ANEXO II

Instalações do Porto de Santos



Moinho Santista - Terminal de Descarga para Sólidos a Granel

Fonte: www.portodesantos.com.br/negocios/mapa/foto1e2.html



Votorantim – Terminal de Produtos Florestais

Fonte: www.portodesantos.com.br/negocios/mapa/foto3.html

Instalações do Porto de Santos



Terminal de Carga Geral

Fonte: www.portodesantos.com.br/negocios/mapa/fotomapa9_5.html



Consórcio Santos Brasil – Terminal de Contêineres

Fonte: www.portodesantos.com.br/negocios/mapa/fotomapa9_8.html

Instalações do Porto de Roterdã



Fonte: www.portofrotterdam.com/portinfo/uk/portinformation/



Fonte: www.portofrotterdam.com/portinfo/uk/portinformation/history_and_future

Instalações do Porto de Roterdã



Fonte: [www.portofrotterdam.com/portinfo/uk/portinformation/history and future/future](http://www.portofrotterdam.com/portinfo/uk/portinformation/history_and_future/future)



Fonte: www.portofrotterdam.com/portinfo/uk/portdevelopment/index

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BALLOU, Ronald H. – Tradução: YOSHIZAKI, Hugo T.Y. **Logística Empresarial – Transportes, Administração de Materiais e Distribuição Física**. Atlas S.A. , 1993.

FEDERAÇÃO DA INDÚSTRIA DO ESTADO DA BAHIA; CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Anais do Seminário Internacional – O Futuro dos Portos no Brasil**. Salvador, 1999.

JUNQUEIRA, Luciano A . Prates (organizador). **Desafios da Modernização Portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

MAGANO, Carlos Eduardo Bueno. **Estruturação dos Serviços nos Portos**. São Paulo: Fundação Cargill , 1995.

MENDONÇA, Paulo C. C.; KEEDI, Samir. **Transportes e Seguros no Comércio Exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 1997.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES; SECRETARIA DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS; DEPARTAMENTO DE PORTOS. **Anuário Estatístico Portuário**. 2000

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Modernização dos Portos**. 3ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

O'LOUGHLIN, Carleen. **The Economics of Sea Transport**. Grã-Bretanha: Pergamon Press Ltda, 1967.

PORTO, Marcos Maia; SILVA, Cláudio Ferreira da. **Transportes, Seguros e a Distribuição Física Internacional de Mercadorias**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional**. 2ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. **Manual das Organizações Internacionais**. 2ª ed. Porto Alegre: Livraria do advogado, 2000.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES
AQUAVIÁRIOS.<http://www.antaq.gov.br>

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. <http://www.cni.org.br>

LOGÍSTICA INTERNACIONAL. <http://www.logisticainternacional.com.br>

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES.<http://www.transportes.gov.br>

PORTO DE ROTERDÃ. <http://www.portofrotterdam.com>

PORTO DE SANTOS. <http://www.portodesantos.com.br>

