

**CENTRO DE INSTRUÇÃO  
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA  
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA  
MARINHA MERCANTE – EFOMM**

**REFORMA PORTUÁRIA – PERSPECTIVAS PARA O  
FUTURO**

**Por: Diego Carvalho Serrano**

**Orientador  
Prof.: CMG Wellington  
Rio de Janeiro**

**2007**

**CENTRO DE INSTRUÇÃO  
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA  
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA  
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**REFORMA PORTUÁRIA – PERSPECTIVAS PARA O  
FUTURO**

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: Diego Carvalho Serrano.

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA  
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE –  
EFOMM**

**AVALIAÇÃO**

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): \_\_\_\_\_

NOTA - \_\_\_\_\_

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação).

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação).

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação).

NOTA: \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_\_\_

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente a Deus, à minha mãe, meu irmão, amigos de camarote, principalmente ao amigo Soares e ao meu orientador por me ajudarem a concluir este trabalho.

# DEDICATÓRIA

Dedico à minha mãe, meu irmão, amigos de camarote  
e ao amigo Daniel Lauriano de Lima.

## **RESUMO**

Nos dias de hoje, onde o país que possui um melhor sistema de transportes se desenvolve cada vez mais, podendo exportar e importar um maior número de mercadorias, deve-se ter atenção especial para o sistema portuário. Após cerca de 14 anos que a lei 8.630, lei de modernização dos portos, foi promulgada, o trabalho a seguir apresentará as reais condições dos portos brasileiros, mostrando em quais aspectos os portos brasileiros melhoraram significativamente, e os pontos que continuam totalmente estagnados, apresentando os reais motivos desse descaso com a atividade portuária que hoje existe no Brasil.

Palavras-chave: lei, modernização, portos, transporte, descaso e futuro.

## **ABSTRACT**

Nowadays, where the country possess the better system of transports that has being develop over more, being able to export and import a bigger number of merchandises, it must have special attention for the ports system. After about 14 years that the law 8.630, law that turns on the modernization of the ports, was promulgated, the work follow will present the real conditions of the Brazilian ports, showing in which aspects the Brazilian ports had improved significantly and the points that continue totally stopped, presenting the real reasons of this carelessness with the port activity that today exists in Brazil

Descriptors: law, modernization, ports, transport, indifference and future.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>9</b>
<b>1.0- Breve histórico dos Portos Brasileiros</b>	<b>10</b>
<b>1.1- Reforma</b>	<b>12</b>
<b>1.2- Portos</b>	<b>13</b>
<b>1.3- Principais equipamentos utilizados nas operações de carga e descarga nos portos</b>	<b>15</b>
<b>2.0- A Lei de Modernização Portuária</b>	<b>19</b>
<b>2.1- Os pontos fundamentais que deram origem à lei</b>	<b>23</b>
<b>2.2- As reais transformações com a implementação da Lei 8.630/93</b>	<b>25</b>
<b>2.3- Atual cenário com a implementação da Lei 8.630</b>	<b>25</b>
<b>2.4- O que falta fazer nos portos</b>	<b>26</b>
<b>3.0- A Importância da melhoria dos portos nos dias de globalização</b>	<b>28</b>
<b>3.1- A importância dos portos para o crescimento da economia</b>	<b>29</b>
<b>4.0- Funções da Autoridade Portuária</b>	<b>31</b>
<b>4.1- Criação da Agenda Portos</b>	<b>32</b>
<b>4.2- Aviação Civil x Portos</b>	<b>34</b>
<b>4.3- Portos x Meio Ambiente</b>	<b>35</b>
<b>5.0- Informações sobre o Porto de Santos</b>	<b>37</b>
<b>6.0- O Futuro</b>	<b>44</b>
<b>6.1- Futuro Incerto</b>	<b>46</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>48</b>
<b>REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA</b>	<b>49</b>



## LISTA DE FIGURAS

Nº	TÍTULO	PÁGINA
1	Foto do Visconde e Barão de Mauá	12
2	Porto de Santos	15
3	Terminal de Contêineres	16
4	Equipamento Grab	17
5	Porto de Roterdã	34
6	Draga operando no Porto de Santos	36
7	Terminal de Contêineres de Santos	37

## INTRODUÇÃO

Neste novo milênio, umas das características mais importantes é a redução da distância entre os povos e culturas.

No mundo globalizado em que hoje vivemos, o país que possuir uma matriz de transportes mais competitiva, poderá ter um melhor desenvolvimento, podendo assim colocar produtos em qualquer mercado que dele necessite.

Para que o país tenha um bom desenvolvimento econômico, é necessário que ele construa um sistema multimodal, tirando o melhor desempenho dos modais de transporte.

O objetivo deste investimento no setor de transportes é reduzir as distâncias, diminuir o preço do frete, logo tornar os produtos mais baratos no mercado interno, e mais competitivos no mercado externo.

No Brasil, com suas características geográficas, não possuindo fronteiras terrestres com seus principais parceiros comerciais, existe a grande necessidade de possuir um sistema portuário forte, para poder escoar as mercadorias para o exterior. O transporte de mercadorias no interior do país é feito quase que sua totalidade pelas rodovias, já o transporte de nossos produtos para os países estrangeiros é concentrado na modalidade aquaviária. Entretanto, os investimentos do Brasil no setor portuário até o ano de 2007, são de somente 2,4% do montante total, o que é uma quantia muito pequena quando comparada aos investimentos no setor rodoviário.

# CAPÍTULO 1

## 1.0- Breve histórico dos Portos Brasileiros

No dia 28 de janeiro de 1808 foi decretada a abertura dos portos às nações amigas, por Dom João VI. Assim o Brasil entrava no sistema econômico liberal internacional, podendo assim praticar o comércio de madeira, ouro e outras riquezas naturais que o Brasil possuía na época, a importação de produtos manufaturados, especiarias que a nobreza necessitava e também facilitava o comércio dos escravos da África.

Em 1846, Visconde de Mauá, hoje patrono da nossa Marinha Mercante, criou um estaleiro na Ponta da Areia em Niterói, no Estado do Rio de Janeiro, de onde partiam seus navios, tanto para a navegação de cabotagem como para navegação de longo curso.

A partir de então o comércio brasileiro começou a crescer. Nessa época foi inaugurada a ferrovia “São Paulo Railway”, nas proximidades de Santos, o que facilitava a movimentação do café para o mercado externo.

Com a Proclamação da República, as administrações dos portos começaram a ser privatizadas, a primeira a passar por este processo foi o Porto de Santos. Em 1988, foram construídos 260 metros de cais, o que permitia o acesso de navios maiores ao porto. Tinha-se então, o primeiro porto organizado do país, explorado pela iniciativa privada, através da Companhia Docas de Santos.

A concessão inicial permitia a exploração do porto durante 39 anos, mas como as transações comerciais com o exterior e o volume de mercadorias movimentadas eram muito grandes, superando as expectativas, foi aumentado o prazo da concessão inicial para 90 anos, assim poderia se ter o retorno do que foi investido.

Os portos, devido ao grande retorno financeiro, eram considerados instituições muito importantes para o crescimento econômico do país. Durante a era Monárquica e as primeiras décadas da República, os governantes reconheciam a importância do setor portuário para uma economia forte e um país desenvolvido.

A privatização do Porto de Santos fez com que ele se desenvolvesse. Os proprietários ganharam fortunas com as atividades do porto, porém não se preocuparam em continuar investindo na infra-estrutura do porto, fazendo com que o país começasse a ficar debilitado no setor portuário.

Em 1964, na época do regime militar, o enfoque dos governantes foi à segurança, deixando de lado o avanço tecnológico dos portos. Com o passar do tempo, o Estado passou a influenciar cada vez mais a economia, e no ano de 1975, foi criada a Empresa de Portos do Brasil S/A – PORTOBRÁS, uma empresa que representava a vontade do governo em centralizar as atividades portuárias brasileira. Desta maneira, com a centralização das atividades, era consolidado o monopólio estatal do Sistema Portuário Nacional.

Começa nesse período, uma grande ineficiência dos portos brasileiros. A Empresa de Portos do Brasil explorava os portos através de subsidiárias, como é o caso da Companhia Docas.

Em 1993, o sistema portuário brasileiro passava por uma crise sem precedentes, principalmente pelas conseqüências devido à dissolução da Empresa de Portos do Brasil, a PORTOBRÁS. Este período fez com que fosse aprovada a lei 8.630, conhecida como Lei de ``Modernização dos Portos``.

A partir de então, tenta-se colocar em prática tudo aquilo que foi discutido por anos na lei, para que se tenha portos desenvolvidos e o Brasil aumente seu crescimento econômico.



Foto do Visconde e Barão de Mauá, fundador da indústria naval brasileira.

### **1.1- Reforma:**

Em uma obra de engenharia, operações de ampliação, retificação, restauração, melhoria etc., efetuadas para permitir conservação, reutilização ou mudança no conceito de utilização anterior.

## 1.2- Portos:

Abrigo natural ou artificial para embarcações de vários tamanhos, providos de instalações necessárias para o embarque e desembarque de cargas e passageiros.

A localização das atividades portuárias é determinada, comumente, pelas vantagens geográficas e náuticas oferecidas por enseadas abrigadas ou estuários de fácil acesso a embarcações; e pelos fatores econômicos que levam ao aproveitamento desses locais como pontos privilegiados de circulação de mercadorias e de passageiros (além, eventualmente, dos aspectos militares ou geopolíticos). Nos portos litorâneos podem ser necessárias certas obras de proteção externa: diques, molhes, quebra-mares, antepostos. No interior das instalações portuárias, os cais de atracação, que podem ser de pedra ou concreto, enquadram bacias artificiais, em comunicação direta com o mar (bacias de escoamento ou maré), ou fechadas por eclusas. Outro processo é a construção de molhes perpendiculares ou oblíquos à margem, nos quais atracam os navios.

Existem milhares de portos, mas o tráfego mundial concentra-se num pequeno número deles. Pode dividi-los em várias categorias: grandes portos graneleiros, de exportação, como os terminais petrolíferos do Oriente Médio, ou de embarque de minérios da Austrália (Port Hedland), do Canadá (Port-Cartier), da África do Sul (Richard's Bay) do Brasil (Tubarão); portos de vocação essencialmente importadora e que redistribuem por rodovia ou ferrovia os produtos não destinados à indústria local, como os portos de entrada de mercadorias (mais que de saída) dos países em processo de industrialização do Terceiro Mundo. Os portos de tráfego mais equilibrado (em valor, se não em volume) são geralmente os de países industrializados (entrada de matérias-primas e embarque de produtos destinados à exportação). Tratam-se dos grandes portos mundiais, com enormes áreas de influência, que servem a vastas regiões e mesmo a vários países, como Rotterdam, na Europa, Nova York, nos EUA, Kobe e Icoama, no Japão.

No Brasil, os portos de maior movimento (localizados na maior parte junto às regiões mais industrializadas) são os de Santos, Rio de Janeiro, Paranaguá, Porto Alegre, Rio

Grande, Recife e Belém. Entre os portos especializados em um tipo específico de mercadorias, vale citar Tubarão, Sepetiba e Itaqui (exportação de minério de ferro); São Sebastião e o terminal Almirante Tamandaré, na baía de Guanabara (importação de petróleo).

Os portos marítimos podem ser classificados, quanto à administração, em públicos ou particulares.

**Portos Fluviais.** Os portos fluviais são locais de baldeação de mercadorias entre embarcações fluviais e navios marítimos, por um lado, e, por outro lado, estradas de ferro e, em escala menor, tráfego rodoviário. No primeiro caso, são associados aos portos de mar, já no segundo caso permitem, sobretudo atendimento das grandes concentrações industriais e comerciais. Tendo como concorrentes à via férrea e a rodovia, a navegação fluvial se especializa no tráfego de produtos pesados (minérios, hidrocarbonetos, cereais, carvão, etc.), o que explica a tonelagem relativamente elevada que passa por certos portos fluviais europeus. No Brasil a navegação fluvial é pouco desenvolvida, pois a ênfase tem sido dada ao tráfego rodoviário e, no passado, ferroviário. A função do porto fluvial favoreceu o desenvolvimento de grandes aglomerações urbanas, alimentando indústrias e comércio com matérias-primas, bem como assegurando parte da subsistência de sua população.(Paris, Moscou, Chicago).

**Portos de comércio ou portos mercantis.** O trânsito de passageiros de longo curso reduziu-se em razão dos progressos alcançados pela aviação. Assim, instalações simples são suficientes para atender aos passageiros de pequenos trajetos, usuários de balsas ou aerobarcos. Para mercadorias, o equipamento do cais deve abranger galpões, ou outras instalações de armazenagem, e vastas áreas planas para abrigar os contêineres e demais unidades de carga, que se deslocam sobre rodas para embarque e desembarque. Os grandes portos modernos possuem zonas industriais, onde se estabelecem refinarias de petróleo, indústrias petroquímicas, complexos metalúrgicos, etc.

**Portos de guerra ou portos militares.** As bases navais, cuja localização é determinada por considerações estratégicas e náuticas, devem oferecer uma infra-estrutura adequada às necessidades peculiares das unidades bélicas (armamento, provisões, depósitos de equipamentos, oficinas de reparo, etc.). Entre os portos de guerra mais conhecidos, podem citar-se Norfolk e San Diego, nos EUA, Kronchtadt e Murmansk, na Rússia, e Sebastopol na Ucrânia; Portsmouth e Devonport, na Grã-Bretanha, Toulon e Brest, na França.



Na figura acima, temos o Porto de Santos, um dos mais importantes em movimentação de carga do Brasil.

### **1.3- Principais equipamentos utilizados nas operações de carga e descarga nos portos**

Os equipamentos que hoje se encontram em operação nos portos brasileiros, são considerados relativamente antigos devido à falta de investimentos neste setor, fazendo com que alguns deles dêem problemas nas operações de carga e descarga dos navios, o que faz com que o navio fique parado no porto, o que conseqüentemente gerará maiores gastos para o armador.

Alguns navios possuem seus próprios equipamentos para movimentação de carga, não ficando assim a mercê dos equipamentos de terra. Porém, não são todos os navios que possuem seus próprios equipamentos de carga, já que estes equipamentos elevam os custos do navio. A seguir serão citados alguns dos principais equipamentos utilizados pelos terminais:

Navios Full Container:



Guindaste de bordo: guindaste localizado a bordo dos navios, que serve para agilizar as operações de carga, não precisando utilizar os aparelhos do porto.

Portainer Crane: Aparelho utilizado na movimentação de contêineres, localizado no terminal de contêineres. Aparelho muito importante, já que o operador situado no próprio aparelho, tem visão panorâmica do porto e do convés do navio.

Transtainer: Equipamento utilizado no pátio do terminal de contêineres, para a movimentação transversal dos contêineres.

Empilhadeira: Equipamento utilizado para movimentar carga no terminal, precisando de espaço para fazer o giro. É utilizado pra empilhar contêineres que aguardam o embarque.

É muito importante se ter aparelhos modernos e mão-de-obra qualificada no terminal de contêineres, para que se tenha operações de carga e descarga cada vez mais ágeis. Nos portos brasileiros, ainda se encontram muitos aparelhos antigos, totalmente ultrapassados, além disto, há aparelhos que estão destruídos pela ferrugem, o que mostra o perigo das operações nos portos brasileiros, que além de gerar operações lentas, pode ocasionar acidentes para os operadores deste equipamento, e até mesmo avariar o navio e a carga.



Na figura acima, podemos ver um portainer operando no terminal de contêineres.

A seguir, alguns aparelhos utilizados nas operações de navios graneleiros:

Grab: Equipamento utilizado para o embarque de grande quantidade de granel de uma só vez. O granel é lançado em altura dentro do porão.

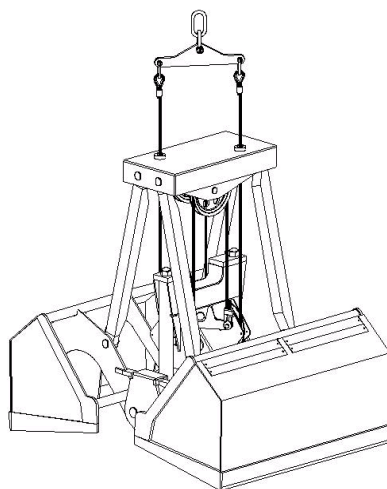
Ship Loader: Equipamento em forma cilíndrica, que serve para por o granel no interior dos porões. O ship loader é posto próximo à boca da escotilha.

Ship Loader dust free: tem o mesmo funcionamento do ship loader anteriormente citado, entretanto o dust free, retira a poeira que vem junto com o granel, evitando o depósito de sujeira nos porões.

Esteira Móvel: Sistema que transporta o granel até a boca do porão, para ser despejada no interior do porão.

Caçamba Mecânica: Equipamento eletro mecânico que é utilizado para carregar ou descarregar minério nos navios graneleiros, normalmente pertencem aos terminais e operam dentro dos porões.

É muito importante a manutenção dos equipamentos utilizados nas operações de carga e descarga dos granéis, já que este tipo de carga pode ser facilmente contaminada. Se o aparelho contiver corrosão, e for carregar gêneros alimentícios, a operação pode ser cancelada se esta avaria no equipamento for vista pelas autoridades fiscalizadoras. Qualquer tipo de avaria nos aparelhos pára as operações neste tipo de navio, devido ao risco de contaminação do granel. Por isso se vê a importância de se investir em novos aparelhos para os navios graneleiros, ou até mesmo uma constante manutenção dos aparelhos já existentes.



Na figura acima, podemos ver o equipamento grab, muito utilizado nas operações com granéis sólidos.

Outro navio que requer muito cuidado com seus equipamentos de carga e descarga é o Navio Petroleiro, já que caso haja algum problema na operação, gerará sérios danos ao meio ambiente. Por isso, deve-se fazer constante manutenção nos aparelhos de carga, sempre fazer a verificação dos mangotes, para ver se há algum vazamento. Caso haja vazamento, as Autoridades Competentes devem ser imediatamente avisadas, para evitar danos maiores. Enquanto isso, a própria tripulação deve fazer a contenção para evitar que o óleo se espalhe.

## CAPÍTULO 2

### A LEI PORTUÁRIA BRASILEIRA – LEI Nº 8.630/93

#### 2.0- A Lei de Modernização Portuária

As reformas e a modernização do Subsetor Portuário foram iniciadas com a extinção da Empresa de Portos do Brasil - PORTOBRÁS, entidade promotora do chamado Sistema Portuário brasileiro, ocasião em que o Subsetor perdeu sua formatação sistêmica e planejamento centralizado, permitindo a atuação concorrencial entre portos em âmbito nacional. A reforma dos portos brasileiros se deu com a implementação da Lei 8.630 no ano de 1993. Essa Lei dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e, em seu art.1º, estabelece que “Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado”.

Após três anos de discussões, foi aprovada e promulgada a Lei 8.630 em 25 de dezembro de 1993, com a finalidade de garantir melhores condições de exploração do setor portuário. Com a implementação da lei, além de os portos passarem para o controle do Ministério dos Transportes, foi alterada também a relação dos sindicatos de avulsos com os trabalhadores, o que ocasionou manifestações pelos sindicatos e distanciamento por parte do empresariado, o que dificultou a reforma portuária, que ficou quase estagnada no ano de 1996.

Um dos pontos positivos da nova legislação foi à abertura a administração, o que aumentou a participação da sociedade no processo de decisão de tudo relacionado aos portos.

Mesmo com a maioria da população não ter consciência da importância dos portos para a economia do país e para o seu próprio cotidiano, há uma relação entre os produtos que por ela são consumidos e a atividade portuária.

Para os efeitos desta lei, consideram-se:

I - Porto organizado: construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, e operações portuárias 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;

IV - Área do porto organizado: 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, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto;

V - Instalação portuária de uso privativo: 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.

Os avanços mais significativos e os resultados imediatos da implementação da Lei de Modernização dos Portos são os seguintes:

- Implantação nos portos dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) que passam a participar, em parceria com as Autoridades Portuárias, da regulamentação de algumas

atividades portuárias, exercendo, em alguns casos, o papel de última instância deliberatória;

- Extinção do monopólio das Administrações Portuárias nos serviços de movimentação de cargas nos cais públicos que passam a ser realizado por empresas privadas, mediante sua qualificação como operadores portuários;
- Possibilidade de terminais de uso privativo movimentarem cargas de terceiros, com a assinatura de contratos de adesão com o Ministério dos Transportes;
- Isenção do pagamento do Adicional da Tarifa Portuária (ATP) pelos terminais privativos localizados fora da área do porto organizado;
- Redução gradativa da alíquota do ATP, extinto, em definitivo, em 1996;
- Possibilidade de a União, sempre por meio de licitação pública, descentralizar o subsetor mediante concessão da exploração de porto público organizado, bem como mediante contratos de arrendamento entre o concessionário e o interessado privado, para a exploração comercial de áreas e instalações portuárias;
- Possibilidade de a União concentrar os investimentos públicos em obras de infraestrutura, deixando sob a responsabilidade da iniciativa privada os investimentos relativos à superestrutura, aparelhamento portuário, recuperação e conservação das instalações;
- Diversificação das tarifas e estímulo à concorrência intra e interportos;
- Quebra do monopólio dos sindicatos de trabalhadores avulsos no fornecimento e escalação da mão-de-obra para as operações portuárias.

Os avanços e o estágio de implantação da Lei nº 8.630/93, no âmbito dos portos e em nível nacional, apresentam a seguinte situação:

- Nos portos

- Implantados os Conselhos de Autoridade Portuária – CAP nos portos públicos (28 CAP);
- Constituídos 26 Órgãos Gestores de Mão-de-Obra (OGMO) para substituírem os sindicatos dos trabalhadores, no fornecimento da mão-de-obra aos operadores portuários;
- Pré-qualificados cerca de 640 operadores portuários;
- Criados 18 sindicatos de operadores portuários;

- Aprovados em todos os portos os novos regulamentos de exploração;
- Aprovados os novos horários de funcionamento dos portos (quatro turnos de 6 horas cada um) - Porto 24 horas;
- Aprovadas em cada porto as novas estruturas tarifárias (redução do número de tabelas de 18 para 7);
- Demarcadas as áreas dos portos organizados com a extinção das áreas de jurisdição;
- Definidos e aprovados novos planos de desenvolvimento e zoneamento para cada porto, com a introdução dos terminais dedicados;
- Aprovadas normas para pré-qualificação dos operadores portuários;
- Assinados mais de 145 contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias;
- Aprovados mais de 40 projetos para construção e/ou ampliação de terminais de uso privativo.

- Em âmbito nacional

- Criada a Federação Nacional dos Operadores Portuários;
- Instituído o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário (AITP), com vigência a partir de 1994 até 31/12/97, quando foi extinto, com incidência em todas as operações de embarque e desembarque de mercadorias na navegação de longo curso;
- Outorgados 94 Contratos de Adesão, que permitem aos terminais de uso privativo movimentarem cargas próprias e de terceiros, regendo-se exclusivamente pelas normas do direito privado, sem a participação ou a responsabilidade do poder público.

As principais dificuldades para o avanço da implantação plena da Lei nº 8.630/93 foram as seguintes:

- Dificuldades nos acordos entre empresários e trabalhadores do subsetor pelo interesse dos primeiros em reduzir o custo portuário da mão-de-obra e dos segundos em manter os quantitativos e a remuneração da força de trabalho por terno;
- Resistência inicial ao estabelecimento da plena atividade e operação dos OGMO, tanto por parte dos empresários como dos trabalhadores portuários avulsos;

- Corporativismo e resistência das Companhias Docas e concessionárias para assumir suas novas funções de Autoridade Portuária e administradora do patrimônio público, afastando-se por completo das operações portuárias;
- Interesses econômicos e políticos de grupos, contrários ao interesse público;
- Deficiência de pessoal com experiência e falta de órgão apropriado no governo federal para assumir o exercício das funções de normatização e fiscalização das concessões;
- Em determinadas situações, dificuldades para conciliação das competências e dos interesses dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) e dos Conselhos de Administração das Empresas Portuárias (CONSAD);
- Conflitos de interesse entre os membros dos Conselhos de Autoridade Portuária – CAP e, algumas vezes, com os do porto.

## **2.1- Os pontos fundamentais que deram origem à lei**

A movimentação empresarial e a pressão maciça exercida sobre os legisladores que os fez reconhecer os problemas gerados ao Brasil pelos obstáculos à modernização portuária. Porém mesmo com a conscientização de todos, o sistema portuário continua apático, tendo apenas alguns pequenos avanços em alguns poucos portos, o que é muito pouco para um país que almeja ser desenvolvido.

Nos dias de hoje, com esta lei vigorando no Brasil, o nível de intervenção estatal na atividade portuária aumentou em relação à intervenção existente antes de 1993.

Embora o governo e o Congresso fossem a favor da lei, é inegável que com sua promulgação muitos interesses foram feridos.

Feriu, principalmente, os interesses daqueles que ganhavam com a ineficiência e os altíssimos custos portuários, interesses que não se restringiam somente



à área dos portos em si, mas também que abrangiam quadros do governo e do empresariado, pois o novo regime dos portos prejudicou aqueles que possuíam monopólios. Não somente o monopólio da mão-de-obra, mas também alguns empresários e a burocracia do governo que dominava os portos, com uma visão centralizadora, burocrática e corporativista.

A burocracia mencionada era constituída em sua maior parte, por funcionários do Ministério do Trabalho que ocupavam cargos na época pela extinta PORTOBRAS. Onde estes não apenas se sentiram prejudicados, mas oferecem contínua resistência ao desenvolvimento do novo modelo portuário, e até hoje buscam retorno às ultrapassadas práticas que eram utilizadas antes da lei de 1993. O maior exemplo de resistência, é tentar pôr novas nomenclaturas às práticas que eram feitas, e assim serem reutilizadas, na contínua luta de reconquistar tudo aquilo que a lei lhes tirou.

Outro problema gravíssimo no sistema portuário brasileiro é em relação às pessoas que nele trabalham, muitos deles estão nos cargos por indicação, sem ter nenhum preparo para realizar as funções que nele foram creditadas.

Dentro do leilão dos cargos, os indicados são para dirigir as administrações portuárias, Conselhos de Autoridade Portuária, chamadas de CAPs.

Tantas foram às dificuldades criadas pela corporação e pelas administrações ao funcionamento dos CAPs, que a solução foi designar a Marinha de Guerra, com o uso da Capitania dos Portos, para assumir a presidência dos CAPs dos cinco principais portos, ao invés dos funcionários do Ministério dos Transportes.

Porém, a partir de dezembro de 2002, a Marinha de Guerra retirou-se e a presidência dos CAPs passou para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAq).

## **2.2- As reais transformações com a implementação da Lei 8.630/93**

Com esta lei, a modernização dos portos e o avanço econômico do país estão interligados, já que a modernização dos portos visa reduzir custos e melhorar a qualidade do serviço portuário, o que conseqüentemente reflete na economia do país.

Entre algumas melhorias já conquistadas neste setor, pode-se citar a expansão dos terminais privativos, que já movimentam a maior quantidade de granel e grande quantidade de carga geral. Entretanto, alguns problemas prejudicam o seguimento deste avanço, sendo o de maior relevância a falta de estrutura dos portos e de equipamentos modernos.

Para poder atender as expectativas desta lei que foi por alguns anos discutida, é necessário investir na modernização de equipamentos e também na qualificação da mão-de-obra.

Esta conscientização é o fator principal para que se tenha um real e notável desenvolvimento deste setor.

## **2.3- Atual cenário com a implementação da Lei 8.630**

O setor portuário brasileiro ainda apresenta muita lentidão, o que gerou um estudo pela Confederação Nacional Da Indústria (CNI), sobre como está sendo a implementação da lei nos principais portos do território nacional. Vale lembrar que para que se tenha rapidez no processo de modernização é necessário à participação e concretização do Governo Federal.

Um exemplo de avanço com a implementação da lei são os terminais de contêineres, que nos últimos anos estão em grande desenvolvimento, aparecendo como grandes diferenciais nos portos nacionais. Embora este crescimento seja grande para o nosso país, quando o comparamos com outros países, vemos que o nosso desenvolvimento neste setor ainda é lento e ineficiente.

## **2.4- O que falta fazer nos portos**

Os pontos principais que mais necessitam de investimentos e modificados são:

- Reafirmação do CAP na hierarquia do porto, a importância do seu papel na condução e planejamento das atividades portuárias;
- A importância de se ter uma estrutura organizacional descentralizada;
- Os administradores deverão ser profissionais qualificados, não mais colocados no cargo por indicações político partidárias, mas independentes e comprometidos com o desenvolvimento do porto;
- Buscar a atração de investimentos e desenvolvimento para o setor;

Em relação à solução dos problemas portuários, grande parte do empresariado vê como única solução a retirada do Estado da administração dos portos. Afinal a Lei dos Portos regionalizou e descentralizou a administração dos portos ao instituir o Conselho de Autoridade Portuária e colocá-lo acima da entidade da administração executiva do porto, sua autoridade portuária.

O CAP é composto por representantes dos seguintes setores que operam nos portos: usuários, operadores portuários, exportadores, importadores, arrendatários, armadores, trabalhadores avulsos e do porto e operadores retroportuários e também conta com a participação dos Governos Federal, Estadual e Municipal.

Manifestações de empresários mostram que eles estão fartos com a atual gestão portuária brasileira. Não aceitam mais que o preenchimento dos cargos seja feito por indicações, ao invés de se pôr conhecimento profissional e técnico na área. Esta prática faz com que as condições dos portos piorem, como por exemplo, o problema de dragagem e infra-estrutura existente nos portos brasileiros.

Os empresários não agüentam mais a situação de não poderem utilizar navios mais novos, com maiores calados e mais econômicos por que as dragagens não estão sendo feitas pelos administradores dos portos, enquanto continuam cobrando taxas. Não é por falta de capital que as dragagens não estão sendo feitas, mas sim por falta de vontade dos administradores. Um exemplo total de descaso pelos administradores nos portos brasileiros, é que os principais portos, até hoje, não utilizam o ISPS Code, norma de segurança da IMO.

Muitos acreditam que trazendo o controle dos portos para a administração Estadual, a situação dos portos melhoraria, entretanto os portos de Paranaguá e Rio grande do Sul estão sob controle estadual, e mesmo assim apresentam a mesma ineficiência dos demais portos.

## CAPÍTULO 3

### **3.0- A Importância da melhoria dos portos em dias de globalização**

Nos dias de hoje, o setor marítimo é o principal responsável pela movimentação de carga entre os países nas operações de exportação e importação. No Brasil, cerca de 95% da carga que entra e sai do país é por meio de navios. O Brasil por ser um país exportador tem a necessidade de possuir um transporte marítimo forte para atender a necessidade de outras nações. Esta exportação é feita através do longo curso, restando uma pequena quantidade de carga a ser movimentada pela cabotagem. Porém nos últimos anos, a economia brasileira cresceu, junto com uma revolução no sistema de transportes, fazendo com que a navegação de cabotagem resurgisse com crescimento de mais de 400%. Mesmo com esse crescimento extraordinário, o Brasil enfrenta sérios problemas com a navegação de cabotagem, entre os quais podem-se citar os problemas primários existentes em nossos portos.

Uma importante vantagem da navegação de cabotagem é que com o aumento do comprimento dos navios faz com que estes fiquem impossibilitados de navegar em calados menores, tornando necessário o uso de embarcações menores para fazer conexões entre os portos, transportando as mercadorias para embarcações maiores em um porto concentrador de cargas. Esta conexão torna-se importante para o país, já que o setor aquaviário é responsável por cerca de 95% das mercadorias movimentadas pelo país. O que nos mostra a necessidade de se manter este setor em boas condições de operação.

Todas estas informações têm provocado transformações neste setor, para que este modal possa cada vez mais operar com mais rapidez e menores custos.

A ação de planejar e coordenar a execução da movimentação dos produtos, analisando e medindo os custos, é extremamente importante para a disputa pelo consumidor em um mercado tão competitivo hoje existente no mundo. Com esta realidade, é crescente o emprego na área de logística, que abrange a administração dos materiais e dos produtos desde a fonte produtora até o consumidor.

Embora para muitos no Brasil a logística tenha a função básica de se transportar cargas de um ponto para outro, a verdadeira função da logística é otimizar o tempo e minimizar o custo na entrega da carga. A dificuldade de se implantar uma logística efetiva no Brasil, é devido ao alto custo deste serviço, necessitando empregar profissionais qualificados, com fluência em vários idiomas e treinados no exterior. Com o trabalho destes profissionais a eficiência dos portos cresceu, trazendo mais lucros e menos gastos.

### **3.1- A importância dos portos para o crescimento da economia**

Pelos portos brasileiros passam grande parte dos produtos que entram e saem do país. Em 2005, esta movimentação foi de aproximadamente 118 bilhões de dólares.

A atividade portuária brasileira começou com a exportação de café, há mais de dois séculos, e nos dias de hoje o Brasil vem se tornando um grande exportador, por exemplo, no ano de 2005, foram quase 900 mil veículos que foram mandados para outras nações através das águas brasileiras.

Um porto muito útil para o Brasil e que hoje está se modernizando, é o Porto de Tubarão, porto que foi construído para mandar ferro e aço para a reconstrução do Japão pós-guerra. Este porto recebe 90% da produção da empresa Vale do Rio Doce, privatizada em 1997. O ferro é despachado com agilidade para portos internacionais, por

meio de trens, o ferro é jogado quase que dentro dos porões do navio, o que agiliza e muito as operações de carga.

Com uma atividade portuária forte, o Brasil pode aumentar suas exportações, já que não terá problemas básicos como: estradas para acesso aos portos estreitas ou totalmente esburacadas que prejudicam o acesso dos caminhoneiros que transportam a carga do armazém até o terminal, problemas com equipamentos muito antigos, que atrasam as operações de carga e descarga, e também um problema que afeta à quase todos os portos brasileiros, a dragagem. Sem a dragagem, os portos ficam com pequena profundidade, logo navios de grande porte não poderão operar neste porto. Para operar, os Comandantes dos navios têm que esperar a maré subir para que o calado do navio seja compatível com a profundidade da área que se está navegando, se a profundidade for inferior o navio encalhará, o que gerará mais atrasos, e mais custos para os armadores, pois haverá a necessidade de se solicitar rebocadores para auxiliar no desencalhe do navio. Outra opção dos Comandantes é não operar com o navio na sua capacidade máxima, para evitar calados muito grandes, o que gera prejuízo, pois os navios terão os mesmos gastos caso fossem com carga máxima. Sendo resolvidos alguns problemas como estes, a atividade portuária brasileira tende a trazer cada vez mais lucros para o país, já que mesmo com portos em condições precárias, as exportações brasileiras por meio marítimo a cada ano que passa está crescendo. Sem a utilização dos portos para movimentar nossas importações e exportações, o Brasil teria um déficit jamais visto, além da falta de produtos que o Brasil não produz e que são essenciais ao povo brasileiro. Sem o modal marítimo, sobraria somente às ferrovias e rodovias, e estas representam somente 5% das mercadorias movimentadas pelo país. A partir desse dado, é que se deve cada vez mais dar importância para o transporte marítimo brasileiro.

## CAPÍTULO 4

### **Autoridade Portuária Brasileira**

#### **4.0- Funções da Autoridade Portuária**

As entidades públicas exploradoras de portos organizados são usualmente chamadas de Autoridades Portuárias.

Estas autoridades portuárias devem ter como função promover quantitativa e qualitativamente a atividade nos portos sob sua gestão, com a utilização de parceiros privados, buscando um ambiente concorrencial, com preços compatíveis com a economia local e internacional, sempre protegendo o ambiente em que o porto está inserido.

Então, nessa nova arquitetura, estas autoridades exercerão as funções de entidades reguladoras local, gestora de patrimônio e administradora portuária. Onde as funções das autoridades portuárias podem ser básicas ou avançadas. Entre as funções básicas das autoridades portuárias, pode-se citar:

- desenvolvimento comercial;
- planejamento de atividade;
- operação:
  - garantir o livre acesso de embarcações e veículos ao porto;
  - controlar o tráfego nas áreas condominiais, terrestres e marítimas;
- fiscalização, controle e normatização;
- segurança operacional;
- administração portuária:
  - aplicar tarifas portuárias;



- manter a autoridade portuária técnica e financeiramente;
- prover e qualificar recursos humanos;

Entre as funções avançadas, estão:

- marketing;
- prestação de serviços de apoio;
- assessoria técnica e comercial;

#### **4.1- Criação da Agenda Portos**

No atual governo, no mandato do Presidente Luís Inácio Lula da Silva, que o setor portuário tem sido mais focado. Após dez anos sem quase investimentos, o atual presidente busca recursos para este setor. No ano de 2004, foi criada a Agenda Portos, por uma comissão interministerial, sob coordenação da Casa Civil, a pedido do presidente, com a função de elaborar soluções para o setor, com baixo custo, curto prazo e alto impacto, para evitar situações piores no ano seguinte. A Agenda Portos é formada por representantes dos Ministérios da Fazenda, dos Transportes, do Desenvolvimento, da Indústria e Comércio Exterior, da Agricultura e do Planejamento. A comissão lançou projetos para a melhoria dos onze principais portos brasileiros: Rio Grande (RS), Paranaguá (PR), Vitória (ES), Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP), Itajaí (SC), São Francisco do Sul (SC), Sepetiba (RJ), Salvador (BA), Aratu (BA) e Itaqui (MA), onde estes portos juntos correspondem à cerca de 89% de todas as exportações brasileiras. Os investimentos somados pela Agenda Portos foram de 57 milhões de reais, dinheiro proveniente do orçamento da União.

Uma outra melhoria da Agenda Portos foi o Incentivo Fiscal. As discussões da Agenda Portos geraram o Regime Tributário, com a finalidade de incentivo à modernização e ampliação da estrutura portuária. Como modo de incentivo fiscal, ficou previsto a isenção do pagamento de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) na aquisição de máquinas

e equipamentos para os portos e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Confins).

Esta medida reduz cerca de 30 % o custo dos equipamentos. O que faz com que a mesma quantia que era investida no passado, possa ser bem mais aproveitada, trazendo melhores equipamentos para os portos brasileiros. Um exemplo de equipamento antigo é no terminal de contêineres, no Brasil, enquanto que aqui, quarenta contêineres são embarcados em uma hora, já no Porto de Cingapura, na Ásia, com equipamentos muito mais modernos, são embarcados cem contêineres nas mesmas uma hora de operação. O que nos mostra a necessidade de investimentos na parte de infraestrutura dos portos do Brasil.

Outra função de grande valia da Agenda Portos é à busca da diminuição da burocracia para o embarque das mercadorias. A Agenda Portos tem a proposta de montar um centro administrativo no qual se reuniria todos os órgãos do governo que necessitam de documentação vinda de bordo ou da Companhia de Navegação necessários à liberação do navio, já que cada órgão do governo vai a bordo em horário diferente, o que despense muito tempo, além de a tripulação ter que assinar documentos para diferentes órgãos, sendo o conteúdo dos documentos similar. Então é importante a busca de se unificar esses documentos, para que se tenha maior agilidade nas operações de carga dos navios.

O governo tem o intuito de participar mais ativamente no funcionamento da Companhia de Docas, dos Conselhos de Administração Portuária (CAP), órgãos compostos por representantes do governo e Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO).

O objetivo desse árduo trabalho é melhorar os custos do nosso setor portuário, elemento essencial da concorrência com os outros países em um mundo globalizado como o que vivemos nos dias de hoje. Os custos do Brasil para embarque de carga com todos os problemas citados, é muito mais alto que a média mundial. Por exemplo, no melhor porto do Brasil, tem-se um custo de 12 dólares para embarcar uma tonelada de carga, entretanto a média mundial é de 7,02 dólares por tonelada de carga

embarcada, o que mostra uma das causas dos produtos brasileiros ficarem com altos preços. Há portos em que o gasto está abaixo da média, como é o caso do Porto de Cingapura na Ásia, onde o gasto é de 5 dólares por tonelada de carga embarcada, e no Porto de Roterdã na Holanda, o exportador desprende apenas 4,8 dólares. O Porto de Roterdã é o maior em tonelagem movimentada há 40 anos.

Para conseguir atingir os índices dos Portos de Cingapura e Roterdã, será necessário investir pesadamente na modernização dos portos brasileiros, e também na melhoria das ferrovias de acesso aos portos e rodovias.



Porto de Roterdã, na Holanda. Um dos portos mais modernos do mundo.

## **4.2- Aviação Civil x Portos**

Recentes tumultos nos aeroportos devido à greve dos controladores de tráfego aéreo mostraram a realidade do setor de aviação civil, operando com condições precárias, a greve foi o estopim para que o problema se tornasse público. Entretanto, existe um setor que não é tão exposto pela mídia quanto o setor de aviação civil e que

vem sofrendo condições iguais ou piores, este setor é o portuário. Os portos brasileiros já vêm sofrendo com o descaso há anos, mas esta crise não é tão exposta quanto a crise existente hoje na aviação civil. Algumas manifestações dos operadores de tráfego aéreo fizeram com que este setor parasse, gerando um total transtorno das pessoas que dependem desse modal de transporte como meio de locomoção. E se o setor portuário parasse, talvez não se desse tanta importância, devido ao desconhecimento da população sobre este setor, mas se sabe que este modal de transporte é o grande responsável pelo desenvolvimento econômico do Brasil. Segundo o diretor geral da filial CMA GMA, a terceira maior transportadora marítima do mundo, Nelson Carlini, “ Os portos brasileiros apresentam sinais de esgotamento e operam precariamente” e disse também “ Sem investimentos mínimos em logística portuária, o país poderá sofrer um colapso em seu comércio exterior já em 2008” o que nos mostra a gravidade da situação em que se encontra o setor portuário brasileiro.

Os dois setores em crise, aviação e marítimo, mostram a realidade do Brasil, com a infra-estrutura em estado terminal devido à falta de investimentos governo após governo, desvio de gastos para outras áreas, descontrole fiscal, falta de vontade das autoridades portuárias e conseqüentemente baixo crescimento da economia brasileira.

### **4.3- Portos x Meio Ambiente**

Apesar de muito se falar na dragagem dos portos, o Porto de Santos enfrenta um grande problema com os protetores do meio ambiente. A necessidade de se dragar a região do porto é muito grande, já que cada vez menos navios podem atracar naquela região, entretanto há um problema que vem atrasando a obra de dragagem. Em cima da lama que está no fundo do mar no porto, há uma grande quantidade de substâncias tóxicas, que com a dragagem, estas substâncias se dispersariam contaminando assim as praias da baixada santista. Devido a este fato, autoridades ambientais vêm colocando obstáculos ao avanço do porto. Outro problema que vem perseguindo as autoridades do

Porto de Santos interessadas em fazer a dragagem, é que a Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental de São Paulo (Cetesb), responsável por dar a autorização para a melhoria ser feita, exigia que fossem colocadas no local da dragagem algumas ostras, que seriam retiradas por pesquisadores para serem analisadas, e conseqüentemente analisar se as condições ambientais estavam sendo afetadas. O problema é que esta espécie de ostras que a Cetesb exigia só pode ser encontrada em Santa Catarina, e o Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) de Santa Catarina não permitia a retirada das ostras do Estado.

Depois de muita negociação entre os governantes de ambos os Estados, o IBAMA de Santa Catarina liberou a retirada das ostras, e a partir de então começou a ser feita a dragagem em Santos.

Em 2005, cerca de 2,2 milhões de metros cúbicos de lama foram dragadas do Porto de Santos, o que é muito importante para o porto, já que navio maiores e mais modernos poderão atracar sem ter que esperar a subida da maré, e não precisarão mais sair com menos carga que a quantidade máxima do navio para não encalhar no canal do porto.



Na figura acima, podemos ver uma draga operando no Porto de Santos.

## CAPÍTULO 5

### 5.0- Informações sobre o Porto de Santos

O Porto de Santos, localizado no estado de São Paulo, na cidade de Santos, é considerado o principal porto do Brasil. É o porto brasileiro que mais movimentava contêineres. O Porto de Santos, já foi considerado o Porto da Morte, já que o porto era formado por trapiches de madeira, que gerava a febre amarela.

Atualmente é considerado o maior porto da América Latina. No ano de 2006, sua infra-estrutura foi considerada a mais moderna do país, e este porto é administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, empresa pertencente ao Governo Federal, e vinculado ao Ministério dos Transportes. O Porto de Santos atualmente ocupa o 39º lugar no ranking de portos que mais movimentam cargas no mundo.



Terminal de contêineres de Santos é o maior da América do Sul

Mesmo sendo considerado o maior porto do Brasil, o Porto de Santos quer crescer ainda mais. O porto terá mais dois novos terminais. A Companhia Docas do

Estado de São Paulo recebeu estudos da viabilidade econômica para a implantação de mais dois terminais no Porto de Santos, onde estão localizadas as favelas Prainha e Coraçãozinha. As duas áreas destacadas serão utilizadas para operações de contêineres.

A área onde fica localizada a favela de Coraçãozinha, entre o terminal da Cargill e da Cutrale, tem um total de 412 mil metros quadrados, de acordo com dados de uma consulta preliminar feita na área, e possui um cais acostável de 560 metros de comprimento, que pode possuir dois berços de atracação. Já a área da favela da Prainha, que fica situada ao lado do terminal para exportação de veículos, possuindo uma área de 200 mil metros quadrados e 500 metros de cais, e também admiti a construção de dois berços de atracação.

Entretanto, há alguns empecilhos que precisam ser transpostos para que a obra vá para frente, como é o caso da retirada de cerca de 3,5 mil famílias que moram nos terrenos.

Apesar de os terrenos pertencerem à União, com fins portuários, a área foi invadida há anos por pessoas que se instalaram na região por não possuir moradia. A Prefeitura de Guarujá, já fez o cadastro de todos os moradores, e agora espera a verba proveniente do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), cerca de 100 milhões de reais, para retirá-los da área, e colocá-los em nova localidade.

Para o ex-presidente da Libra Terminais, Mauro Salgado, é muito importante aumentar a área de contêineres no Porto de Santos, já que em anos que as exportações brasileiras crescem 5 a 6%, as cargas containerizadas crescem a taxas duas vezes e meio maiores.

Quanto ao futuro, Santos busca ter um futuro melhor que os dias atuais. Administradores do Porto de Santos buscam triplicar a capacidade até o ano de 2022. Obras que estão sendo feitas e projetos aumentariam a capacidade do porto para 350,3 milhões de toneladas em 15 anos. O custo da obra seria cerca de 27 bilhões dólares,

maior parte do setor privado, atraído pela movimentação de contêineres e grânéis líquidos, tais como etanol.

Nos últimos quatro anos, o Porto de Santos apresentou um crescimento de cerca de 40,7 % na sua movimentação de cargas, com crescimento do PIB de 13,9%. Com o crescimento da cabotagem acima do PIB, os portos, principalmente o de Santos, precisam se desenvolver operacionalmente o mais rápido possível.

Com a movimentação de mais de 350 milhões de toneladas de carga, o Porto de Santos fica entre os maiores terminais do mundo, o que tende a trazer novos investimentos para o porto.

A área oficial do Porto de Santos hoje é de 7,7 milhões de metros quadrados, com uma faixa de 12 quilômetros de cais. No porto existem 61 berços de atracação, dos quais 17 estão fora de operação. A Codesp visa aumentar mais 16,6 quilômetros de cais, o que seria igual a 8,3 milhões de metros quadrados, a maior parte no lado esquerdo do porto. Para aumentar essa área do porto, será necessário primeiramente fazer a recuperação do solo, onde esta obra pode durar cerca de três anos. Os investimentos neste setor, mais obras civis e parte dos equipamentos custarão cerca de 600 milhões de dólares, e envolvem dois berços de atracação. A entrada em operação, no prazo de aproximadamente cinco anos, deverá coincidir com o momento em que o Porto de Santos atingirá seu limite em movimentação de cargas. Cerca de 1,7 mil e 1,9 mil empregos diretos e indiretos serão criados durante as obras.

Atualmente, com a grande demanda por produtos líquidos a granel, a Associação Brasileira de Terminais Líquidos, Químicos e Combustíveis (ABTL) desenvolve um estudo para a ampliação do píer de grânéis líquidos da Alemoa. A obra consiste na construção de dois berços de atracação, com 250 metros de cada lado, podendo receber navios de até 80 mil toneladas.

Com a realização destas obras pretendidas pela Administração do Porto, a movimentação de carga aumentará muito, já que mesmo sem essas obras, no primeiro



quadrimestre do ano de 2007, o movimento de cargas foi recorde. O porto fechou o quadrimestre com um total de carga movimentada equivalente a 25 milhões de toneladas, um aumento de 12,35% comparado ao movimento de cargas em 2006. Estima-se para o fechamento deste ano, movimento de 80,7 milhões de toneladas, gerando um aumento de 5,8% em comparação a 2006.

A análise no mês de abril nos mostra um bom crescimento relativo às importações, 20,87% no quadrimestre e 4,50% no mês. Os produtos com maior índice de importações foram o trigo e adubo, produtos com elevadíssimos índices de movimentação e crescimento. Na exportação, o açúcar se destaca mais uma vez, este produto obteve o maior participação, com crescimento de 5,25% no mês e 16,82% no quadrimestre.

Em relação à movimentação de contêineres, foram quase 800mil Teus no quadrimestre, com um valor total de 8.616.200 toneladas, representando 34,5% de todo o movimento do porto.

Na balança comercial brasileira, o porto de Santos teve a participação com 21 bilhões de dólares. O fluxo comercial correspondeu 5,6 % do PIB acumulado até o mês de abril de 375,4 bilhões de dólares.

As exportações brasileiras representaram 3,576 bilhões de dólares em abril e 12,909 bilhões no quadrimestre, com um crescimento de cerca de 28%. Já em relação às importações, em abril alcançaram cerca de 1,966 bilhão de dólares, com crescimento de 36%, no quadrimestre, o total chegou a 8,121 bilhões de dólares.

A seguir, alguns dados sobre o Porto de Santos:

<b>MOVIMENTO DO PORTO DE SANTOS (TONELADAS)</b>						
	<b>Abril-06</b>	<b>Abril-07</b>	<b>%</b>	<b>Jan-abr/2006</b>	<b>Jan-abr/2007</b>	<b>%</b>
<b>TOTAL</b>	6.563.281	6.516.331	<b>-0,72</b>	22.194.295	24.936.392	<b>12,35</b>
<b>EXPORTAÇÃO</b>	4.660.318	4.527.743	<b>-2,84</b>	15.189.330	16.469.772	<b>8,43</b>

<b>IMPORTAÇÃO</b>	1.902.963	1.988.588	<b>4,50</b>	7.004.965	8.466.620	<b>20,87</b>
<b>PRINCIPAIS PRODUTOS</b>						
<b>EXPORTAÇÃO</b>						
<b>AÇÚCAR (GRANEL/SCS)</b>	707.653	744.908	<b>5,26</b>	2.876.667	3.360.402	<b>16,82</b>
<b>CAFÉ EM GRÃOS</b>	126.647	75.815	<b>-40,14</b>	306.489	294.511	<b>-3,91</b>
<b>CARNES</b>	50.494	65.373	<b>29,47</b>	178.990	260.635	<b>45,61</b>
<b>PELLETS SOJA</b>	228.122	163.359	<b>-28,39</b>	451.609	427.143	<b>-5,42</b>
<b>SOJA EM GRÃO</b>	1.342.759	1.135.142	<b>-15,46</b>	2.946.618	2.618.579	<b>-11,13</b>
<b>COMPLEXO SOJA*</b>	1.570.881	1.298.501	<b>-17,34</b>	3.398.227	3.045.722	<b>-10,37</b>
<b>MILHO</b>	4.312	10.168	<b>135,81</b>	10.464	13.871	<b>32,56</b>
<b>PELLETS CÍTRICOS</b>	0	11.790	<b>0,00</b>	36.461	97.796	<b>168,22</b>
<b>SUCOS (GRANEL/TAMB.)</b>	147.340	199.621	<b>35,48</b>	494.773	644.617	<b>30,29</b>
<b>DIESEL E GASÓLEO</b>	124.467	127.868	<b>2,73</b>	419.136	905.839	<b>116,12</b>
<b>GASOLINA</b>	81.761	99.221	<b>21,35</b>	260.536	258.018	<b>-0,97</b>
<b>ÓLEO COMBUSTÍVEL</b>	302.560	231.250	<b>-23,57</b>	892.418	859.738	<b>-3,66</b>
<b>ÁLCOOL</b>	27.700	95.736	<b>245,62</b>	257.086	479.764	<b>86,62</b>
<b>ÓLEO DE ORIGEM VEGETAL</b>	0	5.000	<b>0,00</b>	41.088	67.962	<b>65,41</b>
<b>IMPORTAÇÃO</b>						
<b>TRIGO</b>	104.613	165.448	<b>58,15</b>	417.034	754.201	<b>80,85</b>
<b>SAL</b>	58.867	99.334	<b>68,74</b>	210.916	264.955	<b>25,62</b>
<b>ADUBO</b>	113.822	70.882	<b>-37,73</b>	458.306	880.860	<b>92,20</b>
<b>ENXOFRE</b>	108.634	147.850	<b>36,10</b>	432.558	602.104	<b>39,20</b>
<b>GLP</b>	38.407	21.646	<b>-43,64</b>	88.411	188.232	<b>112,91</b>
<b>SODA CÁUSTICA</b>	70.007	76.300	<b>8,99</b>	332.625	288.027	<b>-13,41</b>
<b>AMÔNIA</b>	8.600	22.220	<b>158,37</b>	82.894	119.465	<b>44,12</b>

<b>CARVÃO</b>	313.235	253.786	<b>-18,98</b>	972.034	1.081.146	<b>11,23</b>
<b>CONTÊINERES (IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO)</b>						
<b>UNIDADES</b>	128.358	131.165	<b>2,19</b>	479.942	520.410	<b>8,43</b>
<b>TEU</b>	197.516	201.506	<b>2,02</b>	736.661	798.964	<b>8,46</b>
<b>TONELAGEM</b>	2.194.742	2.118.635	<b>-3,47</b>	7.944.531	8.616.200	<b>8,45</b>
<b>FLUXO DE NAVIOS (UNIDADES)</b>						
<b>ATRACADOS</b>	431	436	<b>1,16</b>	1.829	1.828	<b>-0,05</b>

A importância dos principais portos brasileiros para a balança comercial:

<b>PARTICIPAÇÃO NA BALANÇA COMERCIAL (JANEIRO/ABRIL DE 2007)</b>	<b>US\$*</b>	<b>%</b>
<b>1 - SANTOS/SP</b>	21,0	26,3
<b>2 - VITÓRIA/ES</b>	5,9	7,4
<b>3 - PARANAGUÁ/PR</b>	4,8	6,1
<b>4 - ITAGUAÍ/RJ</b>	3,7	4,7
<b>5 - RIO DE JANEIRO/RJ</b>	3,6	4,5
<b>6 - RIO GRANDE/RS</b>	3,3	4,1
<b>7 - ITAJAÍ/SC</b>	2,5	3,1
<b>8 - SÃO LUIZ/MA</b>	2,4	3,0
<b>9 - SÃO SEBASTIÃO/SP</b>	2,0	2,5
<b>10 - ARATÚ/BA</b>	1,7	2,1

\*EM BILHÕES

Os cinco tipos de cargas mais importadas e exportadas respectivamente pelo Porto de Santos:

<b>Cinco CARGAS MAIS IMPORTADAS PELO PORTO DE SANTOS*</b>		
<b>CARGAS</b>	<b>US\$ MIL</b>	<b>%</b>
1 - OUTRAS PARTES PARA AVIÕES OU HELICÓPTEROS	156.260	1,9
2 - OUTRAS PARTES P/TRATORES E VEÍCULOS AUTOM.	153.590	1,9
3 - TRIGO (EXC. TRIGO DURO OU P/SEMEADURA) E TRIGO C/CENTEIO	143,052	1,8
4 - OUTROS CLORETOS DE POTÁSSIO	95,393	1,2
5 - CAIXA DE MARCHAS P/VEÍCULOS AUTOMÓVEIS	81198	1
<b>Cinco CARGAS MAIS EXPORTADAS PELO PORTO DE SANTOS*</b>		
<b>CARGAS</b>	<b>US\$ MIL</b>	<b>%</b>
1 - CAFÉ NÃO TORRADO, DESCAFEÍNADO, EM GRÃO.	819,969	6,4
2 - CARNES DESOSSADAS DE BOVINO, CONGELADAS.	641,515	5
3 - AÇÚCAR DE CANA, EM BRUTO.	548,963	4,3
4 - OUTROS GRÃOS DE SOJA, MESMO TRITURADOS.	465359	3,6
5 - SUCOS DE LARANJA, CONGELADOS, NÃO FERMENTADOS.	458884	3,6

\* PERÍODO ENTRE JANEIRO E MARÇO DE 2007

## CAPÍTULO 6

### 6.0- O Futuro

Todos os fatores do envolvimento econômico e portuário precisam estar reunidos e ordenados estrategicamente, para que se criem condições gerenciais e organizacionais capazes de contribuir significativamente para que a empresa-concessionária alcance níveis crescentes de eficiência, eficácia e efetividade.

Só podemos compreender e desenvolver corretamente a iniciativa do crescimento e do progresso, se, a par do processo de reconstrução, renovação e recuperação técnico-econômico-operacional do Porto, nos fizermos conduzidos pela vitalidade de sua comunidade portuária e por sua constante aspiração a um nível mais alto de existência.

Qualquer Porto, só se desenvolverá corretamente com o nosso próprio desenvolvimento, ou o de todos os seus agentes de propulsão.

A solidariedade é um fator-chave da parceria e da complementariedade, direção certa do sucesso.

Não podemos debater-nos no faz de conta, nas exterioridades em que se confrontam e conflitam o autêntico e o falso, a vaidade, os interesses, os personalismos e as facções.

É preciso lutar e combater, sem cessar, para impor o futuro ao passado, a vida ao compromisso, a ciência e a arte à carreira e ao desempenho, a verdade à convenção.

Em todos os casos e exemplos, descobre-se que, em comum, os valores éticos e o respeito mútuo devem existir em todas as dimensões da vida: no trabalho e na empresa, em casa, ou na sociedade.

As empresas, como os seres vivos, em quaisquer estruturas, apresentam padrões previsíveis de comportamento em seu crescimento e desenvolvimento, e problemas específicos de transição, ao atingirem os vários estágios de seus ciclos de vida. Em verdade, então, o sucesso ou o fracasso de qualquer pessoa, sociedade ou organização, depende da capacidade de enfrentar esses desafios e de realizar transições saudáveis.

Para compreender e planejar ou preparar e conduzir essa evolução ou a sucessão de mudanças e ciclos, é preciso visualizar o conjunto dinâmico das estruturas e dos comportamentos existentes, ligando os esquemas de estruturas e esse complexo de comportamentos a determinações objetivas que os impõem simultaneamente, para que se tenha a síntese do funcionamento e do grau de desenvolvimento pretendido e alcançado.

O equilíbrio do organismo, da empresa ou do seu sistema, depende da equação de estruturas e comportamentos, e o seu desenvolvimento depende do seu aperfeiçoamento, como adaptação do homem ou do seu agente nas estruturas, de forma a permitir a conquista de novos valores ou determinações objetivas.

A evolução prossegue no interior do sistema sempre que houver a busca da especificidade e da coerência fundamental das estruturas e dos comportamentos ligados ao mesmo sistema.

Se os comportamentos mudam de tal forma que rompam a coerência e a especificidade das estruturas existentes, o próprio sistema desregula e entra em mutação.

Se os comportamentos se harmonizam, se comprazem e se complementam no desenvolvimento das atividades e das metas, as estruturas ganham coerência e especificidade e, então, o sistema é sólido e virtuoso.

Por nós mesmos, temos que construir e conformar a lei e, com ela e por ela, encontrar a modernidade, ou o futuro, elegendo os nossos objetivos e os nossos sonhos, para realizá-los.

Nós precisamos do salário e do lucro, que se conflitam e que nos opõem, mas também, precisamos de relações, de solidariedade e de comunhão, que nos unem e nos realizam.

Partindo de onde partimos, com os nossos sonhos todos vamos reencontrarmos, a despeito de quaisquer diferenças, entendendo, com Teilhard de Chardin, a seguinte lógica na evolução: “quanto mais ascende, mais ela se complexifica; quanto mais se complexifica mais se interioriza; quanto mais se interioriza mais consciente se torna; quanto mais consciente se torna mais converge a um ponto onde tudo se concentra, se sintetiza e constitui uma unidade superior”

Não podemos desgastar mais a determinação objetiva da lei e do nosso ideal de termos a modernidade portuária. Não podemos recalca-la ou reprimi-la mais, ou nos recalcarmos ou reprimirmos nela.

Vamos desarquivar os sonhos e preservar a lei e a sabedoria que ela nos inspira, reaplicando-nos no nosso sucesso e no sucesso do Porto, ou do seu desenvolvimento, ou do seu futuro.

## **6.1- Futuro Incerto**

Defeitos na gestão portuária estariam dificultando a liberação de recursos para obras de modernização dos portos.

No dia 21/06/2007, o ministro especial de Portos, Pedro Brito Nascimento, afirma que problemas burocráticos estão impedindo que recursos sejam alocados. Após seis meses do anúncio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o montante de R\$ 1,2 bilhão destinado a obras de dragagem dos portos brasileiros, previsto pelo programa até o ano de 2010, continua no papel. O ministro afirmou que defeitos na gestão portuária brasileira têm se tornado obstáculos para alocação dos recursos. O ministro cita alguns defeitos: a lentidão nos processos de licitação e a morosidade na apresentação de requisitos necessários para que órgãos ambientais aprovem as obras.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho tem como foco principal a Lei 8.630 de 1993, A lei de Modernização dos Portos. Quando esta lei foi aprovada, acreditava-se que a situação portuária brasileira melhoraria, mas não foi bem assim que aconteceu. Apesar de a lei ter muitos pontos positivos para o avanço dos portos brasileiros, poucos são postos em prática. Muitos costumes que eram praticados antes de 1993 continuam sendo feitos, o que faz com que os nossos portos continuem estagnados. Sendo então necessária à atuação de forma firme das administrações dos portos brasileiros, para que essa lei seja definitivamente posta em prática, e assim possamos ter um sistema portuário brasileiro forte, competitivo, para que assim tenhamos um crescimento econômico. Também é preciso a conscientização da população brasileira, em enxergar que é a partir dos portos que quase 95 % dos produtos negociados pelo país são movimentados, e assim cobrar das autoridades nacionais, mais incentivos neste setor, já que fica difícil um país que almeja ser de primeiro mundo, ainda possuir portos que não são dragados constantemente.

## REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

- 1- OLIVEIRA, Carlos Tavares de; A reforma portuária.
- 2- MANTELI, Wilen; CARDOSO, Wagner; A reforma portuária brasileira. Rio de Janeiro: s.ed, 1999.
- 3- VALE, Manuel Alves de. Portos abertura e modernização. Imbituba, 1995.
- 4- Enciclopédia Larousse. Ed. Nova Cultura, 1995.
- 5- [www.portodesantos.com.br](http://www.portodesantos.com.br) 2007
- 6- COELHO, Adilson. Técnica de Transporte Marítimo 2. 2006.
- 7- [www.portogente.com.br](http://www.portogente.com.br) 2007