



**UNIFACS**

UNIVERSIDADE SALVADOR

LAUREATE INTERNATIONAL UNIVERSITIES®

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E  
URBANO  
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO**

**DARLÃ CONCEIÇÃO SANTOS**

**A QUESTÃO PORTUÁRIA E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL: ANÁLISE DA  
INFRAESTRUTURA DO PORTO DE SALVADOR (BA) E OS SEUS REFLEXOS  
PARA O COMÉRCIO EXTERIOR BAIANO**

Salvador  
2016

**DARLÃ CONCEIÇÃO SANTOS**

**A QUESTÃO PORTUÁRIA E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL: ANÁLISE DA  
INFRAESTRUTURA DO PORTO DE SALVADOR (BA) E OS SEUS REFLEXOS  
PARA O COMÉRCIO EXTERIOR BAIANO**

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano da – UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Cardoso Pedrão.

Salvador  
2016

## FICHA CATALOGRÁFICA

(Elaborada pelo Sistema de Bibliotecas da UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities).

Santos, Darlã Conceição

A questão portuária e o desenvolvimento regional: análise da infraestrutura do Porto de Salvador (Ba) e os seus reflexos para o comércio exterior baiano./ Darlã Conceição Santos.– Salvador: UNIFACS, 2016.

154 f. : il.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU) da UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities, como requisito parcial para a obtenção do grau de Doutor em Desenvolvimento Regional e Urbano.

Orientador: Prof<sup>o</sup> Dr<sup>o</sup> Fernando Cardoso Pedrão.

1. Portos - Bahia. 2. Comércio Exterior. 3. Desenvolvimento Regional. I. Pedrão, Fernando Cardoso, orient. II. Título.

CDD: 387.1098142

DARLÃ CONCEIÇÃO SANTOS

A QUESTÃO PORTUÁRIA E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL: ANÁLISE DA  
INFRAESTRUTURA DO PORTO DE SALVADOR (BA) E OS SEUS REFLEXOS  
PARA O COMÉRCIO EXTERIOR BAIANO

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano da Universidade Salvador – UNIFACS, Laureate International Universities como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre, pela seguinte banca examinadora:

Fernando Cardoso Pedrão - Orientador \_\_\_\_\_  
Doutor em Ciências Econômicas pela Universidade Federal da Bahia - UFBA  
Universidade Salvador – UNIFACS, Laureate International Universities

Luiz Eduardo Marques Bastos \_\_\_\_\_  
Doutor em Desenvolvimento Regional e Urbano pela Universidade Salvador –  
UNIFACS, Laureate International Universities  
Universidade Salvador – UNIFACS, Laureate International Universities

Mino Rios \_\_\_\_\_  
Doutor em Psicologia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA)  
Universidade São Paulo - USP

Salvador de de 2016.

## RESUMO

O sistema portuário é um elemento estratégico para o desenvolvimento regional. A melhoria na infraestrutura logística dos portos, propicia a elevação das relações do Brasil com o mundo, pois hoje, a maior parte das mercadorias comercializadas passam pelos portos. Mesmo assim, o país necessita de uma política de investimentos em infraestrutura mais agressiva e eficaz, no sentido de dinamizar o fluxo de cargas em movimento das operações de importação e exportação, reduzindo custos logísticos para as Organizações empresariais, otimizando tempo, e aumentando a competitividade brasileira no cenário internacional. Este estudo tem como objetivo analisar a infraestrutura logística do Porto de Salvador (BA) e os seus principais reflexos no desempenho do comércio exterior do estado da Bahia. Apresenta todo o processo histórico do Porto de Salvador desde a sua abertura até os dias atuais. A pesquisa, na abordagem do problema, é classificada como qualitativa e quantitativa, os quais foram utilizadas técnicas de pesquisa bibliográfica, documental e pesquisa de campo. Através da pesquisa bibliográfica e documental, foram apresentados alguns conceitos de portos, suas funções, elementos físicos e sua importância no desenvolvimento local, regional e nacional, destacando os principais marcos regulatórios do sistema portuário nacional. Ainda nesta análise, o estudo faz uma revisão da literatura sobre portos e comércio exterior, apresenta alguns modelos portuários internacionais e regionais, como Xangai, Cingapura, Roterdã, Suape, Pecém e Itaqui. Na pesquisa de campo, o estudo revela a visão de 100 das principais empresas que fazem operações com o Porto de Salvador, destacando os pontos críticos para um desempenho de excelência. Os questionários foram aplicados em lideranças empresariais com ampla vivência na área portuária e comércio exterior, e os resultados revelaram visões surpreendentes, tais como a necessidade de outro porto no estado da Bahia para dividir as operações com o Porto de Salvador, sobretudo pelo crescente aumento anual do fluxo de cargas do comércio exterior, os quais os investimentos e melhorias na infraestrutura portuária não acompanham na mesma velocidade.

**Palavras-chave:** Portos. Porto de Salvador. Infraestrutura. Comércio Exterior. Desenvolvimento Regional.

## ABSTRACT

The port system is a strategic element for regional development. The improvement in logistics infrastructure of ports, provides the rise of Brazil's relations with the world, as most traded goods pass through ports. Even so, the country needs a more aggressive investment policy and more efficient infrastructure in order to stimulate the flow and movement of import and export operations. This will help reduce the costs associated to logistics that are passed on to business using these services. In addition to this, an improved infrastructure will optimize time and increase the competitiveness of Brazil in the global market. This study aims to analyze the logistics infrastructure of the Port of Salvador (BA) and its main impacts on external trade performance of Bahia. It presents the historical background of the Port of Salvador, since its inception to the present day. The research, in addressing the problem, is classified as qualitative and quantitative, in techniques of literature, documentary and field research were used. Some concepts of ports, their functions, physical elements and their importance in local, regional and national development have been highlighted through bibliographical and documentary research and present key regulatory frameworks of the national port system. In addition to this analysis, the study also reviews the literature on ports and foreign trade, has some international and regional port models, such as Shanghai, Singapore, Rotterdam, Suape, Pecém and Itaquí. In the field of research, the study reveals the vision of 100 major companies that operate with the flow of goods through the Port of Salvador, highlighting the critical points for performance excellence. Questionnaires was applied to business leaders with extensive experience in the port and foreign trade, and the results revealed amazing insights, such as the need for an additional port in the state of Bahia to divide operations with the Port of Salvador, especially the growing annual increase in the foreign trade cargo flow, which have outpaced the investments and improvements in port infrastructure.

**Keywords:** Ports. Port of Salvador. Infrastructure. Foreign Trade. Regional Development.

Dedico este trabalho a todos os Professores, Pesquisadores e Profissionais de comércio exterior e logística do estado da Bahia. Em especial, à minha grande e eterna amiga Aline Massaranduba Pereira, que infelizmente não está mais neste plano espiritual para presenciar este momento.

## **AGRADECIMENTOS**

Muitas foram as pessoas que me incentivaram e colaboraram para a realização deste sonho.

Agradeço primeiramente a Deus, princípio básico de tudo e razão de toda existência. Sem Deus nada acontece!!!

Como adepto do Candomblé, agradeço ao Deus Olorum, todos os Orixás, Inkices e Encantados que me deram saúde, inteligência, sabedoria, perseverança e acima de tudo axé, nos momentos de fraqueza, nos quais pensei em desistir. Em especial, ao Compadre Cruz de Malta. Adupé!!!

Agradeço à minha esposa Nina, por todo amor, apoio e paciência no processo de elaboração deste trabalho. Essa vitória é sua!!!

Agradeço aos meus pais, Diógenes e Ana Lúcia, pelo exemplo de vida digna e capacidade de superar todos os desafios que a vida nos apresenta.

Agradeço à toda minha família carnal e espiritual, aos amigos, pelo apoio e compreensão nas minhas ausências nos eventos e compromissos sociais.

Agradeço à toda minha Equipe de Negócios da Columbia Nordeste S.A.

Agradeço aos entrevistados e pesquisados na realização deste trabalho.

Agradeço à toda equipe de Professores, Funcionários e Colegas do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS.

Agradeço aos colegas docentes dos Programas de Pós-Graduação e Graduação da UNIFACS, UCSAL, UNIJORGE e Universidade Estácio de Sá (FIB).

Agradeço a todos os alunos que tive até hoje, pois todo o processo de busca de conhecimento é para ser multiplicado e compartilhado com vocês.

Agradeço aos membros da Banca, Professores Doutores Eduardo Bastos e Mino Rios por todas as sinalizações de melhorias para concretização deste trabalho.

Em especial, agradeço ao meu Orientador, Professor Doutor Fernando Cardoso Pedrão, por desde o início ter aceitado o desafio de me orientar na conquista deste sonho, se tornando para mim não apenas uma referência acadêmica, mas um exemplo de vida a ser seguido e espelhado. O Senhor é único!!! Meus sinceros agradecimentos!!!



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Porto de <i>Wadi Al-Jarf</i> .....	34
Figura 2 - Calado.....	39
Figura 3 - Quebra-mar.....	39
Figura 4 - Espigão/Esporão.....	40
Figura 5 - Molhes .....	40
Figura 6 - Cais.....	41
Figura 7 - Ancoradouro .....	41
Figura 8 - Píer .....	42
Figura 9 - Atual sistema portuário brasileiro.....	44
Figura 10 - Infraestrutura do Porto de Santos (2015).....	51
Figura 11 - Infraestrutura Logística do Porto de Santos (2015).....	52
Figura 12 - Porto de Itaqui (MA) .....	53
Figura 13 - Porto de Pecém (CE) .....	57
Figura 14 - Porto de Suape (PE).....	60
Figura 15 - Porto de Aratu (BA) - Instalações.....	63
Figura 16 - Estruturas de Armazenagem do Porto de Aratu .....	64
Figura 17 - Infraestrutura do Porto de Ilhéus (BA).....	67
Figura 18 - Porto de Xangai .....	68
Figura 19 - Infraestrutura do Porto de Xangai .....	70
Figura 20 - Porto de Cingapura.....	73
Figura 21 - Porto de Roterdã.....	75
Figura 22 - Porto de Salvador (BA) .....	77
Figura 23 - Navio Canavieiras, primeiro a aportar na reinauguração do Porto de Salvador (BA) em 17 de julho de 1911.....	77
Figura 24 - O Porto de Salvador (BA) no início do século XX .....	78
Figura 25 - Localização do Porto de Salvador.....	80
Figura 26 - Porto de Salvador (BA) em 2015 .....	81

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Movimentação de contêineres – Porto de Salvador - 2014 .....	83
Gráfico 2 - Movimentação de contêineres no Porto de Salvador (BA) de 2002-2014 .....	83
Gráfico 3 - Comparação entre os conjuntos de itens comparados na ANOVA .....	88
Gráfico 4 - Comparação entre os conjuntos de itens comparados na ANOVA .....	93

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - <i>Ranking</i> dos portos brasileiros em movimentação de contêineres em 2013 .....	46
Quadro 2 - Movimentação de cargas no Porto de Itaqui (2004-2013).....	54
Quadro 3 - Análise SWOT do Porto de Itaqui (MA).....	55
Quadro 4 - Análise SWOT do Porto de Pecém (CE).....	58
Quadro 5 - Análise SWOT do Porto de Suape (PE).....	61
Quadro 6 - Movimentação de contêineres no Porto de Salvador (BA) de 2002-2014 .....	83
Quadro 7 - Movimentação de cargas pelo Porto de Salvador em 2014 .....	85
Quadro 8 - Análise SWOT do Porto de Salvador (BA) .....	86

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - <i>Ranking</i> dos 10 maiores portos do mundo em movimentação de contêineres .....	70
Tabela 2 - Evolução do comércio exterior de Cingapura (US\$ bilhões) .....	72
Tabela 3 - Balança Comercial do Estado da Bahia (2000-2014).....	84
Tabela 4 - Conjuntos de itens obtidos pela análise dos itens.....	89
Tabela 5 - Conjuntos de itens obtidos pela análise dos itens.....	91
Tabela 6 - Avaliação da localização do Porto X Percepção da necessidade de outro porto .....	95
Tabela 7 - Avaliação dos acessos terrestres ao Porto X Percepção da necessidade de outro porto .....	96
Tabela 8 - Avaliação da qualidade/quantidade de equipamentos do Porto X Percepção da necessidade de outro porto .....	97
Tabela 9 - Avaliação das medidas de prevenção a roubos e acidentes no Porto X Percepção da necessidade de outro porto .....	97
Tabela 10 - Avaliação da atuação dos órgãos fiscalizadores e anuentes X Percepção da necessidade de outro porto .....	98
Tabela 11 - Avaliação do custo comparado para importar/exportar X Percepção da necessidade de outro porto .....	99
Tabela 12 - Avaliação do tempo de liberação comparado X Percepção da necessidade de outro porto .....	99

## LISTA DE ABREVIATURAS E ACRÔNIMOS

ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BRICS	Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul
CAP	Conselhos de Autoridade Portuária
CMU	Cais de Múltiplos Usos
CODEBA	Companhia das Docas do Estado da Bahia
DNPRC	Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais
DNPVN	Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis
FIEB	Federação das Indústrias do Estado da Bahia
GEIPOT	Grupo Executivo para Integração das Políticas de Transportes
ILOS	Instituto de Logística e <i>Supply Chain</i>
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
OGMO	Órgão Gestor de Mão de Obra
PIB	Produto Interno Bruto
PORTOBRÁS	Portos do Brasil SA
SEP	Secretária Especial de Portos
SWOT	Forças ( <i>Strengths</i> ), Oportunidades ( <i>Opportunities</i> ), Fraquezas ( <i>Weaknesses</i> ) e Ameaças ( <i>Threats</i> )
TECON	Terminais de Contêineres
TUP	Terminais de Uso Privativo
UNCTAD	Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	<b>15</b>
1.1 PROBLEMA DE PESQUISA .....	18
1.2 QUESTÕES NORTEADORAS .....	18
1.3 OBJETIVOS .....	18
<b>1.3.1 Objetivo Geral</b> .....	<b>18</b>
<b>1.3.2 Específicos</b> .....	<b>18</b>
<b>2 METODOLOGIA DO TRABALHO</b> .....	<b>19</b>
<b>3 REVISÃO DA LITERATURA SOBRE COMÉRCIO EXTERIOR E SISTEMA PORTUÁRIO</b> .....	<b>22</b>
<b>4 A IMPORTÂNCIA DA MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA PARA O DESENVOLVIMENTO REGIONAL</b> .....	<b>34</b>
4.1 PANORAMA GERAL .....	34
4.2 CONCEITO DE PORTOS .....	36
4.3 FUNÇÕES DOS PORTOS .....	37
4.4 ELEMENTOS FÍSICOS DOS PORTOS .....	38
<b>4.4.1 Calado</b> .....	<b>38</b>
<b>4.4.2 Quebra-mar</b> .....	<b>39</b>
<b>4.4.3 Espigão/Esporão</b> .....	<b>39</b>
<b>4.4.4 Molhes</b> .....	<b>40</b>
<b>4.4.5 Cais</b> .....	<b>40</b>
<b>4.4.6 Ancoradouro</b> .....	<b>41</b>
<b>4.4.7 Píer</b> .....	<b>41</b>
4.5 ANÁLISE DA ATUAL CONJUNTURA PORTUÁRIA NACIONAL .....	42
4.6 PRINCIPAIS GARGALOS DOS PORTOS BRASILEIROS .....	46
<b>4.6.1 Baixa produtividade da mão-de-obra</b> .....	<b>46</b>
<b>4.6.2 Restrições de acesso marítimo (profundidade dos canais)</b> .....	<b>47</b>
<b>4.6.3 Problemas de acesso terrestre</b> .....	<b>47</b>
<b>4.6.4 Falta de berços de atracação</b> .....	<b>48</b>
<b>4.6.5 Tempo de liberação dos contêineres</b> .....	<b>48</b>
4.7 OS PRINCIPAIS TIPOS DE OPERAÇÕES PORTUÁRIAS .....	49
<b>5 MODELOS PORTUÁRIOS NACIONAL, DA REGIÃO NORDESTE E MODELOS DE EFICIÊNCIA PORTUÁRIA INTERNACIONAL</b> .....	<b>50</b>
5.1 PORTO DE SANTOS (SP) .....	50
5.2 PORTO DO ITAQUI (MA) .....	52

5.3 PORTO DE PECÉM (CE).....	56
5.4 PORTO DE SUAPE (PE) .....	59
5.5 PORTO DE ARATU (BA) .....	62
5.6 PORTO DE ILHÉUS (BA).....	65
5.7 PORTO DE XANGAI (CHINA).....	67
5.8 PORTO DE CINGAPURA .....	71
5.9 PORTO DE ROTERDÃ .....	73
<b>6 ANÁLISE DA INFRAESTRUTURA DO PORTO DE SALVADOR (BA) E OS SEUS REFLEXOS PARA O COMÉRCIO EXTERIOR BAIANO .....</b>	<b>76</b>
6.1 PROCESSO HISTÓRICO .....	76
6.2 LOCALIZAÇÃO .....	79
6.3 INSTALAÇÕES .....	80
6.4 MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS .....	81
6.5 ANÁLISE SWOT DO PORTO DE SALVADOR (BA) .....	85
<b>7 ANÁLISE DOS DADOS PESQUISADOS.....</b>	<b>87</b>
<b>8 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>100</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>103</b>
<b>GLOSSÁRIO.....</b>	<b>108</b>
<b>APÊNDICE A - Questionário aplicado na Pesquisa de Campo .....</b>	<b>109</b>
<b>ANEXO A - Lei 8.630/93 – Lei dos Portos I.....</b>	<b>111</b>
<b>ANEXO B - Lei 12.815/13 – Lei dos Portos (Nova).....</b>	<b>131</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Os portos representam a mais importante porta do comércio exterior de um país, estado, cidade ou região.

Ao longo dos anos, o comércio exterior tornou-se uma importante estratégia competitiva, levando muitos países a certo grau de bem-estar dos seus indicadores macroeconômicos, como o PIB e a Balança de Pagamentos. Além disto, a atividade propicia a geração de empregos, renda, consumo, investimentos, produção industrial, crescimento e desenvolvimento, consolidando o ciclo Keynesiano.

Para dinamizar essa atividade, os países tiveram que realizar altos investimentos na sua infraestrutura logística de transportes, em especial, no sistema portuário, pois é praticamente impossível escoar toda a produção industrial sem modernos e equipados portos. Dentre eles, Cingapura é um exemplo de país cujos seus principais passos estão atrelados ao porto, ressurgindo a concepção das “cidades portuárias”.

A China nos últimos anos apresentou altos índices de crescimento econômico, em decorrência da atividade industrial e dos investimentos. Muitos destes investimentos foram realizados na infraestrutura logística, sobretudo no sistema portuário. Construiu os maiores e modernos portos do mundo, pois sem eles não conseguiria escoar toda a sua produção e alavancar as suas exportações para todo mundo.

A análise da importância dos portos para o Brasil tem como ponto de partida o ano de 1808 com a Carta Régia promulgada por D. João VI, permitindo a “abertura dos portos às nações amigas”. Mais tarde, já no século vinte, na década de 30 foi instaurado por Getúlio Vargas o Governo Constitucional, e depois o chamado Estado Novo, período em que o sistema portuário, através de sua regulação, com vistas à modernização dos portos, recebeu a sua primeira reforma.

Depois deste período, o sistema portuário brasileiro teve por parte do poder público ações importantes e significativas como a criação do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN) em 1963. Mais tarde, em 1965, a criação do Grupo Executivo para Integração das Políticas de Transportes (GEIPOT). Em 1975, houve a criação da Empresa de Portos do Brasil S.A (PORTOBRÁS), que absorvia a administração dos portos e hidrovias.



No início da década de 90, com o aumento do fluxo de cargas do comércio exterior brasileiro, ficou evidenciada a inoperância do nosso sistema Portuário. Tal fato foi apenas consequência da falta de um planejamento portuário eficiente e dos baixos investimentos na modernização. Essa situação alertou para a real necessidade de mudanças no Sistema Portuário Brasileiro, a fim de que o país não ficasse à margem do crescimento econômico propiciado pela globalização.

No intuito de modernizar o sistema portuário brasileiro, foi sancionada a Lei 8.630/93 – A Lei de Modernização dos Portos. Era uma tentativa de ajustar o Sistema Portuário Brasileiro para enfrentar os desafios do mercado globalizado e competitivo. Essa Lei extinguiu a PORTOBRÁS, e iniciou uma série de negociações e articulações que melhoraram, mesmo que de forma tímida o setor, permitindo a inserção do Brasil no comércio internacional. Neste mesmo período, houve a criação da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) em 2001, com objetivo maior de fiscalizar e regular a exploração da infraestrutura aquaviária brasileira, sendo ela a Agência reguladora do setor.

Com o passar dos anos, as relações comerciais entre os países ganhavam cada vez mais força e novas tentativas de melhorar o setor portuário brasileiro foram criadas. Em 2007, foi criada a Secretaria Especial de Portos, que retirou o sistema portuário de um plano inferior, quando era apenas um braço do Ministério dos Transportes, dando-lhe o *status* de Ministério, com uma visão mais estratégica e ações pautadas para o desenvolvimento.

Em 2012, foi editada a Medida Provisória 595 (MP dos Portos). Esta medida teve como principais objetivos melhorar a eficiência dos portos brasileiros e estabelecer novas regras para as concessões de portos. Diante da pressão do Governo Federal junto ao Congresso Nacional, a MP 595 foi transformada na Lei 12.815/2013, após o acolhimento de 137 emendas.

Hoje, o Brasil já ocupa uma posição de destaque no comércio internacional, sobretudo na pauta de produtos agrícolas e *commodities*, estabelecendo relações com todo o planeta, porém enfrentando os mesmos gargalos operacionais de outrora. Comparando com os demais países emergentes do BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul), percebemos que é o integrante que menos realiza investimentos em infraestrutura. Hoje, de acordo com dados do Instituto Ilos de Logística e *Supply Chain*, investimos o pífio valor de 0,6% do PIB.

Em 2012, de acordo com dados da FIEB (Federação das Indústrias do Estado da Bahia), houve um baixo incremento das atividades exportadoras e importadoras. As exportações baianas totalizaram US\$ 11,2 bilhões, com alta de 2,3% em relação a 2011, e as importações baianas alcançaram US\$ 7,76 bilhões, o que representa um crescimento de apenas 0,2% em relação ao ano anterior.

A atual conjuntura portuária da Bahia necessita de portos mais modernos, pois em decorrência da pífia *performance* operacional, perde cargas para Pernambuco e Ceará, com os portos Suape e Pecém, respectivamente. Já houve melhorias no sentido de tornar o Porto de Salvador mais competitivo, como o aumento do calado portuário de 12 metros para 13,9 metros (Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária), compra de modernos equipamentos de movimentação de contêineres e ampliação dos espaços retroportuários. Paralelo a isto, a iniciativa privada tenta arrendar o Porto de Aratu que se encontra visivelmente sucateado, prejudicado por um conflito de interesses que gera um impasse institucional, ocasionando na atual inércia. Além dos investimentos já realizados, o Porto Sul, em Ilhéus, aparece como uma boa alternativa para o crescimento econômico da região, visto que com a integração com a Ferrovia Oeste-Leste possibilitará o incremento das exportações de minério de ferro e outros produtos da região.

A eficiência operacional do Porto de Salvador é um dos fatores críticos para o desenvolvimento regional. Através dele passa a maior parte das riquezas da Bahia, assim como os frutos da produção industrial. Neste cenário, ele precisa receber investimentos para alcançar um maior grau de competitividade e se sustentar entre os maiores portos nacionais, propiciando a atração de novas empresas, e com isso, geração de empregos e melhorias significativas para a vida dos cidadãos.

O Porto de Salvador (BA) é o principal elo da cadeia logística de mercadorias destinadas ao exterior, sobretudo as produzidas no Pólo Petroquímico de Camaçari. Todavia, ele apresenta problemas de infraestrutura que dificultam alavancar a atividade de comércio exterior do Estado.

Neste contexto, ao longo do desenvolvimento deste trabalho, foram estudados os principais aspectos relacionados ao sistema portuário nacional, com destaque para a análise da infraestrutura do Porto de Salvador (BA) e os seus reflexos positivos e negativos para o comércio exterior baiano.

## 1.1 PROBLEMA DE PESQUISA

A atual infraestrutura do Porto de Salvador (BA) atende às expectativas das empresas que operam no comércio exterior baiano?

## 1.2 QUESTÕES NORTEADORAS

- a) O Porto de Salvador (BA) apresenta vários gargalos logísticos que dificultam a atividade de comércio exterior no Estado da Bahia;
- b) Algumas empresas do comércio exterior baiano realizam suas importações e exportações por outros portos da Região Nordeste;
- c) O Porto de Salvador por muitos anos não recebeu investimentos na sua infraestrutura para atender o aumento do fluxo de cargas do comércio exterior;
- d) Com uma infraestrutura mais moderna, o Porto de Salvador poderá atrair mais empresas para a Bahia, gerando mais empregos e melhor qualidade de vida dos cidadãos.

## 1.3 OBJETIVOS

### 1.3.1 Objetivo Geral

Analisar a atual infraestrutura portuária brasileira e os seus reflexos para o comércio exterior, com destaque para o Porto de Salvador (BA).

### 1.3.2 Específicos

- a) Apresentar o atual cenário do sistema portuário nacional;
- b) Revisar a literatura sobre portos e comércio exterior;
- c) Analisar a dinâmica dos principais portos da Região Nordeste: Suape (PE), Pecém (CE) e Itaqui (MA); e as principais referências de eficiência portuária mundial: Xangai, Cingapura e Roterdã.
- d) Apresentar os dados da pesquisa realizada com 100 das maiores empresas que operam no comércio exterior baiano pelo Porto de Salvador (BA).

## 2 METODOLOGIA DO TRABALHO

Para o desenvolvimento do presente trabalho, que tem como foco principal analisar a atual infraestrutura do Porto de Salvador (BA) e os seus reflexos para o comércio exterior baiano, foi realizada uma pesquisa bibliográfica nas fontes primárias e secundárias sobre portos e comércio exterior além de pesquisa de campo com aplicação de questionários.

Com a pesquisa bibliográfica, observou-se as principais contribuições dos diferentes autores que já trabalharam sobre o tema. Para Gil (2002), a pesquisa bibliográfica ocorre quando um pesquisador utiliza uma série de documentos com o intuito de obter deles as informações, investigando, examinando, usando as técnicas necessárias para o manuseio e análise. Nesta modalidade, o pesquisador segue etapas e procedimentos, organiza as informações a serem categorizadas e analisadas, que mais tarde serão elaboradas sínteses sobre a temática estudada.

Este trabalho contou com a contribuição do conteúdo de livros, artigos acadêmicos, dados encontrados em sites institucionais, documentos oficiais etc., relacionados ao tema central. Todavia, até hoje não existe registro acadêmico sobre um trabalho científico que analisou a infraestrutura do Porto de Salvador (BA) e os seus reflexos para o comércio exterior baiano.

A pesquisa foi fundamentada em conceitos e estudos de autores como: Neto (2000); Cunha (2002); Porto (2011); Oliveira (2002); Teixeira (2012); Casaca (2005); Alfredini (2009), Collyer (2008), entre outros.

Na Web foram consultados os documentos da Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA), Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), Secretaria Especial de Portos (SEP), Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Nestes documentos foram encontrados dados estatísticos sobre o comércio exterior, movimentação de cargas nos portos, tipos de cargas, principais exportadores e importadores, infraestrutura portuária, desafios e perspectivas para o setor.

Na etapa de análise das fontes, o principal objetivo foi estudar os conhecimentos e formas de compreender os fenômenos relacionados ao sistema

portuário nacional, a dinâmica do comércio exterior e a infraestrutura do Porto de Salvador (BA).

Além da pesquisa bibliográfica, foi realizada uma pesquisa de campo de natureza qualitativa e quantitativa, com aplicação de questionários nas 100 maiores empresas que operam pelo Porto de Salvador (BA). As empresas pesquisadas foram: Importadoras, Exportadoras, Armadores, Agentes de Cargas, Agências Marítimas, Armazéns Alfandegados, Despachantes Aduaneiros e Transportadoras. O critério de escolha das empresas foi baseado no volume de cargas e processos que elas desenvolvem no Porto de Salvador (BA), e são classificadas como empresas de pequeno, médio e grande porte. Os entrevistados ocupam cargos de gestão e liderança, possuindo uma visão estratégica em relação ao tema estudado.

Além deste primeiro capítulo que trata da metodologia do trabalho, foram desenvolvidos mais quatro capítulos.

O segundo capítulo revela a importância da modernização portuária no processo de desenvolvimento regional, além de apresentar o atual sistema portuário brasileiro, os principais gargalos logísticos que inviabilizam o crescimento do setor, os principais tipos de operações portuárias, e os elementos físicos presentes num porto.

O terceiro capítulo faz uma revisão da literatura brasileira sobre portos e comércio exterior, destacando os principais nomes e institutos de estudos relacionados ao tema. Apresenta ainda os marcos regulatórios do sistema portuário nacional, como a Lei 8.630/1993 e a Lei 12.815/2013, fazendo um comparativo dos pontos em comum e distintos entre ambas.

O quarto capítulo apresenta os portos de Xangai, Cingapura e Roterdã, referências mundiais de infraestrutura e eficiência, revelando como eles influenciam a dinâmica econômica dos seus países. Apresenta ainda os principais portos da Região Nordeste Brasileira: Suape (PE), Pecém (CE) e Itaqui (MA), além da principal porta de entrada e saída de mercadorias da América Latina: o Porto de Santos.

O quinto capítulo apresenta o objeto de estudo do trabalho: o Porto de Salvador (BA). Destaca o seu processo histórico e a atual infraestrutura.

O sexto capítulo apresenta os dados da pesquisa qualitativa e quantitativa realizada com 100 das maiores empresas que o utilizam para suas operações de

importações e exportações, revelando os reflexos para o comércio exterior baiano. Todas as informações obtidas na coleta de dados foram usadas o mais fielmente possível, a fim de se ter um retrato real sobre a problemática portuária e, a partir de então, abrir espaço para estudos futuros, visando fomentar discussões sobre desafios e novas perspectivas de melhorias para o setor, que bem estruturado poderá colaborar para desenvolvimento regional.

Por fim, nas considerações finais são reafirmadas e sustentadas ideias apresentadas no decorrer do trabalho, revelando a necessidade de uma melhor infraestrutura para o Porto de Salvador (BA), a fim de alavancar o comércio exterior baiano e com isso gerar melhorias na vida dos indivíduos.

### 3 REVISÃO DA LITERATURA SOBRE COMÉRCIO EXTERIOR E SISTEMA PORTUÁRIO

A Teoria da Base de Exportação de Douglas North analisa o desenvolvimento econômico regional a partir da ênfase da atividade exportadora. As exportações seriam o ponto de partida para uma série de outras atividades econômicas voltadas para o mercado interno. Essa teoria ressalta a necessidade e importância dos incentivos às políticas de promoção de exportação com o objetivo de dinamizar o desenvolvimento local e minimizar as desigualdades regionais.

As regiões que contam com portos marítimos estruturados, tendem a receber a instalação de um conglomerado de empresas, pois elas poderão fabricar e escoar as suas mercadorias de maneira rápida, segura e com baixo custo. Neste sentido, Alfred Marshall analisava a localização das empresas como ambiente vetor de vantagens competitivas. Ele destacou a importância da ocorrência de aglomerações produtivas e as externalidades locais geradas em benefício do crescimento industrial.

Muitas são as teorias que explicam a importância das relações de comércio entre os países. Dentre elas, existe uma corrente denominada de “Teorias Clássicas”. Elas se referem às teorias surgidas a partir da segunda metade do século XVIII, que procuravam sistematizar o funcionamento das relações do comércio internacional, influenciando a economia na Idade Moderna. Naquele período, o que se conhecia a respeito do comércio exterior tinha origem nos documentos elaborados por alguns pensadores da escola mercantilista, onde justificavam as relações de comércio mundial pela oportunidade que ele oferecia de se obter um excedente na balança comercial. Ou seja, um superávit a ser obtido a qualquer preço. Com o objetivo de superar esses velhos conceitos, surgiram teorias de pensadores como Adam Smith, David Ricardo e John Stuart Mill (MAIA, 2014, p.12).

Adam Smith, em 1776, desenvolveu a Teoria das Vantagens Absolutas como base do comércio internacional entre as nações. A vantagem absoluta obtida por uma determinada nação, de determinado bem era resultado de uma maior produtividade. Ou seja, utilizando uma menor quantidade de insumo para produzir esse bem enfrentando menores custos. Nesta análise, não era necessário sempre um país obter excedentes de comércio exterior para que as trocas comerciais internacionais fossem vantajosas, e que as trocas voluntárias entre países poderiam beneficiar todos

aqueles envolvidos na operação. Assim, ao contrário dos mercantilistas, não era necessário buscar eternamente o superávit nas relações comerciais. Com isso, cada país deve se concentrar na produção dos bens que lhe oferecem vantagem absoluta. O excedente, que não será utilizado no consumo interno, deve ser exportado, e a receita equivalente deve ser utilizada para importar os bens produzidos em países estrangeiros. Este fato trará um aumento na capacidade de consumo dos países envolvidos no comércio internacional, aumentando assim, a regularidade das relações comerciais. Para Adam Smith o comércio exterior eleva o bem-estar da sociedade (MAIA, 2014, p.18).

Logo depois, David Ricardo aprimorou a teoria criada por Adam Smith ao estender a possibilidade de ganhos das relações comerciais entre os países que não possuem vantagens absolutas em relação a outros. Na sua análise, não é a vantagem absoluta que determina a direção e a possibilidade de se beneficiar do comércio, mas sim a vantagem comparativa. A vantagem comparativa, denominada também vantagem relativa, e reflete o custo de oportunidade relativa, ou seja, a relação entre as quantidades de um determinado bem que dois países precisam deixar de produzir para concentrar sua produção em outro bem. Para Ricardo este fato é resultado das diferenças de produtividade do fator trabalho para distintos bens, influenciados também pelo clima e pelo ambiente de cada nação. Em consequência disso, os países devem se especializar em produtos onde encontram vantagem comparativa, aumentando a sua produção, e o excedente produtivo não vendido no mercado interno, exportado. Neste contexto, outros bens devem ser adquiridos no mercado internacional, com um preço menor que o de produzi-los internamente, tornando o comércio internacional um ambiente vantajoso para todos (MAIA, 2014, p.25).

Ainda nesse contexto, Stuart Mill sustentou a concepção de Ricardo em relação à vantagem comparativa, afirmando que um país com custos reais altos exportaria artigos de algum tipo, mesmo para países que poderiam produzi-los com menos trabalho do que ele. “Esses países, supondo terem vantagens sobre ele em todos os produtos, teriam vantagem maior em algumas mercadorias que em outras, e importariam artigos em que sua vantagem fosse mínima, para poderem empregar quantidade maior de sua própria mão-de-obra e de seu capital nas mercadorias em que a vantagem fosse máxima.” (MAIA, 2014, p.34).



Os portos brasileiros sempre desempenharam um importante papel no desenvolvimento nacional. No período colonial, quando os portugueses aqui chegaram, aquele local de abrigo marcado por um choque de culturas, Pedro Álvares Cabral chamou de Porto Seguro, mesmo sem conhecer o sentido etimológico (passagem, porta) e figurativo (abrigo, refúgio) do termo latino “*portus*”. (COLLYER, 2008, p. 20).

O intercâmbio de mercadorias entre a Colônia e a Metrópole só foi possível no período do Império por causa dos portos, pois todo o fluxo comercial era realizado através das vias marítimas, mesmo que para isto só pudesse adentrar nos portos brasileiros os navios portugueses. Somente em 28/01/1808, uma semana após a chegada da família real ao Brasil, com a assinatura da Carta Régia de Abertura dos Portos às Nações Amigas que embarcações de outras bandeiras puderam atracar nos portos nacionais (COLLYER, 2008, p.25).

Para Porto (2011), “os portos hoje estão desenvolvendo e aprimorando a função de distribuição e comercialização de produtos para mercados cada vez mais distantes e em grande diversidade, por meio de múltiplas conexões entre modais complementares, até que a carga chegue ao seu destino”. Nesta análise percebe-se a necessidade de mecanismos para o escoamento de produtos em larga escala global. Hoje, a maior parcela dos bens produzidos no mundo tem a China como ponto de origem. Para que cheguem aos locais mais distantes do globo terrestre, o país investiu nos últimos anos numa sólida infraestrutura portuária, cujos seus portos movimentam a maior parte da riqueza mundial, contribuindo para o crescimento econômico do país. Neste contexto, a atividade portuária não vive sozinha e transcende aquela pequena faixa costeira para se internalizar no território continental, construindo o novo paradigma do porto ser uma plataforma logística com característica de elo intermodal por natureza.

Na sua obra “Portos e o Desenvolvimento”, Porto (2011), “um porto inicia-se por um lugar específico, um ambiente aquático tranquilo e com profundidades adequadas, o suficiente para o repouso de uma embarcação”. Nesta obra, o autor apresenta o conceito de “Porto Organizado”, se tratando de entidades prestadoras de serviços públicos, em função do que determina a Constituição Federal de 1988, onde atribui ao Estado brasileiro a responsabilidade em promover direta ou indiretamente os serviços portuários. O Porto Organizado é constituído por bens públicos e privados,

a começar pelos terrenos onde estão implantadas as instalações portuárias. Dentro do sistema portuário é comum encontrar entidades privadas que possuem o domínio útil do terreno dentro dos Portos Organizados, e nele construído as suas próprias instalações portuárias. Essas instalações portuárias não são públicas, mas necessitam de uma autorização governamental para as suas atividades. Essas instalações recebem o nome de Terminais de Uso Privativo (TUP).

Segundo Caixeta Filho (2001), os transportes têm a função básica de proporcionar elevação na disponibilidade de bens, pois colocam as mercadorias em locais onde não estariam disponíveis. O transporte tem o importante papel de tentar romper barreiras, provocadas pelo isolamento geográfico, permitindo o escoamento da produção e a comercialização de produtos. O sistema portuário faz parte do sistema de transporte, com a função de deslocar pessoas ou cargas.

Na obra “Portos e Meio Ambiente”, Teixeira (2012) aborda os principais aspectos ambientais da reestruturação da atividade portuária. O objetivo desta abordagem foi apresentar a necessidade da adequação dos portos nacionais aos padrões internacionais de qualidade ambiental. O autor apresenta as relações dos portos com o meio circundante, desde as fontes de impactos negativos à caracterização desses impactos e de formas de controle. Os portos participam de um sistema de transporte que poluem de forma potencial o meio ambiente, e nas operações portuárias de alguns produtos, como o petróleo, derivados e química fina, este fato se evidencia. Neste escopo, o autor detalha e discute os instrumentos de regulação e identifica quais são e como atuam sobre os agentes institucionais e econômicos no Porto Organizado, exigindo dos mesmos um papel compatível com o potencial de agressividade da atividade ao meio ambiente, que podem se manifestar em termos de acidente ou manuseio inadequado de cargas. A obra apresenta um processo de conscientização da necessidade de uma nova ordem ambiental mundial, e as posturas locais relacionadas às atividades econômicas.

Na obra “Portos e Marinha Mercante – Panorama Mundial”, Oliveira (2002) aponta a necessidade de investimentos para a renovação do sistema portuário nacional. Assim como ocorre nos principais modelos de eficiência portuária mundial, a interferência governamental nos portos brasileiros deveria ser mínima, mantendo apenas uma pequena repartição com reduzido número de funcionários para cuidar das questões básicas como o arrendamento dos terminais, a saúde e a segurança. O

trabalho apresenta uma antiga crítica do empresariado brasileiro em relação à atividade portuária que é a politização do setor. Através da despolitização espera-se uma redução nos índices de corrupção nas obras, assim como os vultosos déficits das Companhias das Docas.

Em “Introdução ao Planejamento da Infraestrutura e Operações Portuárias”, Wanke (2009) avalia os níveis de eficiência e fatores determinantes em diversos terminais portuários brasileiros. Nossos terminais apresentam limitações na capacidade operacional, e no curto prazo, com o crescimento do volume comercializado, só será possível realizar embarques de cargas consolidadas nos navios, restringindo a movimentação de cargas granéis.

Na análise do processo da movimentação de cargas portuárias, em “Terminais de contêineres”, Casaca (2005) destacou que são três as principais etapas do processo de movimentação. A primeira ocorre no ancoradouro ou berço de atracação, com a chegada dos navios; a segunda etapa ocorre no pátio de contêineres; e a terceira etapa ocorre nos portões de acesso rodoviário e ferroviário. É importante lembrar que uma etapa afeta diretamente a produtividade da outra, mostrando que as operações portuárias são bastante complexas, e exigem sofisticadas técnicas de modelagem.

Em “Obras e Gestão de Portos e Costas”, Alfredini e Arasaki (2009) abordam a necessidade de obras estruturais na maioria dos portos nacionais. Para que haja eficiência numa operação, o porto deve ter instalações de armazenagem e movimentação capazes de atender o constante fluxo de cargas em movimento. As atuais estruturas brasileiras, na sua maioria, são defasadas e incapazes de receber os navios de grande porte com elevado número de contêineres e carga geral. Os terminais de contêineres são instalações de trânsito facilitado na interface entre o transporte aquaviário e o terrestre, onde os contêineres desembarcados devem continuar o seu percurso até o destinatário logo após a chegada ao terminal. Os contêineres cheios a serem embarcados devem chegar ao terminal antes do horário previsto para o navio zarpar, atendendo o *dead line* documental e de carregamento.

Para Porto (2011), os portos “são estruturas físicas (infraestruturas) e comerciais que promovem o transbordo de cargas e, como tais, o desenvolvimento, cuja abrangência pode ser nacional, regional e local”. Na análise da abrangência nacional, verifica-se que os portos têm um papel bastante relevante no processo de

desenvolvimento nacional, uma vez que a dinâmica do comércio exterior brasileiro dependerá da eficiência desses terminais. De acordo com o Ministério da Indústria, Desenvolvimento e Comércio Exterior (MDIC), em 2014, mais de 90% das exportações e importações brasileiras, em volume de cargas, passaram pelos nossos portos. As vendas dos produtos brasileiros no mercado internacional geram receitas que devem superar as importações, tornando a nossa balança comercial superavitária, e gera saldo de moeda estrangeira no Balanço de Pagamentos. Hoje, o Brasil participa de forma significativa no comércio mundial. Todavia, essa participação, ainda é com a venda de *commodities*, e as compras correspondem a produtos com valor agregado maior, em valor e grau tecnológico. Para Porto (2011), “o bom desempenho do nosso comércio exterior entre fronteiras está relacionado diretamente à capacidade de nossos portos em atender aos fluxos de cargas a eles destinados, voltados para o comércio exterior”. Vale ratificar que para os portos nacionais darem maior competitividade aos nossos produtos, eles devem ter uma infraestrutura logística que viabilize a redução de custo, otimização de tempo e aumento da produtividade.

Na análise da importância da atividade portuária no desenvolvimento regional, percebe-se que os portos contribuem de forma bastante positiva na economia do conjunto de estados federativos, sobretudo no resultado das contas dos mesmos. Para o bom funcionamento do sistema portuário, torna-se necessário a presença de outros serviços, que juntos compõem a cadeia logística do comércio exterior, como indústrias, transportadoras, armazéns, despachantes aduaneiros, agentes de cargas, agências marítimas entre outros. Todas essas atividades geram empregos, renda, e propiciam o crescimento econômico da região, que mais tarde poderão promover o desenvolvimento. “O crescimento dessa região de entorno pela atividade no porto é uma característica do desenvolvimento regional induzido por ele”. (PORTO, 2011, p.53).

Em relação aos benefícios que os portos podem gerar, numa perspectiva local, a atividade portuária propicia o surgimento e desenvolvimento de outras atividades dentro ou próximas dos portos. As cidades precisaram montar uma estrutura de apoio aos trabalhadores inseridos no sistema portuário como: moradia, hospitais, bancos, escolas, universidades, bancos, pontos de lazer etc. Com isto, ganha a população local que contará com mais e melhores opções de serviços (PORTO, 2011, p.118).

Em relação à autorização de exploração, ao longo da história, os portos nacionais tiveram muitos marcos regulatórios. O Decreto nº. 1.746 de 13/10/1869, outorgou poderes ao Governo Imperial para contratar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas, de armazéns para carga, descarga, e guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação. As empresas contratadas se tornariam concessionárias e para compensar os recursos investidos, explorariam os serviços de docas e armazéns portuários por período não superior a 90 anos. Neste período, o Engenheiro André Rebouças solicitou ao Governo Imperial autorização para explorar o Porto do Rio de Janeiro (COLLYER, 2008, p. 25).

Mais tarde, a Lei nº. 3.314, de 16/10/1886, no seu artigo 7º., estabelecia que: “Fica o Governo autorizado a contratar com alguma empresa, precedendo concorrência pública, a construção das obras de melhoramento da barra do Rio Grande do Sul”. (COLLYER, 2008, p. 26).

Na Era Vargas, os portos brasileiros ganharam a primeira sistematização da legislação portuária, através dos Decretos números 24.447 e 24.511, de 22 e 29 de junho de 1934. No primeiro, surgiu o conceito de “Porto Organizado” e expressões “administração do porto”, “instalações portuárias” e “serviços portuários” foram oficializados (COLLYER, 2008, p. 28).

Em 1975 foi sancionada a Lei nº. 6.222/1975, autorizando o Poder Executivo a criar a Empresa de Portos do Brasil S.A, a PORTOBRÁS, que foi vinculada ao Ministério dos Transportes. Cabia a ela as atividades relacionadas com a construção, administração e exploração dos portos brasileiros e das vias navegáveis interiores. Além disto, tinha o dever de supervisão, orientação, controle e fiscalização das atividades portuárias. A PORTOBRÁS foi extinta pela Lei nº. 8.029/1990, deixando a política portuária brasileira subordinada à Secretaria de Transportes Aquaviários (STA) e ao Departamento Nacional de Transportes Aquaviários (DNTA) do Ministério dos Transportes (COLLYER, 2008, p. 29).

No início da década de noventa, com a abertura da economia brasileira ao capital internacional, houve um aumento representativo no fluxo de cargas de importação e exportação do comércio exterior brasileiro. Com isso, as estruturas portuárias nacionais que já eram atrasadas há décadas quando comparadas com os principais portos mundiais necessitavam ser modernizadas, a fim de atender os desafios impostos pela globalização econômica e desregulamentação dos mercados.

Uma das alternativas foi a regulamentação no setor, com o conteúdo da matéria totalmente voltado para atender as demandas daquele período, sendo sancionada a Lei 8.630/1993, conhecida como “Lei de Modernização dos Portos” (COLLYER, 2008, p.31).

Para Goebel (2002), os três principais objetivos desta lei são:

- 1) Privatizar os portos e gerar recursos para o governo, de modo a reduzir sua dívida mobiliária;
- 2) Incentivar a concorrência entre os portos e terminais, de forma a reduzir os custos e obter maior eficiência;
- 3) Acabar com o monopólio dos trabalhadores portuários.

Para Gomes (2001) a lei tinha as seguintes finalidades:

- a) Desburocratização do setor;
- b) Flexibilização do poder monopolista dos sindicatos (patronais e laborais);
- c) Regionalização das negociações;
- d) Atração de investimentos privados;
- e) Diminuição do enorme contingente de trabalhadores existentes no setor.

O grande objetivo desta lei era excluir os entraves do setor portuário nacional, a fim de facilitar o desenvolvimento do comércio exterior, com grande demanda de serviços e mercadorias, que precisava que os custos logísticos fossem reduzidos para termos mais competitividade, ajudando o país a voltar a crescer economicamente. (COLLYER, 2008).

Um estudo do Ministério dos Transportes e do Banco do Brasil, apontou os pontos mais significativos e resultados imediatos à implementação da lei. Dentre eles merecem destaque:

- a) Implantação dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP);
- b) Extinção do monopólio das administrações portuárias nos serviços de movimentação de cargas nos cais públicos que passaram a ser realizados por empresas privadas;
- c) Isenção do pagamento do Adicional de Tarifa Portuária pelos terminais privativos situados fora da área dos portos organizados;

- d) Possibilidade da União concentrar os investimentos públicos em obras de infraestrutura, deixando para a iniciativa privada os investimentos nos equipamentos e instalações portuárias;
- e) Fim do monopólio dos sindicatos de trabalhadores avulsos no fornecimento de mão de obra para as operações portuárias (estivadores).

A Lei trouxe grandes efeitos para o Brasil, sobretudo econômicos, pois a atividade de comércio exterior ganhou maior força e com isso, as indústrias brasileiras ganharam a possibilidade de produzir mais e vender suas mercadorias para novos mercados, de forma mais dinâmica e competitiva.

Com a chegada do século vinte e um, as relações de comércio entre os países cresceu de forma bastante acelerada impulsionadas sobretudo pela economia chinesa. A China conseguiu se consolidar como uma grande potência global através da compra de matérias primas e vendas de produtos acabados. Ao lado dos EUA é o maior parceiro comercial do Brasil nas operações de importação e exportação, cuja maioria dos produtos é recebida e escoada pelos portos. Neste contexto, vinte anos após a sanção da Lei 8.630/1993, o Brasil demandava de um novo marco regulatório para o sistema portuário, e neste contexto foi sancionada a Lei 12.815/2013.

O texto da Lei 12.815/2013 trouxe na sua matéria a proposta de adoção do conceito de concessão de uso de bem público para as instalações portuárias dentro do porto organizado, formalizado em contratos de concessão e de arrendamento. Paralelo a isto, foi proposto a adoção do regime de autorização para a exploração de instalações portuárias fora do porto organizado, configurando dois regimes diferentes, um associado a uma infraestrutura pública (concessão e arrendamento) e outro a uma infraestrutura privada (autorização).

Os pontos que merecem destaque da Lei 12.815/2013 são:

- a) Não distingue carga própria da carga de terceiros. Ou seja, os terminais privados podem movimentar qualquer carga;
- b) Terminais fora da área organizada do porto não precisam contratar através do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO);
- c) O processo licitatório decide a relação: maior movimentação de carga x menor tarifa;
- d) Passou-se a ter a exigência de licitação para os terminais dentro da área organizada do porto. Para os terminais privados, o processo foi simplificado

através de uma autorização da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP).

A lei estabeleceu ainda as competências institucionais dos Órgãos ligados ao sistema portuário nacional. São elas:

- a) Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP): planejamento setorial estratégico; definição das diretrizes para licitações e processos seletivos; celebração dos contratos de concessão, arrendamento e expedição das autorizações; fixação de normas para a pré-qualificação dos operadores portuários.
- b) Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ): fiscalização de todos os agentes do setor, operadores portuários, arrendatários e autorizados; realização de licitações e processos seletivos; disciplinar, de acordo com as regras da SEP, a utilização por qualquer interessado nas instalações portuárias assegurando remuneração; regulamentação tarifária.
- c) Autoridades portuárias: implementar as diretrizes traçadas pela SEP, focando no resultado;
- d) Conselho de Autoridade Portuária (CAP): passou a ser o órgão consultivo da administração dos portos nacionais.

O sistema de transporte, juntamente com as infraestruturas correlatas é indispensável no desempenho satisfatório para o crescimento econômico. Segundo Rodrigues (2007), um sistema de transportes é constituído pelo modo (rodoviário, aquaviário, ferroviário, dutoviário e aeroaviário), pela forma (relacionamento entre os vários modos de transportes), pelo meio (elemento transportador) e pelas instalações complementares (terminais de carga).

Para a UNCTAD (1992) os portos são elementos-chave para a interligação com outras nações, por serem instrumentos privilegiados de desenvolvimento do comércio exterior, visto que movimentam grande quantidade de cargas por viagem.

De acordo com Santos (2008) os portos se caracterizam por pontos nos quais existe a transição do transporte terrestre ou aquaviário. Ou seja, a carga, obrigatoriamente, terá de ser transportada por veículos, que têm características de concepção, tração, capacidade e disposição completamente diferentes.



O desenvolvimento de cada porto deve ser planejado detalhadamente no escopo da estratégia nacional, pois o seu desenvolvimento consiste na combinação do planejamento em médio e longo prazo da definição da necessidade da implementação de novas instalações. Nos portos já existentes, o desenvolvimento consiste num programa de medidas de curto prazo para melhorar a gestão, as instalações e sua utilização (UNCTAD, 1992).

A UNCTAD (1984) propôs que nos países que existem vários portos seja mantida equipe permanente de técnicos especializados em planejamento em cada terminal, com o objetivo de apoiar, quando necessário, outras equipes na realização do plano nacional dos portos.

Uma das principais evoluções na área portuária é a transformação do porto em plataforma logística. O objetivo de tal modificação é concentrar as atividades, otimizando a distribuição e, conseqüentemente, reduzindo custos. Segundo Boudouin (1996), plataforma logística é o centro de reunião de tudo o que diz respeito à eficiência logística, acolhendo zonas logísticas de empreendimentos e infraestruturas de transporte, que são importantes na dinamização da economia.

De acordo com Goebel (2002), embora essa categorização não se baseie no tamanho ou na localização geográfica do porto, nem na sua gestão pública ou privada, é a partir da visão baseada nos três critérios seguintes que os portos se desenvolvem:

- a) A política, a estratégia e a atitude de desenvolvimento portuário;
- b) O escopo e a extensão das atividades portuárias, particularmente quanto aos aspectos associados à área de informação;
- c) A integração da organização e das atividades portuárias.

A UNCTAD de 1999 classificou os portos em quatro gerações. Os portos de 1ª geração funcionam, principalmente, como ponto de troca de modalidades, não ocorrendo planejamento estratégico de suas operações. Os portos da 2ª e 3ª geração começaram a funcionar conjuntamente com indústrias, sendo que os portos de 3ª geração vieram a trabalhar de forma integrada, como plataformas logísticas. A partir da 2ª geração de terminais portuários, começou-se a ter preocupação com a redução de custos, visando à diminuição do tempo de operação dos navios e, por conseguinte, à melhoria da produtividade dos terminais. Nessa geração, iniciou-se a prática de agregar atividades industriais dentro do espaço portuário. Os portos de 3ª geração têm participação forte da gestão com uso de ferramentas tecnológicas, sendo

avaliados e monitorados por sistemas de informação que contribuem para a sua eficiência. Finalmente, os portos de 4ª geração passam a se integrar à rede de transportes mundial, além de buscar complementaridade entre portos, em vez da competição.

## 4 A IMPORTÂNCIA DA MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA PARA O DESENVOLVIMENTO REGIONAL

### 4.1 PANORAMA GERAL

Desde o seu surgimento, os portos representaram uma importante porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias nas regiões que estavam instalados. Tal fato contribuía para uma maior disponibilidade de bens que eram escassos, e em alguns casos até inexistentes, em razão dos fatores produtivos que não eram suficientes num dado mercado de consumo, colaborando para o crescimento do intercâmbio comercial entre os países.

Estudos revelam que o porto mais antigo do mundo foi construído no Egito, no reinado do Faraó *Khufu*, cujo seu túmulo, a Grande Pirâmide de Gizé, é um testemunho do seu poder. Um complexo e vasto porto o ajudou a estender o seu domínio através do transporte de cobre e outros minerais do Egito para o resto do mundo mediterrâneo. Com aproximadamente 4.500 anos, este porto antecedeu em mais de 1.000 anos todas as estruturas portuárias conhecidas até hoje. Ele foi construído às margens do Mar Vermelho, na região de *Wadi Al-Jarf*, a cerca de 180 quilômetros ao sul de Suez. Os arqueólogos encontraram várias âncoras esculpidas em pedra, bem como frascos de armazenamento, fragmentos de corda e pedaços de cerâmica, além de alguns documentos em papiro totalmente preservados. (*Discovery News/ Universidade de Paris-Sorbonne*).

Figura 1 - Porto de *Wadi Al-Jarf*



Fonte: Discovery News/Universidade de Paris-Sorbonne (2013).

Com o passar dos anos, os portos se desenvolveram e trouxeram para a sociedade novos benefícios, ao se transformarem em importantes conexões entre os deslocamentos aquaviários e terrestres, o que os consolidou mundialmente como um

dos mais importantes componentes da cadeia logística, visto que por eles passam a maior parte dos produtos comercializados no globo terrestre.

Ao analisar a importância da modernização portuária no processo de crescimento econômico regional, percebe-se que eles colaboram de forma bastante positiva nos indicadores macroeconômicos, como PIB (Produto Interno Bruto) e, sobretudo, no comércio exterior, ao possibilitar o aumento das exportações e importações de mercadorias. Além disso, geram uma redução do custo logístico total dos produtos, que chegarão no mercado internacional com preços mais competitivos, com maior segurança, na data programada e na qualidade esperada pelos consumidores cada vez mais exigentes em todo mundo.

A modernização portuária colabora para o desenvolvimento das atividades industriais, o que leva à geração de riquezas que em parte são apropriadas à economia local. A indústria para se desenvolver carece de uma sólida rede logística para o escoamento dos produtos acabados, que caso contrário ocorrerá a um verdadeiro colapso industrial, pois não haverá espaço interno disponível o suficiente para armazenar os produtos acabados, juntamente com os estoques de matérias primas e partes e peças, que comprometerá todo o processo, ocasionando avarias e entregas não realizadas para os clientes. Com a instalação de modernos portos próximos às áreas industriais, além de se reduzir o tempo de deslocamento dos produtos até o ponto de embarque, estes não precisarão atravessar os grandes centros urbanos, correndo o risco da perda de embarques e aumento dos custos no processo logístico. No Brasil, os principais exemplos desta nova concepção portuária são os Complexos de Suape (PE) e Pecém (CE).

Além de estimular as trocas comerciais entre os países, através do intercâmbio de mercadorias, os portos também servem de instalações para o movimento de pessoas e, em alguns casos, terminais especialmente designados para acomodação de passageiros. Neste caso específico, a atividade do Turismo também é beneficiada à medida que modernas instalações portuárias atraem grandes navios de cruzeiros, que após os tripulantes em terra, teram a oportunidade de comprar produtos e mercadorias locais, estimulando sobretudo os pequenos produtores e artesãos, que muitas vezes não encontram espaço no mercado doméstico, cada vez mais vulnerável com as oscilações de demanda interna, que nem sempre dá o valor devido e merecido às riquezas locais.

## 4.2 CONCEITO DE PORTOS

Para Soares (2000), um porto pode ser definido como:

uma área abrigada das ondas e correntes, localizada à beira de um oceano, mar, lago ou rio, destinada ao atracamento de barcos e navios, e com o pessoal e serviços necessários ao carregamento e descarregamento de carga e ao estoque temporário destas. Eles ainda devem servir de instalações para o movimento de pessoas e cargas e, em alguns casos, terminais especialmente designados para acomodação de passageiros (SOARES et al., 2000, p.15).

Para Collyer (2008), o porto é:

fronteira nacional aberta, entreposto dinâmico de mercadorias em que se realizam atividades aduaneiras, alfandegárias, comerciais, sanitárias, epidemiológicas, tributárias, imigratórias, navais e policiais; é portão de entrada e saída de riquezas, local de abrigo das embarcações que correm mundo, fonte de suprimento das atividades offshore, centro nervoso de cuidados ambientais, ponto estratégico de segurança das nações e, sobretudo, o mais importante elo da cadeia logística que supre a humanidade (COLLYER, 2008, p. 12).

Os recursos naturais que dão origem ao que se chama de porto. Ele nasce num local específico, em ambiente aquático tranquilo com profundidade adequada para a parada de embarcações. Caso não haja águas tranquilas, devem ser construídas obras de abrigo, como quebra-mares (PORTO, 2011, p.53).

Ao analisar a ocupação do espaço urbano e o processo de formação das cidades, nota-se que os portos fazem fronteiras com outros ambientes naturais e urbanos. Os novos portos que estão sendo construídos no Brasil e no mundo ficam a uma distância considerável dos grandes centros urbanos, pois havendo a necessidade de ampliação decorrente do incremento das operações, eles terão área o suficiente para se expandir. Este fato foi evidenciado no Brasil na década de 90, momento que houve a abertura da economia brasileira ao capital internacional, e as estruturas portuárias não foram capazes de suportar o incremento no fluxo de cargas em movimento das atividades de importação e exportação.

Ao longo da história, muitas cidades se desenvolveram em virtude da dinâmica dos portos que nelas estavam inseridos, configurando o nascimento das “cidades-portos”. Estas cidades vivem exclusivamente do movimento de cargas, passageiros e dos seus desdobramentos econômicos.

Para Oliveira (2012), “essas cidades-portos, criadas e desenvolvidas em privilegiados lugares à margem dos rios e mares, por certo inexisteriam ou seriam inexpressivas, caso não dispusessem das operações do cais”.

Para Oliveira, o melhor exemplo desta análise é o Porto de Roterdã, que pela diligência dos holandeses, se transformou em um dos maiores e melhores portos do mundo. Na mesma concepção de “cidades-portos”, destacam-se Hamburgo, Antuérpia, Hong Kong, Cingapura e Xangai. No Brasil, os melhores exemplos são os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR).

Neste contexto, com o passar do tempo, as atividades se desenvolveram ao redor dos portos de maneira desordenada e a estrutura física deles não conseguiu acompanhar este crescimento. Com isso, grandes aglomerados urbanos se instalaram ao redor dos portos, e eles ficaram sem espaço físico para se desenvolver. Hoje, o Porto de Salvador (BA), é um exemplo desta ocupação desordenada das cidades e da falta de um sólido planejamento urbano. Nos últimos anos houve o aumento do volume de cargas movimentadas por ele, mas o mesmo não tem espaço físico para se desenvolver para a terra, em decorrência da ocupação urbana, e nem avançando para dentro do mar, pois geografia marina da Baía de Todos os Santos não apresenta profundos calados naturais.

Atualmente, os portos modernos estão sendo construídos longe dos grandes centros urbanos, pois a dinâmica das atividades econômicas das cidades propiciará a necessidade de novas ampliações, e com essas novas localizações, os mesmos poderão ser ampliados, de forma que o espaço físico não se caracterize como um entrave ao crescimento.

No Brasil, os complexos portuários de Suape (PE) e Pecém (CE), situados nos municípios de Cabo de Santo Agostinho e São Gonçalo do Amarante, respectivamente, atendem esta moderna concepção. Em Pernambuco, o Porto de Suape fica há quarenta quilômetros de Recife. No Ceará, o Porto de Pecém fica localizado cerca de sessenta quilômetros da capital Fortaleza.

### 4.3 FUNÇÕES DOS PORTOS

Segundo UNCTAD (1992), as funções do porto podem ser divididas em externas e internas.

As funções externas podem ser classificadas em três grupos, que são:

- a) Funções destinadas aos navios: Pertencem a esta classe os serviços prestados aos navios imediatamente ao chegarem ao porto, serviços esses realizados pelos práticos e rebocadores.
- b) Funções realizadas na “interface” mar-terra: O manuseio da carga ocorre nesse grupo. Esta tarefa não pode ser realizada com eficiência, rapidez e qualidade sem considerar a aplicação de sistemas operacionais integrados. Esses sistemas devem ser aplicados a todas as operações executadas, desde o porão dos navios até a saída das embarcações do porto.
- c) Funções em terra: Os serviços desse grupo são realizados em terra, e cada vez com maior frequência. Consistem na prestação dos mais variados serviços, correspondentes às necessidades de eficiência e qualidade impostas pela concorrência. Pode-se citar o manuseio de cargas do ponto de atracação até os pátios e armazéns.

Já as funções internas são aquelas que favorecem à boa execução das funções externas na busca de se obter maior relação benefício-custo. São funções internas: as funções econômicas, físicas, financeiras, sociais, comerciais e de desenvolvimento. Para avaliar a relação benefício-custo das funções internas, são considerados três critérios: custo da operação, tempo de operação e o risco. (UNCTAD, 1992).

#### 4.4 ELEMENTOS FÍSICOS DOS PORTOS

Na análise dos elementos físicos dos portos, alguns merecem destaque em serem analisados, pois influenciam diretamente na dinâmica das operações. Dentre eles:

##### 4.4.1 Calado

É a denominação atribuída à profundidade que se encontra o ponto mais baixo da quilha de uma embarcação ou navio, medindo-se verticalmente a partir de um ponto na superfície externa da quilha.

Figura 2 - Calado



Fonte: SEP (2015).

#### 4.4.2 Quebra-mar

É uma estrutura costeira que tem como objetivo proteger a costa ou um porto da ação das ondas do mar. Também pode ser conhecido como talha-mar.

Figura 3 - Quebra-mar



Fonte: S.E.P (2015).

#### 4.4.3 Espigão/Esporão

É a estrutura responsável pela defesa costeira que se dispõe transversalmente em relação à costa e tem como principal função a retenção de sedimento de forma a impedir a erosão costeira.



Figura 4 - Espigão/Esporão



Fonte: S.E.P (2015).

#### 4.4.4 Molhes

São as estruturas responsáveis por assegurar a manutenção de uma barra navegável, configurando uma longa e estreita estrutura que se estende em direção ao mar.

Figura 5 - Molhes



Fonte: S.E.P (2015).

#### 4.4.5 Cais

É uma plataforma fixa em estacas ou região à beira da água, localizada na borda de um porto onde navios podem atracar e aportar para carregar e descarregar cargas e passageiros.

Figura 6 - Cais



Fonte: S.E.P (2015).

#### 4.4.6 Ancoradouro

É uma estrutura construída especificamente para os navios aportarem, carregarem e descarregarem carga, e para passageiros embarcarem e desembarcarem das embarcações, podendo ser construída em qualquer direção, geralmente em uma área portuária.

Figura 7 - Ancoradouro



Fonte: S.E.P (2015).

#### 4.4.7 Píer

É uma trilha, passarela ou estrutura que avança na água perpendicularmente à terra. É geralmente bem leve, construída a maioria das vezes para pessoas passarem ou trabalharem, mas também serve para embarcações aportarem.

Figura 8 - Píer



Fonte: S.E.P (2015).

#### 4.5 ANÁLISE DA ATUAL CONJUNTURA PORTUÁRIA NACIONAL

O marco inicial para análise da importância dos portos no Brasil foi “Abertura dos Portos às Nações Amigas”. Uma carta régia promulgada pelo Príncipe-regente de Portugal Dom João de Bragança, no dia 28 de Janeiro de 1808, em Salvador, na Capitania da Baía de Todos os Santos. Com este ato, estava autorizada a abertura dos portos do Brasil ao comércio com as nações amigas de Portugal, do que se beneficiou largamente o comércio britânico.

Com o passar dos anos, nota-se que o Brasil foi num caminho totalmente oposto trilhado pelos países desenvolvidos, e até mesmo dos países de economia emergente como a China, no que se refere a modernização portuária. De acordo com dados do Instituto ILOS, o Brasil ao longo dos anos direcionou a maior parte dos investimentos em infraestrutura logística de transportes no modal rodoviário, se consolidando como um país “rodoviarista”. Mesmo assim, os investimentos totais na ampliação e melhoria da atual infraestrutura nunca chegaram a 1% do PIB. Em 2012, segundo o Instituto ILOS, 67,4% de todo o volume escoado passaram pelas estradas. Quando analisamos os investimentos realizados no campo portuário, chegamos ao fundo do poço, com portos inoperantes, com equipamentos ultrapassados e sucateados, mão de obra desqualificada, burocracia nos processos de liberação dos navios, rasos calados, que afugentam a escala de várias embarcações internacionais com maior capacidade de cargas.

O comércio exterior está diretamente ligado aos portos, uma vez que a quase a totalidade das mercadorias que comercializadas ao redor do mundo são transportadas em navios e movimentadas através dos portos. Por isso, é fundamental

a reestruturação do sistema portuário brasileiro, a fim de viabilizar um melhor desempenho das relações de comércio, ampliando assim as possibilidades para o desenvolvimento regional.

De acordo com os dados do Relatório de Competitividade Global 2013-2014 divulgado no Fórum Econômico Mundial, o Brasil ocupa a 131<sup>a</sup>. Posição no que se refere à eficiência portuária, num universo de 148 economias pesquisadas. Este fato ajuda a justificar um dos principais entraves apontados pelas empresas brasileiras que inviabilizam o crescimento econômico, que é a ineficiência portuária, contribuindo para o aumento do “Custo Brasil”.

Um dos grandes desafios para o crescimento da economia brasileira nos próximos anos será a modernização da sua infraestrutura de transportes, a qual a questão portuária merece uma atenção especial e estratégica na agenda de investimentos. Isto reside no fato do sistema portuário brasileiro encontrar-se inerte, com um grande nó logístico, que colabora para o aumento dos preços dos produtos no mercado internacional, tornando-os menos competitivos que os produtos de outros países. De acordo com os dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), em 2012, 94% do comércio exterior brasileiro passou pelos portos. Este fato aponta que quanto mais dinâmicos e modernos forem as operações portuárias, elas representarão um propulsor vetor de crescimento econômico.

Hoje, toda a formulação de políticas, execução de medidas, programas e apoio ao desenvolvimento da infraestrutura dos portos marítimos estão sob à gestão da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP). Esta Secretaria foi criada por meio da Medida Provisória nº 369 de 07 de maio de 2007. Após aprovação no Congresso Nacional, o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou, em setembro daquele mesmo ano, a Lei 11.518 que consolidou o seu funcionamento, e a partir de então, um novo modelo de gestão portuária com a revogação das leis, decretos-lei e dispositivos legais diversos. Cabe à SEP, a formulação de medidas que fomentem o setor portuário brasileiro, destacando o Plano Nacional Estratégico dos Portos.

De acordo com os dados da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP), o Brasil tem hoje uma costa com 8,5 mil quilômetros navegáveis, cujo setor portuário movimentava por ano cerca de 700 milhões de toneladas de diversos tipos de mercadorias. O sistema portuário brasileiro é composto por 34 portos

públicos, entre marítimos e fluviais. Desse total, 16 são delegados, concedidos ou tem sua operação autorizada à administração por parte dos governos estaduais e municipais. Existem ainda 42 terminais de uso privativo e três complexos portuários que operam sob concessão à iniciativa privada. Os portos fluviais e lacustres são de competência do Ministério dos Transportes. Os números da SEP revelam que em 2013 os portos brasileiros movimentaram 931 milhões de toneladas de carga bruta, representando um crescimento de 2,9% em relação a 2012, totalizando ao setor portuário a participação de 90% das exportações brasileiras.

De acordo com os dados da SEP, dos 34 portos públicos marítimos que estão sob a sua gestão, 16 encontram-se delegados, concedidos ou tem sua operação autorizada aos governos estaduais e municipais. Os outros 18 marítimos são administrados diretamente pelas Companhias Docas, sociedades de economia mista, que tem como acionista majoritário o Governo Federal e, portanto, estão diretamente vinculadas à Secretaria de Portos.

Além disso, toda consolidação dos marcos regulatórios do setor portuário brasileiro está sob a gestão da SEP. Neste sentido, busca-se estimular a livre iniciativa e atrair mais investimentos privados, a fim de desonerar as cargas tributárias no âmbito das áreas alfandegadas e a disponibilizar serviços públicos portuários.

A Figura 9 mostra o atual sistema portuário brasileiro:

Figura 9 - Atual sistema portuário brasileiro



Fonte: S.E.P (2015).

A operação portuária brasileira está muito distante das principais referências mundiais de eficiência e produtividade. Para chegar num patamar mais elevado, o Brasil precisará estimular a concorrência, elevando a melhores níveis de serviços e tarifas mais baixas. Os portos de Xangai, Cingapura e Roterdã, devido à dinâmica operacional, atraiu investimentos de grandes empresas, fato que contribuiu para o crescimento econômico da China, Cingapura e Holanda, respectivamente.

Ao analisar os fatores críticos para a obtenção da eficiência operacional, os portos brasileiros necessitam de alguns elementos indispensáveis, dentre eles:

- a) A presença de profundos canais, denominados de calados, que possibilita a atracação dos grandes navios cargueiros mundiais a exemplo dos *Post panamax*;
- b) Proteção contra os ventos e as ondas;
- c) Acesso à estradas e ferrovias, configurando-se num importante elo da integração logística;
- d) Localizar-se próximos aos centros produtivos/consumidores de bens e serviços.

Os principais portos brasileiros podem ser classificados em Marítimos, Fluviais e Marinas.

Os portos marítimos são responsáveis por grande parte da movimentação das cargas brasileiras, quando tratamos do modal de transporte aquaviário. Eles estão localizados próximos a um oceano ou de um mar, a exemplo dos portos de Salvador, Suape, Pecém, Santos e Paranaguá.

Os portos fluviais estão localizados à beira de um rio, cujo transporte de balsas assume grande representatividade nas operações logísticas, fato marcante e presente nos portos de Belém e Manaus.

Além deles, existem pequenos portos destinados principalmente à recreação pela população com alto poder aquisitivo e de consumo, chamados de Marinas.

Quando se avalia a questão portuária numa perspectiva de movimentação de cargas, sobretudo às destinadas ao comércio exterior, o volume de contêineres que passa por eles assume um importante papel para análise e debate. Nesse contexto, os portos quando modernizados podem atrair os grandes navios cargueiros mundiais, chamados "*Post Panamax*", com grande capacidade de contêineres, o qual muitos deles transportam mais de 10 mil unidades de 20 pés.

O Quadro 1 mostra o *ranking* dos portos brasileiros em movimentação de contêineres em 2013:

Quadro 1 - *Ranking* dos portos brasileiros em movimentação de contêineres em 2013

<b>Ranking</b>	<b>Portos</b>	<b>%</b>
1º.	Santos	41,90%
2º.	Navegantes/Itajaí	13,44%
3º.	Paranaguá	10,64%
4º.	Rio Grande	6,69%
5º.	Rio de Janeiro	5,76%
6º.	Itapoá	3,58%
7º.	Vitória	3,17%
8º.	Salvador	2,97%
9º.	Suape	2,39%
10º.	Itaguaí	1,67%
11º.	Pecém	1,51%
12º.	São Francisco do Sul	0,64%
13º.	Demais portos	5,65%

Fonte: Datamar – Janeiro-Dezembro (2013).

## 4.6 PRINCIPAIS GARGALOS DOS PORTOS BRASILEIROS

### 4.6.1 Baixa produtividade da mão-de-obra

Um dos grandes desafios para a modernização dos portos brasileiros nos próximos anos será a preparação dos seus recursos humanos.

Hoje, a contratação dos trabalhadores destinados aos serviços portuários é realizada pelo OGMO (Órgão Gestor de Mão-de obra). Este órgão é responsável por organizar escalas de trabalho e realizar o pagamento de direitos como o FGTS (Fundo de Garantia do Tempo de Serviço) e férias.

O regime de contratação entre o OGMO e os trabalhadores não gera vínculo empregatício, e de acordo com o tipo e o volume de cargas a ser movimentada, seleciona um contingente de trabalhadores formado por estivadores, capatazes, conferentes, operadores de contêineres, denominados de “terno”.

Antes de 1993, os sindicatos portuários eram muito fortes, e com isto sempre pairava no ar a ameaça de greves que parariam os portos e comprometeriam as operações. Com a Lei 8.630/93, um pacto entre operadores portuários, trabalhadores e usuários dos serviços foi firmado, com condições mínimas de trabalho e renda para os trabalhadores, com o objetivo de evitar paralisações.

Com a Lei 12.815/13, o OGMO perdeu força, ficando apenas o serviço de treinamento dos trabalhadores. A iniciativa privada pode a partir de então realizar investimentos e operar os portos, sob regime de concessão, mudando o regime de contratação avulsa da maioria dos trabalhadores portuários para CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), tornando a mão-de-obra das operações portuárias brasileiras mais produtiva.

#### **4.6.2 Restrições de acesso marítimo (profundidade dos canais)**

Hoje, os portos brasileiros não contam com a presença de profundo calados. Este fato impede que os mesmos recebam os grandes navios cargueiros internacionais, com grande capacidade de cargas, os chamados “*post-panamax*”. Estes navios necessitam de profundos canais, superiores a 20 metros, e a maioria dos portos brasileiros apresentam calados de 12 metros. (ANTAQ)

#### **4.6.3 Problemas de acesso terrestre**

Um dos grandes problemas encontrados pelas empresas brasileiras na atual conjuntura portuária nacional é a falta de acessos rodoviários e ferroviários aos portos.



Grande parte dos portos nacionais está situada nos grandes centros urbanos, longe dos polos industriais, tendo as mercadorias de percorrer distâncias às vezes superiores a trinta quilômetros, a exemplo do escoamento das cargas do Polo Petroquímico de Camaçari ao Porto de Salvador (BA).

Até chegar aos portos, sobretudo em horários de pico, as mercadorias muitas vezes ficam paradas por horas em razão dos grandes congestionamentos, fato notório nas grandes cidades brasileiras caracterizadas pela falta de mobilidade urbana. A depender do tipo da mercadoria, a mesma ainda corre o risco de ser roubada, onerando o preço do seguro e aumentando o custo final da mercadoria, deixando-a menos competitiva no mercado internacional.

#### **4.6.4 Falta de berços de atracação**

Os navios quando chegam aos portos necessitam de berços de atracação para realizar a operação de descargas e cargas. Todavia, grande parte dos portos brasileiros não apresentam mais de 04 berços de atracação. Este fato gera grandes filas de navios na área conhecida como “fundeio”, e muitos navios às vezes ficam por mais de cinco dias (ANTAQ).

#### **4.6.5 Tempo de liberação dos contêineres**

Os navios ao atracarem nos portos necessitam da visita de vários órgãos para posterior liberação (Polícia Federal, Receita Federal, ANVISA, Ministério da Agricultura etc.). Apesar de muitos portos operarem 24 horas, alguns destes órgãos só trabalham em horário administrativo. Assim, não adianta o navio chegar ao porto, atracar, pois dependerá da liberação dos órgãos citados para iniciar às operações. (ILOS)

Após ser liberado, um contêiner fica em média 9 dias esperando para ser desovado.

#### 4.7 OS PRINCIPAIS TIPOS DE OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

O Operador Portuário é a pessoa jurídica pré-qualificada para operar a movimentação de passageiros e/ou movimentação/armazenagem de cargas destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro do porto organizado.

A operação portuária é o conjunto de todas as operações para realizar a passagem da mercadoria desde o transporte marítimo até o transporte terrestre e vice-versa.

O objetivo da operação portuária é sempre minimizar os custos de transporte e armazenagem, e aumentar o fluxo de movimentação de contêineres. Para se ter operação portuária eficiente, deve-se considerar as seguintes questões:

- a) Que tipo de carga se trata?
- b) A carga será importada ou exportada?
- c) Para um só exportador ou para vários?
- d) Para um só porto ou mais de um?
- e) Que tipo de navio será operado?
- f) Quando chega o navio?
- g) Com que meios de entrada e escoamento terrestre serão disponíveis?

Os principais tipos de operações portuárias são:

- a) Carga Geral;
- b) Cargas unitizadas;
- c) Granéis Sólidos;
- d) Granéis Líquidos.

## 5 MODELOS PORTUÁRIOS NACIONAL, DA REGIÃO NORDESTE E MODELOS DE EFICIÊNCIA PORTUÁRIA INTERNACIONAL

### 5.1 PORTO DE SANTOS (SP)

No início das suas operações, o Porto de Santos ficava localizado na baía de Santos, em águas abertas, e era composto de trapiches e pontes localizadas nos terrenos de lodo. Todavia, Braz Cubas teve a ideia de transferir o porto para o interior para torná-lo menos exposto aos ataques de piratas e saqueadores (CODESP, 2015).

A cidade de Santos acompanhou a tendência mundial com vocação portuária e cresceu no entorno do porto, que mesmo com o crescimento, manteve um tímido padrão de mecanização, com muita utilização de mão de obra (Estivador), em consequência do trabalho físico necessário dentro do porto (CODESP, 2015).

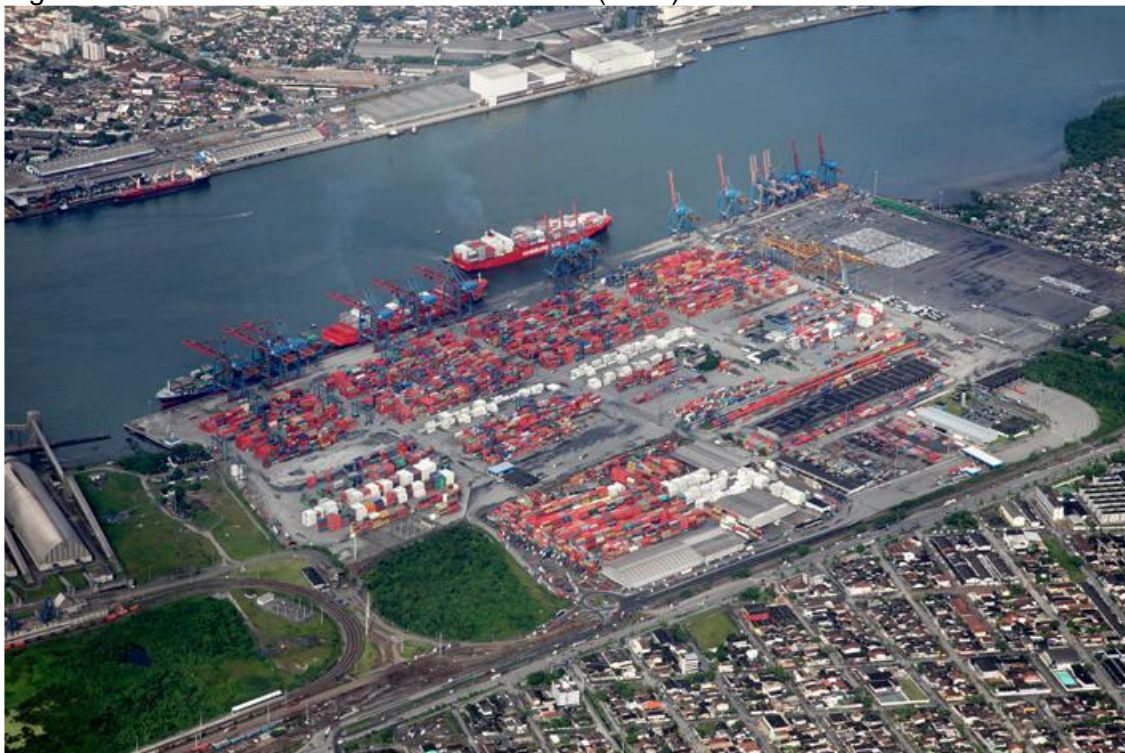
Em 1867, com o crescimento das exportações de café, surgiu a necessidade de ampliar e modernizar as instalações portuárias do Porto de Santos. Em 1888, após concorrência pública, o Decreto 9.979 autorizou o grupo *Gaffrée e Guinle* a construir e explorar o Porto por um período de 39 anos, que mais tarde foi ampliado para 90 anos (CODESP, 2015).

Em 1892 a obra foi inaugurada, sendo executada pela Companhia Docas de Santos. O novo cais tinha 260 metros, e o primeiro navio que atracou era movido a vapor, o "*Nasmith*". Após este navio, o Porto de Santos iniciou o processo de expansão e acompanhou os movimentos de crescimento econômico do país, passando por grande e significativas transformações de infraestrutura logística. (CODESP, 2015).

Com o passar dos anos, a área útil do Porto de Santos foi crescendo cada vez mais, chegando em 2012 a um total de 7,8 milhões de metros quadrados, com 13 km de extensão de cais, e calado com profundidade variando entre 7,3 e 15 metros. (CODESP, 2015).

A Figura 10 mostra a infraestrutura do Porto de Santos (SP) em 2015:

Figura 10 - Infraestrutura do Porto de Santos (2015)



Fonte: CODESP (2015).

De acordo com a Companhia Docas do Estado de São Paulo, o Porto de Santos em 1980 retornou ao Governo Federal, em razão do final da concessão da Companhia Docas de Santos (CDS) e instituiu a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), e no final da década de 80 atingiu um volume operacional de 42.675.507 toneladas de cargas movimentadas (CODESP, 2015).

O Porto de Santos possui 62 berços de atracação. Deste total, 14 são de contêineres, 1 para veículos, 5 para fertilizantes/adubos, 6 para produtos químicos; 2 para cítricos, 8 para sólidos de origem vegetal, 1 para sal, 1 para produtos de origem florestal, 1 para derivados de petróleo, 4 para trigo, 5 para produtos siderúrgicos, 10 de carga geral, 2 de multiuso e apenas 2 são para passageiros (CODESP, 2015).

A Figura 11 mostra a atual infraestrutura logística do Porto de Santos:

Figura 11 - Infraestrutura Logística do Porto de Santos (2015)



Fonte: CODESP (2015).

## 5.2 PORTO DO ITAQUI (MA)

O marco inicial para a análise do Porto de Itaqui (MA) teve início em 1939, com os estudos técnicos realizados pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais (DNPRC) para a sua construção. As obras iniciaram em 1966 com a construção de um berço para atracação de navios e, mais tarde, em 1976, foram concluídas as obras de mais dois berços. Em 1994, com o processo de abertura econômica brasileira, houve um incremento no volume de cargas movimentadas no Porto, e foram construídos mais dois berços de atracação, sofrendo o cais portuário uma representativa ampliação, que em 1999 ganhou mais dois berços (S.E.P, 2015).

O Complexo Portuário do Itaqui é um porto marítimo público, localizado na Baía de São Marcos, na cidade de São Luís (MA). É administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP).

Atualmente, o Porto do Itaqui dispõe de um cais acostável de 1.671 metros de extensão com sete berços de atracação e um píer petroleiro. O Complexo é composto pelos seguintes terminais: Porto do Itaqui; Terminal Marítimo da Ponta da Madeira (Gestão Privada); Terminal Alumar (Gestão Privada); Terminal Pesqueiro do Porto Grande; Terminal da Ponta da Espera; Terminal do Cujupe e Terminal São José de Ribamar (S.E.P, 2015).

A área de influência do Porto de Itaqui abrange os estados de Tocantins (77% das exportações), Piauí (89% das exportações), responsável pelas exportações do agronegócio da Bahia, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Pará (S.E.P, 2015).



Os acessos ao Porto de Itaqui são possíveis por terra, através das rodovias BR-135 e BR-222, que se conectam a outras rodovias federais (BR-316, BR-230, BR-226 e BR-010) e estaduais (MA-230) para todo o Norte e Sul do país. Pode-se ter acesso ao Porto de Itaqui pela Estrada de Ferro Carajás com 892 km, Ferrovia Norte-Sul com 215 km e Companhia Ferroviária do Nordeste, e ainda através de hidrovias (S.E.P, 2015).

Figura 12 - Porto de Itaqui (MA)



Fonte: Governo do Estado do Maranhão (2015).

Em relação à movimentação de cargas, entre os anos de 2001 e 2009, a quantidade total de carga no porto diminuiu cerca de 8%, em razão da redução na movimentação de graneis sólidos, que passou de 9,8 milhões de toneladas, em 2003, para 5,2 milhões em 2009. No Porto de Itaqui (MA), a movimentação de carga geral é pequena e suas variações ao longo dos anos não apresentaram mudanças significativas. O porto movimenta cerca de 15 milhões de toneladas de carga por ano. Desse total: 52% Graneis Sólidos; 45% Graneis Líquidos (derivados de petróleo) e 3% estão divididos entre cargas soltas e contêineres (S.E.P, 2015).

O Quadro 2 mostra a variação na movimentação de cargas no Porto de Itaqui entre os anos 2004 a 2013:

Quadro 2 - Movimentação de cargas no Porto de Itaqui (2004-2013)

<b>ANO</b>	<b>MOVIMENTAÇÃO DE CARGA (T)</b>
2004	12.592.881
2005	11.625.960
2006	12.529.341
2007	12.988.494
2008	13.315.546
2009	11.546.225
2010	12.672.799
2011	14.001.748
2012	15.753.757
2013	15.310.430

Fonte: Governo do Estado do Maranhão (2014).

O Porto de Itaqui (MA) é caracterizado pela movimentação de granéis líquidos, sobretudo de combustíveis e óleos minerais. Por outro lado, os granéis sólidos representam o segundo grupo de carga do porto, representados principalmente pela movimentação de ferro gusa, fertilizantes, adubos e cobre. (S.E.P, 2015)

O Quadro 3 apresenta a Análise SWOT do Porto de Itaqui (MA):

Quadro 3 - Análise SWOT do Porto de Itaqui (MA)

<b>AMBIENTE INTERNO</b>	
<b>POSITIVO</b>	<b>NEGATIVO</b>
Boa capacidade e qualidade dos acessos terrestres, inclusive dos ferroviários.	Tarifas portuárias defasadas.
Calado portuário com grande profundidade, capaz de receber navios com grande capacidade de cargas.	Contratos de arrendamentos defasados, sem cláusulas que propiciem um equilíbrio financeiro da Autoridade Portuária.
Modernização da infraestrutura e tubulações de cais reformadas.	Baixa geração de caixa para investimentos.
Proximidade com o Canal do Panamá, EUA e Europa, ampliando o potencial de operar em escalas internacionais.	Concorrência dos Portos do Pará.
Obras de infraestrutura que viabilizarão mais acessos terrestres aos Portos do Arco Norte, como a Ferrovia Norte-Sul e BR-163.	Baixa atividade industrial regional.
Aumento do volume de cargas agrícolas, propiciadas pelos canais logísticos de escoamento produtivo.	Grandes distâncias com as demais regiões produtoras e consumidoras do país.

Fonte: SEP (2015).

O Porto de Itaqui, em 2015, poderá ter um déficit que chegará a 7,5 milhões de toneladas. As cargas que estão previstos esses déficits, devido às atuais condições operacionais do porto são: soja, cobre, milho, celulose e clínquer (SEP, 2015).



### 5.3 PORTO DE PECÉM (CE)

O Complexo Portuário do Pecém está situado no estado do Ceará, na região metropolitana de Fortaleza, no município de São Gonçalo do Amarante. É um porto marítimo, privativo de uso misto que está sob administração da Companhia de Integração Portuária do Ceará (CEARA PORTOS, 2016).

Foi inaugurado oficialmente em março de 2002 como resultado do programa “Brasil em Ação” do Governo Federal, sendo um terminal marítimo criado para propiciar operações eficientes, com acessos terrestres livres e independentes dos congestionamentos, provocados pelos centros urbanos (CEARA PORTOS, 2016).

O Porto de Pecém foi projetado para permitir a operação de grandes navios cargueiros. Para isto, conta com instalações de armazenagem, calados com profundidades compatíveis com os navios de última geração, sejam eles graneleiros, carga geral e porta-contêineres (CEARA PORTOS, 2016).

O Porto funciona como um elo na cadeia logística do transporte marítimo e tem como um de seus objetivos viabilizar a integração das operações das atividades portuárias e industriais, imprescindíveis ao desenvolvimento de um Complexo Industrial do Pecém, o que dá ao porto um caráter industrial. Para Maria Aparecida Alves, Diretora Executiva da Organização Paulo Rocha Ltda., empresa do ramo de despacho aduaneiro presente no Porto de Pecém: “ainda há muito que se melhorar no porto, os quais muitas mudanças ocorreram em termos de infraestrutura, a produção e a produtividade portuária aumentaram bastante e os preços caíram um pouco, o que melhorou as condições de uso e a competitividade. Não obstante, o peso das melhorias oriundas dessas mudanças e a infraestrutura logística ainda não parece compatível com o nível de expansão econômica do país”.

A sua infraestrutura é constituída de três píeres marítimos, sendo o primeiro para granéis sólidos, líquidos e carga geral não containerizada; o segundo para granéis líquidos; e o terceiro para granéis sólidos, carga geral containerizada e não containerizada (CEARA PORTOS, 2016).

Por ser um porto “*off shore*”, seus píeres de atracação são protegidos da ação das ondas e correntes marinas por um quebra-mar, na forma de “L” com 2.770 m de extensão, e seus píeres são ligados ao continente por uma ponte rodoviária que interliga o pátio de armazenagem às instalações de atracação de navios (CEARA PORTOS, 2016).

Figura 13 - Porto de Pecém (CE)



Fonte: Ceará Portos (2016).

Os principais acessos terrestres ao porto são pelas rodovias BR-222, que liga Fortaleza à região norte do Ceará e aos estados do Piauí e Maranhão, BR-020, BR-112, BR-116 e CE-422, que é conhecida como “Via Portuária”, com 20 km de extensão. Além disso, o porto conta com acesso ferroviário, realizado pela Ferrovia Transnordestina.

O Terminal Portuário do Pecém movimentou em 2009 cerca de 2 milhões de toneladas de carga, sendo 1,7 milhão de carga geral e 0,3 milhões de granéis líquidos. O volume total de carga movimentado no terminal cresceu cerca de 420% nos últimos oito anos, tendo apresentado nesse período um crescimento médio anual de 26,6%. A Figura apresenta a evolução comentada em número, bem como a representatividade das diferentes naturezas de cargas movimentadas no porto (CEARA PORTOS, 2016).

O Porto de Pecém ao longo dos anos acumula uma evolução positiva na sua movimentação de cargas. Mesmo em 2009, ano que o comércio exterior brasileiro sofreu uma desaceleração em razão da crise econômica mundial, a movimentação portuária foi positiva, e se mantém contínua desde 2002. Para Rebeca Oliveira (2016, informação verbal), Coordenadora Comercial da CEARÁ Portos:

a localização geográfica, a profundidade natural, e os preços do Porto de Pecém, são vantagens competitivas em relação aos outros portos regionais, e a forma que operamos, como uma sociedade de economia mista temos mais autonomia sobre nosso terminal, escolhendo quem cadastramos como operador e o controle que temos de uma forma geral.

O Quadro 4 apresenta a Análise SWOT do Porto de Pecém (CE):

Quadro 4 - Análise SWOT do Porto de Pecém (CE)

<b>AMBIENTE INTERNO</b>	
<b>POSITIVO</b>	<b>NEGATIVO</b>
Gestão portuária eficiente, com pessoal técnico e capacitado, focada em resultados.	Baixa produtividade dos Órgãos anuentes responsáveis pelas liberações de cargas, em razão do pequeno contingente de mão-de-obra.
Boa produtividade operacional, em razão da infraestrutura de armazenagem, equipamentos e berços de atracação com profundos calados para navios de grande porte.	Tarifas portuárias superiores aos demais portos nacionais.
Sólida situação financeira que permitirá expansões futuras e bem definidas.	Altos indicadores de endividamento da Ceará Portos.
<b>AMBIENTE EXTERNO</b>	
<b>POSITIVO</b>	<b>NEGATIVO</b>
Fortes perspectivas de crescimento da demanda de serviços, sobretudo de graneis líquidos, impulsionados pelos investimentos das Usinas Termoelétricas.	Potenciais concorrentes regionais bem próximos como os portos de Salvador (BA) e Suape (PE).
Proximidade com o Canal do Panamá, EUA e Europa.	Acessos rodoviários limitados e em péssimas condições de conservação.
O porto localiza-se fora do centro urbano, possibilitando uma logística de mercadorias mais dinâmica, sem enfrentar grandes congestionamentos.	Distância com as demais regiões do país e baixa acessibilidade, sobretudo por rodovias às principais regiões produtoras do país.

Fonte: SEP (2015).

#### 5.4 PORTO DE SUAPE (PE)

Os estudos para avaliar a viabilidade de um moderno porto em Pernambuco, destinado à exportações e instalação de indústrias no seu entorno, iniciaram em 1960. Neste período, a concepção inicial era atender a demanda existente na região, e mais tarde propiciar o crescimento das operações de importação e exportação (S.E.P, 2015).

Em 1973 começou a ser elaborado o Plano Diretor Portuário, e um ano mais tarde foi lançada a Pedra Fundamental do Porto, pelo Governador Eraldo Gueiros Leite. Em 07 de novembro de 1978, amparado pela Lei Estadual nº. 7.763, nasceu a empresa SUAPE Complexo Industrial Portuário, com o objetivo de implantar o Distrito Industrial, administração das obras e a exploração portuária (S.E.P, 2015).

Mais do que um porto, buscou-se a abertura de um grande e dinâmico complexo logístico destinado à integração com a indústria, similar aos portos de Marseille-Fos (França) e Kashima (Japão) (S.E.P, 2015).

As operações no Porto de Suape tiveram início em 1983, com a movimentação de álcool pela Petrobrás no Píer de Granéis Líquidos, o qual em 1986, iniciou-se a construção do Cais de Múltiplos Usos (CMU), em razão da forte demanda para movimentação de contêineres e granéis sólidos (S.E.P, 2015).

Hoje, o Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Guedes tem uma área total de 13.500 km<sup>2</sup> de extensão, sendo administrado pela empresa SUAPE, de natureza pública estadual, vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco. O Porto está localizado no litoral sul do Estado de Pernambuco entre a foz dos rios Ipojuca e Massangana, e entre o Cabo de Santo Agostinho e o Pontal do Cupe, distando cerca de 40km ao sul da cidade do Recife (S.E.P, 2015).

O porto tem uma localização privilegiada, com profundo calado junto à linha da costa, com aproximadamente 17 metros a cerca de 1,2 quilômetros do cordão de arrecifes, com quebra-mar formado pelos arrecifes, e uma área com potencial de expansão destinada à implantação de um parque industrial, distante da capital Recife (S.E.P, 2015).

Com uma infraestrutura moderna, com calados entre 15,5 metros e 20 metros, e grande potencial de expansão, o Porto de Suape representa um vetor de desenvolvimento do Estado de Pernambuco, sendo considerado um dos principais

polos de investimentos do país. Pela sua localização estratégica em relação às principais rotas marítimas de navegação, faz conexão com mais de 160 portos em todos os continentes, com linhas diretas da Europa, América do Norte e África (S.E.P, 2015).

Figura 14 - Porto de Suape (PE)



Fonte: Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros (2015).

O Porto de Suape tem uma concepção de “porto-indústria”, oferecendo boas condições para a instalação de novos empreendimentos, nos mais diversos segmentos. Tem infraestrutura terrestre em constante desenvolvimento e modernização, com ferrovias e rodovias.

A parte externa do porto compreende dois píeres de granéis líquidos (PGL – 1 e PGL – 2) e um Cais de Múltiplo Uso (CMU) totalizando seis berços com quase 1,6 km de cais. Na parte interna do porto há um terminal de contêineres especializado (TECON), além de três cais públicos de uso múltiplo (Cais 1, 4 e 5), possui 15,5 metros de profundidade e um canal de navegação interno com 1.430 metros de extensão e 450 metros de largura. Possui 1.600 metros de cais, com cinco berços de atracação (S.E.P, 2015).

O Porto de Suape tem uma evolução histórica de movimentação. Atualmente movimenta granéis líquidos, carga geral e granéis sólidos. O porto é caracterizado pela movimentação de granéis líquidos, mais precisamente de derivados de petróleo, produtos químicos, álcoois, óleos vegetais. Por outro lado, a carga geral teve uma evolução significativa até 2008, registrando uma queda de 16% no ano de 2009, em

razão da crise econômica mundial, que afetou as relações de comércio exterior. Em 2006 teve início a movimentação de graneis sólidos, e hoje este tipo de carga corresponde à uma movimentação anual de 600.000 toneladas, onde o trigo aparece como a principal carga (S.E.P, 2015).

Num estudo realizado pela COPPEAD/UFRJ em 2007, o Porto de Suape foi considerado o melhor porto público do País. Neste mesmo ano, outro estudo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) classificou o porto como a Segunda Melhor Gestão Ambiental entre os Portos Brasileiros. Em 2010, o Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS) indicou o Porto de Suape como o melhor porto brasileiro, através de uma pesquisa realizada com mais de 300 empresas (S.E.P, 2015).

O Quadro 5 apresenta a Análise SWOT do Porto de Suape (PE):

Quadro 5 - Análise SWOT do Porto de Suape (PE)

<b>AMBIENTE INTERNO</b>	
<b>POSITIVO</b>	<b>NEGATIVO</b>
Disponibilidade de áreas para futuras expansões.	Ausência de um pátio para triagem de caminhões para evitar os congestionamentos nos acessos rodoviários.
Canal portuário com profundos calados para atracação de grandes navios cargueiros.	O Porto localiza-se fora do centro urbano e necessita de infraestrutura de apoio aos operadores portuários (hotéis, restaurantes, farmácias etc.)
Boa produtividade dos equipamentos portuários	Necessidade da ampliação do quadro de mão-de-obra.
<b>AMBIENTE EXTERNO</b>	
Porto com potencial capacidade de atuação como “ <i>Hub Port</i> ” (Porto de Transbordo) de contêineres.	Congestionamentos nos acessos rodoviários (BR-101 e PE-060) em razão do conflito com o tráfego urbano.
Grande capacidade de atração de investimentos nacionais e estrangeiros.	Acesso ferroviário ao Porto em situação de desuso.

Localização próxima dos mercados externos.	Risco da paralização dos investimentos na Refinaria Abreu e Lima, e redução no volume de cargas movimentadas.
--------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fonte: SEP (2015).

## 5.5 PORTO DE ARATU (BA)

O Porto de Aratu foi inaugurado em 1975, e tem um importante papel de indutor do processo de desenvolvimento industrial da Bahia, pois viabiliza os dois principais polos existentes no Estado: o Centro Industrial de Aratu (CIA) e o Polo Industrial de Camaçari.

Está localizado próximo à entrada do Canal de Cotegipe, em frente à costa leste da Ilha da Maré, formando com o Porto de Salvador o Complexo Portuário Baía de Todos os Santos (CODEBA, 2015).

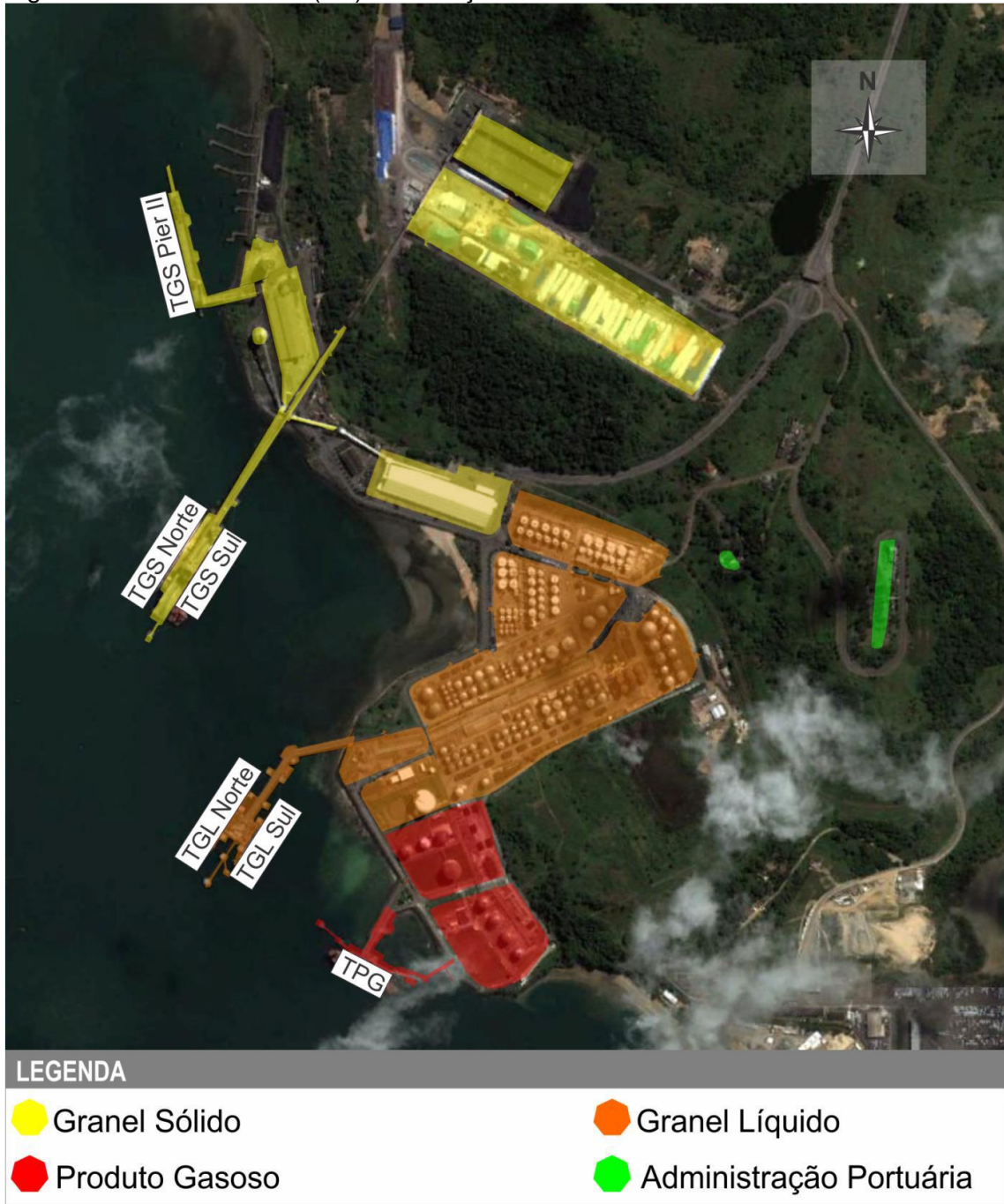
Hoje, o porto funciona como uma extensão descontinuada de Salvador, sendo um dos mais importantes pontos de escoamento produtivo químico e petroquímico de todo o país (CODEBA, 2015).

Sua área de influência se estende aos estados de Sergipe, Alagoas, Oeste de Pernambuco e Leste de Minas Gerais. Opera com quatro terminais para a movimentação de granéis sólidos, produtos líquidos e gasosos, o qual a sua estrutura operar com uma grande variedade de produtos, movimentando simultaneamente minérios e produtos químicos (CODEBA, 2015).

A Figura 15 mostra o atual zoneamento das Instalações do Porto de Aratu:



Figura 15 - Porto de Aratu (BA) - Instalações



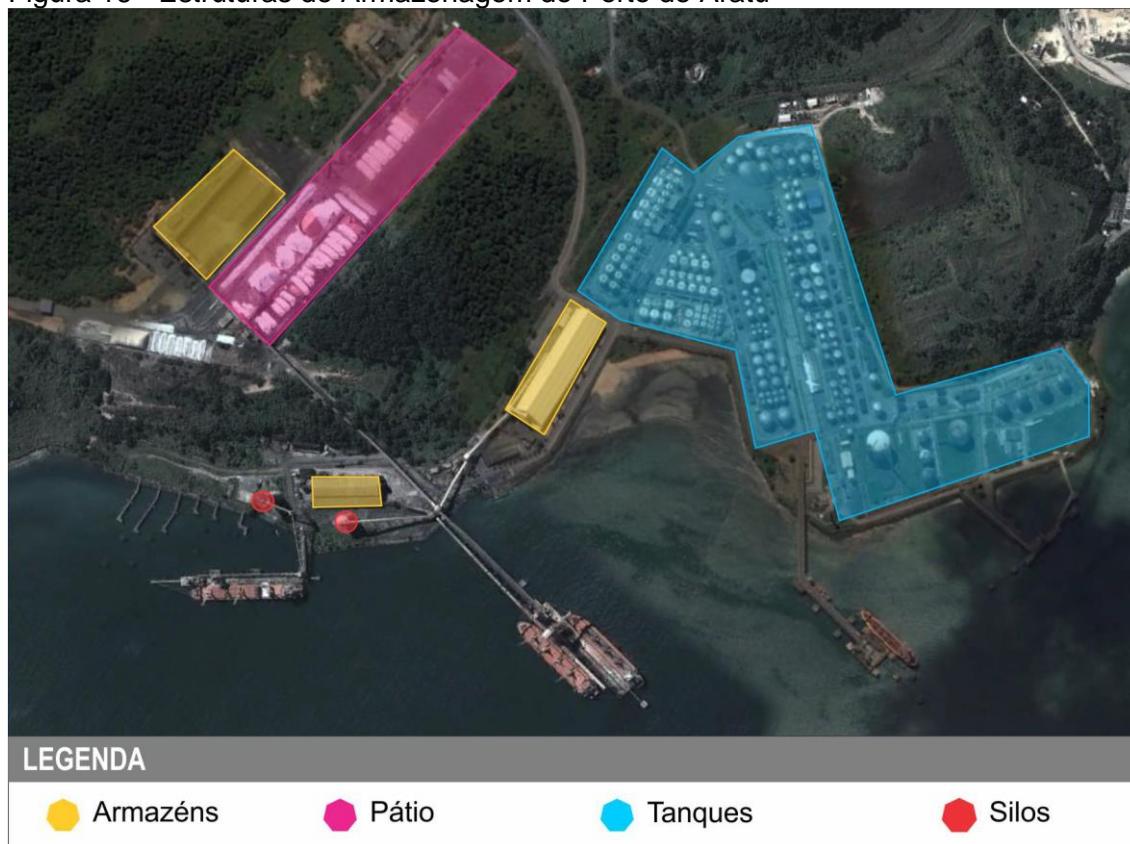
Fonte: CODEBA (2015).

As instalações de armazenagem do Porto de Aratu são compostas por armazéns, pátios, tanques e silos. Essas estruturas encontram-se arrendadas a empresas privadas, com exceção apenas do pátio de granéis sólidos, que é público e explorado pela CODEBA.



A Figura 16 mostra a localização das estruturas do Porto:

Figura 16 - Estruturas de Armazenagem do Porto de Aratu



Fonte: CODEBA (2015).

O Terminal de Produtos Gasosos (TPG) movimenta seus produtos gasosos através de mangotes e dutos, ligando a retroárea ao cais. O píer dispõe de um guindaste para içamento dos mangotes (CODEBA, 2015).

No Terminal de Granéis Líquidos (TGL), em ambos os berços, a movimentação dos granéis líquidos é realizada por um sistema de dutos. Os berços contam com um guindaste para içamento de mangote (CODEBA, 2015).

No Terminal de Granéis Sólidos (TGS), a movimentação conta com um descarregador de navios com capacidade nominal para 970 toneladas/hora, acoplado a uma correia transportadora com capacidade nominal de 1,2 mil toneladas/hora, bitola de 48" e comprimento total de 1.123,4 metros, que interliga o pátio de estocagem do porto, o armazém da Paranapanema e o armazém da FAFEN (Companhia Vale do Rio Doce) com o berço. Além disso, esse berço ainda conta com um carregador de navios de capacidade de 1,2 mil toneladas/hora. O berço norte do Píer I é equipado com um carregador de navios com capacidade de 700 toneladas/hora acoplado a uma correia transportadora com capacidade nominal de 1,2 mil toneladas/hora, bitola de

48"/54", totalizando 1.107,8 m. A correia liga às áreas de armazenagem com o píer. O Píer II dispõe de um guindaste do tipo Canguru, com capacidade de içamento de 16 toneladas, que se movimenta pelo píer através de um caminho de rolamento em trilho (CODEBA, 2015).

Em relação aos acessos rodoviários ao Porto de Aratu, ocorre desde a saída 592 da BR-324 até os portões de acesso ao mesmo. Esse acesso é compartilhado com o do Terminal de Uso Privativo de Ponta da Laje (Ford). O fato interessante é que o entorno portuário de Aratu apresenta baixa densidade populacional, fato que não gera grande conflito entre as áreas portuária e urbana, verificada no Porto de Salvador. Todo acesso é realizado pelas rodovias BA-524 e BA-521, componentes do Sistema BA-093, administradas pela Concessionária Bahia Norte (CODEBA, 2015).

A CODEBA, através dos seus dados, informou que em 2014 o Porto de Aratu movimentou um total de 6.498.218 toneladas. Deste total, 4.144.332 toneladas de granéis líquidos (Nafta, Metanol, Soda Cáustica, Gasolina, Etanol, Óleo diesel, benzeno etc.), 1.837.323 toneladas de granéis sólidos (Concentrado de cobre, Carvão Mineral, Magnesita, Enxofre, Rocha fosfática etc.), e 516.563 toneladas de granéis gasosos (Butadieno, Propeno, Buteno, Amônia etc.).

## 5.6 PORTO DE ILHÉUS (BA)

O Porto de Ilhéus está localizado na Ponta do Malhado, Cidade de Ilhéus, no litoral sul do Estado da Bahia. Ele tem a sua história diretamente relacionada ao processo produtivo do Cacau. No século XIX, com o intuito de tornar mais dinâmico e eficiente o escoamento da produção, foi construído um ancoradouro na foz do Rio Cachoeira (CODEBA, 2016).

Em 1920, através de uma parceria entre Ilhéus e a iniciativa privada, foram realizadas obras que transformaram o antigo ancoradouro no primeiro Porto de Ilhéus. Mais tarde, foi inaugurado o novo porto, localizado na Ponta do Malhado, sendo ele o primeiro em alto mar construído no Brasil. Em 1977, o porto foi incorporado a administração da empresa, com a criação da CODEBA. Com a decadência da cultura cacauzeira, o Porto de Ilhéus teve que buscar cargas de outros estados e regiões do país (CODEBA, 2016).

Atualmente, o Porto de Ilhéus conta com uma pauta diversificada de produtos, que vai além do cacau, incluindo: a soja, milho, amêndoas, óxido de magnésio, concentrado de níquel, peças industrializadas e carga geral. Além de ser um porto cargueiro, o Porto de Ilhéus é muito utilizado por navios de turismo, fortalecendo esta atividade em razão das belezas naturais da região. Em 2014, o Porto de Ilhéus movimentou um total de 506 mil toneladas de cargas e recebeu 90 mil passageiros de cruzeiros turísticos (CODEBA, 2016).

Em relação às estruturas de armazenagem, as instalações de carga geral e granéis sólidos, são exploradas pela CODEBA e compreendem: 2 armazéns com capacidade de 8.000 m<sup>2</sup> cada. O Armazém 1 é utilizado na estocagem para embarque de derivados de cacau e, o Armazém 2, após ser aparelhado com instalações de recepção e movimentação, em parceria com a iniciativa privada, utiliza-se para os embarques de farelo de soja. Além disso, o porto dispõe de área aberta para armazenagem de carga geral e contêineres, com 2 pátios, sendo um com 8.000 m<sup>2</sup>, capacidade de até 20.000 toneladas e um com 12.500 m<sup>2</sup>, capacidade de até 1.000 TEU's (CODEBA, 2016).

O Porto de Ilhéus possui 5 guindastes de pórtico sendo 3 de 3,2 toneladas e 2 de 6,3 toneladas de capacidade; 21 empilhadeiras com capacidade entre 2 toneladas e 7 toneladas e 1 empilhadeira para contêineres de 30 toneladas de capacidade, além de grabs, moegas, correias transportadoras e balanças (CODEBA, 2016).

Figura 17 - Infraestrutura do Porto de Ilhéus (BA)



Fonte: CODEBA (2016).

## 5.7 PORTO DE XANGAI (CHINA)

Atualmente, o Porto de Xangai está localizado onde outrora era parte da província de *Jiangsu*, na Dinastia *Ming*. Neste período, era apenas uma pequena cidade, que mais tarde, por conta da sua localização, na foz do Rio *Yang-Tze*, cresceu num acelerado ritmo de comércio, sobretudo na Dinastia *Qing*. Com o passar dos anos, foi agregando as trocas comerciais que antes eram feitas pelos portos de *Ningbo* e *Guangzhou*, tornando-se o maior no território chinês (OLIVEIRA, 2013).

Na segunda metade do século XIX, por volta do ano de 1842, o Porto de Xangai abriu as suas portas para o comércio internacional, fato que contribuiu para o desenvolvimento de Xangai no cenário internacional. No início do século XX, Xangai já era a maior cidade do Oriente, e a sua dinâmica portuária também era considerada como a principal da Ásia. Com a Revolução Comunista Chinesa, em 1949, os níveis de comércio caíram de forma significativa, e o desenvolvimento e a infraestrutura portuária foram duramente prejudicados. Em 1991, o Governo chinês permitiu que Xangai desse início à sua reforma econômica, e a partir daí o porto desenvolve-se em níveis elevados, ajudados também pelo incremento da globalização econômica. Em

2005, o porto de Yangshan foi construído, sendo interligado com Xangai via ponte de *Donghai*, aumentando de forma significativa o desenvolvimento, e aquecendo ainda mais o mercado. Com isso, aumentou a concorrência comercial com o porto de *Ningbo*, que é interligado com *Zhoushan*. Com um investimento total estimado em US\$ 14 bilhões, *Yangshan* foi planejado em etapas, e após a sua conclusão prevista para 2020, deverá movimentar por ano o equivalente a 15 milhões de contêineres (OLIVEIRA, 2013).

O Complexo Portuário de Xangai está localizado no entorno da cidade que leva o mesmo nome, e compreende um porto marinho de águas profundas e um porto fluvial (OLIVEIRA, 2013).

Figura 18 - Porto de Xangai



Fonte: Revista Portos e Navios (2014).

Ao longo dos anos o Porto se tornou um dos grandes pontos mundiais de passagem de cargas, e em 2010 ultrapassou o Porto de Cingapura em relação à movimentação, tornando-se o maior do mundo, com cerca de 29 milhões de TEU's movimentados. Em 2011, o total movimentado no Porto alcançou um novo recorde de movimentação, com cerca de 31 milhões de TEU's. Esse acentuado crescimento no volume de cargas movimentadas reflete no papel da China nas relações comerciais internacionais, como grande fornecedor mundial dos mais diversos tipos de mercadorias, consolidando o país como a segunda maior potência econômica mundial. Ao longo dos cinco últimos anos, a movimentação portuária de Xangai cresceu o equivalente a 32,5% (OLIVEIRA, 2013).

A dinâmica portuária de Xangai reflete ao crescimento do comércio exterior chinês que em 2005, superou o montante de US\$ 1 trilhão, fazendo com que o porto que já era o maior do país se transformasse no maior complexo portuário do mundo. (OLIVEIRA, 2013)

Como aconteceu em muitas cidades mundiais, Xangai não fugiu à regra quando a atividade portuária propiciou o nascimento de uma grande cidade, principal centro econômico e financeiro da China, cujo nome significa “o caminho do mar” em chinês, atraindo multinacionais do mundo inteiro (OLIVEIRA, 2013).

As fronteiras geográficas do Porto de Xangai compreendem o Mar do Leste da China ao Leste, e a Baía de *Hangzhou* ao Sul, onde também se localizam a foz dos rios *Yang-Tze*, *Huangpu* e *Qiantan* (OLIVEIRA, 2013).

O Porto de Xangai é administrado pelo operador portuário *Shanghai International Port*, empresa pública, pelo qual 44% dos lucros são repassados à prefeitura municipal de *Shanghai*. Este modelo de gestão portuária difere do modelo adotado nos portos brasileiros, cuja administração geral está centralizada na Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (S.E.P). Caso o porto necessite de ampliação, o Governo Chinês já prevê a sua expansão para uma ilha vizinha, após 2020 (OLIVEIRA, 2013).

Nas últimas décadas, a China além de investir no seu sistema portuário, realizou grandes investimentos na sua infraestrutura de transportes, dando eficiência à sua matriz, reduzindo o custo logístico e colocando seus produtos com preços mais competitivos no mercado internacional, a fim de se consolidar como a “Grande Fábrica do Mundo.” (MDIC, 2014).

Além disto, os chineses às custas do trabalho árduo e persistente transformaram-se os líderes mundiais na área portuária e navegação. No passado, há dois mil anos atrás, detinham esta liderança mundial, pois os portos de *Guangzhou* (Cantão) e *Qinhuangdao*, muito antes de Hamburgo, Roterdã e Antuérpia, criados a partir do século 10, já operavam de forma satisfatória (OLIVEIRA, 2013).



Figura 19 - Infraestrutura do Porto de Xangai



Fonte: SEP (2013).

Além do Porto de Xangai, a China possui outros portos que lideram o *ranking* mundial de movimentação de cargas, sobretudo de contêineres. Dos dez maiores portos em movimentação, seis deles estão na China, conforme mostra a Tabela 1 a seguir.

Tabela 1 - *Ranking* dos 10 maiores portos do mundo em movimentação de contêineres

Posição no Ranking	Porto	País	Milhões/TEUs	Ano
1	Xangai	China	31.74	2013
2	Cingapura	Cingapura	29.94	2013
3	Hong Kong	China	24.38	2013
4	Shenzhen	China	22.57	2013
5	Busan	Coréia do Sul	16.17	2013
6	Ningbo-Zhoushan	China	14.72	2013
7	Guangzhan Harbor	China	14.26	2013
8	Qingdao	China	13.02	2013
9	Jebel Ali - Dubai	Eminados Árabes	13.01	2013
10	Roterdã	Holanda	11.88	2013

Fonte: World Shipping Council (2014).

## 5.8 PORTO DE CINGAPURA

Em 1819, o *Sir Thomas Raffles* adquiriu uma pequena ilha do Marajá de *Johore* para a Companhia das Índias Orientais, sem imaginar que anos mais tarde ela se transformaria num dos maiores e eficientes complexos portuários mundiais. Em 1828 foi incorporada à Comunidade Britânica, sendo proclamada numa República em 1965. Hoje, o porto é o coração de Cingapura, principal sustentáculo econômico do país (OLIVEIRA, 2012).

O Complexo Portuário de Cingapura fica localizado na cidade-estado de Cingapura, fazendo fronteira marítima ao norte com a Malásia e ao sul com a Indonésia. Com uma localização privilegiada, se tornou numa das rotas marítimas mais importantes e movimentadas do mundo, ligando o Extremo Oriente ao Oriente Médio e à Europa (OLIVEIRA, 2012).

O Porto desenvolveu-se em virtude da intensa dinâmica econômica, propiciada pela falta de recursos naturais de Cingapura, tendo que receber todas as matérias primas para a sua produção industrial, gerando ganhos econômicos bastante positivos (OLIVEIRA, 2012).

A atividade portuária de Cingapura abrange instalações e terminais de cargas modernos capazes de gerar um grande fluxo comercial marítimo, com suas linhas regulares que ligam mais de 600 portos, em 123 países. Este fato transforma o Porto de Cingapura num grande polo de atração mundial de cargas, constituindo-se num porto de transbordo (OLIVEIRA, 2012).

Como porto organizado, Cingapura tem dois operadores portuários: a Autoridade Portuária de Cingapura e o Porto de Jurong (*PORT OF SINGAPORE AUTHORITY*, 2014).

A Autoridade portuária de Cingapura possui 44 berços para atracação de navios, um cais portuário de 12.800 metros de extensão, área de 436 hectares, calado portuário de 16 metros de profundidade, 143 guindastes de costado e capacidade estática de 24.700 TEU's. Além desta estrutura, conta com mais outros 29 berços de atracação desde 2013, que foram incorporados através do projeto de desenvolvimento do terminal containerizado de Pasir Pajang (*PORT OF SINGAPORE AUTHORITY*, 2014).

No Complexo Portuário de Cingapura existe ainda o Operador Portuário de Jurong, com 23 berços de atracação, calado portuário de 16 metros, área total de



600.000 metros quadrados, e área de armazenagem de 280.000 metros quadrados (PORT OF SINGAPORE AUTHORITY, 2014).

O Porto de Cingapura ativa outras atividades econômicas como a indústria naval. Hoje, o setor emprega mais de 170 mil pessoas e contribui com 7% do PIB local (OLIVEIRA, 2012).

As operações logísticas de carga e descarga no Porto de Cingapura são quase todas automatizadas, controladas por modernos computadores, fazendo com que a quantidade de estivadores seja bem reduzida, quando comparadas com outros portos mundiais, sobretudo os modelos brasileiros (OLIVEIRA, 2012).

A Tabela 2 mostra a evolução do comércio exterior de Cingapura em US\$ bilhões:

Tabela 2 - Evolução do comércio exterior de Cingapura (US\$ bilhões)

Anos	Exportações		Importações		Intercâmbio comercial		
	Valor	Variação % em relação ao ano anterior	Valor	Variação % em relação ao ano anterior	Valor	Variação % em relação ao ano anterior	Saldo comercial
2005	230	15,6%	200	15,2%	430	15,4%	30
2006	272	18,4%	239	19,3%	511	18,8%	33
2007	299	10,1%	263	10,2%	562	10,2%	36
2008	338	13,0%	320	21,5%	658	17,0%	18
2009	270	-20,2%	246	-23,1%	516	-21,6%	24
2010	352	77,1%	311	79,0%	663	78,0%	41
2011	410	16,4%	366	17,7%	775	17,0%	44
2012	408	-0,3%	380	3,8%	788	1,7%	29
2013	410	0,5%	373	-1,8%	783	-0,6%	37
2014	410	-0,1%	366	-1,8%	776	-0,9%	44
Variação % 2005- 2014	78,5%	-	83,1%	-	80,7%	-	-

Fonte: Ministério das Relações Exteriores – Divisão de Inteligência Comercial (2015).

Figura 20 - Porto de Cingapura



Fonte: SEP (2013).

## 5.9 PORTO DE ROTERDÃ

O Complexo Portuário de Roterdã é a principal porta de entrada e saída de mercadorias da Europa.

A análise da sua importância se inicia desde 1328, quando ainda era um pequeno porto voltado para a atividade pesqueira, situado no Rio *Rotte*. Entretanto, foi a partir do século XIX que o porto se desenvolveu de forma extraordinária, abrindo uma conexão com o Mar do Norte, chamada de *Nieuwe Waterweg*. Com isso, estabeleceu um importante canal de comunicação com a sólida indústria alemã, propiciando o escoamento da produção. Até 2004, o Porto de Roterdã era o maior e mais movimentado do mundo. Perdeu a coroa para os Portos de Xangai (China) e Cingapura (OLIVEIRA, 2012).

O Porto de Roterdã foi destruído durante a Segunda Guerra Mundial, mas recuperou-se rapidamente, se tornando por muito tempo o mais movimentado do mundo. Grande parte do sucesso de Roterdã está associado ao seu modelo de gestão, que desde 2004, funciona como uma empresa privada. Todo o processo de escolha dos seus dirigentes é feito por um conselho formado por representantes da comunidade, das empresas, de entidades ambientalistas e do governo. Um fator

interessante é que as autoridades públicas não interferem em suas atividades, dando com isto maior rapidez na tomada de decisões, bem diferente da realidade brasileira (OLIVEIRA, 2012).

O Porto de Roterdã compreende uma área de 100 quilômetros quadrados e movimenta mais de 300 milhões de toneladas de mercadorias por ano. Este total movimentado corresponde a 30.000 navios/ano (82,2/dia) que deixam o porto e 130.000 navios (356/dia) que chegam até lá como destino final. Hoje, o porto faz parte de 500 linhas de navegação que se conectam com quase outros mil portos mundiais. As principais cargas movimentadas no porto são óleo, produtos químicos, contêineres, aço, carbono, comida e metais da Europa. Graças à posição geográfica estratégica, as cargas podem ser escoadas por diversos meios de transporte, como rodovias, hidrovias, ferrovias e dutos (MDIC, 2015).

Um dos grandes diferenciais do Porto de Roterdã é o seu calado marinho de 24 metros que permite a atracação de navios que carregam até 350 mil toneladas. Este fato propicia ao porto ser um dos dois portos no mundo capazes de receber o maior navio graneleiro do mundo, o *Berge Stahl*, que movimenta minério de ferro do Brasil para Holanda. Este navio sai do Terminal de Ponta da Madeira, um porto privado que opera pela Companhia Vale do Rio Doce, próximo a São Luís (MA). Vale ressaltar que neste porto existe uma draga própria que trabalha 24 horas por dia, 365 dias por ano (MDIC, 2015).

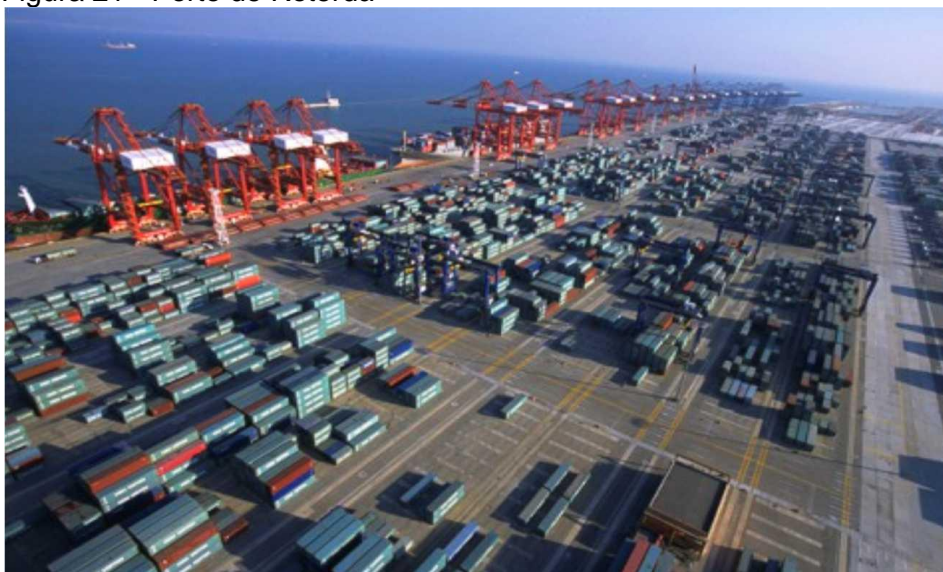
O Complexo Portuário de Roterdã conta com a presença de algumas multinacionais que ali produzem mercadorias para toda Europa e o resto do mundo. O porto também é bastante utilizado para o comércio de produtos agrícolas, como grãos e rações para animais, fertilizantes e alimentos para a população, como carne, peixes, grãos, frutas, vegetais e sucos.

Outro ponto de destaque do Porto de Roterdã é a forte presença de tecnologia nas suas operações. Um dos seus terminais de cargas é conhecido como “*Ghost Terminal*” ou “Terminal fantasma”, pois não existe a presença humana nas atividades portuárias. Todas as etapas do processo logístico, como a entrada e saída dos navios é controlada por satélites. Neste terminal de contêineres de 265 mil metros quadrados, a tecnologia é responsável por toda a movimentação dos guindastes e caminhões de transporte. Tudo é feito por modernos robôs, tornando inexistente a operação humana

nesta parte do porto, nem mesmo para guiar os caminhões que levam e trazem os contêineres.

O Porto de Roterdã tem uma estratégia de desenvolvimento definida até 2030, buscando melhorar a sua eficiência para otimizar ainda mais as suas operações, investindo em ações logísticas e novas ferramentas tecnológicas. Até 2030, espera-se que o Porto de Roterdã terá sua movimentação de contêineres ampliada para 30 milhões TEUs/ano (ILOS, 2015).

Figura 21 - Porto de Roterdã



Fonte: MDIC (2014).

Os portos brasileiros podem tirar muitas lições com o Porto de Roterdã. Primeiramente, O modelo de gestão, incluindo a participação de empresas privadas, propicia uma rapidez na tomada de decisões na vida portuária. O planejamento está presente em todas as atividades do porto, o qual o futuro é traçado com décadas de antecedência, e toda realização das obras é garantida pelos gestores. As operações fluem de forma dinâmica, pois a autonomia da gestão reduz a burocracia na movimentação de cargas, permitindo agilidade na realização dos investimentos, em obras de dragagem. Além de tudo isto, o uso de tecnologia, sobretudo via-satélite, evita as grandes filas de navios, contribuindo para uma melhor logística portuária (ILOS, 2015).

## 6 ANÁLISE DA INFRAESTRUTURA DO PORTO DE SALVADOR (BA) E OS SEUS REFLEXOS PARA O COMÉRCIO EXTERIOR BAIANO

### 6.1 PROCESSO HISTÓRICO

A análise do processo histórico do Porto de Salvador revela que no período colonial ele era frequentemente denominado de "Porto do Brasil", o que remete a uma concepção de que não existia outro porto em toda a Colônia, revelando o seu significado histórico e econômico para o Brasil nos anos mercantilistas (CODEBA, 2014).

Desde os meados do século XVI, o porto tinha caráter importador de mercadorias procedentes de Portugal e da África, e exportador de produtos tropicais para a Coroa Portuguesa. Nesse período, os principais produtos exportados pela Bahia para Portugal já eram bastante diversificados, como o açúcar, o pau-brasil, o algodão, o fumo, o couro e aguardente (CODEBA, 2014).

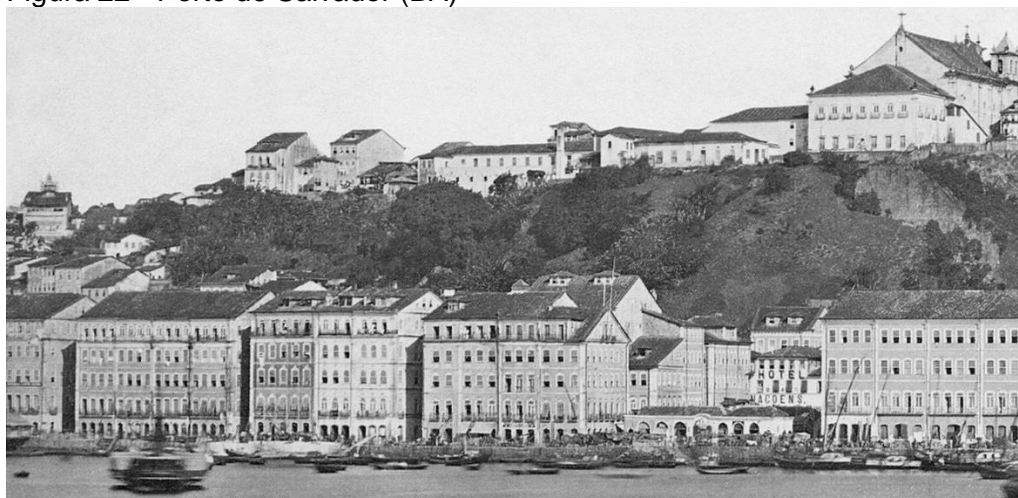
Em 1763, com a transferência da capital da República para o Rio de Janeiro, colaborada pela grande exploração do ouro em Minas Gerais, o Porto de Salvador não perdeu a sua importância para o crescimento econômico do país, chegando a receber noventa navios por ano, na segunda metade do século XVIII (CODEBA, 2014).

Importante notar que mesmo com a grande participação no conjunto dos elementos vetores de crescimento econômico, já neste período o Porto de Salvador permaneceu com instalações rudimentares, aproveitando as condições naturais de atracação por quase 400 anos. Somente no início do século XX, devido à inúmeras reivindicações por melhorias nas condições físicas, que este porto veio a se tornar organizado (CODEBA, 2014).

Em 1906, teve início as obras de modernização, com a aprovação de um empréstimo de 75 milhões de francos à Companhia Cessionária do porto pelo Banco francês *Etienne Muller* e Cia. No orçamento do projeto das obras, incluíram-se as despesas para a construção dos edifícios dos Correios e o do Mercado Modelo, além de outras edificações que hoje figuram o bairro do Comércio (CODEBA, 2014).



Figura 22 - Porto de Salvador (BA)



Fonte: CODEBA (2014).

No dia 13 de maio de 1913, foi inaugurado o primeiro trecho do Cais da Alfândega, numa grande solenidade, presidida pelo então Governador da Bahia: Joaquim Seabra. A primeira embarcação a atracar no novo cais do porto foi o paquete "Ilhéus", da Companhia de Navegação Baiana, que imediatamente foi iniciado o processo de exploração comercial do Porto de Salvador (CODEBA, 2014).

Figura 23 - Navio Canavieiras, primeiro a aportar na reinauguração do Porto de Salvador (BA) em 17 de julho de 1911



Fonte: CODEBA (2014).

Figura 24 - O Porto de Salvador (BA) no início do século XX



Fonte: CODEBA (2014).

Um ano depois, o porto já contava com novos trechos de cais implantados somados a sete armazéns concluídos, com seis deles operando a pleno vapor. Dentre os equipamentos de movimentação, destacavam-se oito guindastes móveis sobre trilhos e três linhas férreas. Neste período, abriu-se uma avenida de vinte metros de largura ao longo dos armazéns, com extensão de 1000 metros, que ficou conhecida como “Avenida da França”. Nesta época, o movimento anual do porto já era de aproximadamente 400 mil toneladas (CODEBA, 2014).

Em 1963, foi inaugurada a Estação Marítima Visconde de Cairu, projetada pelo arquiteto Diógenes Rebouças. Este prédio, localizado na Avenida da França, abrigava também o terminal de passageiros do porto (CODEBA, 2014).

Em 1968, o porto concluiu importantes obras de infraestrutura, destacando o quebra-mar norte, complementando os enrocamentos e aterros de Águas de Meninos e da enseada de São Joaquim. Neste período, a Companhia enfrentou sérias dificuldades financeiras, sofrendo a intervenção federal em 1970 (CODEBA, 2014).

Em 1976, o governo federal encampa os bens, instalações e serviços vinculados ao Porto de Salvador, transferindo sua administração à PORTOBRÁS, estatal recém constituída, com a finalidade de gerir o sistema portuário nacional (CODEBA, 2014).

Em 17 de março de 1977, foi criada a Companhia das Docas do Estado da Bahia, à CODEBA, que passou então a administrar o Porto de Salvador até os dias atuais (CODEBA, 2014).

## 6.2 LOCALIZAÇÃO

O Porto de Salvador é um porto marítimo público localizado na cidade de Salvador, na entrada da Baía de Todos os Santos, entre a Ponta do Monte Serrat, ao norte e a Ponta de Santo Antônio, ao sul, a cerca de 4 mil milhas da Barra (USUPORT, 2014).

O Porto de Salvador tem uma localização estratégica por se encontrar a meio caminho da Rota do Mercosul. Além disto, outras empresas localizadas em outros estados das regiões Nordeste e Sudeste do Brasil, utilizam o Porto de Salvador para realizarem suas exportações. A área de influência deste porto é o Estado da Bahia, parte de Minas Gerais, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará (USUPORT, 2014).

O Porto de Salvador está localizado a 40 quilômetros de um dos principais núcleos industriais do Nordeste brasileiro: o Polo Petroquímico de Camaçari. A maior parte das empresas deste polo industrial utiliza o porto para realizar o escoamento de produtos acabados para outros países e, por este mesmo porto, chegam partes e peças, bem como matérias primas que serão incorporadas ao processo produtivo dos bens finais (USUPORT, 2014).

Assim como a maioria dos portos brasileiros, o Porto de Salvador necessita de muitos investimentos para que as suas operações se tornem mais dinâmicas e colaborem para o crescimento do comércio exterior. Alguns deles já foram realizados, como a construção da Via Expressa Baía de Todos os Santos, que diminui o tempo de transporte de cargas, sobretudo no trecho Porto x Polo Petroquímico de Camaçari. Antes da construção da Via Expressa, muitas cargas demoravam muito para percorrer este trecho, pois tinham que atravessar a cidade de Salvador, que em determinados horários devido aos congestionamentos de trânsito, não conseguiam ser embarcadas (USUPORT, 2014).



Figura 25 - Localização do Porto de Salvador  
 AMBIENTE INTERNO



Fonte: CODEBA (2014).

### 6.3 INSTALAÇÕES

O Porto de Salvador possui um terminal de contêineres que é o TECON Salvador. O terminal possui dois portêineres, um transtêiner, nove empilhadeiras reach stackers e dois RTG. Esta estrutura suporta a capacidade de movimentação de cargas de cinco milhões de toneladas ao ano (CODEBA, 2014).

O cais acostável do Porto de Salvador possui 2.092m de extensão, divididos em 3 partes: o Cais Público, o de Ligação e o cais do TECON. Todos os berços do cais comercial possuem as profundidades entre 8 e 12m e pertencem à Autoridade Portuária, ou seja, não possuem arrendamentos. Já o cais do TECON possui profundidade de 15m. A destinação operacional é direcionada para carga geral e passageiros (CODEBA, 2014).

O acesso aquaviário ao porto se dá por via marítima e ocorre tanto no período diurno quanto no noturno. Não há locais de grande assoreamento, apenas em frente ao cais tal ocorre de forma pouco notável (CODEBA, 2014).

O Porto de Salvador possui dois canais de acesso. O primeiro, denominado canal de dentro, fica do lado da cidade, com profundidade mínima de 8m. Já o outro, dito canal de fora, se localiza do lado da ilha de Itaparica, com profundidade de 18m. O canal é de via dupla, permitindo o cruzamento de navios. A sinalização náutica inclui faróis em bom estado de conservação que permitem a navegação noturna. Este

porto utiliza a Baía de Todos os Santos como área de fundeio (local onde os navios aguardam para atracar no cais e iniciar as operações) (CODEBA, 2014).

Figura 26 - Porto de Salvador (BA) em 2015



Fonte: CODEBA (2014).

#### 6.4 MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

De acordo com os dados da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), em 2014, as exportações baianas totalizaram US\$ 9,3 bilhões, com queda de 7,7% em relação ao ano anterior. Já as importações baianas alcançaram US\$ 9,3 bilhões, com alta de 4,6% em relação ao ano anterior.

A redução da atividade exportadora baiana resultou sobretudo do cancelamento da exportação de plataformas de exploração de petróleo e da queda nas vendas externas de catodos de cobre, automóveis, óleo combustível, para-xileno e celulose. Outros produtos que apresentaram relevantes reduções das exportações foram: cacau em pó, milho, ouro em barras, protetores para pneus, papel *kraft*, pneus novos, dentre outros (FIEB, 2015).

Por outro lado, o crescimento das importações baianas foi ocasionado pelo início das compras de Gás natural liquefeito (GNL) e do aumento das importações de nafta, motores eletrogeradores, cacau inteiro e grafita artificial. Também merecem destaques as importações de máquinas para moldar/aglomerar minerais sólidos, caixas de transmissão, ferry-boares, óleos de palmiste, dentre outros (FIEB, 2015).

Com base nos dados da FIEB, em 2014, as exportações baianas alcançaram 4,1% do valor total das exportações brasileiras. As importações tiveram praticamente o mesmo comportamento, no total importado pelo Brasil em 2014. A Bahia foi responsável por 58,5% do valor total exportado pela Região Nordeste e por 32,4% das importações da Região em 2014.

Em sentido contrário, apresentaram crescimento expressivo as exportações de algodão, bagaço de soja, propeno, acrilonitrila, manteiga de cacau, polietileno, tolueno, ésteres de metila do ácido metacrílico, dentre outros (FIEB, 2015).

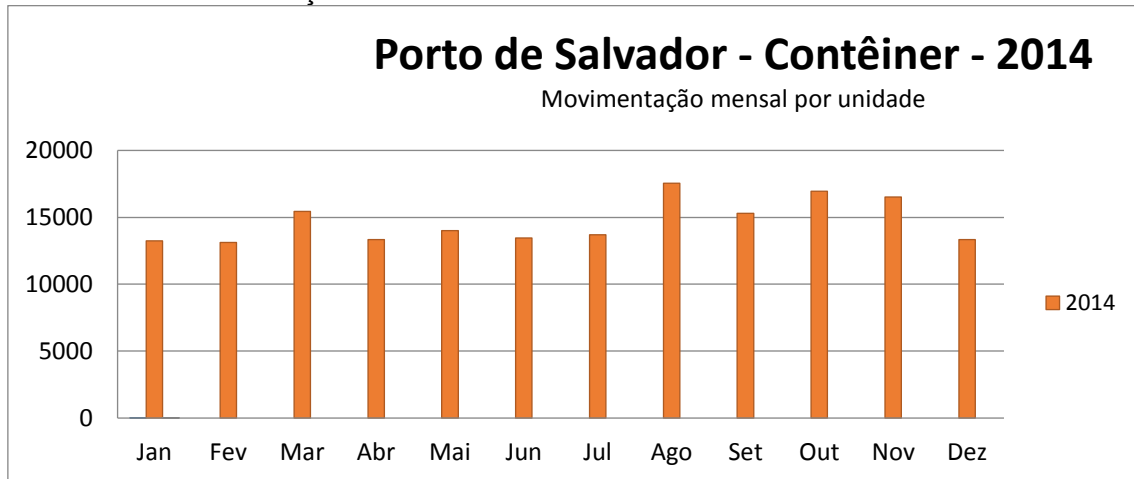
Este porto tem como principal característica seu perfil exportador de produtos, se destacando na movimentação de contêineres, cargas gerais, trigo, celulose e também na recepção de cruzeiros marítimos. Pelo Porto de Salvador são exportadas grande parte das frutas nacionais, colaborando para o desenvolvimento do agronegócio brasileiro (FIEB, 2015).

As principais cargas movimentadas pelo Porto de Salvador são:

- a) Granéis sólidos: trigo;
- b) Granéis líquidos: asfalto
- c) Contêineres: celulose, alimentos, equipamentos, petroquímicos, pneus, peças automobilísticas, papel, cacau, sisal e químicos;
- d) Carga geral: siderúrgicos, granito e celulose.

O Gráfico 1 mostra o comportamento da movimentação de contêineres pelo Porto de Salvador em 2014.

Gráfico 1 – Movimentação de contêineres – Porto de Salvador - 2014



Fonte: CODEBA (2015).

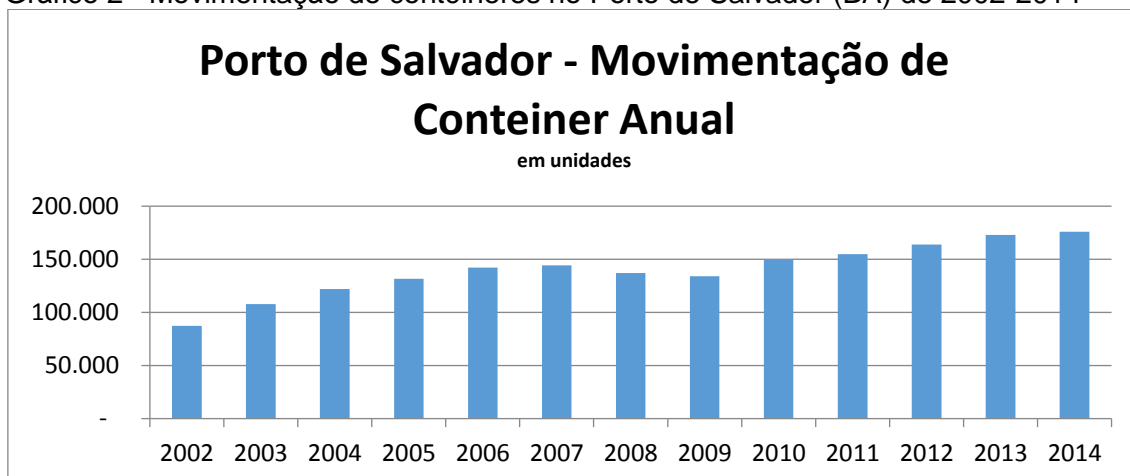
O Quadro 6 e o Gráfico 2 mostram a movimentação de cargas no Porto de Salvador no período 2002-2014:

Quadro 6 - Movimentação de contêineres no Porto de Salvador (BA) de 2002-2014

Ano	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Contêiner (unidades)	87.454	107.762	121.968	131.686	142.289	144.192	137.123	134.023	150.011	154.897	163.776	173.003	175.966

Fonte: CODEBA (2015).

Gráfico 2 - Movimentação de contêineres no Porto de Salvador (BA) de 2002-2014



Fonte: CODEBA (2015).

O Tabela 3 mostra a movimentação das exportações e importações baianas em valor FOB no período 2000-2014:

Tabela 3 - Balança Comercial do Estado da Bahia (2000-2014)

Ano/Mês	Exportação		Importação		Saldo
	US\$ FOB (A)	Var%	US\$ FOB (B)	Var%	US\$ FOB (A) - (B)
2000	1.943.780.342	0,00	2.241.955.984	0,00	-298.175.642
2001	2.121.868.558	9,16	2.285.945.668	1,96	-164.077.110
2002	2.412.278.005	13,69	1.877.627.938	-17,86	534.650.067
2003	3.260.882.193	35,18	1.945.222.301	3,60	1.315.659.892
2004	4.066.036.165	24,69	3.020.720.450	55,29	1.045.315.715
2005	5.989.259.684	47,30	3.351.096.393	10,94	2.638.163.291
2006	6.773.298.919	13,09	4.475.038.595	33,54	2.298.260.324
2007	7.408.728.507	9,38	5.414.597.722	21,00	1.994.130.785
2008	8.698.663.540	17,41	6.309.577.149	16,53	2.389.086.391
2009	7.010.799.752	-19,40	4.672.580.698	-25,94	2.338.219.054
2010	8.879.394.222	26,65	6.705.937.264	43,52	2.173.456.958
2011	11.016.306.309	24,07	7.743.737.647	15,48	3.272.568.662
2012	11.267.769.476	2,28	7.764.509.137	0,27	3.503.260.339
2013	10.091.660.229	-10,44	8.888.679.012	14,48	1.202.981.217
2014	9.309.739.676	-7,75	9.287.799.539	4,49	21.940.137

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

O Quadro 7 mostra a movimentação de cargas pelo Porto de Salvador em 2014:

Quadro 7 - Movimentação de cargas pelo Porto de Salvador em 2014

2014	C. Geral		Granel Sólido		CNTR		Líquido		Gasoso		CNTR em TEUs		Total	Navios
	Imp	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp	Geral	
Jan	4.712	0	37.542	0	115.090	123.154	0	0	0	0	10.288	10.176	<b>280.498</b>	58
Fev	13.842	2.663	32.713	0	116.921	135.195	0	0	0	0	8.852	11.434	<b>301.334</b>	52
Mar	4.755	10.113	41.038	0	141.179	156.337	0	0	0	0	12.632	11.612	<b>353.422</b>	66
Abr	1.654	3.245	58.444	0	158.590	128.840	0	0	0	0	12.150	7.290	<b>350.773</b>	51
Mai	1.968	24.397	52.484	0	147.587	138.578	5.318	0	0	0	10.306	10.831	<b>370.332</b>	59
Jun	11.876	10.002	25.000	0	141.676	124.253	5.306	0	0	0	10.376	10.676	<b>318.113</b>	46
Jul	4.059	10.995	78.056	0	149.712	125.779	0	0	0	0	11.590	10.089	<b>368.601</b>	54
Ago	2.778	19.101	53.937	0	187.952	152.962	0	0	0	0	15.269	12.729	<b>416.730</b>	59
Set	3.009	15.554	93.288	0	151.541	160.189	0	0	0	0	12.358	11.903	<b>423.581</b>	51
Out	484	19.561	142.163	0	130.000	167.261	0	0	0	0	13.524	14.708	<b>459.469</b>	57
Nov	8.619	15.007	31.246	0	161.747	156.424	10.555	0	0	0	12.520	13.109	<b>383.598</b>	55
Dez	7.344	15.003	32.772	0	130.454	128.721	0	0	0	0	8.953	10.998	<b>314.294</b>	63
<b>Total</b>	<b>65.100</b>	<b>145.641</b>	<b>678.683</b>	<b>0</b>	<b>1.732.449</b>	<b>1.697.693</b>	<b>21.179</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>138.818</b>	<b>135.555</b>	<b>4.340.745</b>	<b>671</b>

Fonte: CODEBA (2015).

## 6.5 ANÁLISE SWOT DO PORTO DE SALVADOR (BA)

A Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP) realizou um estudo dos principais portos brasileiros, destacando os pontos fortes e fracos de cada um deles, através da “Análise SWOT”.

O diagnóstico permitiu uma ampla análise das condições atuais de operações dos portos nacionais, bem como possibilitou a identificação dos gargalos logísticos existentes, e as oportunidades para o desenvolvimento de novas operações que trarão impactos significativos para o comércio exterior baiano.

O Quadro 8 apresenta a Análise SWOT do Porto de Salvador (BA):

Quadro 8 - Análise SWOT do Porto de Salvador (BA)

<b>AMBIENTE INTERNO</b>	
<b>POSITIVO</b>	<b>NEGATIVO</b>
Infraestrutura aquaviária que permite a atracação de navios de grande porte.	Tarifas portuárias defasadas, não coerentes com o custo operacional dos serviços.
Investimentos recentes na modernização de equipamentos para a movimentação de contêineres.	Acessos rodoviários que conflitam com a zona urbana, gerando filas e prejudicando o fluxo operacional do porto.
Canal de acesso que permite o cruzamento de navios e navegação noturna, permitindo a realização de operações 24 horas por dia.	Área de armazenagem limitada, sobretudo para a expansão da movimentação de contêineres.
<b>AMBIENTE EXTERNO</b>	
<b>POSITIVO</b>	<b>NEGATIVO</b>
Perspectiva do crescimento da movimentação de contêineres, trigo e celulose.	O porto possui apenas acessos rodoviários, carecendo de outras opções de modais, tais como a ferrovia.
Localização estratégica dos principais mercados externos, tais como EUA e Europa.	Potenciais concorrentes, sobretudo na movimentação de contêineres, localizados próximos ao Porto de Salvador, como os Portos de Suape, Pecém e Vitória.
Localizado próximo dos centros brasileiros economicamente mais dinâmicos.	Carências na infraestrutura do Estado da Bahia, fazendo com que o porto perca cerca de 30% das cargas containerizadas que poderia passar por Salvador.

Fonte: SEP (2015).

## 7 ANÁLISE DOS DADOS PESQUISADOS

Para a construção deste trabalho foi realizada uma pesquisa de campo, de natureza qualitativa/quantitativa, com aplicação de questionário com as 100 principais empresas que operam pelo Porto de Salvador (BA), que são importadores, exportadores, despachantes aduaneiros, agentes de cargas, armazéns alfandegados e transportadoras.

As empresas escolhidas foram de pequeno, médio e grande porte, o qual o processo de escolha baseou-se no volume de cargas que operam utilizando o Porto de Salvador.

Os colaboradores escolhidos das empresas para responderem as perguntas contam com mais de dez anos de experiência na área portuária e comércio exterior, o que colabora para uma visão mais crítica e respostas qualificadas.

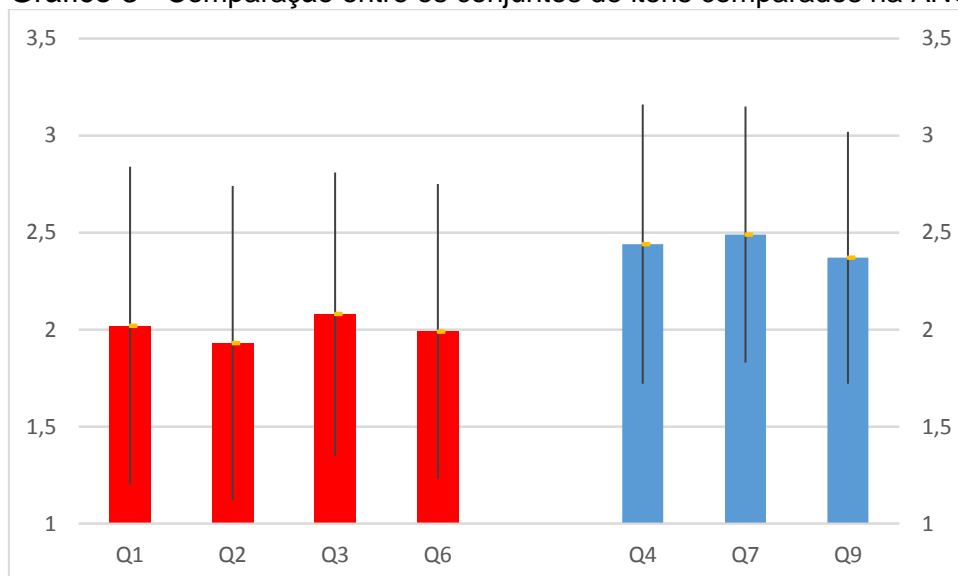
As empresas que responderam os questionário foram: Ability Serviços de Comércio Exterior, Acciona Windpower Brasil, Agility Brazil, Alstom/GE Renewable Energy, Artecola Nordeste S.A, Asia Shipping, Astral Logística, Barack Import, Blu Logistics, Braskem, Bridgestone, BSC, Candeias Energia, Carballo Faro, Cargill, Cargo Line, Cencosud, CMLOG, Columbia Nordeste S.A, Continental Pneus, Creative Despachos Aduaneiros, Cristal, Dachser, Detén Química, DHL, DIEB, Dimas Comércio Exterior, Clia Empório, Enel Green Power, Engepack, Europack Nordeste, Falcon Aduana, Figwal, Flamingo, Ford, Gamesa, GE Química, Global Serviços Aduaneiros, Global Ways, Globe Express, Hamburg Sud, HC Logística, Ibar, Idea Trade, Indaiá, Intermarítima, Isoplast, Italsofa, ITF Chemical, José Rubem Transportes e Comércio Exterior, JSL Transportes, Kuehne + Nagel Serviços Logísticos, Kordsa Global, Latapack, Le Biscuit, Logic Transportes, Logtrade, Marinav, Marine Air, Martins Medeiros, Master Glasses, Master Log, Mastrotto, MFX, Mondial, Monsanto, MSC, Natulab, Nolandis, Nível Plásticos, Ômega Serviços Aduaneiros, Paranapanema, Pirelli, Pontual Logística, Premier Serviços Aduaneiros, Química Geral do Nordeste, Química Amparo, Reistar, Renco, Rodoplan, Salvador Logística, Scapini Transportes, Siemens, SQM Vita, Star Up, Supply Import, SWS Despachos Aduaneiros, Tacs Comissária, Tecon Salvador, Tecsis, Top Log, Tora Transportes, TPC Group, Transardo, Transparaná, Unigel, Unilogg, Valfilm Nordeste, Van Even, Xerox e 4 Partners.



Tendo em vista a quantidade de informações obtidas nos questionários, algumas estratégias foram adotadas, no sentido de facilitar as análises. A primeira estratégia para facilitar a visualização dos achados envolveu a análise dos resultados para a identificação de blocos a partir dos escores. Com isso, realizou-se uma análise de variância por medidas repetidas, com base nos itens: 1, 2, 3, 4, 6, 7 e 9. A supressão dos itens 5,8 e 10 foi feita em função dos mesmos indicarem uma escala distinta dos demais, o que geraria implicações negativas às análises.

A primeira etapa da análise de variância indicou problemas no teste de esfericidade de Mauchly ( $p < 0,001$ ). No entanto, o valor de Greenhouse-Geisser sustentou a possibilidade das análises posteriores ( $\epsilon = 0,704$ ), tendo em vista o ponto de corte de 0,5 apontado por Field (2009). Uma vez realizada a análise inicial, os itens agruparam-se em dois conjuntos de identidade, conforme se verifica na Tabela 2 e na Gráfico 3 a seguir.

Gráfico 3 - Comparação entre os conjuntos de itens comparados na ANOVA



Fonte: Elaboração própria do autor desta dissertação (2016).

Nota: Conjunto 1 em vermelho, conjunto 2 em azul.

O primeiro conjunto (Composto pelos itens Q1, Q2, Q3 e Q6) envolveu os aspectos mais negativamente avaliados pelos respondentes, tendo médias variando entre 1,93 e 2,08. Nesse caso, semanticamente os elementos são vistos como oscilando entre “ruim” e “razoável”. Outro ponto que merece destaque é o fato desse primeiro conjunto indicar maior heterogeneidade nas percepções em comparação com o segundo conjunto. É possível supor, nesse caso, que os aspectos avaliados oscilem

em sua capacidade de atender às necessidades das empresas investigadas, conforme seu perfil de atuação.

Assim, até certo nível de operações e cargas, os aspectos avaliados conseguem atender. Níveis mais expressivos de exigência e necessidades tendem a gerar avaliações mais negativas, justificando, assim, a variância observada nos achados. O segundo conjunto (Composto pelos itens Q4, Q7 e Q9), por sua vez, não somente apontam médias mais elevadas, como também indicam maior homogeneidade na visão dos respondentes. Nesse caso, não somente os elementos avaliados indicam uma maior satisfação global por parte das empresas avaliadas ( $p < 0,001$ ), como também indica pouca variação entre as mesmas, quando comparado ao observado nos itens do primeiro conjunto.

Tabela 4 - Conjuntos de itens obtidos pela análise dos itens

<b>Conjunto 1</b>	$\bar{X}(dp)$	<b>Conjunto 2</b>	$\bar{X}(dp)$
(Q1) – Localização do porto	2,02 (0,82)	(Q4) – Quantidade/qualidade equipamentos de movimentação de cargas	2,44 (0,72)
(Q2) – Acessos terrestres ao porto	1,93 (0,81)	(Q7) – Medidas de prevenção de acidentes e roubos	2,49 (0,66)
(Q3) – Estruturas de armazenagem	2,08 (0,73)	(Q9) – Atuação dos órgãos anuentes na liberação de cargas	2,37 (0,65)
(Q6) – Infraestrutura de calados/berços	1,99 (0,76)		

Fonte: Elaboração própria do autor desta dissertação (2016).

Nota: Os itens foram agrupados com base no valor crítico de  $p < 0,05$

Uma vez consideradas as diferenças apontadas as diferenças gerais entre os conjuntos de itens, cabe agora entender as razões que justifiquem esse agrupamento. Conforme pode ser visto na Tabela 4, o conjunto 1 é caracterizado por itens relacionados aos processos de recepção e expedição de cargas, ao passo em que o conjunto 2 se refere a aspectos aduaneiros e de armazenagem. Diante disso, o

principal entrave percebido pelas empresas respondentes refere-se à própria estrutura do porto, com limitadores para o processo logístico em si. A parte de movimentações dentro do porto, por sua vez, incluindo a questão de segurança e liberação de cargas mostra-se menos problemática.

Para uma melhor compreensão dos conjuntos formados, foram analisadas as distribuições a partir da análise do  $\chi^2$ , de modo a entender como cada padrão foi sendo formado (Tabela 5 e Gráfico 4, a seguir). A prova de  $\chi^2$  avalia o quanto os padrões de resposta desviam de um padrão aleatório de distribuição. Nesse caso, distribuições que desviam significativamente da aleatoriedade ( $p < 0,05$ ) indicam a presença de alguma variável que interfere nos resultados de modo a gerar padrões específicos. Para uma melhor visualização desses padrões, foram analisados os resíduos não-padronizados, de maneira que se pudesse avaliar quais respostas tiveram maior taxa de evocação do que esperada (marcadas em laranja na Tabela 5) e quais tiveram menor taxa de evocação do que seria esperada (marcadas em verde na Tabela 5). É ainda importante frisar que, no caso da Tabela 5 e do Gráfico 4, foram inseridos os itens Q5 e Q8, que haviam sido suprimidos das análises anteriores por lidarem com escalas de 3 pontos (diferentes dos demais itens, que utilizaram uma escala de 4 pontos). Nesse caso, eles foram agrupados artificialmente no “conjunto C”, apenas pela identidade da escala, e não por apresentar uma variância similar, como nos outros dois conjuntos.

Tabela 5 - Conjuntos de itens obtidos pela análise dos itens

Conj.		Ruim	Regular	Boa	Ótima	$\chi^2$
A	(Q1) – Localização do porto	30	40	28	2	31,52**
	(Q2) – Acessos terrestres ao porto	31	50	14	5	47,28**
	(Q3) – Estruturas de armazenagem	22	49	28	1	46,80**
	(Q6) – Infraestrutura de calados/berços	28	46	25	1	41,04**
B	(Q4) – Quantidade/qualidade equipamentos de movimentação	6	51	36	7	59,28**
	(Q7) – Medidas de prevenção de acidentes e roubos	6	42	49	3	68,40**
	(Q9) – Atuação dos órgãos anuentes na liberação de cargas	2	66	25	7	101,36**
C	(Q5) – Tempo de liberação das cargas*	31	60	-	9	39,26**
	(Q8) – Custo logístico comparado a outros portos*	57	35	-	8	36,14**

Fonte: Elaboração própria do autor desta dissertação (2016).

Nota: \* Os itens em questão foram avaliados em comparação com outros portos, sendo “ruim” considerado pior do que às alternativas, “regular” considerado equivalente às alternativas, e “ótima” considerado superior comparado às alternativas. \*\*  $p < 0,001$ .

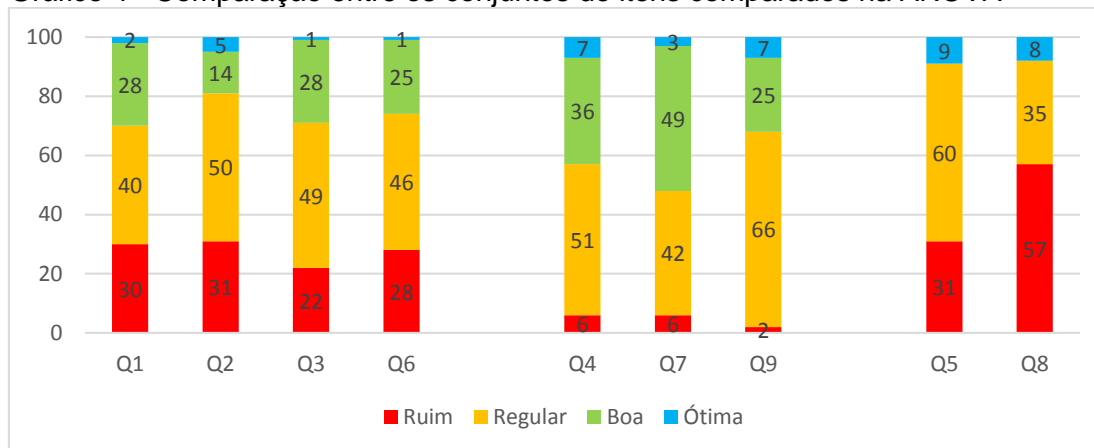
A análise dos dados indica padrões com distribuições significativamente fora do esperado. Nesse caso, as células em laranja apontam para concentrações mais elevadas do que seria esperado aleatoriamente, ao passo em que as verdes apontam concentrações menos elevadas, com base nesse mesmo critério. Dessa forma, os itens avaliados no conjunto A se caracterizam por uma avaliação que tende mais a um posicionamento entre o ruim e o regular, ainda que com tendência sutil na prevalência desse último aspecto. Nesse ponto estão questões como: Localização do porto; Acessos terrestres ao porto; Estruturas de armazenagem; e Infraestrutura de berços e calados. Esses componentes são em especial preocupantes, dado que se referem justamente a elementos com limitações severas de intervenção. Nesse sentido, não somente temos os pontos mais críticos, como também temos barreiras para contornar os mesmos.

O segundo conjunto (B), por sua vez, ainda que não apresente pontos de excelência expressivos, também escapam de avaliações que os caracterizem como ruins. São, assim, aspectos avaliados entre o bom e o regular, mesmo com preponderância para esse último elemento. Aqui foram enquadrados elementos como: Quantidade e qualidade de equipamentos de movimentação das cargas; Medidas de prevenção de acidentes e roubos; e Atuação dos órgãos anuentes na liberação das cargas. O conjunto B, diferente do primeiro, se caracteriza por elementos em que a intervenção é mais viável, seja do ponto de vista técnico/ tecnológico, seja do ponto de vista burocrático. O fato de serem avaliados como menos problemáticos que os do conjunto A é que torna o problema desafiador em termos da proposição de uma solução.

O terceiro e último conjunto (C), conforme dito anteriormente, foi formado artificialmente. Enquanto A e B foram agrupados por um padrão comum de distribuição, os elementos de C têm em comum apenas o fato de serem avaliados a partir de escalas de três pontos, enquanto os demais seguiram em escalas de quatro pontos. Dessa forma, os itens devem ser tomados isoladamente, e não como uma única variável. Esse aspecto justifica o fato do tempo de liberação de cargas, em comparação com as alternativas ser considerado razoável, ao passo que o custo logístico seja avaliado como alto. Como impacto final desse conjunto, temos a perda

de competitividade associada ao custo, sem que haja compensação no tempo de liberação.

Gráfico 4 - Comparação entre os conjuntos de itens comparados na ANOVA



Fonte: Elaboração própria do autor desta dissertação (2016).

Nota: Conjunto 1 em vermelho, conjunto 2 em azul.

Até a presente seção, foram discutidos os achados em termos de seus padrões gerais. Ainda que algumas análises tenham sido feitas no sentido de avaliar a formação de grupos de identidade e probabilidades de distribuição, a lógica geral se manteve basicamente alinhada a uma perspectiva mais descritiva. A temática principal do estudo, no entanto, se dispõe a uma perspectiva melhor tratada sob um prisma de associação, com análises de natureza inferencial. Nesse sentido, procurou-se avaliar os eventuais impactos da infraestrutura do Porto de Salvador para o comércio exterior baiano, de acordo com os padrões de respostas das empresas que utilizam esse porto.

O conceito aqui envolve o entendimento de que essas empresas representam um impacto substancial na economia regional por múltiplos aspectos. Parte das commodities circulantes vem desses parceiros ou é escoada através deles. Além disso, naturalmente acabam gerando impactos na economia por meio de investimentos e geração de empregos. Diante disso, optou-se por avaliar de que maneira cada uma das variáveis analisadas interfere na percepção que os representantes de cada empresa têm, em termos da necessidade de um outro porto para dividir as operações com o Porto de Salvador. Dessa forma, a ideia é identificar quais variáveis tendem a impactar mais fortemente na insatisfação com o porto, levando à possível fuga de investimentos. Nesse sentido, sete variáveis se mostraram

associadas à ideia de se ter uma alternativa ao Porto de Salvador: 1) Localização do porto; 2) Acessos terrestres; 3) Quantidade/ qualidade de equipamentos para a movimentação de cargas; 4) Tempo de liberação das cargas; 5) Medidas de prevenção a roubos e acidentes; 6) Custo para importar/ exportar, comparado a outros portos; e 7) Atuação dos órgãos fiscalizadores e anuentes na liberação de cargas.

A análise das variáveis associadas à percepção da necessidade de um porto alternativo apresenta alguns aspectos importantes a se destacar. O primeiro deles envolve o fato de que, ainda que as variáveis do conjunto A (que se mostrou mais problemático no primeiro conjunto de análises) se mostre associado à percepção da necessidade de outro porto, elas se apresentam proporcionalmente em menor quantidade do que os itens de outros conjuntos. Outro aspecto a se considerar nessa análise está vinculado ao que elas representam em termos de impacto para a economia e como proceder com as tomadas de decisão a partir daí. A localização do porto em si, apesar de indicar repercussões para a avaliação de alternativas (Tabela 5,  $p < 0,001$ ), é de difícil manejo. Os acessos terrestres, por sua vez, podem se apresentar como uma alternativa mais viável para atenuar as fragilidades do porto, não somente por impactar na avaliação da necessidade de alternativas (Tabela 5,  $p < 0,001$ ), mas por poder impactar indiretamente na questão anterior.

A localização de um porto assume um papel crucial para o sucesso das suas operações.

A maior parte dos portos brasileiros está localizada nas capitais estaduais, geralmente nos centros urbanos. Muitas vezes, este fator impossibilita a sua ampliação, pois as cidades se desenvolvem ao redor dos portos, revelando outro problema estrutural brasileiro que é a falta de planejamento urbano.

O Porto de Salvador (BA) segue a regra da maioria dos portos brasileiros, estando localizado no bairro do Comércio, no centro da cidade de Salvador.

Esses portos apresentam uma capacidade operacional e estrutural menor que as apresentadas pelo Porto de Salvador, e além disso, o perfil das cargas movimentadas são de outras naturezas.

A partir de então, surge o questionamento sobre a real necessidade de um novo porto na Bahia para dividir as operações com o Porto de Salvador.

Tabela 6 - Avaliação da localização do Porto X Percepção da necessidade de outro porto

		Necessidade de outro porto		Total
		Sim	Não	
Localização do Porto de Salvador (BA)	Ruim	41,0%	12,8%	30,0%
	Regular	39,3%	41,0%	40,0%
	Boa	16,4%	46,2%	28,0%
	Ótima	3,3%	-	2,0%
Total		100,0%	100,0%	100,0%
	<i>P</i>		0,002	

Fonte: Elaboração própria do autor desta dissertação (2016).

Um dos desafios para melhorar a *performance* dos portos brasileiros é a necessidade de acessos terrestres (rodoviários/ferroviários) aos mesmos.

Grande parte dos polos industriais brasileiros está situada em locais distantes dos portos, e as mercadorias precisam transitar longas distâncias, passando por dentro das cidades, para serem embarcadas, ocasionando grandes congestionamentos de caminhões.

Com a construção de acessos terrestres, além de diminuir o tempo de trânsito das cargas, contribui para a diminuição do número de acidentes, e redução do custo operacional das transportadoras.

A inauguração da Via Expressa Baía de Todos os Santos constituiu um novo acesso ao Porto de Salvador (BA), melhorando as condições de transporte das cargas do comércio exterior.



Tabela 7 - Avaliação dos acessos terrestres ao Porto X Percepção da necessidade de outro porto

		Necessidade de outro porto		Total
		Sim	Não	
Acessos terrestres (rodoviários/ferroviários) ao Porto de Salvador (BA)	Ruim	41,0%	15,4%	31,0%
	Regular	45,9%	56,4%	50,0%
	Boa	4,9%	28,2%	14,0%
	Ótima	8,2%	-	5,0%
Total		100,0%	100,0%	100,0%
	<i>P</i>		0,000	

Fonte: Elaboração própria do autor desta dissertação (2016).

O conjunto B de variáveis, por sua vez, indicou impacto na percepção da necessidade de um porto alternativo em todas as suas variáveis. Esse aspecto se mostra, porém, interessante, uma vez que sinaliza uma menor dificuldade de manejo, quando comparado às variáveis do conjunto A, conforme já discutido anteriormente. O que se percebe, dessa forma, é que embora essas variáveis sejam melhor avaliadas que as demais e apresentem melhor perspectiva em termos de viabilidade de manejo, ainda há uma série de pontos a se ajustar, sobretudo por indicarem um maior impacto potencial sobre os atuais usuários do Porto Salvador.

Os equipamentos de movimentação de cargas constituem um fator crítico para a dinâmica portuária brasileira.

Muitos portos nacionais ainda realizam operações com equipamentos ultrapassados, cujo tempo de movimentação geram altos custos para as empresas do comércio exterior, além de elevar o risco da ocorrência de acidentes.

O Porto de Salvador, em 2011, através da empresa Tecon Salvador, do Grupo *Wilson Sons*, recebeu da China três novos portêineres (guindastes de carga e descarga), seis novos RTG (pontes rolantes sobre rodas utilizadas na movimentação de contêineres no pátio do Terminal).

Tabela 8 - Avaliação da qualidade/quantidade de equipamentos do Porto X Percepção da necessidade de outro porto

		Necessidade de outro porto		Total
		Sim	Não	
Quantidade/qualidade dos equipamentos de movimentação de cargas do Porto de Salvador (BA)	Ruim	1,6%	12,8%	6,0%
	Regular	55,7%	43,6%	51,0%
	Boa	31,1%	43,6%	36,0%
	Ótima	11,5%	-	7,0%
Total		100,0%	100,0%	100,0%
	<i>P</i>		0,011	

Fonte: Elaboração própria do autor desta dissertação (2016).

Pela área portuária transitam diariamente centenas de caminhões, equipamentos e pessoas.

Com isso, aumenta-se o risco da ocorrência de acidentes e roubos de cargas, presentes no contexto portuário desde o início das suas operações.

Tabela 9 - Avaliação das medidas de prevenção a roubos e acidentes no Porto X Percepção da necessidade de outro porto

		Necessidade de outro porto		Total
		Sim	Não	
Medidas para prevenção de acidentes e roubos de cargas no Porto de Salvador (BA)	Ruim	9,8%	-	6,0%
	Regular	49,2%	30,8%	42,0%
	Boa	36,1%	69,2%	49,0%
	Ótima	4,9%	-	3,0%
Total		100,0%	100,0%	100,0%
	<i>P</i>		0,005	

Fonte: Elaboração própria do autor desta dissertação (2016).

No comércio exterior brasileiro, para que uma carga seja liberada ela precisará ser fiscalizada por uma série de Órgãos fiscalizadores e anuentes.

Muitas vezes, a ação destes órgãos tem impacto direto na produtividade das operações portuárias, pois a entrada/saída das cargas dos portos ficam condicionadas à liberação das mesmas por eles.

Hoje, assim como o Porto de Salvador (BA), grande parte dos portos nacionais operam 24 horas. Todavia, os Órgãos responsáveis pelas liberações trabalham em horário administrativo. Ou seja, a carga chega a bordo de um navio às 2:00h da manhã, mas só poderá ser liberada depois das 8:00h.

Tabela 10 - Avaliação da atuação dos órgãos fiscalizadores e anuentes X Percepção da necessidade de outro porto

		Necessidade de outro porto		Total
		Sim	Não	
Atuação dos Órgãos fiscalizadores e anuentes do na liberação das mercadorias no Porto de Salvador (BA)	Ruim	3,3%	-	2,0%
	Regular	78,7%	46,2%	66,0%
	Boa	8,2%	51,3%	25,0%
	Ótima	9,8%	2,6%	7,0%
Total		100,0%	100,0%	100,0%
<i>P</i>			0,000	

Fonte: Elaboração própria do autor desta dissertação (2016).

Por fim, as variáveis associadas ao custo comparado de importação e exportação, assim como do tempo comparado para a liberação das cargas se mostraram associadas à percepção da necessidade de um porto alternativo ( $p < 0,05$ ). Nesse caso, a presença de portos mais competitivos tende a representar um risco potencial, sobretudo em termos do custo logístico, dado que esse fator se mostrou mais negativamente avaliado.

As empresas brasileiras operadoras do comércio exterior encontram uma série de dificuldades para exportação e importação de mercadorias. Uma dessas dificuldades são os altos custos logísticos, sobretudo as taxas portuárias de capatazia (movimentação de cargas).

Tabela 11 - Avaliação do custo comparado para importar/exportar X Percepção da necessidade de outro porto

		Necessidade de outro porto		Total
		Sim	Não	
Custos para importar/ exportar pelo Porto de Salvador (BA), comparados com outros portos	Alto	59,0%	53,8%	57,0%
	Similares	39,3%	28,2%	35,0%
	Baixos	1,6%	17,9%	8,0%
Total		100,0%	100,0%	100,0%
		<i>P</i>		0,012

Fonte: Elaboração própria do autor desta dissertação (2016).

O tempo de liberação de cargas nos portos nacionais é um fator que aumenta a competitividade dos mesmos na atração de cargas.

Mesmo existindo portos nos seus estados, muitas empresas brasileiras transferem suas cargas pelo modal rodoviário para portos de outros estados, pelo fato da liberação ser mais rápida, ocasionado o conceito de “área de influência portuária”.

O fato citado, ainda colabora para a concentração do modal rodoviário na matriz brasileira de transportes, onde segundo dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em 2014 correspondeu a aproximadamente 63%.

Tabela 12 - Avaliação do tempo de liberação comparado X Percepção da necessidade de outro porto

		Necessidade de outro porto		Total
		Sim	Não	
Tempo de liberação das cargas no Porto de Salvador (BA)	Alto	42,6%	12,8%	31,0%
	Regular	52,5%	71,8%	60,0%
	Baixo	4,9%	15,4%	9,0%
Total		100,0%	100,0%	100,0%
		<i>p</i>		0,004

Fonte: Elaboração própria do autor desta dissertação (2016).

## 8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A atual estrutura portuária brasileira apresenta sérios problemas de infraestrutura que afetam de maneira significativa o desempenho do comércio exterior. Ao longo dos últimos anos o Brasil adotou uma estratégia de crescimento econômico pautada no consumo. Na ocorrência de crises econômicas, tal estratégia não se sustenta por muito tempo, pois o fator renda fica fragilizado com o aumento do desemprego. Os países de economia desenvolvida adotam a estratégia de crescimento econômico baseada no investimento, que se caracteriza na construção de rodovias, ferrovias, aeroportos e, acima de tudo, de portos. Este último, um importante elo da cadeia logística que possibilita o escoamento de produtos em larga escala, com menor custo e impactos ambientais. Nestes países, nota-se um comércio exterior competitivo, cujos produtos chegam mais competitivos no mercado internacional.

O Brasil apresenta problemas estruturais históricos de infraestrutura logística, sobretudo na sua questão portuária. Um retrato real é a discrepância da utilização dos modais na sua matriz de transportes, onde mais de 60% do escoamento produtivo ocorre pelo modal rodoviário. Com uma vasta costa navegável de mais de 8.000 quilômetros de extensão, o país se contasse com portos estruturados, além de viabilizar o transporte de cabotagem (transporte marítimo em águas nacionais), poderia também ampliar a rede de negócios propiciada pelo comércio exterior. Estes problemas estruturais denotam a falta de uma estratégia governamental e empresarial eficiente, a fim de transformar a atividade comercial externa num vetor de crescimento econômico e desenvolvimento regional.

A dinâmica da atividade portuária vai muito mais além dos aspectos relacionados ao manuseio de cargas à beira do cais. Ela compreende todas as relações existentes na cadeia de abastecimento e produção, antes mesmo das mercadorias chegarem aos portos. A indústria muitas vezes precisa ajustar a sua produção voltada para o mercado externo de acordo com a disponibilidade de navios que atracam nos portos, a fim de não gerar um excedente produtivo e estoque de mercadorias. Em alguns casos, a indústria não conta com um espaço disponível para estocagem e necessita contratar armazéns externos para isto. Assim, mais um custo onera as mercadorias que chegarão menos competitivas no mercado externo.

A atividade portuária tem importância relevante no equilíbrio das contas nacionais, pois atinge diretamente o resultado da balança comercial. Além disso, estimula o crescimento da produção industrial, no momento que os produtos brasileiros ganham a possibilidade de entrar em novos mercados ao redor do mundo. Quando uma empresa lança seus produtos no mercado externo ganha novos consumidores, maior visibilidade, e não fica vulnerável às oscilações de demanda no mercado doméstico. Mas, para que obtenham sucesso, precisarão passar por portos dinâmicos e estruturados, pois o comprador externo não admite falhas na chegada dos produtos.

Na análise do Porto de Salvador (BA), verifica-se que ele se encontra localizado no centro da cidade de Salvador. Este fato impede o crescimento da área operacional que hoje encontra-se sufocada com o aumento do intercâmbio comercial, sobretudo no período da safra agrícola cuja atividade exportadora cresce de forma acelerada. Nesta análise, vemos que o Porto de Salvador (BA) vai no caminho inverso dos novos portos brasileiros e mundiais, que são instalados em zonas distantes dos grandes centros urbanos, que além disso fomenta a abertura de indústrias com a oferta de grandes áreas produtivas em larga escala. Neste trabalho, citamos no Brasil os Portos de Suape (PE) e Pecém (CE) que já foram concebidos neste escopo ficando localizados num raio superior a 30 quilômetros das capitais Recife e Fortaleza, respectivamente.

Assim como acontece na maioria dos portos nacionais, o Porto de Salvador (BA) carece de acessos terrestres que viabilizem um fluxo de cargas mais dinâmico, sem a ocorrência de custos logísticos desnecessários como a cobrança de horas paradas dos caminhões. O Brasil ao longo da sua história esqueceu o modal ferroviário de transporte de cargas. Há oitenta anos atrás a malha ferroviária brasileira era de trinta mil quilômetros de extensão. Hoje essa malha é de vinte e nove mil quilômetros de extensão. Decrescemos com o passar dos anos, configurando na ausência de uma matriz de transporte equilibrada e eficiente. Uma eficaz integração rodoferroviária com os portos, traria maior competitividade para o Porto de Salvador e aos demais portos nacionais. Diminuiria os congestionamentos nos centros urbanos lotados de carretas de cargas do comércio exterior, reduziria o índice de acidentes, roubos de cargas e o custo logístico. Mas, para isso, precisamos aumentar a

quantidade de acessos terrestres aos portos. O Porto de Salvador (BA), com a sua crescente dinâmica de cargas do comércio exterior não pode ficar com acessos limitados.

Na pesquisa realizada neste trabalho, as empresas ficaram divididas em relação a necessidade de outro porto na Região Metropolitana de Salvador. Particularmente não vejo a necessidade da construção de outro porto. Os investimentos seriam muito altos e o tempo para a construção não acompanharia na mesma velocidade o crescente fluxo de cargas do comércio exterior. Ao invés da construção de outro porto, deveríamos dar maior estrutura ao Porto de Salvador (BA), destacando a ampliação do calado marinho, mais acessos terrestres e a modernização dos equipamentos de movimentação. Além disso, as áreas de armazenagem do Porto de Salvador (BA) deveriam ser desativadas. Hoje elas ocupam áreas que poderiam ser melhor utilizadas e o porto deveria ser apenas uma zona de passagem de cargas, transferindo as mesmas para áreas de armazenagem fora do porto.

Um dos fatores que afeta diretamente o desempenho das operações do Porto de Salvador (BA), e em consequência disto o comércio exterior, é a rasa profundidade do canal portuário, denominada de calado. É necessário um novo trabalho de dragagem marina, a fim de que o porto seja capaz de receber navios *Post Panamax*.

Outro gargalo logístico do Porto de Salvador que afeta diretamente o desempenho do comércio exterior baiano é a falta de berços de atracação. Hoje, o Porto de Salvador conta apenas com dois berços, ocasionando uma grande fila de navios na costa marítima, levando os Armadores a direcionar seus navios para outros portos regionais como Suape, Pecém e Itaqui. Por conta disso, o preço do frete marítimo internacional em Salvador chega a ser 30% mais caro, levando muitas indústrias locais a transferir suas mercadorias pelo modal rodoviário até os portos citados, pois o custo logístico total será menor.

À medida que o comércio exterior cresce, a infraestrutura portuária deve acompanhar na mesma velocidade a dinâmica das trocas comerciais locais com o mercado internacional, garantindo a sobrevivência das empresas, a competitividade dos produtos e acima de tudo, o desenvolvimento regional.

## REFERÊNCIAS

ACOSTA, C. M. M.; SILVA; A. M. V. A; LIMA; M. L. P. Aplicação de análise envoltória de dados (DEA) para medir eficiência em portos brasileiros. **Revista de bLiteratura dos Transportes**, vol. 5, n. 4, PP. 88-102, 2011.

AGÊNCIA NACIONAL TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Porto de Salvador**. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em 10/Fevereiro/2016.

ALVES, F.A.S.; PINTO, C.C. **Introdução ao Shipping**. Rio de Janeiro: Fundação de Estudos do Mar, 1998.

ANTAQ. Anuário Estatístico Portuário - 2014. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. Brasília, 2015.

ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. SIG - Sistema de Informações Gerenciais. **Manual do usuário**. Brasília, dez. 2013. Disponível em: <[web.antaq.gov.br](http://web.antaq.gov.br)>. Acesso em: 14 mar. 2015.

ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. Sistema de Informações Gerenciais - SIG. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. Brasília. Disponível em:<<http://www.antaq.gov.br/sistemas/sig/AcessoEntrada.asp?IDPerfil=23>>. Acesso em: 14 mar. 2015.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE CONTÊINERES DE USO PÚBLICO. **Dados do Porto de Salvador**. Disponível em: <<http://www.abratecterminais.org.br>>. Acesso em: 10 fev. 2016.

BALLOU, R.H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos**: planejamento, organização e logística empresarial. 5ed. Porto Alegre: Bookman, 2006.

BALLOU, R.H. **Logística empresarial**: transportes administração de materiais distribuição física. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2013.

BARBOZA, M.A.M. A ineficiência da infraestrutura logística do Brasil. **Revista Portuária Economia e Negócios**, set. 2014. Disponível em: <<http://www.revistaportuaria.com.br/noticia/16141>>. Acesso em: 30 maio 2015.

BARRY ROGLIANO SALLES. **The Containership Market in 2004**. Paris, 2004.

BERTOLOTO, R. F.; MELLO, J. C. C. B. S. D. Eficiência de portos e terminais privativos brasileiros com características distintas. **Revista de Literatura dos Transportes**, v. 5, n. 2, p.4-21, 2011.

BOWERSOX, D. J. **Logística empresarial**: o processo de integração da cadeia de suprimento. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2003.

CAIXETA, J.V.F. **Gestão logística do transporte de cargas**. São Paulo: Atlas, 2001.

CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA. **Normas e procedimentos**. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/cpba/trafego.htm>> Acesso em: 10 fev. 2015.



- CARDOSO, J. S. L. **Proposição de uma metodologia para a comparação de desempenho operacional de terminais portuários de granéis sólidos minerais**. 2011. Dissertação (Mestrado em Engenharia)-Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011.
- CEARÁ PORTOS. **[Portal institucional]**. Disponível em: <[www.cearaportos.ce.gov.br](http://www.cearaportos.ce.gov.br)> Acesso em: 10 fev. 2016.
- CÉLÉRIE, P. **Os portos marítimos**. Tradução de Issac e Frejda Schenkman. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962.
- CLEMENTE, A. **Economia regional e urbana**. São Paulo: Atlas, 1994.
- CMA-CGM GROUP. **CMA-CGM SHIPPING**. Disponível em: <<http://www.cma-cgm.com>>. Acesso em: 20 jun. 2015.
- COIMBRA, D. B. **O conhecimento de carga no transporte marítimo**. São Paulo: Aduaneiras, 2004.
- COLLYER, M.A. **Dicionário de comércio marítimo**. 3. ed. Rio de Janeiro: Lutécia, 2002.
- COMPANHIA DOCAS DA BAHIA. **Tarifa Portuária dos Portos de Salvador e Aratu, taxas, preços, franquias e observações**. Salvador: Codeba, 1996.
- COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DA BAHIA. **Porto de Salvador**. Disponível em: <<http://www.codeba.com.br>> Acesso em: 10 fev. 2016.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Boletim Estatístico**. Disponível em <<http://www.cnt.org.br>>. Acesso em: 5 jan. 2015.
- CORRAR, L.J.; PAULO, E.; FILHO, J.M.D. (Coord.). **Análise Multivariada**. São Paulo: Atlas, 2007.
- COOPER, W. W.; SEIFORD, L. M.; TONE, K. **Data envelopment analysis**. New York. Springer Science Business Media, 2007.
- CORTIÑAS, J.M.L. **Os custos logísticos do comércio exterior brasileiro**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.
- CULLINANE, K. et al F. An application of DEA windows analyses to container port production efficiency. **Review of Network Economics**, v. 3, p.184-206, 2005.
- DANCEY, C.P.; REIDY, J. **Estatística sem matemática para psicologia usando SPSS para Windows**. Porto Alegre: Artmed, 2008.
- DIRECTORY PUBLISHERS ASSOCIATION. **Containerisation International Yearbook 2005**, Inglaterra, 2005.
- DREWRY SHIPPING CONSULTANTS LTD. **Multi-Purpose cargo ships and their future markets**. Inglaterra, 1995.
- DREWRY SHIPPING CONSULTANTS LTD. **South American Shipping: crisis and chaos stability and prosperity**. Inglaterra, 1997.

DREWRY SHIPPING CONSULTANTS LTD. **World container terminals**. Inglaterra, 1998.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE. **Os serviços portuários preços e desempenho**: síntese outubro de 2001. Brasília, 2001.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE, **Transporte marítimo internacional, expectativa do perfil da frota mercante brasileira**: diagnóstico. Brasília, 1998.

FARIA, S.F.S. **Transporte aquaviário**. São Paulo: Aduanas, 1998.

FIELD, A. **Descobrimo a estatística usando o SPSS**. Porto Alegre: Artmed, 2009.

FLEURY, P.F. **Logística empresarial**: a perspectiva brasileira. São Paulo: 1. ed. Atlas, 2000.

FONSÊCA, A. Obras recomeçam na Via Portuária. **Jornal A Tarde**, Salvador, p.3, 11 de outubro, 2005.

FONTES, O.H.P.M.; SOARES DE MELLO, J.C.C.B. Avaliação da eficiência portuária através de uma modelagem DEA. In: SIMPÓSIO DE PESQUISA OPERACIONAL E LOGÍSTICA DA MARINHA - SPOLM 2006, 9., 2006, Rio de Janeiro. **Anais...** 2006.

FRANCOU, B. **Port Performance Indicators**. Port Performance Indicators and Analysis Lecture Notes. Molmö, Sweden: World Maritime University, 2000.

GAMBA JR., J. et al. Avaliação de desempenho de serviços emergenciais: uma análise da produção científica do período de 1991 a 2010. **Revista de Administração da UNIMEP**, v.10, n.3, set./dez.2012.

GONÇALVES, J. E. Frutas atrai navios a Salvador. **Gazeta Mercantil**, Rio de Janeiro, 30 mar. 2004.

GONÇALVES, R. **Empresas transnacionais e internacionalizadas da produção**. Rio de Janeiro: Vozes, 1998.

HAIR, J.F. et al. **Análise multivariada de dados**. Porto Alegre: Bookman, 2010.

HARRISON, A. **Estratégia e gerenciamento de logística**. São Paulo: Futura, 2003.

JUNQUEIRA, L.A.P. **Desafios da modernização portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

KEEDI, S. **Transportes, unitização e seguros internacionais de carga**: prática e exercícios. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

KEEDI, S.; MENDONÇA, P.C.C. **Transporte e seguro no Comércio Exterior**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

KIRCHNER, L.H.C. **Avaliação da eficiência dos terminais de contêineres através da análise envoltória de dados e do índice de Malmquist**. 2013. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Programa de Mestrado em Regulação e Gestão de Negócios, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

LARRAÑAGA, F.A. **A gestão logística global**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2009.

MACEDO, M.A.S.; MANHÃES, J.V.P. Avaliação de eficiência de terminais de contêineres no Brasil através da Análise Envoltória de Dados (DEA). **Revista de negócios**, Blumenau, v.14, n.3, p.35-53, jul./set. 2009.

MAIA, J. de M. **Economia internacional e Comércio Exterior**. 16. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

MAINARDES, E. W. **Gestão de universidades baseado no relacionamento com seus Stakeholders**. 2010. Tese. Universidade da Beira interior ciências sociais e Humanas, Portugal, 2010.

MESQUITA, P.L. **Planejamento Portuário Nacional**. Brasília: Secretaria de Portos da Presidência da República, SEP/PR, 2014. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl>>. Acesso em: 3 mar. 2015.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. **Manual do trabalho: portuário e ementário**. Brasília. 2002.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **GEIPOT – Relatório sobre a Lei 8.630/93** Disponível em: <<http://www.geipot.gov.br/>>. Acesso em: 1 dez. 2014.

MONIE, G.D. Measuring and evaluating port performance and productivity. **UNCTAD Monograph on Port Management**, n.6, 1987.

NETMARINHA. **Portos baianos terão R\$ 73 milhões em investimentos**. Disponível em: <<http://www.netmarinha.com.br>>. Acesso em: 1 dez. 2014.

NORTH, Douglass C. Teoria da localização e crescimento econômico regional. In: SCHWARTZMAN, J. **Economia regional: textos escolhidos**. Belo Horizonte: Cedeplar, 1977.

NOVAES, A.G. **Logística aplicada: suprimento e distribuição física**. 3. ed. São Paulo: Edgard Blucher Ltda, 2000.

OCEAN SHIPPING CONSULTANTS LTD. **Market Prospects for European Containerisation**. Inglaterra, 1995.

OWEN, W. **Estratégia para os transportes**. Tradução de David H. Hastings, São Paulo: Pioneira, 1975.

PIRES, S.R.I. **Gestão da cadeia de suprimentos (Supply chain management)**. São Paulo: Atlas, 2007.

PORT OF SINGAPORE AUTHORITY. Disponível em: <<http://www.singaporepsa.com>>. Acesso em: 4 fev. 2015.

PORTO, M. M.; TEIXEIRA, S.G. **Portos e meio ambiente**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR. **Projetos especiais: via náutica**. Disponível em: <<http://www.salvador.ba.gov.br>>. Acesso em: 15 fev. 2015.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. **Lei 8.630/93** Disponível em <<http://www.presidencia.gov.br/ccivil/leis/l8630.htm>>. Acesso em 15/Março 2015.

REVISTA PORTO MODERNO. **Os caminhos para a modernidade**. Salvador: Usupport, 2012.

REVISTA PORTOS. **Portos baianos**. Salvador: Codeba, ano 1, n.1, mar. 2006.

RIOS, L. R.; MAÇADA, A. C. G.; BECKER, J. L. Análise da Eficiência Relativa das Operações nos Terminais de Contêineres do Mercosul. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM ADMINISTRAÇÃO, 28., Curitiba, PA. **Anais...** Curitiba: ENANPAD, 2004.

RIOS, L. R.; MAÇADA, A. C. G.; BECKER, J. L. Modelo de decisão para o planejamento da capacidade nos terminais de containers. In: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, 23., 2003, Ouro Preto, MG, Brasil. **Anais...** 21 a 24 de out. 2003.

ROCHA, P.C.A., **Logística e aduana**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2013.

RODRIGUES, P.R.A. **Introdução aos sistemas de transporte no brasil e à logística internacional**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2008.

ROSADO, R.C.S.C. **Cronologia portos da Bahia**. 2. ed. Salvador: Codeba, 2000.

SALVADOR PILOTS. **O Porto de Salvador**. Disponível em: <<http://www.salvadorpilots.com.br>>. Acesso em: 15 mar. 2015.

SANT'ANNA, V.; JÚNIOR, S. K. Infraestrutura portuária no Brasil: uma análise do impacto do tempo dos procedimentos portuários sobre as exportações brasileiras. **Revista Brasileira de Comércio Exterior – RBCE**, v. 29, abr./ maio/jun. 2015.

SILVA, C.F.; PORTO, M.M. **Transporte, seguros e a distribuição física internacional de mercadorias**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

SOUSA JR., J.N.C.; FERREIRA JR., E.N; PRATA, B.. A. Análise da eficiência dos portos da região Nordeste do Brasil baseada em análise envoltória de dados. **Revista Eletrônica Sistemas & Gestão**, v.3, n.2, p.74-91, maio-ago. 2008.

VIEIRA, G.B.B. **Transporte internacional de cargas**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

WILSON, SONS. **Terminal de contêiner de Salvador**. Disponível em <<http://www.wilsonsons.com.br>>. Acesso em: 10 mar. 2015.

## GLOSSÁRIO

**AGENTES DE CARGAS:** Empresas intermediárias responsáveis em proporcionar redução de custos e tempo, contratando os serviços logísticos que os clientes necessitam.

**AGÊNCIAS MARÍTIMAS:** Empresas que são os representantes legais dos Armadores nos portos que seus navios realizam operações.

**ARMADORES:** Empresas donas de navios e contêineres.

**ARMAZÉNS ALFANDEGADOS:** Recintos alfandegados de uso público autorizados a prestar os serviços de armazenagem, movimentação e transportes de cargas do comércio exterior, sob o controle aduaneiro.

*BERGE STAHL:* Navio que movimenta minério de ferro do Brasil para Holanda.

**DESPACHANTES ADUANEIROS:** Representantes legais dos importadores e exportadores que realizam todo o trâmite burocrático e documental junto à Receita Federal do Brasil e demais Órgãos Anuentes do comércio exterior brasileiro.

**EXPORTADORAS:** Empresas que vendem mercadorias brasileiras para o mercado internacional.

*HUB PORT:* Porto de Transbordo.

**IMPORTADORAS:** Empresas que compram mercadorias no mercado internacional e incorporam ao patrimônio nacional.

*POST PANAMAX:* são navios que, devido às suas dimensões, alcançaram o tamanho limite para passar nas eclusas do Canal do Panamá, com um comprimento de 305 metros, uma boca de 33,5 metros e um calado de 26 metros.

**TRANSPORTADORAS:** Empresas responsáveis em movimentar cargas, que podem ser mercadorias, produtos, insumos, pessoas, animais, de um ponto inicial para um destino.

## APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO APLICADO NA PESQUISA DE CAMPO



**UNIFACS**  
UNIVERSIDADE SALVADOR  
LAUREATE INTERNATIONAL UNIVERSITIES

**Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano**

**Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano**

**Mestrando: Darlã Conceição Santos**

**Orientador: Professor Doutor Fernando Cardoso Pedrão**

**Tema: “A questão portuária e o desenvolvimento regional: análise da infraestrutura do Porto de Salvador (BA) e os seus reflexos no comércio exterior baiano”.**

### Dados do Pesquisado:

**Nome:**

**Empresa:**

**Cargo:**

### Questionário de Pesquisa

1) A localização do Porto de Salvador (BA) é:

( ) Ruim      ( ) Regular      ( ) Boa      ( ) Ótima

2) Como você classifica os acessos terrestres (rodoviários/ferroviários) ao Porto de Salvador (BA):

( ) Ruim      ( ) Regular      ( ) Bom      ( ) Ótimo

3) A estruturas de armazenagem de cargas do Porto de Salvador (BA) são:

( ) Ruins      ( ) Regulares      ( ) Boas      ( ) Ótimas

4) A quantidade/qualidade dos equipamentos de movimentação de cargas do Porto de Salvador (BA) é:

( ) Ruim      ( ) Regular      ( ) Boa      ( ) Ótima

5) O tempo de liberação das cargas importadas/exportadas no Porto de Salvador (BA) é:

( ) Alto      ( ) Regular      ( ) Baixo

6) A atual infraestrutura (calado e berços de atracação) para a chegada/saída de navios no Porto de Salvador é classificada como:

Ruim       Regular       Bom       Ótimo

7) As medidas de segurança adotadas no Porto de Salvador (BA) para prevenção de acidentes e roubos de cargas são:

Ruins       Regulares       Boas       Ótimas

8) Os custos logísticos para importar/exportar uma mercadoria pelo Porto de Salvador (BA), comparados com outros portos brasileiros são:

Baixos       similares       Altos

9) A atuação dos Órgãos fiscalizadores e anuentes do comércio exterior brasileiro (Receita Federal do Brasil, Ministério da Agricultura, ANVISA, Secretaria da Fazenda etc.) no processo de liberação das mercadorias no Porto de Salvador (BA) é:

Ruim       Regular       Boa       Ótima

10) Existe a necessidade de outro porto na Bahia para dividir as operações com o Porto de Salvador (BA)?:

Sim       Não

## ANEXO A - LEI 8.630/93 – LEI DOS PORTOS I



**Presidência da República**  
**Casa Civil**  
**Subchefia para Assuntos Jurídicos**

**LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993.**

Regulamento

Vide Decreto nº 3.048, de 1999

Vide Decreto nº 6.620, de 2008.

Mensagem de veto

Revogado pela Medida Provisória nº 595, de 2012

Revogado pela Lei nº 12.815, de 2013

Texto para impressão

~~Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS)~~

**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;~~

~~I – Porto Organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária; (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)~~

~~II – Operação Portuária: a de movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários; (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)~~

~~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.~~

~~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 de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário. [\(Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006\)](#)~~

~~VI – Estação de Transbordo de Cargas: a situada fora da área do porto, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas, destinadas ou provenientes da navegação interior; [\(Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007\)](#)~~

~~VII – Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte: a destinada às operações portuárias de movimentação de passageiros, de mercadorias ou ambas, destinados ou provenientes de transporte de navegação interior. [\(Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007\)](#)~~

~~§ 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: [\(Regulamento\)](#)~~

~~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.~~

~~II – de autorização do órgão competente, quando se tratar de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, de Estação de Transbordo de Cargas ou 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. [\(Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007\)](#)~~

~~§ 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.
- c) de turismo, para movimentação de passageiros. [\(Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006\)](#)
- d) Estação de Transbordo de Cargas. [\(Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007\)](#)

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

§ 3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado ou à área da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte. [\(Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007\)](#)

§ 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;
- XIII – às hipóteses de extinção do contrato;

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

~~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.~~

~~§ 7º As autorizações de exploração de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte somente serão concedidas aos Estados ou Municípios, os quais poderão, com prévia autorização do órgão competente e mediante licitação, transferir a atividade para a iniciativa privada. [\(Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007\)](#)~~

~~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 conterá as cláusulas a que se referem os incisos I, II, III, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XV, XVI, XVII e XVIII do § 4º do art. 4º desta lei.~~

~~§ 2º Os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-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: [\(Vide Lei nº 9.719, de 1998\)](#)~~

~~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. [\(Vide Lei nº 9.719, de 1998\)](#)~~

~~Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso: [\(Vide Lei nº 9.719, de 1998\)](#)~~

~~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. [\(Vide Lei nº 9.719, de 1998\)](#)~~

Art. 21. O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário. [\(Vide Lei nº 9.719, de 1998\)](#)

Art. 22. A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho. [\(Vide Lei nº 9.719, de 1998\)](#)

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. [\(Vide Lei nº 9.719, de 1998\)](#)

## 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: [\(Vide Lei nº 9.719, de 1998\)](#)~~

~~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 de trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários. [\(Vide Lei nº 9.719, de 1998\)](#)~~

## 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 infra-estrutura 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 XIV 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 do 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. [\(Regulamento\)](#)~~

### 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; **Atenção:** ~~(Vide Medida Provisória nº 320, 2006) (Revogado pela de Medida Provisória nº 497, de 2010) (Revogado pela Lei nº 12.350, de 2010)~~

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 nº 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. [\(Vide Lei nº 9.719, de 1998\)](#)

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 § 2º do art. 4º 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. [\(Vide Lei nº 9.719, de 1998\)](#)

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 nº 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 nº 7.700, de 21 de dezembro de 1988), é reduzida para: [\(Revogado pela Lei nº 9.309, de 2.10.1996\)](#)

I - em 1993, 40% (quarenta por cento); [\(Revogado pela Lei nº 9.309, de 2.10.1996\)](#)

II - em 1994, 30% (trinta por cento); [\(Revogado pela Lei nº 9.309, de 2.10.1996\)](#)

III - em 1995, 20% (vinte por cento); [\(Revogado pela Lei nº 9.309, de 2.10.1996\)](#)

§ 1º A partir do exercício de 1993, os recursos do ATP serão aplicados no porto organizado que lhes deu origem, nos seguintes percentuais: [\(Revogado pela Lei nº 9.309, de 2.10.1996\)](#)

I - 30% (trinta por cento) em 1993; [\(Revogado pela Lei nº 9.309, de 2.10.1996\)](#)

II - 40% (quarenta por cento) em 1994; [\(Revogado pela Lei nº 9.309, de 2.10.1996\)](#)

III - 50% (cinquenta por cento) em 1995; [\(Revogado pela Lei nº 9.309, de 2.10.1996\)](#)

IV - 60% (sessenta por cento) em 1996; [\(Revogado pela Lei nº 9.309, de 2.10.1996\)](#)

V - 70% (setenta por cento) a partir do exercício de 1997. [\(Revogado pela Lei nº 9.309, de 2.10.1996\)](#)

§ 2º O ATP não incide sobre operações portuárias realizadas com mercadorias movimentadas em instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado. [\(Revogado pela Lei nº 9.309, de 2.10.1996\)](#)

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. [\(Vide Lei nº 9.719, de 1998\)](#)~~

~~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. [\(Vide Lei nº 9.719, de 1998\)](#)~~

~~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 de 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 portalós, 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 n.ºs 24.324, de 1.º 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 n.ºs 6.460, de 2 de maio de 1944 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945](#); as [Leis n.ºs 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 n.ºs 3, de 27 de janeiro de 1966, 5, de 4 de abril de 1966 e 83, de 26 de dezembro de 1966](#); a [Lei n.º 5.480, de 10 de agosto de 1968](#); os [incisos VI e VII do art. 1.º do Decreto-Lei n.º 1.143, de 30 de dezembro de 1970](#); as [Leis n.ºs 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; 172.º da Independência e 105.º da República.

ITAMAR FRANCO

*Alberto Goldman*

*Walter Barolli*

**Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 26.2.1993**

**ANEXO B - LEI 12.815/13 – LEI DOS PORTOS (NOVA)****Presidência da República  
Casa Civil  
Subchefia para Assuntos Jurídicos****LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013.**

[Mensagem de veto](#)

[Conversão da Medida Provisória nº 595](#)

[Regulamenta](#)

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I****DEFINIÇÕES E OBJETIVOS**

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei.

§ 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

V - estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI - instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII - instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;

VIII - (VETADO):

a) (VETADO);

b) (VETADO); e

c) (VETADO);

IX - concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;

X - delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da [Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996](#);

XI - arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

XII - autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão; e

XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;

II - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas;

IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; e

V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

## CAPÍTULO II

### DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

## Seção I

### Da Concessão de Porto Organizado e do Arrendamento de Instalação Portuária

Art. 4º A concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária serão realizados mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão e arrendamento as cláusulas relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do porto organizado ou instalação portuária;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

IV - ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

V - aos investimentos de responsabilidade do contratado;

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

VII - às responsabilidades das partes;

VIII - à reversão de bens;

IX - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

X - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;

XI - às garantias para adequada execução do contrato;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

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

XVI - ao acesso ao porto organizado ou à instalação portuária pelo poder concedente, pela Antaq e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário;

XVII - às penalidades e sua forma de aplicação; e

XVIII - ao foro.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Findo o prazo dos contratos, os bens vinculados à concessão ou ao arrendamento reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.

Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

§ 1º As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade leilão, conforme regulamento.

§ 2º Compete à Antaq, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

§ 3º Os editais das licitações de que trata este artigo serão elaborados pela Antaq, observadas as diretrizes do poder concedente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo à Administração do Porto, delegado ou não.

§ 6º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, na forma do regulamento, expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto organizado, sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária.

Art. 7º A Antaq poderá disciplinar a utilização em caráter excepcional, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou exploradas pela concessionária, assegurada a remuneração adequada ao titular do contrato.

## Seção II

### Da Autorização de Instalações Portuárias

Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:

- I - terminal de uso privado;
- II - estação de transbordo de carga;
- III - instalação portuária pública de pequeno porte;
- IV - instalação portuária de turismo;
- V - (VETADO).

§ 1º A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 5º, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII.

§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:

I - a atividade portuária seja mantida; e

II - o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento.

§ 3º A Antaq adotará as medidas para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações e poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização.

§ 4º (VETADO).

Art. 9º Os interessados em obter a autorização de instalação portuária poderão requerê-la à Antaq a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º Recebido o requerimento de autorização de instalação portuária, a Antaq deverá:

I - publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet; e

II - promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de instalação portuária na mesma região e com características semelhantes.

§ 2º (VETADO).

§ 3º (VETADO).

Art. 10. O poder concedente poderá determinar à Antaq, a qualquer momento e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, a abertura de processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária, na forma do regulamento e observado o prazo previsto no inciso II do § 1º do art. 9º.

Art. 11. O instrumento da abertura de chamada ou anúncio público indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:

I - a região geográfica na qual será implantada a instalação portuária;

II - o perfil das cargas a serem movimentadas; e

III - a estimativa do volume de cargas ou de passageiros a ser movimentado nas instalações portuárias.

Parágrafo único. O interessado em autorização de instalação portuária deverá apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura.

Art. 12. Encerrado o processo de chamada ou anúncio público, o poder concedente deverá analisar a viabilidade locacional das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

§ 1º Observado o disposto no regulamento, poderão ser expedidas diretamente as autorizações de instalação portuária quando:

I - o processo de chamada ou anúncio público seja concluído com a participação de um único interessado; ou

II - havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, a Antaq deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de



movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital.

§ 4º Em qualquer caso, somente poderão ser autorizadas as instalações portuárias compatíveis com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, na forma do caput.

Art. 13. A Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.

### Seção III

#### Dos Requisitos para a Instalação dos Portos e Instalações Portuárias

Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo poder público municipal; e

III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.

### Seção IV

#### Da Definição da Área de Porto Organizado

Art. 15. Ato do Presidente da República disporá sobre a definição da área dos portos organizados, a partir de proposta da Secretaria de Portos da Presidência da República.

Parágrafo único. A delimitação da área deverá considerar a adequação dos acessos marítimos e terrestres, os ganhos de eficiência e competitividade decorrente da escala das operações e as instalações portuárias já existentes.

## CAPÍTULO III

### DO PODER CONCEDENTE

Art. 16. Ao poder concedente compete:

I - elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada;

II - definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, das chamadas públicas e dos processos seletivos de que trata esta Lei, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios;

III - celebrar os contratos de concessão e arrendamento e expedir as autorizações de instalação portuária, devendo a Antaq fiscalizá-los em conformidade com o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e

IV - estabelecer as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários.

§ 1º Para os fins do disposto nesta Lei, o poder concedente poderá celebrar convênios ou instrumentos congêneres de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da administração pública federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, inclusive com repasse de recursos.

§ 2º No exercício da competência prevista no inciso II do caput, o poder concedente deverá ouvir previamente a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis sempre que a licitação, a chamada pública ou o processo seletivo envolver instalações portuárias voltadas à movimentação de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis.

## CAPÍTULO IV

### DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

#### Seção I

##### Das Competências

Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;

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

III - pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;

IV - arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;

V - fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;

VI - fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VII - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;

VIII - autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;

IX - autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;

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

XI - reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;

XII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;

XIII - prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;

XIV - estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e

XV - organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente.

§ 2º A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

§ 3º O disposto nos incisos IX e X do § 1º não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 4º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 5º (VETADO).

Art. 18. Dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto:

I - sob coordenação 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;

c) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

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

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

II - sob coordenação da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento; e

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.

Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetadas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

Parágrafo único. O disposto no caput não afasta a aplicação das normas de licitação e contratação pública quando a administração do porto for exercida por órgão ou entidade sob controle estatal.

Art. 20. Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto.

§ 1º O regulamento disporá sobre as atribuições, o funcionamento e a composição dos conselhos de autoridade portuária, assegurada a participação de representantes da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e do poder público.

§ 2º A representação da classe empresarial e dos trabalhadores no conselho a que alude o caput será paritária.

§ 3º A distribuição das vagas no conselho a que alude o caput observará a seguinte proporção:

I - 50% (cinquenta por cento) de representantes do poder público;

II - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe empresarial; e

III - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe trabalhadora.

Art. 21. Fica assegurada a participação de um representante da classe empresarial e outro da classe trabalhadora no conselho de administração ou órgão equivalente da administração do porto, quando se tratar de entidade sob controle estatal, na forma do regulamento.

Parágrafo único. A indicação dos representantes das classes empresarial e trabalhadora a que alude o caput será feita pelos respectivos representantes no conselho de autoridade portuária.

Art. 22. A Secretaria de Portos da Presidência da República coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades, nos termos do regulamento.

## Seção II

### Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados e nas Instalações Portuárias Alfandegadas

Art. 23. A entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas somente poderá efetuar-se em portos ou instalações portuárias alfandegados.

Parágrafo único. O alfandeamento de portos organizados e instalações portuárias destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou à exportação será efetuado após cumpridos os requisitos previstos na legislação específica.

Art. 24. 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 reprimir o contrabando e o descaminho, 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 - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal;

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

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

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

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

§ 1º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto ou instalação portuária, às embarcações atracadas ou não e aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira poderá, sempre que julgar necessário, requisitar documentos e informações e o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

## CAPÍTULO V

### DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.

§ 1º As normas de pré-qualificação devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 2º A administração do porto terá prazo de 30 (trinta) dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido à Secretaria de Portos da Presidência da República, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.

§ 4º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a administração do porto.

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

I - a administração do porto pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a administração do porto seja titular, que 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 ocorridas 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; e

VII - a autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.

Parágrafo único. Compete à administração do porto responder pelas mercadorias a que se referem os incisos II e VII do caput quando estiverem em área por ela controlada e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto.

Art. 27. As atividades do operador portuário estão sujeitas às normas estabelecidas pela Antaq.

§ 1º O operador portuário é titular e responsável pela coordenação das operações portuárias que efetuar.

§ 2º A atividade de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executada de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, responsáveis pela segurança da embarcação nas atividades de arrumação ou retirada da carga, quanto à segurança da embarcação.

Art. 28. É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações:

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 tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

a) em obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, executadas direta ou indiretamente pelo poder público;

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

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheço;

III - relativas à movimentação de:

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

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

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

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

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 29. As cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta Lei, poderão estabelecer-se como operadores portuários.

Art. 30. A operação portuária em instalações localizadas fora da área do porto organizado será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 31. O disposto nesta Lei não prejudica a aplicação das demais normas referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente o País.

## CAPÍTULO VI

### DO TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 32. Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

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 - treinar e habilitar profissionalmente o 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; e

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

Parágrafo único. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 33. 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 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento do registro;

II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos 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; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde por 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 e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

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

§ 4º As matérias constantes nas alíneas *a* e *b* do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5º A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4º será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 34. O exercício das atribuições previstas nos arts. 32 e 33 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 35. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 36. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 37. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 32, 33 e 35.

§ 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 constitui título executivo extrajudicial.

§ 4º As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 38. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1º O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 32;

II - editar as normas a que se refere o art. 42; e

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

§ 2º A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3º Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

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

Art. 39. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra.

Art. 40. 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 por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, 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: 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, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - conferência de carga: 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: 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: 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 portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

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

§ 2º A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3º O operador portuário, nas atividades a que alude o caput, não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a [Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974](#).

§ 4º As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 41. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 40; e

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 inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

Art. 42. 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 estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 43. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT.

Art. 44. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 45. (VETADO).

## CAPÍTULO VII

### DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 46. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe em:

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

II - recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário; ou

III - utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

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

Art. 47. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I - advertência;

II - multa;

III - proibição de ingresso na área do porto por período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias; ou

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto nesta Lei, aplicam-se subsidiariamente às infrações previstas no art. 46 as penalidades estabelecidas na [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta.

Art. 48. Apurada, no mesmo processo, a prática de 2 (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 Serão reunidos em um único processo os diversos autos ou representações de infração continuada, para aplicação da pena.

§ 2º Serão consideradas continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 49. Na falta de pagamento de multa no prazo de 30 (trinta) dias, contado da ciência pelo infrator da decisão final que impuser a penalidade, será realizado processo de execução.

Art. 50. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Lei reverterão para a Antaq, na forma do [inciso V do caput do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#).

Art. 51. O descumprimento do disposto nos arts. 36, 39 e 42 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no [inciso I do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#), sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Art. 52. O descumprimento do disposto no caput e no § 3º do art. 40 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no [inciso III do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#), sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

## CAPÍTULO VIII

### DO PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA II

Art. 53. Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II, a ser implantado pela Secretaria de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação.

§ 1º O Programa de que trata o caput abrange, dentre outras atividades:

I - as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito;

II - o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos necessários às hidrovias e ao acesso aos portos e terminais portuários;

III - o monitoramento ambiental; e

IV - o gerenciamento da execução dos serviços e obras.

§ 2º Para fins do Programa de que trata o caput, consideram-se:

I - dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;

II - draga: equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem;

III - material dragado: material retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;

IV - empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação; e

V - sinalização e balizamento: sinais náuticos para o auxílio à navegação e à transmissão de informações ao navegante, de forma a possibilitar posicionamento seguro de acesso e tráfego.

Art. 54. A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como os serviços de sinalização, balizamento, monitoramento ambiental e outros com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado.

§ 1º As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão contemplar mais de um porto, num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública.

§ 2º Na contratação de dragagem por resultado, é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado.

§ 3º A duração dos contratos de que trata este artigo será de até 10 (dez) anos, improrrogável.

§ 4º As contratações das obras e serviços no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II poderão ser feitas por meio de licitações internacionais e utilizar o Regime Diferenciado de Contratações Públicas, de que trata a [Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011](#).

§ 5º A administração pública poderá contratar empresa para gerenciar e auditar os serviços e obras contratados na forma do caput.

Art. 55. As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela autoridade marítima e não se submetem ao disposto na [Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#).

## CAPÍTULO IX

### DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 56. (VETADO).

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a [Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993](#), que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

§ 1º A prorrogação antecipada de que trata o caput dependerá da aceitação expressa de obrigação de realizar investimentos, segundo plano elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder concedente em até 60 (sessenta) dias.

§ 2º (VETADO).

§ 3º Caso, a critério do poder concedente, a antecipação das prorrogações de que trata o caput não seja efetivada, tal decisão não implica obrigatoriamente na recusa da prorrogação contratual prevista originalmente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º O Poder Executivo deverá encaminhar ao Congresso Nacional, até o último dia útil do mês de março de cada ano, relatório detalhado sobre a implementação das iniciativas tomadas com base nesta Lei, incluindo, pelo menos, as seguintes informações:

I - relação dos contratos de arrendamento e concessão em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, por porto organizado, indicando data dos contratos, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas contratuais;

II - relação das instalações portuárias exploradas mediante autorizações em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, segundo a localização, se dentro ou fora do porto organizado, indicando data da autorização, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas dos termos de adesão e autorização;

III - relação dos contratos licitados no ano anterior com base no disposto no art. 56 desta Lei, por porto organizado, indicando data do contrato, modalidade da licitação, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos contratos de concessão ou arrendamento;

IV - relação dos termos de autorização e os contratos de adesão adaptados no ano anterior, com base no disposto nos arts. 58 e 59 desta Lei, indicando data do contrato de autorização, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos termos de adesão e autorização;

V - relação das instalações portuárias operadas no ano anterior com base no previsto no art. 7º desta Lei, indicando empresa concessionária, empresa que utiliza efetivamente a instalação portuária, motivo e justificativa da utilização por interessado não detentor do arrendamento ou concessão e prazo de utilização.

Art. 58. Os termos de autorização e os contratos de adesão em vigor deverão ser adaptados ao disposto nesta Lei, em especial ao previsto nos §§ 1º a 4º do art. 8º, independentemente de chamada pública ou processo seletivo.

Parágrafo único. A Antaq deverá promover a adaptação de que trata o caput no prazo de 1 (um) ano, contado da data de publicação desta Lei.

Art. 59. As instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do caput do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, terão assegurada a continuidade das suas atividades, desde que realizada a adaptação nos termos do art. 58.

Parágrafo único. Os pedidos de autorização para exploração de instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, protocolados na Antaq até dezembro de 2012, poderão ser deferidos pelo poder concedente, desde que tenha sido comprovado até a referida data o domínio útil da área.

Art. 60. Os procedimentos licitatórios para contratação de dragagem homologados e os contratos de dragagem em vigor na data da publicação desta Lei permanecem regidos pelo disposto na [Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007](#).

Art. 61. Até a publicação do regulamento previsto nesta Lei, ficam mantidas as regras para composição dos conselhos da autoridade portuária e dos conselhos de supervisão e diretorias executivas dos órgãos de gestão de mão de obra.

Art. 62. O inadimplemento, pelas concessionárias, arrendatárias, autorizatárias e operadoras portuárias no recolhimento de tarifas portuárias e outras obrigações financeiras perante a administração do porto e a Antaq, assim declarado em decisão final, impossibilita a inadimplente de celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações.

§ 1º Para dirimir litígios relativos aos débitos a que se refere o caput, poderá ser utilizada a arbitragem, nos termos da [Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996](#). ([Regulamento](#))

§ 2º O impedimento previsto no caput também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas, ou de controlador comum com a inadimplente.

Art. 63. As Companhias Docas observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.

Art. 64. As Companhias Docas firmarão com a Secretaria de Portos da Presidência da República compromissos de metas e desempenho empresarial que estabelecerão, nos termos do regulamento:

- I - objetivos, metas e resultados a serem atingidos, e prazos para sua consecução;
- II - indicadores e critérios de avaliação de desempenho;
- III - retribuição adicional em virtude do seu cumprimento; e
- IV - critérios para a profissionalização da gestão das Docas.

Art. 65. Ficam transferidas à Secretaria de Portos da Presidência da República as competências atribuídas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT em leis gerais e específicas relativas a portos fluviais e lacustres, exceto as competências relativas a instalações portuárias públicas de pequeno porte.

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária o disposto nas [Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011](#), [8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#), e [8.666, de 21 de junho de 1993](#).

Art. 67. Aplica-se subsidiariamente a esta Lei o disposto na [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), em especial no que se refere às competências e atribuições da Antaq.

Art. 68. As poligonais de áreas de portos organizados que não atendam ao disposto no art. 15 deverão ser adaptadas no prazo de 1 (um) ano.

Art. 69. (VETADO).

Art. 70. O [art. 29 da Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966](#), passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 29. Os serviços públicos necessários à importação e exportação deverão ser centralizados pela administração pública em todos os portos organizados.

§ 1º Os serviços de que trata o caput serão prestados em horário corrido e coincidente com a operação de cada porto, em turnos, inclusive aos domingos e feriados.

§ 2º O horário previsto no § 1º poderá ser reduzido por ato do Poder Executivo, desde que não haja prejuízo à segurança nacional e à operação portuária.

.....” (NR)

Art. 71. A [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“[Art. 13](#). Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

.....” (NR)

“[Art. 14](#). Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes:

.....

[III](#) - depende de autorização:

.....

[c](#)) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

.....

[g](#)) (revogada);

[h](#)) (revogada);

.....” (NR)

“Art. 20. ....

[I](#) - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

.....” (NR)

“[Art. 21](#). Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da

administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei.

.....” (NR)

“[Art. 23.](#) Constituem a esfera de atuação da Antaq:

.....

[II](#) - os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

[III](#) - as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

[§ 1º](#) A Antaq articular-se-á com órgãos e entidades da administração, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

.....” (NR)

“Art. 27. ....

[I](#) - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias;

.....

[III](#) - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

a) (revogada);

b) (revogada);

.....

[VII](#) - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda;

.....

[XIV](#) - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

[XV](#) - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

[XVI](#) - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso

VIII do caput do art. 5º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

.....

[XXII](#) - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

.....

[XXV](#) - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

[XXVI](#) - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

[XXVII](#) - (revogado).

§ 1º .....

.....

[II](#) - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e

.....

[§ 3º](#) (Revogado).

[§ 4º](#) (Revogado).” (NR)

“[Art. 33](#). Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANTT e pela Antaq obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas Subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pelas Agências.” (NR)

“Art. 34-A. ....

.....

[§ 2º](#) O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica:

.....” (NR)

“[Art. 35](#). O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a:

.....” (NR)

“[Art. 43](#). A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

.....” (NR)



“[Art. 44.](#) A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será disciplinada em regulamento próprio e será outorgada mediante termo que indicará:

.....” (NR)

“[Art. 51-A.](#) Fica atribuída à Antaq a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.](#)

[§ 1º](#) Na atribuição citada no caput incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados nos termos da [Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.](#)

[§ 2º](#) A Antaq prestará ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos da Presidência da República todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação.” (NR)

“Art. 56. ....

[Parágrafo único.](#) Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme o caso, instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento.” (NR)

“[Art. 67.](#) As decisões das Diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas.

[Parágrafo único.](#) As datas, as pautas e as atas das reuniões de Diretoria, assim como os documentos que as instruem, deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, na forma do regulamento.” (NR)

“[Art. 78.](#) A ANTT e a Antaq submeterão ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.

.....” (NR)

“Art. 78-A. ....

[§ 1º](#) Na aplicação das sanções referidas no caput, a Antaq observará o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.](#)

[§ 2º](#) A aplicação da sanção prevista no inciso IV do caput, quando se tratar de concessão de porto organizado ou arrendamento e autorização de instalação portuária, caberá ao poder concedente, mediante proposta da Antaq.” (NR)

“Art. 81. ....

[III](#) - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias;

[IV](#) - (revogado).” (NR)

“Art. 82. ....

[§ 2º](#) No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima.

.....” (NR)

Art. 72. A [Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“[Art. 24-A](#). À Secretaria de Portos compete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres.

§ 2º .....

[III](#) - a elaboração dos planos gerais de outorgas;

[V](#) - o desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e instalações portuárias sob sua esfera de atuação, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.

.....” (NR)

“Art. 27. ....

XXII - .....

[a](#)) política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário;

[b](#)) marinha mercante e vias navegáveis; e

[c](#)) participação na coordenação dos transportes aeroviários;

.....” (NR)

Art. 73. A [Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#), passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A:

“[Art. 10-A](#). É assegurado, na forma do regulamento, benefício assistencial mensal, de até 1 (um) salário mínimo, aos trabalhadores portuários avulsos, com mais de 60 (sessenta) anos, que não cumprirem os requisitos para a aquisição das modalidades de aposentadoria previstas nos arts. 42, 48, 52 e 57 da [Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991](#), e que não possuam meios para prover a sua subsistência.

[Parágrafo único](#). O benefício de que trata este artigo não pode ser acumulado pelo beneficiário com qualquer outro no âmbito da seguridade social ou de outro regime, salvo os da assistência médica e da pensão especial de natureza indenizatória.”

Art. 74. (VETADO).

Art. 75. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 76. Ficam revogados:

- I - a [Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993](#);
- II - a [Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007](#);
- III - o [art. 21 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006](#);
- IV - o [art. 14 da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007](#);
- V - os seguintes dispositivos da [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#):
  - a) as [alíneas g e h do inciso III do caput do art. 14](#);
  - b) as [alíneas a e b do inciso III do caput do art. 27](#);
  - c) o [inciso XXVII do caput do art. 27](#);
  - d) os [§§ 3º e 4º do art. 27](#); e
  - e) o [inciso IV do caput do art. 81](#); e
- VI - o [art. 11 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#).

Brasília, 5 de junho de 2013; 192º da Independência e 125º da República.

DILMA ROUSSEFF  
*José Eduardo Cardozo*  
*Guido Mantega*  
*César Borges*  
*Manoel Dias*  
*Miriam Belchior*  
*Garibaldi Alves Filho*  
*Luis Inácio Lucena Adams*  
*Mário Lima Júnior*