

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

**REFORMA PORTUÁRIA DO BRASIL E SUAS  
PERSPECTIVAS PARA O FUTURO**

**Por: Vivian Amorim Schuller**

**Orientador  
Comte. Wellington  
Rio de Janeiro 2012**

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

**REFORMA PORTUÁRIA DO BRASIL E SUAS  
PERPECTIVAS PARA O FUTURO**

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA**

**CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - EFOMM**

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

Por: Vivian Amorim Schuller

## AVALIAÇÃO

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

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

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)

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

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

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

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiro agradeço ao meu Deus. Sem Ele, não teria chegado até aqui. Agradeço também ao CMG- Eron Pessanha por investir seu tempo em me ajudar.

## **DEDICATÓRIA**

Dedico esta monografia a minha família que sempre torceu pelo meu sucesso profissional e me acompanhou tão intensamente nessa caminhada até a conclusão deste curso. Que eu seja o seu orgulho e bom exemplo.

## **RESUMO**

O presente estudo analisará a Reforma portuária nos portos brasileiros a partir de uma breve história da Marinha Mercante do Brasil desde a abertura dos portos até os dias atuais com suas devidas mudanças e uma análise de perspectivas para o futuro. Tendo uma apresentação da atual situação do sistema portuário, os principais portos brasileiros, suas necessárias mudanças frente ao comércio exterior e inovações.

Tem como objetivo avaliar o comportamento do Subsetor Portuário brasileiro frente às reformas introduzidas a partir da promulgação da nova lei dos portos, em fevereiro de 1993. Propõe soluções para os problemas identificados e recomenda ações para a continuidade do processo de modernização dos portos.

Palavras- chave: reforma portuária- crescimento econômico- mudanças necessárias

## **ABSTRACT**

This study will examine the port Reform in Brazilian ports from a brief history of the Merchant Marine of Brazil since the opening of the ports until the current day with its due changes and an analysis of prospects for the future. Having a presentation of the current situation of the port system, the main Brazilian ports, its necessary changes forward to foreign trade and innovations.

Aim to evaluate the performance of the subsector Brazilian port forward the reforms introduced after the promulgation of the new law of ports, in February 1993. Proposes solutions to identified problems and recommended action to continue the process of modernization of ports.

Key word: port reform- economic growth- necessary changes



## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b>	<b>9</b>
<b>2 HISTÓRIA DOS PORTOS</b>	<b>11</b>
<b>3 CRIAÇÃO E EXTINÇÃO DA PORTOBRÁS</b>	<b>14</b>
<b>4 LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS</b>	<b>15</b>
<b>4.1- EXIGÊNCIAS ADVINDAS DA LEI</b>	<b>17</b>
<b>4.2- DIFICULDADES DE IMPLEMENTAÇÃO</b>	<b>17</b>
<b>4.3- POLÍTICA PARA O SETOR DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS</b>	<b>18</b>
<b>4.4-CRIAÇÃO DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES</b>	<b>19</b>
<b>5 GEMPO</b>	<b>20</b>
<b>5.1 COMPOSIÇÃO</b>	<b>21</b>
<b>6 SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO</b>	<b>23</b>
<b>6.1 PORTO DO AÇU</b>	<b>26</b>
<b>7 CENÁRIO DOS DEZ MARIORES PORTOS DO MUNDO</b>	<b>28</b>
<b>8 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>31</b>

## LISTA DE ANEXOS

<b>ANEXO I</b>	<b>33</b>
<b>ANEXO II</b>	<b>37</b>
<b>ANEXO III</b>	<b>38</b>
<b>ANEXO IV</b>	<b>39</b>

## ***1- INTRODUÇÃO***

Os portos são pontos focais no intercâmbio comercial de um país. Ao analisar sobre a relação dos portos com as cidades, Cocco e Silva assim discorrem sobre os portos : “[...] portas de entrada dos colonizadores e dos escravos, por um lado, e portas de saída das riquezas sobre as quais se baseavam os diferentes ciclos econômicos brasileiros [...]”.

Um porto é 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, bem como instalações para o movimento de pessoas e carga ao redor do setor portuário, e, em alguns casos, terminais especialmente designados para acomodação de passageiros. Um porto que está localizado à beira de um oceano ou de um mar é constantemente chamado de porto marítimo, como em Santos, Rio de Janeiro, Recife, Leixões e Sines e à beira de um rio ou estuário é chamado um porto fluvial, como Lisboa, Aveiro, Belém ou Manaus. Já um pequeno porto destinado principalmente à recreação é mais habitualmente chamado de marina.

Na Idade Moderna a partir do advento das chamadas Grandes Navegações, as grandes potências comerciais e militares da Europa ressuscitaram o potencial marítimo. Neste período e nos seguintes, acabaram por destacar-se Portugal, Espanha, França, Holanda e Inglaterra, semeando trilhas marítimas de comércio e dominando territórios ao longo da costa africana e nas Américas.

Desde então, os sítios portuários sofreram um incremento de tecnologia e investimento, sendo expandidos em progressão geométrica a fim de abrigar as consequências da cada vez maior integração humana a qual se conviu chamar globalização.

A partir da década de 90, os portos de praticamente todos os países passam por profundas reformas, a fim de compatibilizá-los com a nova ordem econômica e política internacional. Isto também ocorreu nos portos brasileiros, por estarem diretamente correlacionados ao desempenho portuário mundial, ao acelerado incremento do comércio internacional e à demanda por ganhos contínuos e exponenciais na eficiência produtiva. E essas transições foram balizadas apenas por algumas alterações pontuais, destinadas a romper

antigas tradições julgadas “obstaculizantes à modernização”, mas que atualmente são, visivelmente, marcos na história dos portos do Brasil.

## ***2- HISTÓRIA DOS PORTOS BRASILEIROS***

A história dos portos brasileiros iniciou-se com a vinda da família real portuguesa e transferência da sua corte para o Brasil. Por extremo interesse da Corte, foi promulgada por meio de uma Carta Régia, pelo príncipe regente, D. João, em 28 de janeiro de 1808 a *abertura dos portos brasileiros às nações amigas* (principalmente Grã-Bretanha), pois até então, só os navios portugueses podiam atracar em portos brasileiros (porém, a abertura real dos portos brasileiros ocorreu em 1922 com a proclamação da independência).

O decreto foi assinado quatro dias após a chegada da Família Real e da Corte portuguesa à cidade de Salvador, na Capitania da “Baía de todos os santos”. A antiga sede da Colônia foi a primeira escala da esquadra, que tinha como destino a cidade do Rio de Janeiro (sede da Colônia). A decisão de D. João foi festejada pela população por anos, apesar de tal decisão, na verdade, ter sido tomada por necessidade e conveniência.

Nessas atuais condições, o comércio com os demais países precisou ser feito sem intermediários, o que acabou com o monopólio que Portugal tinha sobre a Colônia. Mesmo porque, a família Real estava falida, e sua sobrevivência dependia da venda das riquezas extraídas e produzidas em solo brasileiro.

Inseria-se assim o Brasil, no sistema econômico liberal internacional, para realização do comércio de madeira, ouro e outras riquezas naturais existentes no País, e a importação de produtos manufaturados e outras especiarias para nobreza e também para facilitar o tráfico de escravos da África.

Após essa abertura, o Rio de Janeiro, sede da Corte, se tornou o mais importante centro de comércio da colônia e no mercado brasileiro entravam maciçamente os produtos britânicos. As taxas impostas pelos acordos comerciais eram mais favoráveis à Inglaterra, que era também um país mais adiantado, em processo de industrialização e precisava importar muito menos. Portanto acabou acontecendo um desequilíbrio, pois o Brasil comprava mais bens estrangeiros do que exportava os seus, estabelecendo uma outra forma de dominação, a dependência econômica. Para saldar dívidas contraídas, o Brasil precisou pedir empréstimos.

Mesmo assim, a abertura dos portos é considerada como o primeiro passo para a emancipação econômica e por consequência para a independência política do Brasil.

Em 1846, o Visconde de Mauá – hoje o patrono da Marinha Mercante brasileira – organizou a Companhia de Estabelecimento da Ponta da Areia, no porto de Niterói, de onde partiam seus navios destinados à cabotagem na costa brasileira, como também de linhas para o Atlântico Sul, América do Norte e Europa.

A partir daí houve o incremento do comércio brasileiro. O governo imperial elaborou, em 1869, a primeira lei de concessão à exploração de portos pela iniciativa privada. Isso ocorreu logo após a inauguração da ferrovia “São Paulo Railway”, próxima de Santos, o que facilitava as exportações de café.

Com advento da proclamação da República, as administrações dos portos foram privatizadas, sendo a primeira a do porto de Santos. O governo resolveu, então, abrir concorrência para exploração do porto e, em 1888, o grupo liderado por Cândido Graffê e Eduardo Guinle obteve autorização para explorar as operações do porto de Santos: em lugar dos trapiches e pontes fincadas em terreno pantanoso, foram construídos 260 metros de cais e, com isso, permitida a atracação de navios com maior calado. Dava-se assim, partida às operações do primeiro porto organizado, explorado pela iniciativa privada através da então constituída, Companhia Docas de Santos.

Os portos passam, assim, a serem consideradas instituições extremamente importantes para o desenvolvimento econômico nacional. Com isso durante o período monárquico e as primeiras décadas da República, nossos governantes reconheciam a importância dos portos na expansão da economia do País.

A privatização fez o porto de Santos funcionar de maneira satisfatória ao longo de várias décadas. Porém, neste momento ao fator econômico da atividade teve simplesmente o caráter liberal e não do desenvolvimento nacional, pois os proprietários ganharam fortunas e não houve a preocupação por parte dos governantes em construir uma política de investimentos, e o País ficou debilitado em relação a atividades portuárias permanentes.

A partir de 1930, com a Revolução de 30 da Aliança Liberal, houveram novas mudanças com caráter pontual de desenvolvimento, pois até então as atividades portuárias

eram privadas,. Já a partir de 1934, com o chamado “Estado Novo” e com um programa estatizante, o porto passa a ser tratado como fator de desenvolvimento econômico, porém, sob controle do Estado. Alguns intelectuais acham que houve propostas equivocadas de legislações, pois foi a era Vargas que mais regulamentou a atividade portuária no País.

No período de 1964, no regime da ditadura militar, o enfoque era de área de segurança, não tendo como objetivo aumento de movimentação de mercadoria nem avanço tecnológico das operações portuárias, para tornar o porto um fator de desenvolvimento. O tempo foi passando e a presença do Estado na economia ficava cada vez mais forte. Até que em 1975 essa participação culminou com a criação da Empresa de Portos do Brasil S/A (PORTOBRAS), que defenderia os interesses do Estado.

### ***3- CRIAÇÃO E EXTINÇÃO DA PORTOBRAS***

Com base nas disposições da Lei nº 6.222, de 10 de julho de 1975, a PORTOBRAS foi criada na forma de Empresa Pública e com capital 100% pertencente à União, sem qualquer participação da Iniciativa Privada.

Entidade promotora do chamado Sistema Portuário brasileiro, uma “holding” que representava o interesse do governo em centralizar atividades portuárias. Desta maneira, seguindo o critério de centralização da administração pública federal vigente à época, iniciado no Estado Novo e intensificado após 1964, era consolidado o modelo monopolista estatal para o Sistema Portuário Nacional.

Naquela época, as relações dos trabalhadores e empresários estavam sob total controle do aparelho do Estado, não permitindo o processo de modernização das atividades portuárias com maior eficiência. Por força de uma legislação ora paternalista e autoritária e a inexistência de uma política correta para os portos, ao longo dos anos foi-se criando uma expressiva massa de trabalhadores da orla marítima, que tornaram o sistema de relações de trabalho algo obsoleto e autoritário, com criação da Delegacia do Trabalho e dos Conselhos Regionais do Trabalho Marítimo.

Ao Conselho Superior do Trabalho Marítimo cabia controlar todos os atos normativos para operação, inclusive as taxas portuárias, e isto foi responsável por custos exagerados nas operações de carga e descarga, ao obrigar os contratantes de serviços a pagarem por um excessivo contingente de mão-de-obra.

Começa, nesse momento, um período de marcante ineficiência nos portos brasileiros. A PORTOBRAS explorava os portos através de subsidiárias, Companhias Docas, tendo também assumido a fiscalização das concessões estaduais e, até mesmo, dos terminais privativos de empresas estatais e privadas, aumentando muito, com isso, a burocracia nos portos.

Em março de 1990, o Governo Federal decidindo implantar uma nova política de ampla abertura econômica e comercial, resolveu extinguir a PORTOBRAS e a Companhia Brasileira de Dragagem, passando as COMPANHIAS DOCAS a ficar diretamente subordinadas ao então Ministro da Infraestrutura, criado pela fusão dos Ministérios dos Transportes, das Comunicações e das Minas e Energia.

#### **4- LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS**

No início de 1990, houve uma abrupta dissolução da empresa PORTOBRÁS, causando uma crise institucional sem precedentes no país com nefastas consequências, o que culminou com a aprovação da nova Lei 8.630, em 25 de fevereiro de 1993, “Lei de Modernização dos Portos”. Essa Lei dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e, em seu art.1º, estabelece que “cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, os portos públicos organizados” onde porto organizado significa:

“Porto 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”

Esta fase foi a mais difícil para o sistema portuário, que passa a ter um novo marco legal: a partir dessa nova regulamentação mais privatista nos portos, se estabelece uma nova regulamentação com esse objetivo, e também são criados organismos institucionais para dar suporte a esse marco. A partir de então se inicia o embate sobre a reforma portuária no Brasil, que é tida como requisito básico para a retomada do crescimento econômico.

É necessário fazer uma retrospectiva de como estava o regime de trabalho no porto antes de falar da modernização dos portos advinda da Lei de Modernização dos Portos propriamente dita, regime esse, que perdurou por mais de setenta anos debaixo de um controle exercido pelo Estado. Essas relações se resumem aos seguintes pontos:

- O regime era totalmente regulamentado por diversas leis esparsas e por meio de atos administrativos que não davam nenhuma brecha ou possibilidade de negociação;
- Havia total atuação de órgãos estatais na administração de todos os assuntos referentes à atividade portuária, tais como Sunamam (Superintendência Nacional da Marinha Mercante), Portobrás (Empresa de Portos do Brasil S/A), CSTM (Conselho Superior do Trabalho Marítimo), CRTM (Conselho Regional do



Trabalho Marítimo) e as DTMS (Delegacias do Trabalho Marítimo) que regulamentavam todas essas questões relacionadas ao trabalho portuário.

- No trabalho avulso, havia prerrogativa concedida aos sindicatos de trabalhadores para indicar, com exclusividade, os trabalhadores que comporiam as equipes de trabalho, sendo que apenas os trabalhadores matriculados na Delegacia do Trabalho Marítimo poderiam obter postos de trabalho, havendo, ainda, preferência legal para os trabalhadores sindicalizados.

- Os serviços de capatazia eram realizados por trabalhadores empregados das autoridades portuárias, fazendo com que houvesse uma divisão de responsabilidades, pois enquanto a mercadoria era transportada ou movimentada no cais ficava sob a responsabilidade da Administração, mas quando chegava ao interior das embarcações, passava para responsabilidade do armador.

- Havia sim, como consequência, duas categorias de trabalhadores portuários no cais: os de capatazia, com vínculo empregatício firmado com a empresa estatal e os avulsos (estivadores, conferentes, consertadores, vigias e trabalhadores de bloco), surgindo, posteriormente, os avulsos de capatazia, que complementavam de forma supletiva o trabalho daqueles.

- Ausência de competição entre portos, pois todos os preços cobrados pela movimentação de mercadoria, bem como as taxas obradas pela Administração dos portos eram calculadas sobre o valor da mão-de-obra utilizada, ou seja, quanto maior a remuneração dos trabalhadores e a composição dos ternos, maiores os lucros dos empresários que operavam no porto e da própria Administração Pública.

Com a chamada modernização, as posições pró-reforma indicavam a necessidade de mais e melhores equipamentos e instalações – para aumentar a eficiência dos serviços e reduzir seus custos – e de novas formas de regulamentação das operações tendo como objetivo o uso da mão-de-obra, principalmente a avulsa. Ambos os aspectos implicavam, segundo os atores empresariais, avanços na privatização dos serviços portuários o que modificou completamente as estruturas portuárias brasileira, permitindo progredir na liberalização do setor e, como resultado, no estímulo à

concorrência, Desde então, vários portos e terminais privados passaram a disputar as cargas.

Através desta Lei, praticamente todos os serviços e estruturas até então operadas pelo governo (fosse este federal, estadual ou municipal) foram privatizados através de contratos de arrendamentos, ficando o governo apenas com a administração em si e com o papel de Autoridade Portuária. Mesmo que não inteiramente funcional até os dias de hoje, a Lei de Modernização dos Portos foi um marco no sistema brasileiro de fluxos internacionais, e sua análise e reflexos sobre trabalho e infra-estrutura é o intento deste trabalho, além do fomento à discussão e raciocínio tão fundamentais nos dias atuais.

#### ***4.1- EXIGÊNCIAS ADVINDAS DA LEI***

Com a criação da Lei, é exigida a criação do CAP (Conselho de Autoridade Portuária), um mecanismo importante para atividade portuária que tem a competência de estabelecer normas de regulamentação e de procedimento para operação portuária. Outro organismo importante criado foi o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), que passou a administrar o efetivo da mão-de-obra avulsa, entre vários aspectos.

#### ***4.2- DIFICULDADES DE IMPLEMENTAÇÃO***

Houve uma grande resistência na implementação da nova regulamentação por se tratar de um setor enrijecido, retrógrado e, principalmente, fechado a mudanças. As principais dificuldades enfrentadas pelo ramo para esse avanço da Lei foram:

- Diferença de interesses entre empresários em reduzir o custo portuário de mão-de-obra e trabalhadores do subsetor em manter os quantitativos e a remuneração da força de trabalho por terno, o que gerou dificuldades de acordo;
- Resistência do sindicato dos trabalhadores em aceitar a quebra de monopólio do fornecimento e escalação da mão-de-obra portuária;
- Resistência inicial ao estabelecimento da plena atividade e operação dos Órgãos Gestores de Mão-de-obra (OGMO) tanto pelos empresários quanto pelos trabalhadores portuários avulsos;

- Corporativismo e resistência também das Companhias Docas e concessionárias para assumirem as posições de Autoridade Portuária e administradora do patrimônio público, afastando-se plenamente das operações portuárias;
- Interesses econômicos e políticos de grupos contrários ao interesse público;
- Dificuldade para conciliação, em alguns momentos, de interesses do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e dos Conselhos de Administração das Empresas portuárias (CONSAD);
- Conflito de interesse entre os membros dos CAP e, algumas vezes, com o porto.

#### ***4.3- POLÍTICA PARA O SETOR DE TRANSPORTES***

Com o Governo decidido a reformar o sistema portuário e conseqüentemente o de transportes, algumas estratégias tiveram que ser implementadas para cumprir as diretrizes deste Governo. Tais como:

- Reorganização institucional do Setor com a criação da Agência Nacional de Transportes Terrestres, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários e do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de transportes;
- continuidade da descentralização e da privatização das operações portuárias, visando ao incremento da competitividade entre prestadores de serviços, com a adoção de práticas mais condizentes com as leis do mercado;
- facilitação de operações intermodais, com a integração física e operacional nos principais corredores de transporte;
- prioridade para a recuperação e a manutenção da infra-estrutura existente;
- estímulo à capacitação do Setor, mediante planejamento estratégico e desenvolvimento científico e tecnológico;
- requalificação do trabalhador, através da adoção de programas de treinamento e capacitação;

- modernização do sistema de transportes.

As diretrizes básicas que norteiam a atuação do Governo, inclusive no subsetor portuário, estão contidas no Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado (Presidência da República – Câmara da Reforma do Estado – 1995).

#### ***4.4-CRIAÇÃO DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS***

A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 e suas alterações, dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, com a criação do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT). Conforme preconizado na Lei, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ será uma entidade integrante da Administração Federal indireta, submetida ao regime autárquico especial, caracterizada por independência administrativa, autonomia funcional e mandato fixo de seus dirigentes, vinculada ao Ministério dos Transportes.

## **5- GEMPO**

Um extinto Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO) criado pelo governo do presidente Fernando Henrique Cardoso através do Decreto nº 1467, de 27 de abril de 1995, com a finalidade de coordenar as providências necessárias à modernização do Sistema Portuário Brasileiro. Seu intuito era criar alternativas e modelos eficientes que pudessem pôr em prática a Lei de Modernização dos Portos que já havia sido promulgada dois anos antes e estava prestes a se tornar em letra morta, devido à resistência do corporativismo enquistado dentro e fora do aparelho governamental.

Apesar de ser um Grupo já extinto, foi de grande importância na época (de 1995 a 2003), dando diretriz para um sistema portuário inovador.

Como o seu objetivo de criação era ajudar a implementar de forma efetiva a Lei, foram elaborados os seguintes projetos e objetivos iniciados pelo GEMPO (em todos os portos brasileiros):

- elaborar, implementar e monitorar o Programa Integrado de Modernização Portuária (PIMOP);
- acelerar a implementação de medidas a fim de descentralizar a execução dos serviços portuários prestados pela União, na modalidade de concessão e arrendamento, inclusive à iniciativa privada;
- adotar providências que estabeleçam o novo ordenamento das relações entre os trabalhadores e os usuários dos serviços portuários, obedecendo ao disposto na Lei dos Portos;
- adotar medidas visando efetivo funcionamento dos órgãos gestores de mão-de-obra e dos Conselhos das Autoridades Portuárias, bem assim a racionalização das estruturas e procedimentos das administrações portuárias;
- propor os atos normativos que se fizerem necessários à implantação do Programa previsto no inciso 1 acima;

Pode-se acrescentar também, que o Grupo se importava em atuar na proteção do turismo marítimo, na segurança pública, gestão de mão-de-obra, erradicação da exploração do homem pelo homem, gestão da segurança do trabalho, harmonização dos agentes do trabalho através do Programa de Harmonização dos Agentes do Trabalho (PROHAGE<sup>1</sup>)- Prevenção e combate ao crime nos portos brasileiros;

- Privatização dos serviços portuários.

De acordo com o Decreto 1467/95, As funções do GEMPO foram consideradas missão de serviço relevante.

### ***5.1- COMPOSIÇÃO***

O GEMPO era composto por cinco Órgãos do Poder Público cujas representações de cada um eram feitas por dois representantes, sendo um titular e um suplente, designados por Portaria do Chefe da Casa Civil da Presidência da República, que presidia a Câmara de Políticas de Infraestrutura. A sua composição se formou pelos seguintes Órgãos:

- Ministério dos Transportes (MT);
- Ministério do Trabalho e Emprego (TEM);
- Ministério da Fazenda (MF);
- Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC); e
- Marinha do Brasil (MB).

O GEMPO está subordinado à Câmara de Políticas de Infra-Estrutura.

---

<sup>1</sup> PROHAGE: Programa instituído pela portaria interministerial n.º 11, de 25 de novembro de 1997, com o propósito de tornar mais ágeis as atividades de despacho de embarcações, cargas, tripulantes, passageiros e reduzir os custos portuários. Disponível em <<http://www.mar.mil.br>>. Acessado em 02 ago. 2012.

O diferencial do GEMPO é que além dos projetos feitos, eles também tinham que apresentar os resultados publicando o andamento dos projetos em diário oficial, o que expunha o grupo.

## **6- SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO**

O sistema portuário brasileiro é composto por 37 portos públicos, entre marítimos e fluviais. Desse total, 18 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.

Ele admite duas realidades: a dos terminais privatizados, que estão bem e dos portos públicos, sob gestão pública que estão estagnados. O sistema portuário atual está em crescimento mas, lento.

Sabe-se da importância do sistema portuário para o desenvolvimento do país, pois são só pontos focais no intercâmbio comercial de um país. Por esse motivo, há uma enorme necessidade de revitalização, retirada do atraso tecnológico e logístico em relação aos demais portos do mundo.

Cocco e Silva<sup>2</sup> discorrem sobre qual deve ser o papel dos portos:

Os portos, especificamente, devem assumir rapidamente uma nova função, que é a de organizar e gerenciar fluxos contínuos de bens para a produção e o consumo, a partir de redes de empresas que se estendem de maneira difusa e flexível pelos territórios.

Esse sistema vem sofrendo essas mudanças até hoje visando tornar os portos mais ágeis e competitivos frente a esse mercado internacional que os cerca, visto que os custos operacionais são ainda muito superiores aos praticados no exterior, o que nos deixa em desvantagem. As principais aconteceram como já se sabe, após a Lei de Modernização dos Portos.

Visão geral do sistema portuário:

- ***até Lei no 8.630/93***

---

<sup>2</sup> COCCO, Giuseppe. Silva; Gerardo (Orgs.). Cidades e portos: os espaços da globalização, p. 17.



- Setor dominado e explorado unicamente pela Administração portuária.
- Órgão normativo e formulador da política para o setor: Portobrás S/A.
- Sindicatos disponibilizando mão-de-obra avulsa.
- Março de 1990: Extinção da empresa Portobrás S/A.

- ***Pós Lei no 8.630/93***

- Criação do operador portuário (que passa a executar o serviço de movimentação de carga);
- Criação do CAP – Conselho de Autoridade Portuária (responsável pela normatização e regulamentação do porto);
- Criação do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) e a quebra do monopólio dos sindicatos de trabalhadores portuários;
- Introdução da concorrência no ambiente portuário (intraporto);
- Introdução da concorrência entre - portos.

**Funções desempenhadas pelo OGMO:**

- recebimento e atendimento das requisições de mão-de-obra de trabalhadores portuários avulsos (TPA);
- escalação da mão-de-obra dos TPA (Lei nº 9.719/98);
- elaboração da folha de pagamento dos TPA;
- pagamento dos TPA;
- fornecimento de documento de identificação aos TPA.

**Principais Problemas:**

- Manutenção do monopólio dos sindicatos na escalação da mão-de-obra
- Quantidade excessiva de trabalhadores
- Utilização de critério de remuneração por produção
- Altos níveis salariais

- Altos custos das operações – mão-de-obra avulsa = 50% do custo total
- Contratação de mão-de-obra própria não registrada ou cadastrada no OGMO

Os portos mais influentes no Brasil que, juntos, respondem por 89% das exportações brasileira são: Rio Grande (RS), Paranaguá (PR), Vitória (ES), Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP), Itajaí (SC), São Francisco do Sul (SC), Sepetiba (RJ), Salvador (B), Aratu (BA) e Itaqui (MA), foram analisados pela Agenda Portos (grupo interministerial da Casa Civil da Presidência da República, cuja coordenação geral é de sua responsabilidade, sendo compostos por representantes dos Ministérios dos Transportes, Fazenda, Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Agricultura e Planejamento) e detectou-se alguns problemas tais como:

- Falta de dragagem (retirada de entulhos de rios e do mar);
- em Vitória uma pedra de 40 metros cúbicos atrapalha a entrada de navios.
- em Santos, as linhas de ônibus coletivo de vias urbanas circulando no entorno do porto dificultam a logística e a armazenagem das cargas gerando, com isso, a utilização de contêineres como armazéns;
- no Rio de Janeiro, o acesso ferroviário está impedido em uma das vias, porque 70 famílias ocuparam a área e fizeram construções ao lado dos trilhos, e na via não ocupada, os trens passam somente a 10 km/h. Entre as soluções apontadas pela Agenda Portos estão o alargamento ou duplicação das vias de acesso, reordenação do trânsito nas localidades próximas às zonas portuárias, além de novas rotas de ligação direta entre as rodovias BR's e os terminais, pavimentação de ruas e construção de estacionamentos para se evitar filas na entrada dos portos (como previsto no projeto “ Porto Maravilha”<sup>3</sup> já em execução).

Um dos grandes problemas que existe nas cidades portuárias é a falta de entrosamento entre as administrações portuárias e as Prefeituras municipais, através dos seus Planos de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário – PDZP e Diretor Urbano – PDU. Como não existe, na maioria dos casos, uma sintonia entre estes dois instrumentos, o entorno do porto está sempre congestionado com habitações

---

<sup>3</sup>Porto Maravilha: Projeto do Município do Rio de Janeiro. Disponível em <<http://www.portomaravilha.com.br>>. Acessado em 20 jul. 2012.

desordenadas e com contingente populacional de baixa renda, trazendo dificuldade para a desocupação dessas áreas. Este último aspecto tornou-se relevante nas últimas três décadas, principalmente a partir do estabelecimento da Política Nacional do Meio Ambiente. Assim, as regiões portuárias apresentam cenários de conflito entre os aspectos ambientais, sociais e econômicos, constituindo um desafio para a sociedade e administradores nos distintos níveis do poder. Tais conflitos só poderão ser minimizados ou resolvidos a curto, médio e longos prazos mediante a realização de estudos de cunho científico que caracterizem os problemas e necessidades locais, propondo-se então a implementação de tecnologias ou inovações necessárias para a adequação dos portos a uma nova realidade.

Atualmente existem três tipos de exploração portuária, de acordo com a Autoridade Portuária:

- 1) Service port: Administração do porto é dona de tudo e faz tudo-service port nossos portos não faziam;
- 2) Tool port- dá o equipamento, loca para as empresas operarem;
- 3) Land lord port: um grande gestor. O porto é mantido em segurança, luz, água, local, porém aluga os locais para as empresas atuarem

O que o Brasil adota é o tipo “Landlord”, onde o público e o privado trabalham juntos.

### ***6.1- SUPERPORTO DO AÇU***

O maior empreendimento porto-indústria da América Latina está localizado no norte do estado do Rio de Janeiro, no município de São João da Barra e em construção desde 2007 pela empresa LLX Logística S/A. O Superporto é composto por dois conjuntos de terminais que juntos totalizam 17 km de cais: TX1- responsável pelos terminais de offshore, e TX2- terminal onshore- desenvolvido no entorno do canal interno de navegação, com 6,5km de extensão, 13 mil metros de cais, 300 metros de largura e até 18 metros de profundidade.e deverá movimentar cerca de 350 milhões de toneladas por ano, entre importações e exportações posicionando-se assim como um dos três maiores complexos portuários do mundo.

Sua localização é estratégica para a indústria do petróleo, por ser próximo às bacias de Campos e do Espírito Santo, podendo ser utilizado de base também a operação da Bacia de Santos.

O porto foi concebido com o objetivo de funcionar como centro logístico de exportação e importação para as regiões Centro-Oeste e Sudeste do Brasil, uma vez que fica próximo aos grandes centros do Brasil, tendo a possibilidade de escoar produtos pela costa do país através de serviços de cabotagem.

O desafiante porto terá um enorme complexo que apresenta uma grande característica: sinergia e integração total entre suas atividades e receberá: siderúrgicas, pólo metalmeccânico, unidade de armazenamento e tratamento de petróleo, estaleiro, indústrias offshore, plantas de pelletização, cimenteiras, termoelétrica e indústrias de tecnologia da informação.

Prevê atração de investimentos de US\$ 40 bilhões e geração de 50 mil empregos, o que alterará radicalmente o perfil demográfico, social e principalmente econômico do Norte Fluminense.

#### Características de infraestrutura:

- Canais de navegação com 21 metros de profundidade, e previsão de ampliação para 26 metros, permitindo a atracação dos Chinamax, maiores navios de carga do mundo;
- 10 berços para atracação de navios dos mais variados tipos (graneleiros, petroleiros, embarcações de apoio, entre outros) podendo chegar a ter 30 berços no futuro;
- a ponte de acesso tem 2,9 km de extensão e foi montada sobre 662 estacas fincadas no fundo do mar, que se fossem enfileiradas somariam a distância de 38 mil metros;
- quebra-mar de 2230 metros de extensão;
- corredor logístico de 48 km de extensão e 400 m de largura, ligando o superporto à cidade de Campos dos Goytacazes, com 4 faixas rodoviárias,

2 linhas ferroviárias e áreas para linhas de transmissão, dutos de água, de gás e de telecomunicações com capacidade para receber até 100 mil veículos por dia; em sua plena utilização terá uma vez e meia o volume de tráfego da Ponte Rio-Niterói.

O empreendimento contará também com uma Unidade de Tratamento de Petróleo (UTP) que estará em localização privilegiada e trará significativas vantagens para as atividades de exploração e produção de petróleo e gás natural. Processará, principalmente, o petróleo das Bacias de Campos e Espírito Santo e parte da produção do pré-sal da Bacia de Santos.

O petróleo bruto chegará ao porto através de navios aliviadores e segue, por meio de dutos, para estocagem e tratamento em área onshore. Essas instalações permitem a consolidação de cargas de petróleo cru para exportação em eficientes navios de grande porte e a adequação das características do petróleo brasileiro ao exigente mercado internacional, reduzindo o custo do frete por tonelada e agregando valor ao produto final.

É um projeto inovador e de iniciativa privada, tudo que o Brasil necessita, no momento, para alavancar no comércio portuário.

## ***6.2- CENÁRIO DOS DEZ MAIORES PORTOS DO MUNDO***

A lista mais atualizada dos maiores portos do mundo em 2011 não inclui nenhum porto brasileiro, infelizmente. A maioria desses portos se encontra na Ásia e, especificamente, portos da China. O porto de Santos, hoje o nosso melhor terminal de contêiner, carrega em média 70 contêineres por hora. Os outros portos brasileiros, 35 por hora, o que já é um grande avanço, visto que até um passado não muito distante a nossa média era de 10 contêineres por hora utilizando-se apenas os guindastes de bordo. Porém, esses dados todos ainda nos deixaram bem aquém de uma disputa com os portos listados.

É importante citar também que a classificação dos maiores portos do mundo esteja sujeita a alterações constantes, principalmente graças ao desenvolvimento que ocorre em todo o mundo, no que diz respeito ao transporte de carga marítima e redes comerciais. A lista segue abaixo:

1) **Xangai (China)**: Tendo um total de cinco áreas de trabalho, este porto superou o porto de Cingapura. Só nesse ano, cerca de 29 milhões de TEUS (unidade de medida equivalente de 20 pés) passaram pelo porto de Xangai. É uma fonte de grande atividade econômica na área do rio Yangtze, que ajudou ainda mais a situação econômica de regiões como Zhejiang, Jiangsu e Henan.

2) **Ningbo-Zhoushan (China)**: Formada como uma iniciativa de colaboração entre o porto de Ningbo e Zhoushan no ano de 2006, o porto Ningbo-Zhoushan apoia três rios o Yangtze, o Yong e o Qiantang. Deverá ter um grande impulso com a construção de um novo terminal o Dapukuo Jintang, composto por cinco leitos que deverão ser preenchidos até 2014.

3) **Cingapura (Sul da Península da Malásia-sudoeste asiático)**: Já foi considerado o maior porto do mundo. Do ponto de vista da economia do país, desempenha um papel muito importante, pois atende ao mercado de re-exportação em uma escala gigantesca. Tal porto é conectado a mais 600 portos espalhados por mais de 100 países. Em termos de sua manipulação, o porto lida com um quinto dos contentores de carga global e é responsável por 50% da oferta global de petróleo bruto.

4) **Rotterdam (Holanda)**: Único porto da Europa na lista, o quarto porto mundial serviu como o maior porto do mundo por 42 anos entre 1962 e 2004 antes de ter sido superado por Cingapura e Xangai, nessa ordem. É a porta de entrada ao mercado europeu para mais de 350 milhões de consumidores.

5) **Tianjin (China)**: Situado no Rio Haihe, o porto atualmente está conectado a mais de 400 portos em cerca de 200 países em todo o mundo, número que deverá subir nos próximos quatro anos. O porto de Tianjin é o terceiro maior porto da China e o único da parte norte do país.

6) **Guangzhou (China)**: Maior porto do sul da China, goza de conectividade com mais de 300 portos em quase 100 países. Constituiu a principal base para o cinturão industrial encontradas nas regiões de

Guangxi, Yunnan, Hunan e Jiangxi. O porto de Huangpu também faz parte de do porto de Guangzhou.

7) **Qingdao (China)**: Junto ao mar amarelo, na Península de Shandong, localiza-se de frente para o Japão e Coreia do Sul, líderes mundiais no negócio de construção naval. É um porto natural e se liga a mais de 450 portos em mais de 130 países.

8) **Qinhuangdao Port (China)**: Operando há mais de três décadas, esse porto é conhecido principalmente pelo seu transporte de carvão no país. Estatisticamente, é o maior porto de embarque de carvão no mundo, responsável por quase 50% do transporte de carvão do país entre o norte e o sul.

9) **Hong Kong (China)**: O porto de Hong Kong é um porto natural e está situado no mar da China Meridional, na cidade de Hong Kong. Tem sido fundamental na promoção econômica da cidade. Em 2010 foi responsável por 23,7 milhões de TEUs em movimentação de carga.

10) **Busan (Coréia do Sul)**: O porto de Busan, também conhecido por Pusan, funciona como o maior porto da Coréia do Sul, em sua segunda maior cidade. Busan está situado no rio Naktong e forma uma grande rota comercial entre o Oceano Pacífico e os países pertencentes à Eurásia<sup>4</sup>. Em breve deve ser anunciada uma ampliação, com o nome de New Busan, para proporcionar maior facilidade nas operações no porto de Pusan. A construção do novo porto deve ser concluída em 2015.

---

<sup>4</sup> Eurásia: massa terrestre formada pelo conjunto da Europa e da Ásia separados pela cordilheira dos Montes Urais. Pode ser considerada como um super-continente. Alguns países da região têm territórios nos dois continentes formadores da Eurásia, como a Rússia e a Turquia. Também pode ser chamada de Euroásia Disponível em <<http://www.dicionarioinformal.com.br>>. Acessado em 2 ago. 2012.

## ***CONSIDERAÇÕES FINAIS***

O Brasil é um país voltado para a área marítima em sua estrutura geográfica e isto já era sabido por seus colonizadores, os antigos navegadores portugueses. Estes, por sua vez, em tempo oportuno, abriram os portos às nações amigas, revelando uma nova mentalidade econômica integrada ao poder marítimo.

Foi dado o início para a exploração marítima e junto com ela, cada governo fazia tentativas para descobrir qual seria a melhor forma de se administrar, se estatizando ou privatizando os portos e o sistema portuário.

De 1993 à 2012 muitas mudanças ocorreram, como foi citado no presente estudo. As estruturas monopolistas e o enrijecimento que havia na administração do porto e nos próprios trabalhadores estão sendo desfeitas, graças a uma política que enfrentou todos esses obstáculos e se manteve firme diante das poderosas bases já estabelecidas. Bases estas que só tiravam proveito e não favoreciam para um ambiente concorrente apropriado ao mercado internacional e até mesmo nacional.

O caminho para o progresso na área portuária é a atuação da iniciativa privada que tem um enorme poder de crescimento e poderá influenciar os portos públicos, incluindo assim, o Brasil na globalização de uma vez por todas. Não há como almejar esse futuro se a mentalidade do trabalhador não mudar, se o tempo de permanência nos portos não for reduzido, se não houver dragagem nos portos, construção de cais com equipamentos apropriados para receber os gigantes contêineres e, acima de tudo, uma integração dos setores do governo que atuam na zona portuária.

Ao fim deste estudo pode-se concluir que o primeiro passo para a reforma portuária brasileira já foi dado, com a Lei de Modernização dos Portos. Mas ainda faltam muitos pontos a serem consolidados. É necessário acabar a reforma do sistema de mão-de-obra, modernizar a administração do porto e o que vier após isso, estará estruturalmente apropriado para um efetivo avanço e concorrência mundial.



## ***BIBLIOGRAFIA***

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br>>. Acessado em 20 jul.2012.

\_\_\_\_\_.Decreto n.º1467, de 27 de abril de 1995. Disponível em <<http://jusbrasil.com.br/legislacao>>. Acessado em 20 jul. 2012.

GEIPOT: “Reforma Portuária Brasileira”, setembro 2001.

GUARANYS, Milton Benevides dos. **Os portos, a logística e o comércio exterior brasileiro**. 2004. MBA Portos e Logística. Rio de Janeiro. 2004.

Lei nº8630/ 93- Lei de Modernização dos Portos. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br/ccivil>>. Acessado em 21 jul. 2012.

PORTOS DO BRASIL. Disponível em <<http://www.portosdobrasil.gov.br/sistema-portuario-nacional>>

## ANEXO I

### PESQUISA DE CAMPO DE MONOGRAFIA (ENTREVISTA)

ENTREVISTADO: CONTRA ALMIRANTE JOSÉ RIBAMAR DIAS, EX-SECRETÁRIO-EXECUTIVO DO DESATIVADO GEMPO (GRUPO DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS)

DATA: 02 DE AGOSTO DE 2012

Nota: O GEMPO/SEGEMPO foi desativado com a exoneração do ex-secretário-executivo, logo no que se tratar do mesmo, na entrevista, será a nível de informação adicional e enriquecimento da pesquisa.

***1- O sr. poderia caracterizar o SEGEMPO ou até mesmo o GEMPO no contexto da modernização dos portos visto que foi um trabalho que ultrapassou governos de orientações distintas.***

R.:No que diz respeito à caracterização do SEGEMPO, é esta: “uma secretaria executiva de um grupo executivo para a modernização dos portos”. Esse Grupo Executivo deveria elaborar e integrar um programa integrado de modernização portuária. Porque ele identificou que a vida portuária, por envolver um número grande de ministérios, a primeira coisa que ela precisa para alcançar qualquer objetivo é a integração da ação do governo. Integração esta, que desmoronou de alguns anos para cá e fez ruir toda uma estrutura que conduziu a resultados inimagináveis na administração pública brasileira.

O Governo criou um grupo executivo integrado de 5 ministérios com a tarefa de implantar a lei dos portos em todos os seus aspectos e elaborar e integrar um Programa Integrado de Modernização Portuária (PIMP). Por que integrado? 2 motivos: 1º - deveria dizer respeito à integração dos aspectos de toda a atividade portuária; 2º- deveria integrar a atuação de todas as atividades governamentais envolvidas no assunto. Logo, ele criou esse Grupo Executivo, subordinado diretamente ao Ministro Chefe da Casa Civil, coordenado por um Secretário Executivo, que coube à Marinha essa secretaria.

***2- O Sr. acredita que a GEMPO poderia ter ido além dos resultados que alcançou, ou a tarefa poderia ter sido realizada de outra forma?***

R.: O GEMPO chegou aonde era possível em face das dificuldades. Foram 8 anos de trabalho árduo, o mais importante é que o esforço tivesse sido prosseguido. O que precisava era que o esforço do Governo por uma atuação integrada de todos os ministérios, o programa integrado de modernização portuária deveria ter tido uma segunda fase, pois o sistema tinha chegado a uma estrutura de coordenação governamental verdadeiramente invejável na história brasileira, modelo para os países latino-americanos, ou até mesmo para outros países mais desenvolvidos. O que aconteceu foi a falta de prosseguimento por falta dos governos ao esforço que estava sendo feito. Se o trabalho poderia ter sido feito de outra forma? Na minha opinião, não. Pois a ideologia estava certa, só poderia haver uma mudança com essa tal integração do Estado, caso contrário, como seria, de forma desintegrada? De forma alguma. Faltou foi a continuidade do esforço desenvolvido daquela forma. Implantamos o sistema com base na Lei, tudo era feito ou por negociação ou através de liminares e sentenças exaradas pelo poder judiciário, nada foi feito à sombra da lei.

Quando começou a ser implantada a lei, 64 mil pessoas diziam trabalhadores portuários. Praticamente metade desse número era matriculado num órgão próprio, a outra metade não era matriculado, não tinha direito algum e vivia sendo explorado pelos trabalhadores efetivamente matriculados no sindicato, pois quem fornecia a mão-de-obra era o sindicato. Logo, só quem poderia trabalhar eram os sindicalizados e a lei veio para erradicar de uma vez por todas esse sistema. Uma vez que sindicato é apenas um órgão para defender os direitos de uma classe de trabalhadores. Uma primeira medida com a OGMO foi fazer esse levantamento de quem eram os reais trabalhadores portuários, aqueles registrados no sistema e quem não era. Conclusão, desses 64 mil, apenas 34 mil eram os efetivos matriculados. Resultado nunca visto em nenhum outro país no mundo. Houve então, um enxugamento de trabalhadores neste setor.

A maior dificuldade encontrada era a exploração do homem pelo próprio homem. O trabalhador portuário que era matriculado vendia o seu trabalho a outro trabalhador (que era conhecido em muitos portos na gíria popular por “bagrinho”, “cavalo”) e pagava a este, não matriculado, uma miséria e trabalhava sem nenhuma cobertura no âmbito de acidente de trabalho, ou qualquer suporte necessário.

O sistema estava implementado. Foram estabelecidas normas, regulamentos, leis sobre segurança e saúde no trabalho, o que não havia, criou-se uma estrutura de

fiscalização nos portos , onde se obrigava o uso de capacetes e instrumentos de proteção individual.

Os terminais de contêineres brasileiros, até pouco tempo, movimentavam uma média de 10 contêineres por hora. Isso porque o descarregamento dos contêineres era feito com guindastes dos próprios navios, usando seus guinchos. Logo, a lei possibilitou essas operações serem privatizadas, o que promoveu maior rapidez de operações, uma vez que as próprias empresas alugavam o local e entravam criando a figura do operador portuário (encarregado de fazer toda a operação de cais e estivagem) como? Através de terminais especializados ou cais publico. A lei não mandou privatizar porto nenhum, ela apenas abriu a possibilidade de fazê-lo, ou estatizar.

***3- Considerando as aspirações do governo brasileiro em tornar o país em um “Global Trader”, na sua opinião, quais são as maiores demandas que o mercado nacional e internacional possui para que esta aspiração se torne real?***

R.: Os pontos em que nós poderemos melhorar a confiabilidade e previsibilidade dos nossos portos..

- O porto tem que ser confiável de que a carga embarcada não será deteriorada. Porto eficiente, com alta produtividade.

- As taxas de embarque tem que estar pelo menos de acordo com os outros portos mundiais;

- Segurança do porto. A integridade da carga tem que ser mantida, não pode ser roubada.

- O custos portuários das nossas operações ainda está elevado.

Os portos, em todo o mundo são a porta por onde entra e sai mercadorias, mas muito além do que alguns imaginam também é o local por onde se trafica, faz negócios ilícitos, crimes de todos os tipos logo, o aspecto da segurança é um ponto muito importante que deve ser priorizado, até porque influencia toda uma sociedade.

***4- Através do seu conhecimento e trabalho frente ao SEGEMPO, quais seriam os maiores desafios que o governo tem que enfrentar no futuro frente a estas demandas?***

R.: Retomada da ação integrada das ações e ministérios do Estado. Modernização da gestão portuária no que diz respeito aos portos organizados os chamados portos organizados, são estatais e seguem um modelo de sociedade anônima mas são de gestão estatal. Joga-se a culpa nos gestores mas a culpa está na lei, nas falhas da lei. Precisa-se fazer uma experiência de privatização das CIAs DOCAS através de concessão e modernização da gestão portuária.

***5- Na sua opinião, todas estas iniciativas deveriam ser compartilhadas também pelo setor privado? Quais o senhor acredita que são exclusivas do setor público e quais reservadas ao setor privado?***

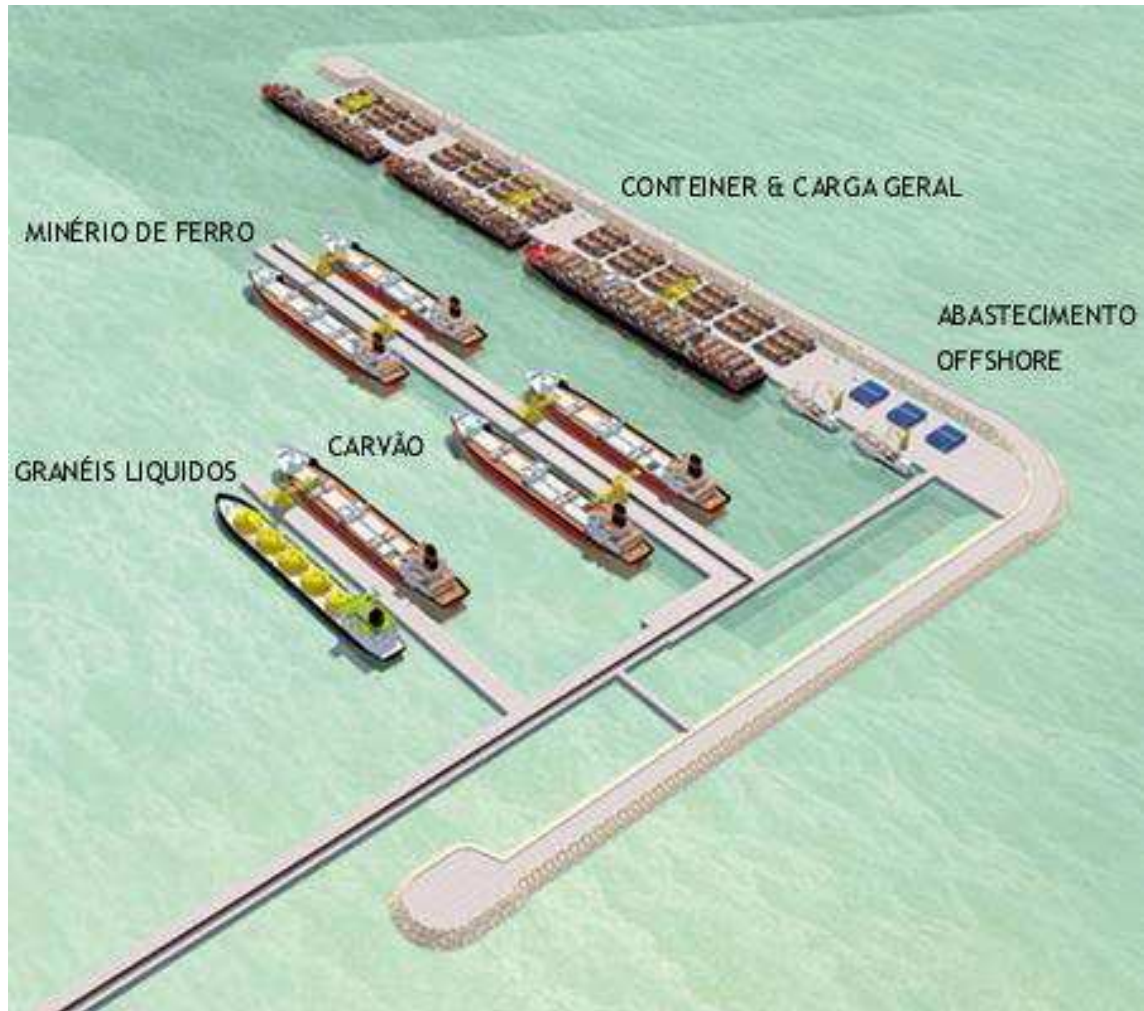
R.: Essa é a conclusão de tudo o que foi falado. Investir e operar tem que ser função do setor privado, pois o setor público, ainda mais num país como o Brasil onde a gestão pública é muito inflexiva tende a ser ineficiente e não existe nada que tenha passado por esse setor no nosso país que num tenha acabado em ineficiência: ponte, setor elétrico, aeroporto, saúde pública, escola. Para combater isso, o Governo tem que passar a ser regulador e fiscalizador da atividade, objetivando criar um ambiente seguro para que o setor privado possa investir. O governo deve se preocupar em investir fundos na infraestrutura básica, a estrutura básica do porto é sua obrigação (luz, água, ar comprimido, saneamento básico, etc), porém a operação é da alçada privada.

## ANEXO II

### Lista com os principais portos do Brasil

Angra	dos	Reis	-	RJ	
Antonina		-		PR	
Aratu		-		BA	
Areia	Branca	-		RN	
Belém		-		PA	
Cabedelo		-		PB	
Estrela		-		RS	
Forno		-		RJ	
Fortaleza		-		CE	
Ilhéus		-		BA	
Imbituba		-		SC	
Itaguaí		-		RJ	
Itajai		-		SC	
Itaquí		-		MA	
Maceió		-		AL	
Manaus		-		AM	
Natal		-		RN	
Niterói		-		RJ	
Paranaquá		-		PR	
Pelotas		-		RS	
Porto	Alegre	-		RS	
Porto	Velho	-		RO	
Recife		-		PE	
Rio	de	Janeiro	-	RJ	
Rio	Grande	-		RS	
Salvador		-		BA	
Santana		-		AM	
Santarém		-		PA	
Santos		-		SP	
São	Francisco	do	Sul	-	SC
São	Sebastião	-		SP	
Suape		-		PE	
Vila	do	Conde	-	PA	
Vitória - ES					

## ANEXO III- TERMINAL TX1



# ANEXO IV

