

ANEXO "A"
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Curso C.-PEM/98.....

Partido

Solução do P.-J.I.I.-7.(MQ)..MONOGRAFIA

Apresentada por

CMG (I.M) ARBINDO

C-PEM/98
NOME E POSTO



TRABALHO AVALIADO PELA EGN

AVALIAÇÃO: ACEITÁVEL

MENÇÃO: MUITO BOM

[Signature]
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Encarregado do C-PEM

RIO DE JANEIRO

19.98.....

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

- MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS -

C-PEM/98



C-PEM/ 1998

Modernização dos portos brasileiros

Rio de Janeiro : EGN, 1998.

viii, 56f. : il., color.

Monografia: C-PEM, 1998.

Bibliografia: f. F-1 - F-7

1. Portos - Brasil. 2. Privatização - Brasil. 3. Custo Brasil - Portos. I. Escola de Guerra Naval (Brasil). II. Título.

EXTRATO

Para coordenar as ações dos diversos órgãos governamentais envolvidos na atividade portuária, em 1995 foi criado o Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO), que elaborou um plano para as ações a serem desenvolvidas, visando o pleno estabelecimento dos preceitos da Lei 8.630/93 (Lei dos Portos) e a adoção de medidas para efetivação da modernização dos portos.

Tomando como base os preceitos da Lei dos Portos e o planejamento do GEMPO, este trabalho mostra as iniciativas bem sucedidas e as dificuldades encontradas para levar a cabo a modernização dos portos brasileiros. Dentre as ações avaliadas, é dada ênfase especial às atividades de privatização, comentando-se experiências empreendidas em outros portos no exterior e resultados obtidos no Brasil.

Considerando que o objetivo final de toda a modernização dos portos é a redução do "custo Brasil", são avaliados os componentes do custo portuário, mostrando-se a abordagem que o Ministério dos Transportes resolveu adotar para acompanhar a evolução dos custos portuários no Brasil.

A: 65251
E: 84902

MB - EGN
BIBLIOTHECA
11/10/2000
N.º 5.161

Tema: Modernização dos Portos Brasileiros

Título: MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS

Tópicos a Abordar: - O processo de modernização portuária brasileiro.

- Privatização dos portos: procedimentos, resultados alcançados e perspectivas.
- Dificuldades para implementação da Lei dos Portos.
- Reflexos econômicos da modernização dos portos.

Proposição: Avaliar o estágio atual da consecução da modernização portuária, à luz da legislação pertinente e do planejamento do Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO). Analisar as dificuldades para a implementação plena da Lei 8.630/93 (Lei dos Portos), abordando os pontos de vista do Governo, do empresariado e dos trabalhadores portuários. Estudar o processo de privatização em prática para a atividade portuária no Brasil e outros países, e avaliar suas perspectivas no Brasil. Avaliar os reflexos da modernização portuária no contexto do "Custo Brasil".

N.º de Palavras: 10.352.

SUMÁRIO

| | FOLHA |
|---|---------------|
| Lista de Figuras..... | V |
| Introdução..... | VI |
| CAPÍTULO 1 - O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA BRASILEIRO..... | 1 |
| - SEÇÃO I - CONSIDERAÇÕES INICIAIS..... | 1 |
| - SEÇÃO II - O GRUPO EXECUTIVO PARA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS (GEMPO)..... | 3 |
| Antecedentes..... | 3 |
| A Constituição do GEMPO..... | 5 |
| Plano da Ação Governamental para o Subsetor portuário (PAG)..... | 6 |
| - SEÇÃO III - REALIZAÇÕES..... | 7 |
| Segurança e Saúde no trabalho portuário.. | 7 |
| Treinamento do trabalhador portuário..... | 8 |
| Programa de Harmonização das Atividades dos Agentes de Autoridade nos Portos (PROHAGE)..... | 11 |
| Grupo Especial para fiscalização móvel do trabalho marítimo..... | 14 |
| - SEÇÃO IV - PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS..... | 15 |
| Obsolescência do sistema portuário..... | 15 |
| Desestatização..... | 18 |
| Modelos de privatização dos portos..... | 21 |
| Resultados Alcançados e Perspectivas..... | 21 |
| CAPÍTULO 2 - DIFICULDADES PARA IMPLEMENTAÇÃO DA LEI DOS PORTOS..... | 28 |
| - SEÇÃO I - CONSELHOS DE AUTORIDADE PORTUÁRIA..... | 28 |
| - SEÇÃO II - ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA..... | 30 |
| - SEÇÃO III - ESCALAÇÃO DOS AVULSOS..... | 33 |
| - SEÇÃO IV - ASPECTOS DAS RELAÇÕES ENTRE CAPITAL E TRABALHO..... | 39 |
| Adequação dos contingentes de trabalhadores..... | 39 |
| Dimensionamento das equipes de trabalho.. | 43 |
| - SEÇÃO V - MULTIFUNCIONALIDADE..... | 44 |
| CAPÍTULO 3 - REFLEXOS ECONÔMICOS DA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS..... | 47 |
| - SEÇÃO I - CUSTO PORTUÁRIO NO CONTEXTO DO CUSTO BRASIL..... | 47 |
| - SEÇÃO II - AVALIAÇÃO DOS CUSTOS PORTUÁRIOS..... | 49 |
| CAPÍTULO 4 - CONCLUSÕES..... | 54 |

| | |
|---|-----|
| ANEXO A - DEFINIÇÕES ELUCIDATIVAS..... | A-1 |
| ANEXO B - OBSERVAÇÕES SOBRE ALGUNS SISTEMAS PORTUÁRIOS MODERNIZADOS..... | B-1 |
| ANEXO C - ARRENDAMENTOS REALIZADOS NOS PORTOS BRASILEIROS..... | C-1 |
| ANEXO D - DEMONSTRATIVOS DE CUSTOS PORTUÁRIOS..... | D-1 |
| ANEXO E - RELAÇÃO DAS ENTREVISTAS REALIZADAS..... | E-1 |
| BIBLIOGRAFIA..... | F-1 |

LISTA DE FIGURAS

| FIGURA N.º | TÍTULO | FOLHA |
|------------|---|-------|
| 1 | INVESTIMENTO TOTAL EM INFRA-ESTRUTURA DAS ESTATAIS..... | 15 |
| 2 | VISTA INTERNA DO CAIS DO PORTO DO RIO DE JANEIRO..... | 17 |
| 3 | ARMAZÉM N.º 22 DO PORTO DO RIO DE JANEIRO..... | 17 |
| 4 | GUINDASTES SOBRE RODAS DO PORTO DO RIO DE JANEIRO..... | 18 |
| 5 | TERMINAL DE CONTÊINERES (TECON) - SANTOS - SP..... | 22 |
| 6 | OBRAS DO TERMINAL DE USO MÚLTIPLO DE SEPETIBA..... | 24 |
| 7 | VISTA DO CAIS DE PAUL - VITÓRIA (ES)..... | 25 |
| 8 | CUSTO TOTAL DE MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES..... | 50 |

INTRODUÇÃO

" (...) Não é para fazer reforma daqui a um ano. É fazer reforma agora, porque nós já perdemos muito tempo, e perder tempo significa menos emprego, mais injustiça na sociedade, mais dificuldade em atrair recursos para que o Brasil possa progredir, menor ênfase nos aspectos tecnológicos, que são tão importantes para o desenvolvimento futuro. Então, é já."

(Presidente Fernando Henrique Cardoso, na cerimônia de criação do Grupo Executivo para Modernização dos Portos, em 27 de abril de 1995).

Antes de iniciarmos o presente trabalho, ainda na fase de coleta de informações que nos permitissem aquilatar o estágio atual da modernização portuária brasileira, entrevistamos o Capitão-de-Mar-e-Guerra Eden Gonzalez Ibrahim, oficial da Reserva da Marinha do Brasil que, depois de cumprir o seu tempo de serviço ativo, comandou navios mercantes dos tipos "Roll on / Roll off" (Ro-Ro) e porta-contêineres, por cinco anos (1992 - 1997), navegando entre a costa brasileira e o norte da Europa, leste dos Estados Unidos da América (EUA), Caribe, e Rio da Prata. A impressão que dele colhemos não era nada animadora. Disse que, sem querer radicalizar, poderia afirmar que, no Brasil, não

temos nada que mereça ser chamado porto. Para aquele Oficial, nós possuímos apenas bons ancoradouros. E dizia isso confrontando os nossos portos com os de Porto Rico, República Dominicana e Buenos Aires, porque, segundo ele, com os do primeiro mundo não dá nem para comparar (E:5).

Em 25 de fevereiro de 1993, foi sancionada a tão esperada Lei n.º 8630, da modernização dos portos. Esperava-se que, da noite para o dia, fossem resolvidos todos os problemas do sistema portuário brasileiro. Mero engano. Decorridos mais de cinco anos que a Lei entrou em vigor, assistimos inegavelmente a uma irritante lentidão na reforma portuária brasileira. Mas é preciso dizer, com honesta clareza, que o problema não depende só da vontade do Governo. As ações não podem acontecer por um ato voluntarista, ditatorial; afinal, vivemos em um Estado de direito. E o Governo não está acima da Constituição, da legislação em vigor, do Parlamento, do Judiciário.

Neste trabalho, procuraremos avaliar a situação atual em que se encontra o processo de modernização dos portos no Brasil, mostrando o que vai bem e o que vai mal no sistema portuário nacional, com o foco de nossa atenção na Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e no planejamento elaborado pelo Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO). Neste particular, merecem destaque especial os seguintes aspectos: as dificuldades enfrentadas para implantação da Lei 8.630/93; o relacionamento entre capital e

trabalho, envolvendo a atuação dos sindicatos laborais, dos órgãos gestores de mão-de-obra e do Ministério do Trabalho; o estado de conservação dos equipamentos e instalações portuárias públicas; a sistemática de treinamento do trabalhador portuário; os processos de privatização; a avaliação dos custos portuários e outras iniciativas portadoras de resultados observáveis.

CAPÍTULO 1

O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA BRASILEIRO

SEÇÃO I - CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Quando o assunto é o arcaísmo do *sistema portuário brasileiro*, o primeiro aspecto em que se pensa é na *organização do trabalho*. Os portos brasileiros seriam os mais caros do mundo porque os sindicatos dos trabalhadores possuem o monopólio do fornecimento da *mão-de-obra* e impõem a contratação dos seus afiliados, mesmo que o trabalho deles não seja necessário a determinadas operações, e sempre exigem a utilização de um número de obreiros muito acima do necessário. Isto sem falar na *idéia* que se tem dos elevados salários que recebem os conferentes, os consertadores e os estivadores. *Exceção.*

Essas assertivas são verdadeiras, mas de fato constituem apenas um dos aspectos de uma problemática muito mais complexa. Na verdade, os temas trabalhistas não corporificam todos os elementos da análise necessária para arrostar a questão.

Na sua essência, o problema determinante dos elevados custos portuários brasileiros está na obsolescência das instalações e equipamentos dos nossos portos. Não existe a mínima possibilidade de se querer comparar a produtividade dos modernos complexos portuários europeus, asiáticos e

americanos, dotados de equipamentos altamente sofisticados, com a dos nossos, equipados com guindastes de mais de trinta anos de idade, mesmo assim inoperantes.

Como há de se querer que os trabalhadores portuários brasileiros, mal treinados, lidando com aprestos desatualizados, demandando improvisações de toda ordem para o desempenho de suas tarefas, destituídos do mínimo de segurança no trabalho, etc., tenham a mesma eficiência dos seus congêneres de Roterdã, bem treinados, vestindo uniformes adequados de proteção individual, utilizando equipamentos no estado da arte, etc.?

Em compensação, da leitura de publicações institucionais ("folders") de organismos ligados ao setor portuário, e mesmo de jornais e revistas especializadas, percebemos o surgimento de um cenário um pouco mais salutar, com notícias alvissareiras, dando conta de progressos significativos nas estatísticas de movimentação de carga de diversos portos, no processo de privatização portuária, no relacionamento entre capital e trabalho, etc.

Desde que se iniciaram as ações do Governo, em prol da modernização dos portos, esse setor está experimentando significativas mudanças. O transporte de granéis tradicionais (minério de ferro, petróleo, soja, carvão, e outros), amparados pela Lei n.º 8.630/93, já dispõe de uma eficiente estrutura de transporte multimodal, com modernos terminais

privativos, especialmente projetados para carga e descarga desses produtos.

O problema persiste, basicamente, no segmento de carga geral (mercadorias acondicionadas em contêineres, "pallets", caixotes, sacarias, etc.), movimentada principalmente nos portos públicos, onde ainda são pequenos os resultados da modernização. (2)

SEÇÃO II - O GRUPO EXECUTIVO PARA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS

(GEMPO)

Antecedentes

No final dos anos 80, uma das principais solicitações dos exportadores brasileiros ao Governo era a reforma portuária. Atribuíam aos nossos portos os piores adjetivos, como: caros, inseguros, obsoletos, ineficientes, incertos, etc. E imputavam a culpa a dois monopólios: o da movimentação e armazenagem da carga no cais, exercido pelas empresas estatais de administração portuária (companhias docas e outras) e o do fornecimento da mão-de-obra avulsa, exclusividade dos sindicatos de trabalhadores portuários.

Com a intensa discussão do tema, provocada pela imprensa, cresceu em toda a sociedade o interesse pela solução do problema, que impedia a reativação da economia brasileira, debilitada após uma década de estagflação. (3)

A reforma portuária brasileira começou a tomar corpo a partir do envio da Mensagem n.º 67, de 1991, do Poder Exe-

cutivo ao Congresso Nacional, com o Projeto de Lei conhecido pelo seu n.º 8/91 na Câmara dos Deputados, que, depois de debatido por mais de dois anos, foi aprovado na forma da Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 - a Lei dos Portos.

Nos dois primeiros anos de vigência da Lei dos Portos, pouco ou quase nada se fez para sua efetiva implantação. Pressões das federações e dos sindicatos dos trabalhadores e até mesmo o desinteresse dos operadores portuários, e de outros atores relacionados com a atividade, impediam a constituição dos dois principais organismos previstos na Lei: os conselhos de autoridade portuária (CAP) e os órgãos gestores de mão-de-obra (OGMO)¹. Ficaram conhecidos os movimentos grevistas e os episódios de ameaças explícitas feitas por líderes sindicais às pessoas e entidades interessadas na implantação desses órgãos, em Santos e no Rio de Janeiro, noticiados pela mídia.

Em face das dificuldades surgidas para a implantação da Lei dos Portos, o Governo Fernando Henrique Cardoso resolveu analisar a questão portuária no âmbito da Câmara de Políticas de Infra-Estrutura, criada sob a coordenação do Ministro Chefe da Casa Civil.

¹ O CAP e o OGMO são organismos criados pela Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 (cf. anexo "A").

A constituição do GEMPO

A solução encontrada pela Câmara de Políticas de Infra-Estrutura, para enfrentar todos os óbices que se opunham à implantação da Lei, foi a criação de um grupo interministerial, para coordenar as ações afetas aos diferentes órgãos governamentais que têm ingerências no porto - o GEMPO -, constituído de um representante, e respectivo suplente, de cada um dos seguintes ministérios: dos Transportes; do Trabalho; da Fazenda; da Indústria, do Comércio e do Turismo; e da Marinha, cabendo ao representante deste último chefiar a Secretaria-Executiva do GEMPO (SEGEMPO). Posteriormente, juntou-se ao Grupo um representante do Ministério do Planejamento e Orçamento.

A postura do GEMPO, expressa pelo seu Secretário-Executivo, Contra-Almirante (RRM) José Ribamar Miranda Dias, desde o início se baseara em dois princípios básicos: primeiro, o de que a Lei n.º 8.630/93 seria a base para toda a abordagem do problema, e segundo, que competiria aos ministérios representados o desencadeamento das ações. O GEMPO não teria nenhum braço executivo; apenas procuraria, através de um planejamento coerente, assessorar os ministérios competentes, para o desempenho das ações necessárias.

Logo nas primeiras reuniões do GEMPO, ficou patenteado que a atuação do Grupo procuraria abranger todos os aspectos da vida portuária, não se aceitando que sua ação fosse restrita tão somente à implantação da Lei dos Portos, ou à

solução de conflitos na área do relacionamento entre capital e trabalho. E esta tem sido a tônica do GEMPO até hoje.

Plano da Ação Governamental para o Subsetor Portuário

(PAG)

O PAG é o documento que norteia todas as ações do GEMPO. Para sua confecção reuniram-se, exaustivamente, representantes não só dos ministérios componentes do Grupo, como também de outros ministérios e órgãos com atividades de alguma forma ligadas à lide portuária, como os da Agricultura (Vigilância Agropecuária), da Saúde (Vigilância Sanitária), da Justiça (Departamento de Polícia Federal) e do Meio Ambiente (Agenda Ambiental Portuária).

Cada representante informou os planos de seu Ministério, afetos à atividade portuária, e se procurou formar um encadeamento lógico entre as diversas ações e projetos previstos, de forma a consubstanciar, em documento único, o planejamento do Governo para alcançar a tão propalada reforma portuária brasileira.

O acompanhamento do PAG é feito mediante o Programa Anual de Trabalho, documento no qual os planos são expandidos, expressando-se em termos de metas e prazos de execução. Mensalmente, é relatado à Câmara de Políticas de Infra-Estrutura o andamento das ações.

SEÇÃO III - REALIZAÇÕES

Segurança e Saúde no trabalho portuário

No final do ano passado, foi publicada a Norma Regulamentadora da Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, elaborada por um Grupo de Trabalho Tripartite, que discutiu o assunto por quase dois anos.

A discussão desse tema sempre trouxe um acalorado nível de discordâncias entre as entidades representativas dos operadores portuários e dos trabalhadores. Aqueles, enxergando sempre aspectos de custos, procuravam diminuir a importância do problema, sob a alegação de que as exigências dos trabalhadores eram tantas que, se fossem segui-las, seguramente parariam nossos portos, condenando-os de vez a um encarecimento tal que os inviabilizaria economicamente. E os trabalhadores, mostrando estatísticas assustadoras de acidentes de trabalho nos portos, eram intransigentes na defesa da necessidade de normas rígidas de proteção do trabalho portuário, devido de riscos, normalmente intrínsecos das cargas que manuseiam, como os produtos e substâncias químicas, materiais tóxicos e explosivos, mas também decorrentes do mau estado de conservação dos equipamentos utilizados.

Neste particular, há que se registrar que pesou muito na argumentação dos trabalhadores o fato de que a atribuição de prover os equipamentos de proteção individual (EPI)

passou dos sindicatos para os OGMO. Enquanto era atribuição dos sindicatos, os trabalhadores não se preocupavam tanto com a questão, posto que cobravam percentuais sobre as folhas de pagamento, para fazer jus à aquisição do EPI, e, na verdade, a verba era diluída no orçamento geral do sindicato, sendo muito pouco destinado à finalidade a que se propunha. Quando essa atribuição passou a ser do OGMO, por imposição do artigo 19, inciso V da Lei n.º 8.630/93, a tendência dos trabalhadores foi a de começar a exigir o máximo em termos de segurança no trabalho, no menor prazo possível.

Mas os efeitos do debate democrático que se travou não poderiam ter sido melhores, inclusive para o aprendizado das práticas de negociação entre capital e trabalho. As normas publicadas, sob a sigla NR-29, estão tecnicamente bem elaboradas, e a sua implantação será progressiva, diferindo-se os seus efeitos sobre os custos da operação portuária para um período em que se espera que seus próprios resultados possam compensar tais encargos.

Treinamento do trabalhador portuário

Fator essencial para a elevação do nível de qualidade dos serviços prestados nos nossos portos, o treinamento dos portuários tem merecido especial atenção, visando, em última análise, a redução do custo portuário.

A Lei n.º 8.630/93 estabelece, no seu artigo 18, inciso III, que os OGMO devem promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador, e, no artigo 32, que os CAP devem instituir Centros de Treinamento Profissional, destinados à formação e ao aperfeiçoamento dos trabalhadores portuários. A Lei dos Portos, portanto, procurou resolver descentralizadamente, no âmbito dos portos organizados, o problema do treinamento do trabalhador portuário, sem vinculação a qualquer organismo estatal. (3)

Entretanto, de conformidade com a legislação do Ensino Profissional Marítimo (EPM), um valor percentual incide sobre as folhas de pagamento relativas às operações portuárias, sendo recolhido ao Fundo do Desenvolvimento do EPM (FDEPM) pelas empresas prestadoras de serviços (operadores portuários)².

Antes da vigência da Lei dos Portos, a formação e o aperfeiçoamento do trabalhador portuário avulso eram da alçada do EPM. O treinamento dos trabalhadores vinculados às administrações portuárias era da competência das respectivas empresas.

Com o advento da Lei 8.630/93, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) vinculou as realizações de cursos para os trabalhadores portuários, bem como todo o repasse de recursos

² As contribuições ao FDEPM correspondem ao percentual de 2,5%, incidente sobre o total bruto da remuneração paga ou creditada pelas empresas aos empregados e trabalhadores avulsos (cf. subitem 2.1 das Normas anexas à Portaria 059/96, da DPC).

do FDEPM, à ingerência do OGMO. Esse órgão, que tem a incumbência legal do treinamento do trabalhador portuário, recebe, das entidades representativas dos operadores portuários e dos trabalhadores, as necessidades de cursos, e as encaminha para o fórum do planejamento do EPM (DPC), por intermédio da Capitania dos Portos, ou Delegacia desta.

Para efetivação dos cursos, a DPC utiliza descentralizadamente as Capitânicas dos Portos, suas Delegacias e Agências, subordinadas aos Distritos Navais, e ainda, mediante acordos administrativos, diversas entidades de treinamento indicadas pelos OGMO, como o Centro de Ensino Portuário (CEPORT), vinculado à Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), o Centro de Treinamento (CETRE) da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), escolas técnicas do Serviço Social da Indústria (SESI), Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) e outras.

A DPC assinou convênio com a Fundação Estudos do Mar (FEMAR), que passou a constituir-se no centro de referência para o ensino portuário, a fim de prestar assessorias à DPC e aos OGMO, treinar instrutores, revisar currículos, etc. Os primeiros frutos dessa parceria surgiram quando da realização do I Seminário sobre Treinamento Portuário, realizado em novembro de 1997, no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), que contou com a presença de representantes de vinte e um OGMO, das federações representati-

vas dos trabalhadores portuários³ e dos operadores portuários⁴, bem como de outras entidades ligadas à atividade portuária.

Programa de Harmonização das Atividades dos Agentes de Autoridade nos Portos (PROHAGE)

O congestionamento de alguns portos brasileiros ensejou a criação, no âmbito do GEMPO, da Subcomissão de Descongestionamento, destinada a propor medidas para a solução do problema. Partindo da percepção de que a demora do navio no porto é fator extremamente gravoso do custo portuário, aquela Subcomissão compreendeu que uma parcela considerável da delonga dos navios em nossos portos é devida à ação dos diversos órgãos governamentais que atuam na orla portuária. O complexo conjunto de processos burocráticos distintos, a que são submetidos os operadores e agentes portuários, exige o desencadeamento de providências repetitivas, para o atendimento das exigências de cada um desses órgãos.

Um navio, por exemplo, com carregamento de um único produto, é forçado a colher diferentes amostras deste, para submetê-las às análises das vigilâncias sanitária e agropecuária, e do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (INMETRO). Tais instituições estão

³ Federação Nacional dos Estivadores (FNE), Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários e Trabalhadores de Bloco (FENCCOVIB) e Federação Nacional dos Portuários (FNP).

⁴Federação Nacional dos Operadores Portuários (FENOP).

localizadas em prédios normalmente distantes uns dos outros, e possuem horários de funcionamento diversos, inviabilizando qualquer tentativa de racionalização de procedimentos. (3)

A Subcomissão de Descongestionamento foi buscar inspiração no programa do governo espanhol denominado "ventanilla única", cujo objetivo é facilitar as relações do cidadão com a Administração pública. O porto de Barcelona associou-se a esse programa e tem obtido resultados alvissareiros.

Pelo programa da "ventanilla única", os órgãos governamentais intercomunicam seus registros, de forma a evitar que as mesmas informações tenham que ser prestadas a diferentes repartições. No caso do porto, o despachante do navio dá entrada na documentação devida em um único guichê (daí o nome "ventanilla"), e suas informações servem para alimentar os bancos de dados de todos os sistemas afetos aos diferentes órgãos

Dentro dessa filosofia nasceu o PROHAGE. Inicialmente, foi instituído um projeto piloto, no porto de Santos, cuja Comissão Local foi instalada em 27 de fevereiro de 1997. Essa comissão local foi encarregada de desenvolver, num prazo de três meses, o trabalho de integração das ações dos agentes de autoridade com jurisdição naquele porto, bem como, elaborar uma proposta de estrutura organizacional

para as comissões que seriam implantadas nos demais portos do país.

Os resultados do Projeto Piloto de Santos foram relatados pela comissão local daquele porto e da sua análise foram coletados os subsídios para a efetiva estruturação do PROHAGE, que possui uma Comissão Nacional, composta de um representante e respectivo suplente de cada um dos seguintes ministérios: da Fazenda; da Marinha; dos Transportes; da Justiça; da Saúde; e da Agricultura e Abastecimento.

Além da Comissão Nacional, o PROHAGE possui também uma comissão local em cada um dos principais portos nacionais, que procura ouvir o setor privado local afeto às atividades portuárias, analisa suas reivindicações e discute, no âmbito das atribuições de cada órgão representado, as medidas possíveis para agilização dos processos de desembaraço dos produtos.⁵

As experiências de cada órgão local são comunicadas à Comissão Nacional que as estuda, visando disseminar às demais comissões locais os resultados positivos, e encaminha/ aos órgãos governamentais/ eventuais sugestões normativas ou de alteração de procedimentos. (4)

⁵ Até o final de jul/98, foram instaladas as 20 comissões locais previstas pelo PROHAGE. Os seguintes portos contam com comissões locais instaladas: Rio Grande e Porto Alegre (RS); São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba (SC); Paranaguá (PR); Santos (SP); Rio de Janeiro (RJ); Vitória (ES); Ilhéus e Salvador (BA); Maceió (AL); Recife e Suape (PE); Cabedelo (PB); Natal (RN); Itaqui (MA); Fortaleza (CE); Belém (PA); e Manaus (AM).

Grupo Especial para Fiscalização Móvel do Trabalho Ma-

rítimo

Desde que foram extintas as Delegacias do Trabalho Marítimo (DTM), em 1989, e até meados de 1995, as Delegacias Regionais do Trabalho (DRT), herdeiras dos encargos das DTM, tiveram uma atuação bastante restrita na área do trabalho portuário, limitada pelas suas deficiências burocráticas.

Mas a complexidade das negociações impostas pela Lei n.º 8.630/93, exigidas para se fixar o ordenamento pactual das relações entre capital e trabalho, passou a demandar, cada vez com maior frequência, a mediação de representantes do Ministério do Trabalho. Além disso, para que fossem atingidos os objetivos colimados da modernização portuária, era necessária a verificação constante dos acordos que estavam sendo firmados, em larga escala, a fim de que fossem denunciadas, ao Ministério Público, as violações legais nelas observadas. A legislação complementar à Lei dos Portos também trouxe encargos para a atividade de fiscalização do Ministério do Trabalho.

Para se desincumbir de todas essas tarefas, uma vez que a estrutura das DRT é insuficiente para abarcá-las, o Ministério do Trabalho criou o Grupo Especial para Fiscalização Móvel do Trabalho Marítimo, composto de doze Agentes de Inspeção do Trabalho, que executam suas atividades de fiscalização, divididos em equipes de, no mínimo, quatro

agentes. A atuação dessas equipes dá-se de acordo com as determinações da Secretaria de Fiscalização do Trabalho (SEFIT).

SEÇÃO IV - PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS

Obsolescência do sistema portuário

A partir da implementação do atual modelo econômico brasileiro, com o Estado afastando-se das atividades produtivas, começaram a se escassear os recursos financeiros disponíveis para manutenção dos empreendimentos públicos (veja, abaixo, o gráfico da figura n.º 1). No setor portuário, então, antes mesmo do encaminhamento do projeto de lei da modernização portuária ao Congresso Nacional e, mais ainda, após a aprovação da Lei 8.630/93, o Poder Executivo está descurando os nossos portos públicos, à espera dos processos de privatização, capazes de carrear investimentos do setor privado para a atividade.



Fig. n.º 1

Este fato, aliado a administrações ineficientes de algumas empresas estatais de Administração Portuária, e outros motivos que fogem ao escopo da nossa abordagem, redundaram no estado precário de manutenção de certos portos públicos brasileiros, como é exemplo o do Rio de Janeiro.

Ao longo do cais do porto da CDRJ, na Avenida Rodrigues Alves, são patentes os sinais do abandono. Logo na entrada, pelo portão dos armazéns 1 e 2, percebe-se o descaso pela segurança das instalações. Não há sequer uma guarita da guarda portuária ou posto para identificação das pessoas que adentram o porto. À esquerda, existe um posto da Secretaria da Receita Federal (Aduana) e à direita, um prédio que abriga outras repartições públicas, como o posto da DRT do Rio de Janeiro e o da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN). Caminhando à beira do cais, encontramos, de um lado, os armazéns, em sua grande maioria desocupados, sujeitos, com paredes e telhados bastante danificados; e de outro, cerca de oitenta guindastes, distribuídos ao longo do cais, todos com mais de trinta anos de idade, inoperantes, com suas placas de controle da manutenção planejada sem qualquer informação acerca da data da última revisão.

As fotografias mostradas nas páginas seguintes (*figuras n.ºs 2 a 4*) foram tomadas do porto do Rio de Janeiro, no dia 25 de maio de 1998, uma segunda-feira de expediente normal, em que havia apenas quatro navios em operação, ao

longo de todo o cais da Av. Rodrigues Alves: dois com carregamento de açúcar, um de trigo e um de pescados.



Fig. N.º 2 – Vista interna do Cais do Porto do Rio de Janeiro.

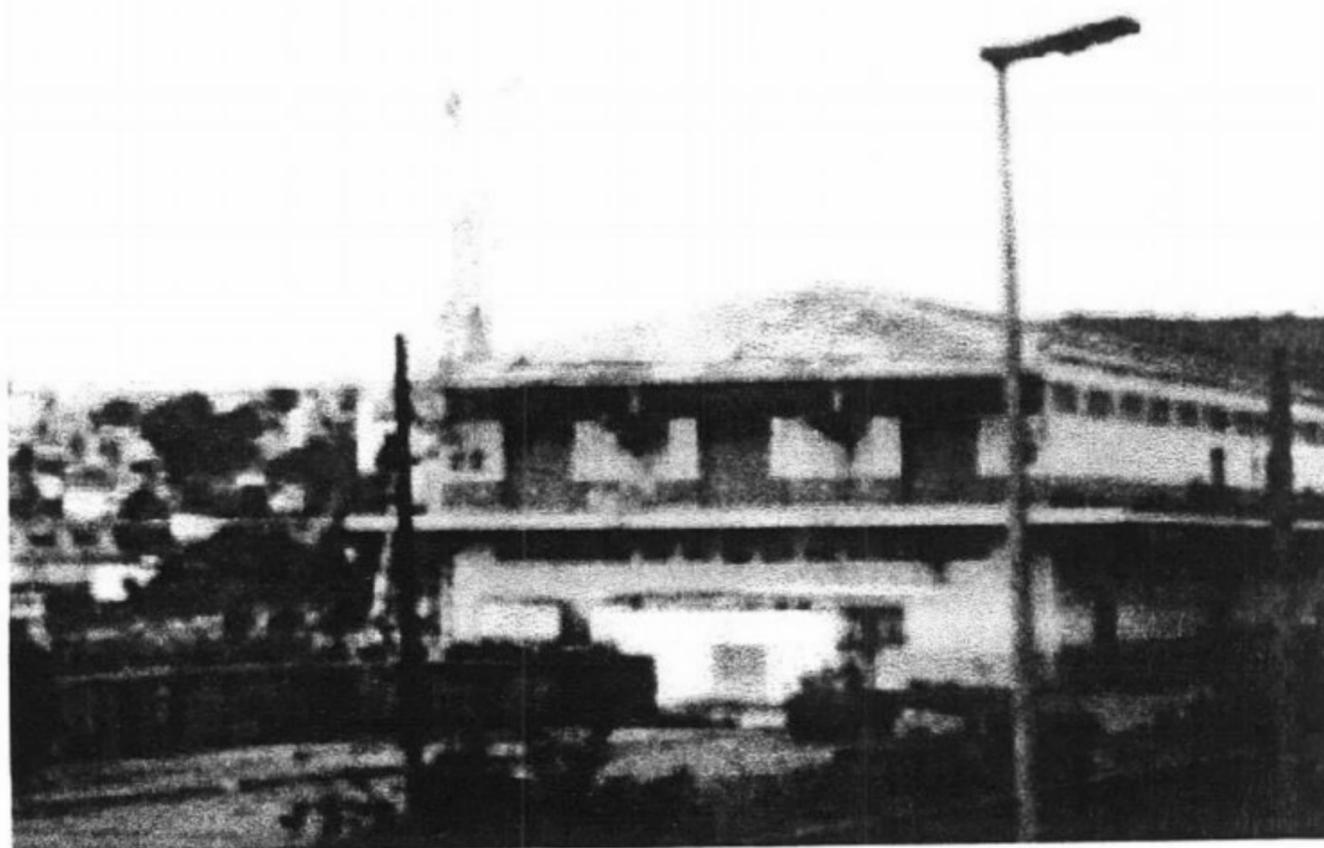


Fig. N.º 3 – Armazém n.º 22 do Porto do Rio de Janeiro.

Desestatização

O afastamento do setor público da atividade portuária, efetivado por diferentes métodos de privatização, tem sido o caminho seguido para solução da falta de recursos públicos para investimentos em infra-estrutura. No caso dos portos, o estado concede ao setor privado o direito da exploração dos serviços portuários, o que antes era monopólio de empresas estatais ou de autarquias.

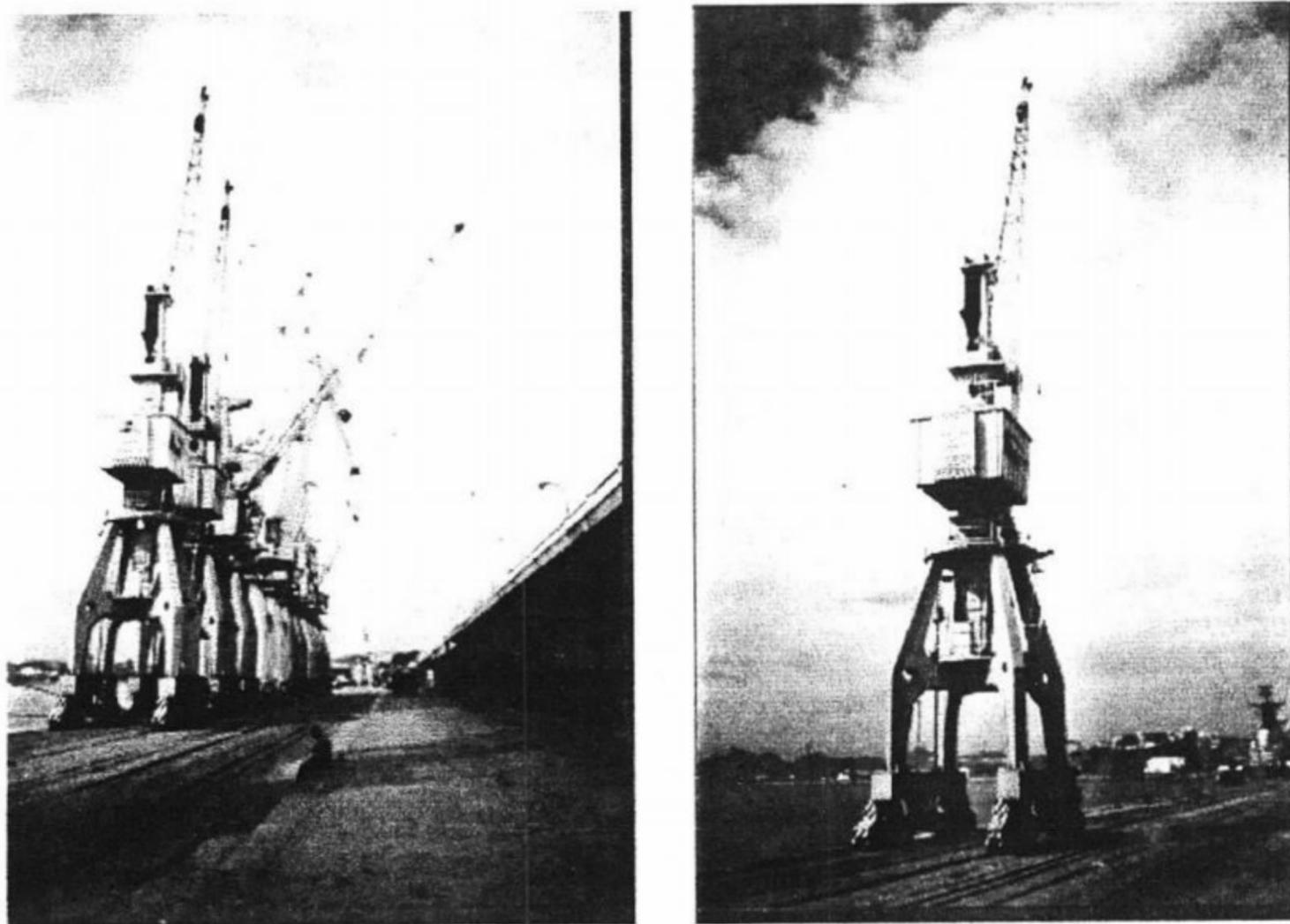


Fig. N.º 4 –Guindastes sobre rodas do Porto do Rio de Janeiro.

Mas, quando se fala em privatização de um porto, é preciso que se entenda que não se trata de sua venda para uma empresa privada, como acontece em outros setores da economia. O porto, por razões estrategicamente óbvias, é um bem pertencente à União, e sua posse não pode ficar defini-

tivamente à mercê de uma empresa que tenha o poder de fechá-lo, por exemplo, caso decida fazer outro uso de suas instalações. Então, num processo de privatização portuária, o que é transferido para a atividade privada é apenas o direito de explorar o porto, por um período definido de tempo.

Um porto pode ser concedido por inteiro ou subdividido em áreas a serem privatizadas. A prática indica a preferência pela subdivisão. As áreas a serem privatizadas, normalmente, compreendem faixas de cais para acostamento, terminais especializados, armazéns, equipamentos e outras benfeitorias. Uma vez delineadas essas áreas, é formado o processo licitatório para a concessão.

Os portos, desse modo fragmentados, seguem modelos de administração, que variam conforme o tipo de relacionamento da autoridade portuária com as empresas concessionárias. O modelo mais conhecido, que inclusive foi fixado pelo Ministério dos Transportes, para ser seguido no Brasil, é o "Landlord". Nesse modelo, a autoridade portuária, que pode ser uma empresa privada ou estatal (ou até mesmo uma autarquia), é autônoma para gerir o patrimônio do porto. Essa empresa (ou autarquia) é possuidora de toda a infraestrutura e dos equipamentos de maior porte, mas não participa das operações portuárias. Estas são realizadas por operadores portuários qualificados, que atuam sob regime de concorrência. A administração portuária cobra taxas pela

utilização da infra-estrutura, dos canais de acesso, do balizamento e auxílios à navegação; planeja os investimentos do porto e obtém os financiamentos necessários no mercado, como uma empresa de qualquer outro ramo da economia (4:2).

A reforma portuária é um fenômeno que está ocorrendo no mundo inteiro. Alguns países iniciaram antes; já estão num processo mais adiantado, e foram sendo seguidos por outros, que não querem perder a competição do comércio exterior. Vemos, por exemplo, o Chile, que se antecipou ao Peru na modernização dos portos e, com isso, atraiu as cargas da Bolívia, que antes escoavam pelo Porto de Matarani. Houve a reação do Peru, que empreendeu um rápido processo de privatização, e recuperou a carga boliviana. Outro exemplo, para nós lamentável, foi o grande desvio de cargas dos portos do sul do Brasil para o porto de Buenos Aires, que iniciou mais cedo sua reforma, e exhibe históricos de custos mais aceitáveis.

Os processos de privatização e as formas de organização portuária diferem um pouco de país para país. O quadro em anexo "B" consolida informações obtidas da leitura de algumas fontes bibliográficas, concernentes a diversos portos que funcionam de forma competitiva, ou estão se preparando para tal.

Modelos de privatização dos portos

Existem várias formas de se transferir para o setor privado a exploração de um porto. Uma delas consiste na venda completa dos bens de um porto para o setor privado, o que é raro. Mais comuns são os arrendamentos, contratos de gestão e outros acordos de concessão. O governo tanto pode utilizar um acordo para estimular o setor privado a desenvolver e operar uma nova instalação portuária como para assumir o encargo de modernizar e operar uma instalação existente (50:3).

O PAG insere como um dos objetivos da modernização dos portos brasileiros a "privatização da exploração das instalações portuárias e da prestação dos serviços portuários". Para tal, o Ministério dos Transportes elaborou o Programa de Concessões e Arrendamentos no Subsetor Portuário, que, por decisão da Câmara de Políticas de Infra-Estrutura, está tratando do assunto juntamente com o Conselho Nacional de Desestatização (CND).

Resultados alcançados e perspectivas

Felizmente, dentro do processo de modernização portuária em andamento no Brasil, a vertente que mais pôde oferecer resultados até aqui foi a da privatização, tanto no que tange às concessões e arrendamentos de instalações portuárias, quanto na parte relativa ao afastamento do setor público das operações de capatazia.

O CND já aprovou a transferência para a iniciativa privada dos portos de Cabedelo (Paraíba), Itajaí e Laguna (Santa Catarina), Porto Velho (Rondônia), Maceió (Alagoas), Recife (Pernambuco) e Manaus (Amazonas).

Os processos de licitação estão sendo realizados num prazo razoável, a despeito de algumas dificuldades, provocadas por pendências judiciais, que entravam a execução do programa de arrendamentos e concessões. Já é grande a lista de terminais importantes que estão sendo concedidos ao setor privado, como os terminais de contêineres de Santos (veja, abaixo, a figura n.º 5), Rio Grande e Rio de Janeiro e o terminal de trigo e soja de Rio Grande, além de diversos armazéns e áreas para expansão de terminais. O quadro em anexo "C" mostra os processos de concessão e arrendamento já consolidados.



Fig. n.º 5 - (Fonte: Revista Portos e Navios)

São bastante alvissareiras as notícias que encontramos, cada vez mais, publicadas na imprensa especializada. Os terminais transferidos ao setor privado estão recebendo sucessivos investimentos de seus arrendatários, tanto em obras como na aquisição de equipamentos. Novos terminais estão sendo construídos e equipados com modernos equipamentos e sistemas informatizados de gerenciamento.

O nosso principal porto, o de Santos, até abril último, já havia privatizado 1,19 milhão de metros quadrados de sua área, e outros 1,15 milhão já estavam em processo de licitação, para serem arrendados. A CODESP passa por um período de grandes mudanças estruturais. Afastou-se da operação portuária, demitindo sob incentivo seus trabalhadores de capatazia. Estes foram admitidos no OGMO, conforme lhes faculta a Lei dos Portos, em seu artigo 70, e são requisitados pelos operadores portuários, conforme os demais avulsos. Trabalhando sob regime de livre concorrência, a expectativa é de que os usuários dos serviços portuários terão preços mais baixos. 7

No Rio de Janeiro, os arrendatários dos terminais de contêineres (TECON-1 e TECON-2) estão prometendo ultrapassar, em muito, a movimentação mínima exigida no edital de licitação, de 75 mil contêineres por ano, além de ampliar a disponibilidade de armazenagem para contêineres vazios. O porto de Sepetiba promete ser o grande concentrador de cargas do Mercado Comum do Cone Sul (MERCOSUL). Trata-se do

porto mais profundo do Brasil, com 18,5 metros, localizado numa área privilegiada, que concentra cerca de 70% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro. O Governo está realizando importantes obras de infra-estrutura em Sepetiba, orçadas em mais de R\$ 350 milhões. (Veja, abaixo, a figura n.º 6.) E os resultados são animadores. Marcado para setembro o leilão para arrendamento do terminal de contêineres de Sepetiba, até o final de junho já havia nove grupos cadastrados para participar da licitação, sendo quatro brasileiros e cinco estrangeiros (46:20). (8)

Fig. N.º 6 – Obras do terminal de uso múltiplo de Sepetiba [Fonte: Revista Portos e Navios (47:12)].



O porto de Suape, em Pernambuco, totalmente operado por empresas privadas, em 1997, teve aumento de 70% na movimentação de contêineres. Até o final deste ano, entra em

operação o cais interno do porto, que fica entre a linha de arrecifes e a terra firme, com 335 metros de extensão.

Em Vitória, trabalhadores e operadores portuários, preocupados com a perda de 9% do volume de carga, em relação ao ano passado, acordaram reduções de preços, que chegam a 39%, para a operação de contêineres. Já foram arrematadas duas áreas da primeira fase de arrendamentos dos portos do Espírito Santo, em leilões realizados na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro: Paul (veja, abaixo, a figura n.º 7) e Capuaba⁶.



Fig. N.º 7 – Vista do Cais de Paul – Vitória (ES). [Fonte: Revista Portos e Navios (79:21)].

O porto de Rio Grande teve uma movimentação recorde de mais de 200 mil contêineres no ano passado. O governo gaúcho, que tem a concessão federal para administração dos

⁶ Cf., no anexo "C", outras informações sobre esses arrendamentos.

portos do seu Estado, empreende um vigoroso processo de privatização nesse setor.

No Porto de Paranaguá, administrado pelo Estado do Paraná, por concessão federal, o Terminal de Veículos e Contêineres (TEVECON), privatizado em abril deste ano, está prometendo trabalhar com parâmetros internacionais, em termos de tarifas. Elas serão em torno de US\$ 100 a US\$ 120 por contêiner de 40 pés (12 metros) de comprimento, e de US\$ 50 a US\$ 60 por unidade de 20 pés.

Itaqui registrou, em 1997, um crescimento de 25% na movimentação geral de carga, em relação a 1996. A Companhia Docas do Maranhão lançou, em dezembro do ano passado, o Programa de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias - PROAPIT - do porto de Itaqui.

Outra boa notícia é o "reaparecimento" da navegação de cabotagem. As montadoras de automóveis brasileiras já estão utilizando navios no transporte de veículos para o mercado interno, o que antes era impensável, pelos elevados custos portuários. A Fiat, a GM, a Volkswagen e a Ford passaram a embarcar seus automóveis em navios Ro-Ro, nos portos de Paranaguá (GM, Volkswagen e Ford) e Rio de Janeiro (Fiat), desembarcando-os no porto de Suape, de onde são distribuídos para as regiões norte e nordeste. A redução do custo é estimada em 10%, com a utilização da navegação de cabotagem, podendo diminuir, ainda mais, à medida em que ocorrerem maiores reduções dos custos portuários.

em relação ao transporte terrestre.

Por fim, a privatização de terminais e áreas nos portos do país reanima o mercado de equipamentos de movimentação de carga. "Portainers", "transtainers", guindastes, pontes rolantes, pórticos, empilhadeiras e outros equipamentos novos estão sendo encomendados, por operadores privados, a fabricantes nacionais, como a Torque, a Bardella Indústrias Mecânicas, a Yale do Brasil Empilhadeiras e a Hyster Brasil; e estrangeiros, como a chinesa ZPMC, a italiana Belotti, a sueca SMV, o grupo Terex Cranes, dono das fábricas francesas PPM e PH e a argentina IMPSA.

CAPÍTULO 2

DIFICULDADES PARA IMPLEMENTAÇÃO DA LEI DOS PORTOS

SEÇÃO I - CONSELHOS DE AUTORIDADE PORTUÁRIA

O CAP é, sem dúvida, a mais importante entidade criada pela Lei dos Portos, pois corporifica toda a intenção des-centralizadora e desregulamentadora que nortearam o propósito do Governo, ao encaminhar o projeto de lei à discussão do Congresso Nacional. Por intermédio do CAP, as deliberações atinentes ao porto são tomadas ^{em} a nível regional, levando-se em consideração as peculiaridades locais, o que antes estava sujeito a normas centrais da extinta Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRAS). (5)

Os primeiros CAP que foram sendo constituídos padeciam pela falta de prática de discussões colegiadas, pela inexistência de um modelo organizacional para aquela nova entidade, pelas desconfianças mútuas entre as partes representadas no conselho e pelas divergências na interpretação da Lei; enfim, óbices de toda a ordem impediam a consolidação dos CAP.

Tais dificuldades logo foram ligadas ao fato de que o representante da União no CAP, nomeado pelo Ministro dos Transportes, na maioria dos casos era funcionário daquele Ministério, lotado em Brasília, e, por não ser residente no local do porto, além de se tornar difícil sua convocação

para reuniões extraordinárias, comumente tal representante não era perfeitamente imbuído nas questões que afligiam a comunidade local.

A solução encontrada, por sugestão do Ministério da Marinha, foi a designação do Capitão do Portos como representante da União. E assim se fez, mas apenas para os portos de maior expressão: Santos, Vitória, Rio de Janeiro, Rio Grande e Paranaguá.

A medida, apesar da resistência inicial e das críticas à "militarização dos CAP", propiciou aos conselhos a credibilidade que lhes faltava. Hoje, os CAP transformaram-se em importantes foros de debates das questões portuárias locais e ninguém mais questiona sua importância.

Mas o problema ainda não teve uma solução definitiva. Os capitães dos portos não serão perpetuados nessa função, nem existe a possibilidade de se estender a experiência a outros portos, mesmo porque não se trata de uma atribuição de caráter naval ou militar.

Ainda temos alguns CAP que mal conseguem se reunir, como é exemplo o do porto de Itaqui (MA), que, em todo o ano de 1997, só se reuniu duas vezes, por falta de convocação. Seu presidente, à época, residia em Brasília, onde exercia a função de Diretor de Portos, subordinado à Secretaria de Transportes Aquaviários, e seus afazeres não lhe permitiam dedicar-se o tempo necessário ao CAP.

Outra questão que se coloca, relativamente ao CAP, é o fato de que seus membros, freqüentemente, não têm a orientação dos setores que os indicam; votam por conta própria, sem levar em conta os anseios da coletividade que representam. Este fato é muito comum, com relação aos representantes dos operadores portuários, dos armadores, dos titulares de instalações portuárias privadas e dos usuários dos serviços portuários. Até mesmo o representante do Governo Federal, habitualmente, carece de orientações do Ministério dos Transportes, para a condução dos interesses da União no porto. A única exceção fica por conta dos membros do bloco da classe dos trabalhadores portuários, que têm maior capacidade de articulação, em torno dos interesses das categorias que representam.

SEÇÃO II - ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA

Na visão dos trabalhadores, os OGMO são dispensáveis, para não dizer prejudiciais ao bom relacionamento entre capital e trabalho. E afirmam isso com base no parágrafo único do artigo 18 da Lei 8.630/93, "in verbis":

"Art. 18.
....."

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." (Grifos nossos).

Sustentam as entidades representativas dos trabalhadores portuários que a implantação dos OGMO provocou aumento do custo portuário, pois todas as atividades previstas em suas atribuições já são desempenhadas, a contento, pelos sindicatos, que não podem abrir mão de suas estruturas, empenhadas na defesa dos direitos dos trabalhadores.

Entretanto, apesar desse posicionamento contrário à própria existência do OGMO, depois desses cinco anos de debates sobre a Lei dos Portos, os trabalhadores passaram a aceitar o seu funcionamento, exceto no que tange à escalação dos trabalhadores⁷, para a qual, o máximo que admitem, é que seja feita pelo sindicato obreiro, em regime de parceria com o operador portuário. (10)

O Governo entende que o OGMO é a entidade fundamental para a gestão do trabalho portuário. Tanto é verdade que, quando o assunto é ligado às questões trabalhistas, os órgãos públicos pautam sua atuação nesse organismo. As DRT e o INSS, por exemplo, centram nos OGMO toda a atividade de sua fiscalização, e a DPC atende todas as necessidades de treinamento de trabalhadores portuários com a intermediação dos OGMO.

O Dr. José Linhares (E:6), Coordenador do Grupo Especial para Fiscalização Móvel do Trabalho Portuário e Chefe do Posto de Fiscalização da DRT no porto do Rio de Janeiro,

⁷Cf. post p. 33-39 (Cap. 2, Seção III).

tem defendido que a estrutura do OGMO precisa ser alterada, quanto à composição do Conselho de Supervisão⁸. Advoga que seja incluído um representante do Poder Público (como existe no CAP), que seria, no caso, indicado pela DRT ou Subdelegacia local desse Órgão. Defende o Dr. Linhares que, no atual estágio do relacionamento entre capital e trabalho nos portos, o Estado não pode se afastar completamente deste, porque esses segmentos (operadores portuários e trabalhadores) jamais tiveram a tradição, ou seja, a experiência de negociar. Para ele, a passagem de um sistema de monopólio sindical de fornecimento de mão-de-obra, em que o sindicato funciona como uma empresa, para a organização preconizada pela Lei dos Portos, em que os sindicatos perdem todas essas "prerrogativas", nunca será conseguida pela negociação pura e simples entre as partes.

Em contrapartida, prosseguindo na argumentação do Dr. José Linhares, se o Conselho de Supervisão do OGMO tivesse uma composição tripartite, com a presença de um representante do Ministério do Trabalho a presidi-lo, os conflitos de interesse, entre os trabalhadores e a classe empresarial (operadores portuários e usuários dos serviços portuários), seriam mais facilmente dirimidos. Para endossar sua opini-

⁸Cf. anexo "A". A composição do Conselho de Supervisão do OGMO prevê um representante e respectivo suplente de cada um dos seguintes blocos: Operadores Portuários, Trabalhadores e Usuários dos serviços portuários.

ão, o Dr. Linhares lembra que, à época das DTM, havia uma confiança muito grande dos trabalhadores naquele órgão.

Para concluir, o Dr. Linhares enfatiza que a pretensão de se deixar toda a negociação entre capital e trabalho por conta das partes é, sem dúvida, o ideal, mas só será possível depois que todo o ordenamento inicial tiver sido estabelecido e as partes estiverem mais experientes e amadurecidas. Sugere que a lei estabeleça um prazo de transição de cinco anos, em que o Estado coordene as negociações, até o seu afastamento do processo, nos moldes previstos na lei atual.

Mas a idéia da interferência do Ministério do Trabalho, na negociação da gestão da mão-de-obra, não encontra eco no empresariado; e mesmo no âmbito governamental, é entendida como um retrocesso, dentro da política liberalizante, de afastamento do Estado das atividades públicas, que vigora na atual conjuntura nacional. Inclusive, há o temor, expresso pelo jornalista Carlos Tavares de Oliveira, de que qualquer proposta de alteração da Lei dos Portos possa até derrubá-la, voltando-se "ao que era antes" (68:13).

SEÇÃO III - ESCALAÇÃO DOS AVULSOS

A escalação dos trabalhadores portuários avulsos (TPA), para as diversas fainas dos portos, ainda é uma cena quase dantesca. Tomando por exemplo a escalação de estivadores no Rio de Janeiro, diariamente, pela manhã, às 6 h e

30 m, e à mesma hora da tarde, em quatro pontos diferentes (barracas), centenas de homens se acotovelam, com a atenção voltada para um dirigente do Sindicato dos Estivadores. Aproximadamente um quarto desses trabalhadores são chamados para formar os ternos⁹ de cada turno de trabalho. Os outros voltam para casa sem conseguir engajamento.

Este episódio repete-se, diariamente, guardadas as devidas proporções, em todos os portos brasileiros, para cada uma das categorias de trabalhadores portuários¹⁰. É conhecido como "parede", "pedra", "câmbio", "escala", ou talvez algumas outras denominações. É o procedimento usual dos sindicatos, para a escalação dos trabalhadores avulsos, requisitados pelos operadores portuários, para as diversas fainas previstas. Frequentemente apontado como a maior das mazelas da organização do trabalho portuário, o esquema dá origem a práticas deploráveis de "exploração do homem pelo homem", conforme expressão empregada em diversos expedientes da SEGEMPO, que recebe diariamente denúncias neste sentido, oriundas de trabalhadores prejudicados por condutas condenáveis de alguns dirigentes sindicais, quase sempre envolvendo privilégios descabidos na escalação de determi-

⁹Equipe de trabalhadores portuários avulsos, designados para uma operação portuária (cf. anexo "A").

¹⁰As categorias de trabalho portuário são: capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco. Alguns portos ainda consideram outras categorias como integrantes da massa de trabalhadores portuários, como as de arrumação, carregamento de bagagem, atracação e desatracação de navios, etc. Cf. no anexo "A" as atribuições de cada uma das categorias definidas pela Lei 8630/93.

nados trabalhadores, sempre para as melhores fainas, sem obediência a um esquema justo de rodízio.

É muito conhecido o costume da substituição do trabalhador escalado por outro, chamado "bagrinho", que executa a faina e recebe do titular da escalação uma pequena percentagem do montante pago pelo serviço. Com isso, quem sofre é a base do sindicato, isto é, o trabalhador mais humilde, que não consegue nunca concorrer a um bom trabalho.

O Governo tem feito um enorme esforço para erradicar a prática de exploração do "bagrinho" (chamado também de "cavalo" ou "galinha"). Inicialmente, com a edição do Decreto n.º 1.886, de 29 de abril de 1996, obrigara-se que a requisição da mão-de-obra do trabalho portuário avulso só pudessem ser realizada aos OGMO, salvo se houvesse disposição em contrário, pactuada em contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho, cabendo, a esses órgãos gestores, "arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalho portuário avulso, e providenciar o recolhimento dos encargos fiscais, sociais e previdenciários correspondentes" (grifo nosso). Essa determinação contou com uma enorme oposição dos sindicatos de trabalhadores portuários, em todo o País, sob a alegação de que dispunham de toda uma estrutura burocrática em suas respectivas organizações, para efetuar o pagamento dos trabalhadores, cujo desmonte implicaria o desemprego de centenas de funcioná-

os, além de sucatar equipamentos de processamento de dados existentes para esse fim.

Mais tarde, o Governo editou a Medida Provisória (MP) n.º 1.575¹¹, de 5 de junho de 1997, fixando definitivamente como obrigação do OGMO "efetuar o pagamento da remuneração pelos serviços executados e das parcelas referentes a décimo terceiro salário e férias, diretamente ao trabalhador portuário avulso". A mesma MP exige o respeito ao direito de acesso dos trabalhadores à escalação dos ternos e a obrigatoriedade de fiscalização do rodízio, pelo operador portuário e pelo OGMO, mediante a verificação da presença, no local de trabalho, dos trabalhadores constantes da escala diária.

As regras implementadas, a partir da MP 1.575, tiveram seus efeitos. Os OGMO, aos poucos, foram se estruturando para assumir o pagamento das remunerações dos trabalhadores portuários, o recolhimento dos encargos sociais, férias e 13.º salário, o fornecimento de EPI e outros. Em alguns portos, como Santos (SP), Itajaí (SC) e Paranaguá (PR), os OGMO chegaram a requintes como pagamentos por cartões magnéticos, informações "on-line" sobre escalação dos trabalhadores, estatísticas informatizadas sobre o sistema de rodízio, salários pagos, etc.

¹¹ A MP 1.575, até o presente, não foi apreciada pelo Congresso Nacional. Está sendo reeditada, mensalmente, desde jun./97. A última reedição é de 13 jul./98, sob o n.º 1.630-14.

Atualmente, pelo menos nos portos maiores, parece estar sendo vencida a resistência dos sindicatos laborais, no que tange ao pagamento dos trabalhadores pelo OGMO. Mesmo porque a massa dos trabalhadores portuários passou a perceber a vantagem do novo sistema, que redundou em sensível redução do prazo que esperavam para receber sua remuneração. Rogério H. de Almeida, afiliado ao Sindicato dos Arrumadores, há 12 anos em atividade no porto do Rio de Janeiro, confidenciou-nos que, atualmente, recebe seu pagamento quarenta e oito horas úteis após a realização do serviço, o que antes não saía em menos de cinco dias (E:1).

Entretanto, apesar dos resultados alcançados pela MP, o Ministério do Trabalho e a SEGEMPO continuavam a receber denúncias: aluguel de carteiras; concomitância de escalação, isto é, um mesmo trabalhador designado para fainas simultâneas; ameaças a fiscais do OGMO, que tentavam verificar a presença de trabalhadores a bordo dos navios; e diversas outras práticas delituosas, cometidas, sempre com o intuito de burlar as normas da MP 1.575.

Objeto de diversas reuniões do GEMPO, a única solução apontada seria a passagem da escalação dos trabalhadores avulsos para a competência do OGMO. Neste aspecto, a interpretação da Lei n.º 8.630/93 é dúbia. Reza no seu artigo 18, inciso I, que compete ao OGMO "I - administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso" (grifo nosso). Para os operadores

portuários "administrar o fornecimento da mão-de-obra" implica na livre escolha dos trabalhadores que irão compor os ternos. Os trabalhadores o entendem de outra forma, desvinculando da administração do fornecimento da mão-de-obra a tarefa da designação das pessoas que comporão as equipes de trabalho. E disto não abrem mão, por ser este o trunfo dos sindicatos para manterem seus afiliados.

Depois de amplamente discutido o problema, com a participação das consultorias jurídicas do Ministério do Trabalho e da Casa Civil da Presidência da República, concluiu-se que não seria conveniente, naquele momento, fixar-se o entendimento, em norma legislativa, de que a escalação dos trabalhadores é da competência do OGMO.

A partir da quinta reedição da MP 1575, foi acrescentado um artigo, estabelecendo que "a escalação do trabalhador portuário avulso, em sistema de rodízio, far-se-á nos termos da Lei n.º 8.630, de 1993" (art. 5.º). Como consequência, a SEGEMPO passou a orientar os OGMO e operadores portuários a submeter a questão à demanda judicial, para fazer valer o entendimento de que a "administração do fornecimento da mão-de-obra", prevista no artigo 18 da Lei n.º 8630/93, compreende também a escalação dos trabalhadores em esquema de rodízio.

O primeiro resultado dessa ação ocorreu com o julgamento, pelo Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da Bahia, dos dissídios coletivos n.ºs 801.98.0145-30 e 901.98.0206- (6)

30, suscitados pelo Sindicato dos Operadores Portuários de Salvador e Aratu (SINDOPSA) contra os sindicatos de trabalhadores portuários de Salvador. De acordo com o despacho assinado pelo Juiz Benedito Imbassahy, "a requisição de mão-de-obra dos TPA será feita pelos operadores portuários devidamente qualificados ao Órgão Gestor de Mão de Obra, para que este promova a escalação na forma da lei" (23:6). (O grifo é nosso.)

O despacho do Juiz do TRT da Bahia é um passo significativo para a correção dessa que parece ser a maior discrepância das atuais práticas que constituem o ordenamento tácito das relações entre capital e trabalho. O problema é que nem todos os operadores portuários estão interessados na assunção da escalação dos trabalhadores pelo OGM0. No Rio de Janeiro, por exemplo, na pauta de reivindicações do Sindicato dos Operadores Portuários não consta qualquer item a esse respeito.

SEÇÃO IV - ASPECTOS DAS RELAÇÕES ENTRE CAPITAL E TRABALHO

Adequação dos contingentes de trabalhadores

Reza a Convenção 137, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que "os efetivos dos registros serão periodicamente revistos, a fim de fixá-los em um nível que corresponda às necessidades do porto". Este princípio visa a compatibilização dos contingentes de mão-de-obra disponível (2)

à quantidade de carga movimentada no porto e ao nível tecnológico dos seus equipamentos.

A Lei n.º 8.630/93 estabeleceu dois mecanismos nesse sentido: no artigo 59, uma indenização ao trabalhador avulso que, voluntariamente, requeresse o cancelamento de seu registro; e no artigo 69, determinando às administrações dos portos organizados que estabelecessem planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados. Lamentavelmente, nenhuma das duas iniciativas surtiu o efeito desejado.

No caso da indenização do trabalhador portuário avulso (ITP), o legislador, partindo do pressuposto de que o efetivo de trabalhadores portuários avulsos era superior ao necessário, tinha o propósito de promover um enxugamento dos quadros existentes, de forma socialmente justa.

Entretanto, durante sua aplicação, a ITP revelou-se imperfeita, fazendo com que o pretendido enxugamento dos quadros de trabalhadores não fosse alcançado. Primeiro, foi o reingresso do trabalhador indenizado na atividade. Como a Lei não estabelece critérios para o cancelamento do registro, alguns sindicatos menores provocaram a saída concomitante de todos os seus afiliados, ocasionando a falta de trabalhadores de sua categoria para a composição dos turnos. Na falta de obreiros qualificados no mercado, para suprir as deficiências, os OGMO acabaram por readmitir trabalhadores que haviam sido indenizados. Noutros casos, as re-

admissões deram-se por força de decisões judiciais, amparadas em interpretações difusas da legislação. Os sindicatos dos trabalhadores, por seu turno, utilizavam como instrumento de troca, nas negociações com os operadores portuários, a exigência do preenchimento das vagas ocorridas, dando origem à entrada de novos contingentes para manter inflada a massa de trabalhadores portuários.

No caso dos planos de incentivo, para enxugamento dos quadros de empregados, vinculados às administrações portuárias, o efeito anulou-se, pois, se de um lado propiciou que as referidas administrações se afastassem da operação portuária, do outro contribuiu para o agravamento do problema do inchaço dos quadros de trabalhadores do OGMO, uma vez que a mesma Lei 8.630/93, em seu artigo 70, assegura aos trabalhadores de capatazia, demitidos sem justa causa, a inscrição no registro do OGMO. (12)

O problema persiste, sem nenhuma solução à vista. Durante as discussões do Grupo de Trabalho Tripartite, que analisou a adequação da legislação nacional à Convenção n.º 137 e Recomendação 145 da OIT, nada de concreto foi proposto para a compatibilização dos contingentes de trabalhadores às necessidades de cada porto. Os trabalhadores, obviamente na defesa de seus empregos, advogaram garantias de prioridade para contratação e engajamento, cujo efeito seria o oposto do desejado. Os empregadores querem o enxugamento dos quadros de trabalhadores, mas pleiteiam que para

tal haja a contribuição das três partes: do Governo, que deve impedir que os demitidos das administrações portuárias sejam registrados no OGMO; dos trabalhadores e dos empresários, mediante contribuições para a constituição de um fundo financeiro para fazer frente à indenização, que, contudo, não pode repetir os mesmos erros da ITP. O Governo não se pronunciou a respeito. Como se vê, muita retórica, para nenhum delineamento de solução para o problema.

Na verdade, o fenômeno da superlotação dos quadros de trabalhadores portuários insere-se dentro da trágica problemática do desemprego. A única solução viável é o deslocamento dos excedentes para outros ramos de atividade, que não a portuária. Isto foi possível em Roterdã, em Antuérpia e em Buenos Aires, onde os trabalhadores foram absorvidos por empresas industriais, de comércio e de serviço, que se estabeleceram em torno do complexo portuário. (13)

Infelizmente, no Brasil, a solução não é tão simples, pois requer a reciclagem dos trabalhadores, que é dificultada pelo seu baixo grau de educação e escolaridade. O Dr. José Pastore, professor de Economia e Administração da Universidade de São Paulo (USP), expressou de maneira bastante elucidativa essa problemática: "O Brasil tem crescimento baixo, educação ruim e legislação trabalhista inflexível. São três perversidades. A tecnologia, aqui, desemprega. E há grande dificuldade de colocação dos trabalhadores em outras posições." (E:7).

Dimensionamento das equipes de trabalho

Tido como reflexo da tirania sindical, o problema do tamanho excessivo dos ternos, ou equipes de trabalho, parece insolúvel, dentro dos ditames da Lei dos Portos.

Até 1990, a composição dos ternos era ditada por normas da extinta PORTOBRAS, que se baseava em critérios técnicos, para estipular a composição das equipes de trabalho, para cada tipo de faina de carga e descarga das embarcações. Tais critérios, obviamente, eram sempre contestados, tanto pelos trabalhadores, que pleiteavam um número maior de obreiros por terno, quanto pelos armadores, que achavam as equipes superdimensionadas.

Com a extinção da PORTOBRAS, autorizada pela Lei n.º 8.029, de 12 de abril de 1990, o dimensionamento dos ternos deixou de ser ditado por um órgão estatal. A matéria ficou sem nenhuma regulamentação, até que veio a Lei dos Portos, estabelecendo, no seu artigo 29, que "a remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários" (grifo nosso).

A questão, agora, se complicou bastante. As diferenças de percepção das partes envolvidas na negociação são tantas que seus protagonistas se afastam cada vez mais da racionalidade.

De um lado, os trabalhadores portuários, pressionados por um contingente de trabalhadores excessivamente grande, conforme discutimos anteriormente, não acham razoável perder vagas nos ternos de trabalho. E da outra parte, os operadores portuários, cujo sonho sempre foi a desobrigação de contratar trabalhadores estipulados por tabelas, propugnam pela redução drástica dos ternos.

O Governo não quer entrar nesta discussão. Defende sempre que a questão tem que ser resolvida pela via da negociação, conforme preconiza a Lei, devendo as partes que se sentirem prejudicadas recorrer à via judicial.

Foi o caso da demanda da Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA) contra o Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente e Cubatão. Em 1993, em uma ação declaratória, o TRT de São Paulo sentenciou que a COSIPA não estava obrigada a requisitar mão-de-obra avulsa, podendo realizar suas operações com pessoal próprio. Os trabalhadores recorreram da decisão em instância superior, e, em outubro de 1996, o TST ratificou os termos da sentença proferida pelo TRT. Os trabalhadores mais uma vez recorreram, através de um Embargo Declaratório ao próprio TST, que em março último confirmou os termos do Acórdão.

SEÇÃO V - MULTIFUNCIONALIDADE

A multifuncionalidade do trabalho é outra inovação da Lei dos Portos (art. 57), que visa adequar o trabalho por-

tuário aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

Na prática, o estabelecimento de programas de multifuncionalidade insere-se entre as iniciativas do legislador para quebrar o monopólio dos sindicatos dos trabalhadores para o fornecimento de mão-de-obra.

Ao estabelecer, no parágrafo 1.º do artigo 57, que a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigiância de embarcações e bloco, na verdade a Lei 8.630/93 estava abrindo os caminhos para o que se chama de "comando único da operação", em que o operador portuário controla todas as fainas, sem distinção do trabalho a bordo e em terra, empregando os trabalhadores necessários, cujas tarefas não estariam presas pela camisa de força da excessiva especialização das categorias de trabalhadores portuários.

Ocorre que a mesma lei subordina a implantação dos programas de multifuncionalidade ao seu estabelecimento em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho (art. 59, § 1.º). Daí, sua implantação torna-se quase que impossível.

Primeiro porque o entendimento da multifuncionalidade, conquanto aparentemente bem definido na legislação citada, não é uniforme. As entidades representativas dos trabalhadores, preocupadas com o tema, adotam posição fixada ^{em} a nível nacional, que pretende visualizar a multifuncionalidade

(5)

sob um ponto de vista vantajoso para os seus afiliados. Enxergam no conceito a possibilidade de um trabalhador obter progressões na carreira, mediante treinamento para operar equipamentos mais sofisticados, o que lhes daria possibilidade de concorrer a mais de uma escala de trabalho. Os operadores portuários pensam de forma diferente, almejando o emprego do trabalhador requisitado em fainas distintas, de acordo com a necessidade do serviço. Porém, não parecem muito preocupados com a implantação da multifuncionalidade. Prova disso é que sempre fugiram do debate da questão, quando convidados pela SEGEMPO.

CAPÍTULO 3

REFLEXOS ECONÔMICOS DA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS

SEÇÃO I - CUSTO PORTUÁRIO NO CONTEXTO DO CUSTO BRASIL

O modelo econômico atualmente praticado no Brasil, ditado pela globalização, depende muito da competitividade dos nossos produtos e da atratividade da inversão de capitais na economia brasileira, fatores esses que são onerados por um complexo conjunto de fatores institucionais e econômicos, que compõem o chamado "custo Brasil".

Esses focos de ineficiência, que oneram sobremaneira nossas exportações, têm origens as mais diversas. Os impostos, de maneira geral, são considerados elevados, como por exemplo o Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), cuja incidência em cascata agrava o setor produtivo como um todo. Depois vêm as contribuições para o Programa de Integração Social (PIS/PASEP) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), que incidem sobre as aquisição de matérias-primas, produtos intermediários e material de embalagem.

Outros fatores que compõem o custo Brasil: custo do financiamento do investimento produtivo, ocasionado por elevadas taxas de juros; e os preços na área da infraestrutura, onde sobressaem os preços dos serviços portuários.

Todos esses fatores de custos estão sendo trabalhados pelo Governo. São inúmeras as medidas tomadas na área tributária, por exemplo.

No que tange às deficiências da infra-estrutura, o caminho seguido pelo Governo foi o da desestatização, corporificado pelos programas de privatização, de concessão de serviços públicos e da flexibilização dos monopólios estatais.

O custo portuário mais direto, responsabilizado pela enorme defasagem de eficiência dos nossos portos em relação aos de outros países, tem basicamente dois componentes: o custo da operação portuária propriamente dito e as tarifas portuárias. Quanto ao custo da operação portuária, sua adequação envolve toda a problemática tratada nos capítulos anteriores, no que concerne à gestão da mão-de-obra, treinamento dos trabalhadores, multifuncionalidade do trabalho portuário, etc. No que se refere às tarifas portuárias, constatamos que a estrutura tarifária dos portos brasileiros, que vigorava até bem pouco tempo, foi estabelecida em 1934; é composta de quatorze tabelas denominadas por letras do alfabeto, de "A" até "N", muito complicadas, com centenas de taxas e diversas isenções.

A Lei n.º 8.630/93, que promoveu alterações radicais nas formas de operação portuária, determinou a definição de um novo modelo tarifário para os portos nacionais. Só que, agora, o novo modelo tarifário não é mais ditado por norma

central. É da competência das administrações dos portos adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais, em substituição ao modelo tarifário anterior, devendo submeter à apreciação do CAP as novas estruturas tarifárias (art. 51 e seu parágrafo único).

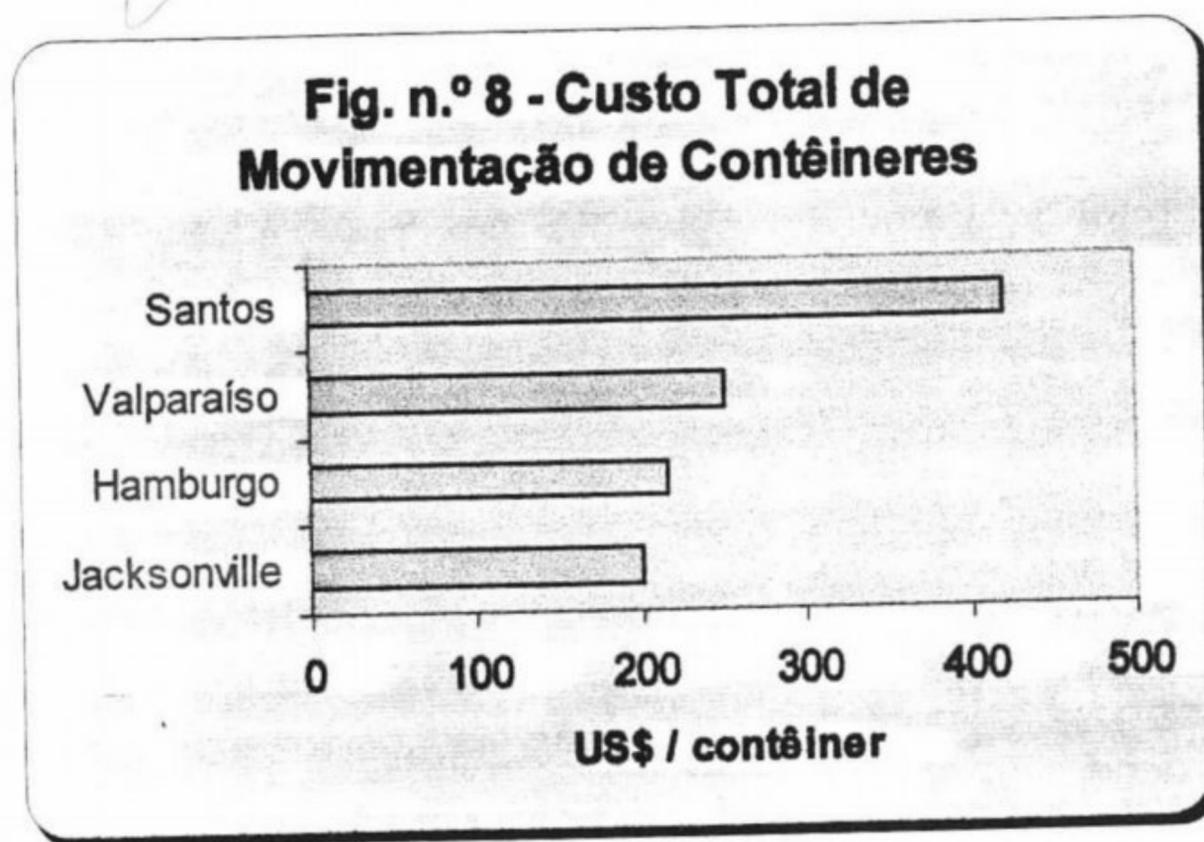
Outras iniciativas governamentais, visando a redução dos custos portuários, dignas de nota, são: a nova regulamentação dos serviços aduaneiros em portos e instalações portuárias, baixada em 1986, e a extinção da cobrança do adicional de tarifa portuária (ATP), que incidia com o percentual de 50% sobre as Tarifas de Operações Portuárias, relativas à movimentação de mercadorias nos portos. A Lei 8.630/93 já reduzira essa alíquota para 20%, e finalmente, em 1986, o ATP foi extinto. (6)

SEÇÃO II - AVALIAÇÃO DOS CUSTOS PORTUÁRIOS

Muito se diz dos custos portuários brasileiros, sempre com afirmativas peremptórias de serem os mais elevados do mundo. O jornalista Carlos Tavares de Oliveira, especialista no assunto portuário, em diversos de seus artigos publica dados comparativos de custos entre alguns portos nacionais e estrangeiros. Em março de 1986, por exemplo, escreveu que o custo de movimentação de um contêiner em Santos chegava a custar R\$ 329,00, enquanto em Buenos Aires não passava de R\$ 85,00 (55:89). Alhures, citando pesquisa internacional, realizada no âmbito da União Européia, e in- (15)

formações prestadas pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT) e por outras fontes, o mesmo jornalista informou os preços médios para movimentação de contêineres dos portos de Antuérpia (US\$ 107), Bremen (US\$ 140), Roterdã (US\$ 150) e Hamburgo (US\$ 165), e os comparou com os de Santos (R\$ 410), Rio de Janeiro (R\$ 362) e Recife (R\$ 330) (53:35).

O gráfico da figura n.º 8, publicado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), mostra os custos comparativos de movimentação de contêineres em Santos e em alguns portos no exterior.



Quando se fala em custo portuário, certamente estão se considerando uma série de componentes que oneram a operação como um todo, que vão desde que o navio aproxima-se do porto, até o seu retorno à via aquaviária, compreendendo os custos de entrada e saída do navio (praticagem, taxa de

atracação, rebocador, agenciamento, Taxa de Utilização de Faróis e outros); os custos de manuseio da carga (estiva/desestiva, conferência e conserto de carga, arrumação e outros); e os custos portuários em terra (taxas cobradas pela autoridade portuária pela utilização da infraestrutura terrestre e marítima, equipamentos, custos da mão-de-obra de capatazia e outros).

Na falta de levantamentos estatísticos confiáveis, o assunto tem sido debatido com base em afirmativas empíricas, sem uma base de sustentação razoável. Edson Ailton, membro do CAP do Rio de Janeiro e do departamento de Estudo do Sindicato dos Estivadores, afirma que não é o custo da mão-de-obra que inviabiliza os nossos portos. Para ele a mão-de-obra relativa ao trabalhador avulso é responsável por 1% ou 2% do custo portuário, e "mesmo se os marítimos e os avulsos trabalhassem de graça, outros custos inviabilizariam o serviço" (43:12). Em contraposição, do lado empresarial a percepção é outra. O jurista Paulo Brossard, em um parecer elaborado para a empresa Wilson Sons S.A., condensa numa expressão o sentimento que norteia a convicção dos nossos empresários. Para Paulo Brossard, os privilégios dos trabalhadores "fizeram a desgraça dos portos brasileiros, em mais de meio século" (25:14).

Além da mão-de-obra, outros setores são alvo de pesadas acusações e até de disputas judiciais, em função de preços praticados, considerados muito elevados para uns, e

irrelevantes para outros. É o caso dos custos de praticagem e de rebocadores, que têm sido motivo de intensa querela entre a Associação de Práticos do Paraná e o Sindicato das Agências Marítimas de Paranaguá (SINDAPAR). Estes acusam os primeiros de onerarem os custos portuários, quando impõem o aluguel de suas lanchas de praticagem, a um preço de até R\$ 2 mil por lancha, além de ganhos absurdos dos práticos, que chegam a auferir R\$ 55 mil mensais de salários. Os práticos defendem-se, dizendo que os custos de praticagem não fazem parte dos custos portuários, pois não interferem no transbordo e processamento de cargas. Para a Diretoria do Conselho Nacional de Praticagem (CONAPRA), a praticagem está relacionada com o custo do frete marítimo ou com o custo do afretamento por tempo determinado, chamado "time charter", não tendo nenhuma relação com o custo portuário, pois independe do tipo de carga. (E:4).

Dadas as dificuldades para se identificar o verdadeiro peso de cada um desses componentes no custo portuário brasileiro, o Ministério dos Transportes, através do GEIPOT, patrocinou um estudo sobre os preços praticados nos portos nacionais, cujo relatório final permitirá uma análise bem mais fundamentada da problemática dos custos portuários. O relatório do GEIPOT é composto de um total de quarenta e seis tabelas, que permitem a visualização dos diversos componentes do custo portuário de Fortaleza, Recife, Suape,

Salvador, Vitória, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá e Rio Grande.

As tabelas n.ºs 40, 41 e 42 do referido estudo, anexadas a esta monografia (anexo "D"), permitem a visualização dos percentuais de cada componente no custo portuário total, bem como a comparação entre os custos dos diversos portos considerados no levantamento. Na tabela 42, dá para se verificar, por exemplo, que o custo da mão-de-obra avulsa chega a quase quarenta e nove por cento do custo médio por contêiner, no porto de Fortaleza, contra trinta e quatro por cento no porto de Santos. Os preços para movimentação de contêineres, nos portos pesquisados, vão de R\$ 156,86 por unidade, no porto de Recife, até R\$ 384,86, em Vitória. (17)

O trabalho apresentado pelo GEIPOT foi uma etapa inicial do processo de avaliação dos custos portuários brasileiros, que continuará sendo atualizado, periodicamente, de forma a permitir inclusive a avaliação dos resultados alcançados pela reforma portuária brasileira. (1)

CAPÍTULO 4

CONCLUSÕES

A modernização portuária brasileira segue seu curso. A velocidade não é a esperada por muitos, mas está superando óbices de toda ordem, ultrapassando barreiras antes consideradas intransponíveis.

As partes envolvidas, quase sempre, têm interesses conflitantes. Não tem sido fácil conciliá-los. Foram mais de dois anos de discussão do Projeto de Lei da reforma portuária e outros dois perdidos com infindáveis discussões, dissídios e tentativas de greves de trabalhadores, logo depois de promulgada a Lei dos Portos. Aí o Governo envolveu-se na questão, através do GEMPO, e já se foram três anos de muita dedicação, exaustivas reuniões, intermediações nas negociações, fiscalizações de trabalho portuário, interpretações e regulamentações da Lei, enfim, um esforço tremendo para se alcançar a modernização.

Os resultados estão aparecendo aos poucos. Os CAP e os OGMO estão se firmando, cada vez mais, como importantes organismos dos nossos portos. Através do diálogo com trabalhadores e operadores portuários, o Governo pôde elaborar as normas de segurança e saúde do trabalho. A DPC encontrou o caminho para prosseguir o treinamento dos trabalhadores portuários, adequando-o aos ditames da Lei dos Portos. O problema do congestionamento dos portos está sendo, demo-

craticamente, debatido na Comissão Nacional e nas comissões locais do PROHAGE, e o Ministério do Trabalho envolveu-se na atividade de fiscalização do trabalho portuário, retomando a atividade que ficou órfã com a extinção das DTM.

No que tange à modernização da gestão da mão-de-obra portuária, ainda há muito para se fazer, apesar de ser essa a questão que tem recebido a maior atenção do GEMPO. Mas, o que há de positivo é a forma como estão sendo abordados os problemas. As ações são demoradas, mas seus resultados serão duradouros. Tudo é muito discutido; as decisões são quase sempre consensuais; os grandes focos de resistência à implantação da Lei estão sendo vencidos na instância judicial. Tudo por meio dos instrumentos do aparelho democrático do Estado.

Em termos de custos, os resultados ainda são tímidos. Comparados com os custos portuários de outros países, os nossos ainda são considerados exorbitantes. Os portos brasileiros têm sido apontados como um dos principais óbices ao crescimento do nosso comércio exterior, contribuindo com um peso significativo na composição daquilo que se convencionou chamar "Custo Brasil".

Existe até mesmo uma tendência de se querer imputar aos custos portuários, senão toda, pelo menos a maior culpa pelos desequilíbrios de nossa balança comercial. Como se pesassem muito pouco as distorções do sistema tributário, a precariedade dos sistemas de saúde e de educação, os eleva-

dos encargos impostos pela legislação trabalhista, o mau estado da infra-estrutura de transportes terrestres, a debilidade das telecomunicações e do sistema energético, e diversos outros fatores que oneram o sistema produtivo brasileiro.

Exageros à parte, os custos portuários têm sua culpa, e é preciso prosseguir o seu diagnóstico, visando corrigir-lhes as distorções.

A infra-estrutura portuária brasileira, em geral, é deficiente e obsoleta. Os investimentos necessários são de grande monta, e só depois dessa transformação geral do sistema portuário, com a adequação das questões da gestão do trabalho portuário, e com a concretização do programa de concessões e arrendamentos, é que será possível, ao setor, carrear os recursos necessários.

Felizmente, os processos de licitação estão se desenvolvendo, e as privatizações se consumando, com resultados já palpáveis, que se expressam sobretudo no incremento da venda de equipamentos portuários, no reaparecimento da navegação de cabotagem, na recuperação da infra-estrutura portuária. Enfim, um futuro melhor para os nossos portos já pode ser vislumbrado. (7)

ANEXO A

DEFINIÇÕES ELUCIDATIVAS

| TERMOS E ABREVIATURAS | CONCEITUAÇÃO |
|--|--|
| Área do porto organizado | Área compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e píers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infraestrutura 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. (Art. 10 § 10 Lei 8.630/93). |
| 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. (Art. 57 § 30 Lei 8.630/93). |
| Conselho de Autoridade Portuária (CAP) | Organismo instituído em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão. Corporifica toda a subdelegação que a União concede à comunidade local para decidir sobre os principais assuntos de interesse do porto. Suas atribuições encontram-se definidas no art. 30 da Lei 8.630/93. |
| Capatazia | Atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário. (Art. 57 § 30 Lei 8.630/93). |
| Centros de Treinamento Profissional | Instituições que devem ser instituídas pelos CAP, destinadas 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. (Art. 32 Lei 8.630/93). |
| CEPORT | Organização de ensino portuário instituída dentro da estrutura básica da extinta PORTOBRÁS. Após a extinção dessa Empresa, passou à subordinação da Cia. Docas do Rio de Janeiro. |
| CETRE | Organização de ensino portuário orgânica da Cia. Docas de São Paulo - CODESP. |
| Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA) | Instituição de Ensino do Ensino Profissional Marítimo, sediada em Belém - PA. |
| Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) | Instituição de Ensino do Ensino Profissional Marítimo, sediada no Rio de Janeiro. |

| | |
|------------------------------|--------------------------------|
| TERMOS E ABREVIATURAS | C O N C E I T U A Ç Ã O |
|------------------------------|--------------------------------|

| | |
|---|---|
| Conferência de Carga | Contagem de volumes, anotações 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 das embarcações. (Art. 57 § 30 Lei 8.630/93). |
| Conselho de Supervisão do OGMO | Integrante do OGMO, este Conselho possui atribuições concernentes à fiscalização da atuação da direção do OGMO. Sua constituição e competências estão definidas no art. 24, § 1.º da Lei 8.630/93. |
| 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 vistorias e posterior recomposição. (Art. 57 § 30 Lei 8.630/93). |
| Capitanias dos Portos (CP) | Organizações do Ministério da Marinha, subordinadas aos Distritos Navais, que atuam nos principais portos do País, nas funções legais de competência da Marinha na área portuária. |
| Diretoria de Portos e Costas (DPC) | Diretoria de Portos e Costas - Órgão do Ministério da Marinha, que dentre outras funções, gerencia o EPM e o FDEPM. |
| Ensino Profissional Marítimo (EPM) | Atividade de ensino e treinamento de marítimos e portuários, sob a responsabilidade do Ministério da Marinha, gerida pela DPC. Instituído pela Lei n.º 7.573/86. |
| Estiva | Atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo transbordo, arrumação, peação e dispeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo. (Art. 57 § 30 Lei 8.630/93). |
| Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM) | Fundo gerido pela DPC, que tem como fonte de receita um percentual de 2,5% sobre as folhas de pagamento do setor portuário. <i>(Não há)</i> |
| FENCCOVIB | Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários e Trabalhadores de Bloco. |
| FENOP | Federação Nacional dos Operadores Portuários. |
| FNE | Federação Nacional dos Estivadores. |
| FNP | Federação Nacional dos Portuários. |
| Instalação portuária de uso privado | 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. (Art. 10 § 10 Lei 8.630/93). |

| | |
|-----------------------|-------------------------|
| TERMOS E ABREVIATURAS | C O N C E I T U A Ç Ã O |
|-----------------------|-------------------------|

| | |
|------------------------------------|---|
| Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) | Órgão que deve ser instituído, pelos operadores portuários, em cada porto organizado, visando a gestão da mão-de-obra para o trabalho portuário. Suas competências são estabelecidas pelos artigos 18 e 19 da Lei 8.630/93. |
| Operação portuária | Movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado, por operadores portuários. (Art. 10 § 10 Lei 8.630/93). |
| Operador Portuário | Pessoa Jurídica pré-qualificada para a execução de operações portuárias na área do porto organizado. (Art. 10 § 10 Lei 8.630/93). |
| Porto Organizado | Porto construído e aparelhado para atender as 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. (Art. 10 § 10 Lei 8.630/93). |
| Terno | Denominação utilizada para designar uma equipe de trabalhadores avulsos designados para uma faina básica. Sua composição depende da natureza da faina e, segundo a Lei 8.630/93 deve ser "objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários"(Art. 29). |
| 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. (Art. 57 § 30 Lei 8.630/93). |

ANEXO B

OBSERVAÇÕES SOBRE ALGUNS SISTEMAS PORTUÁRIOS MODERNIZADOS

| País | Características | Fontes |
|---------------------|--|-------------------|
| ALEMANHA (BREMEN) | <ul style="list-style-type: none"> • O porto é de propriedade do Estado de Bremen, que mantém toda a infra-estrutura. • A operação portuária é efetuada por empresas (cerca de 200). A principal delas é a Bremen Lagerhaus-Gesellschaft (BLG), é uma sociedade de economia mista, controlada pela cidade-estado, com 50,4% das ações. • As empresas de operação portuária, tanto a BLG como as companhias particulares, utilizam pessoal próprio para as operações de embarque e desembarque de carga. • A Associação das Empresas Privadas dos Portos e a BLG mantêm um quadro de mil trabalhadores avulsos para serem requisitados nas épocas de grande movimentação. | (1) |
| ALEMANHA (HAMBURGO) | <ul style="list-style-type: none"> • O porto é de propriedade da cidade-livre de Hamburgo, que se encarrega da infra-estrutura. • A operação portuária está totalmente privatizada. • O setor privado contribuiu com cerca de US\$ 100 milhões para obras de controle das águas e comportas, a fim de diminuir o efeito das marés do Rio Elba. O Governo da cidade gastou outros US\$ 200 milhões nessas obras. • Os terminais privativos são estabelecidos em áreas alugadas pelo governo da cidade e operam independentemente, na base da concorrência. | (1) |
| ARGENTINA | <ul style="list-style-type: none"> • Desregulamentação do sistema, em mai./1992. • Sistema de saída voluntária para redução do número de estivadores. • Privatização realizada, na sua fase principal, em 1994. • Programa de Modernização Portuária aprovado em out. 1996. Custo de US\$ 208 milhões. Propósito: obras de recuperação da infra-estrutura dos principais portos da Argentina. • O Programa está sendo executado pela Subsecretaria de Puertos y Vias Navegables. • Na Argentina, as reformas produziram para os cofres públicos uma economia de US\$ 156 milhões anuais desde 1989, enquanto os custos de manuseio de carga foram reduzidos de US\$ 400 para US\$ 100 por contêiner. | (2) (3) (4) |

| País | Características | Fontes |
|---------------------|---|--------|
| BÉLGICA (ANTUÉRPIA) | <ul style="list-style-type: none"> • O governo federal cuida dos problemas da navegação; da construção dos canais e pontes; dos serviços sanitários; da regulamentação dos transportes e comunicações; da fiscalização aduaneira; e de financiamentos ao setor. • O porto é da propriedade do município de Antuérpia, responsável por toda a infra-estrutura. • Operação portuária totalmente exercida por empresas privadas (cerca de quinhentas). • Parte do cais, com guindastes, gruas e demais equipamentos, são mantidos públicos, para serem alugados a pequenas e médias empresas, para os seus serviços de carga e descarga. | (1) |
| CHINA | <ul style="list-style-type: none"> • A Autoridade Portuária de Shangai (SPA) e a Hutchison Whampoa Ltd (HWL) formaram uma companhia para operar todas as facilidades de contêineres do porto de Shangai por um período de 50 anos. Foi reportado nos jornais técnicos que durante o primeiro ano de operação a nova "joint venture" operou 25% mais contêineres que nos 12 meses precedentes. • A P&O está operando o terminal de contêineres de Zhangjiang-Win. • A CMH, a P&O e o COSCO, numa "joint venture", têm um contrato BOT para o Terminal de Contêineres de Shekou. • A China Nanshan Development Corporation está desenvolvendo o porto de Chiwan sem nenhum suporte governamental. • Um consórcio internacional assinou contrato para construir um porto na ilha Hainan. • O proposto desenvolvimento portuário na ilha Daxia promete ser o maior centro de facilidades para servir a indústria marítima chinesa no próximo século. • Os Yantian International Terminals foram adquiridos pela HWL. • A Conaut e a P&O assinaram contrato para re-desenvolver uma seção do porto de Tianjin. | (5) |
| CINGAPURA | <ul style="list-style-type: none"> • A Port of Singapore Authority (PSA), entidade ligada ao Ministério das Comunicações, é responsável pela operação dos contêineres, que é a mais rentável das operações. • Em 1993 o governo decidiu abrir o complexo portuário ao setor privado, vendendo ações da parte controlada pelo estado. | (1) |
| CORÉIA DO SUL | <ul style="list-style-type: none"> • Os direitos de operação para os 27 maiores portos e instalações portuárias estão sendo transferidos para a iniciativa privada. • Nove portos foram privatizados em 1995 e os restantes dezoito serão até o final de 1998. • A propriedade do porto continua com o Governo. • Operadores privados estão sendo escolhidos através de concorrência pública, também aberta a interesses estrangeiros. | (6) |
| EUA | <ul style="list-style-type: none"> • Os portos americanos (185 ao todo), pertencem aos estados. ✓ • Ao governo federal cabe a dragagem dos canais (que é executada pelo Exército). ✓ • As operações portuárias são processadas por empresas estivadoras, que possuem pessoal próprio, complementado por avulsos registrados junto à autoridade portuária (Port Authority). ✓ | (6) |

| País | Características | Fontes |
|-----------|--|--------|
| FILIPINAS | <ul style="list-style-type: none"> • O governo contratou o setor privado para operação do Terminal Internacional de Contêineres de Manila (MICT) em 1988. • O empreendedor foi um consórcio de duas empresas locais, E. Razon Inc. e Andres Soriano Container Corporation, e a SeaLand Orient, grande empresa de transportes marítimos dos EUA. • O contrato foi formalizado e o novo consórcio (ICTSI) assumiu a responsabilidade em 1988. • O tempo de espera dos navios para operação foi reduzido em 60%. • Por força do contrato o consórcio teve que investir em novos equipamentos e outras facilidades para modernizar a operação portuária, tendo gasto um total de US\$54 milhões. • O consórcio obrigou-se a garantir ao Governo uma renda de US\$550 milhões durante 25 anos do contrato de concessão. | (5) |
| FRANÇA | <ul style="list-style-type: none"> • Sob forte pressão de importantes setores da economia, somente em jun./92 foi promulgada a lei que permite a abertura dos portos ao livre mercado. • O quadro de 8.200 estivadores avulsos foi reduzido para 3.694. Além desses trabalhadores existem outros seis mil permanentes, vinculados às empresas portuárias. | (6) |
| HONG KONG | <ul style="list-style-type: none"> • A atuação do Estado no porto restringe-se ao tráfego de navios, policiamento, saúde e fiscalização. • Os serviços de segurança dentro dos terminais privados são de responsabilidade das próprias empresas concessionárias. • No cais de carga geral existem 2.283 berços de atracação, operados por empresas privadas, com funcionários próprios ou avulsos, contratados livremente no mercado local de trabalho. • 90% das operações com contêineres são controladas por três empresas privadas. | (6) |
| INDONÉSIA | <ul style="list-style-type: none"> • A IBT (Indonesia Bulk Terminal) e o grupo New Hope venceram a licitação para operar o porto de maior magnitude do Sudeste Asiático nas ilhas Pulau Laut. • Para o porto de Tanjung Priok o governo adjudicou o direito de desenvolver o terminal III para contêineres à "holding" Humpuss Peticemas (HP), da Indonésia, numa "joint venture" com a Pelabuhan II, que é autoridade portuária responsável pelo porto. | (5) |
| MALÁSIA | <ul style="list-style-type: none"> • Malásia. A primeira fase do programa de privatização para o porto de Klang foi construída por volta de 1986, quando as operações de contêineres foram atribuídas à KCT (Kelang Container Terminal). • A KCT, a primeira operadora portuária da Malásia foi formada de uma "joint venture" entre a Port Klang Authority (49%) e a Konnas Terminal Klang (51%). • 40% das ações da KCT foram destinadas ao público, num esquema de lançamento em mercado de ações • Em 1992 a segunda fase do plano de privatização do porto de Klang foi iniciada. Os restantes 22 berços, facilidades e serviços foram assumidos por uma nova empresa, Kelang Port Management (KPM). • O novo terminal de contêineres sob o controle da KPM compete com a KCT. | (5) |

| País | Características | Fontes |
|-------------------|---|--------|
| PERU | <ul style="list-style-type: none"> • O Presidente Fujimori decretou a privatização dos serviços dos portos, no final de 1990. • Agentes e exportadores foram autorizados a criar empresas de estiva. • Violentos choques ocorreram entre os empregados das firmas recém-criadas e os trabalhadores sindicalizados. • Trabalhadores sindicalizados organizaram cooperativas e suas próprias companhias privadas para efetuar operações portuárias. • Portos peruanos recuperaram cargas da Bolívia, que devido aos altos custos dos portos peruanos, antes da reforma, haviam migrado para o Chile. | (6) |
| POLÓ NIA | <ul style="list-style-type: none"> • A Companhia do Porto de Gdansk, autarquia federal, foi transformada na empresa estatal Zarzad Portu Gdansk S.A. (ZPG), com 100% do capital de propriedade do Governo, em 1991. • A ZPG é administradora portuária do tipo "landlord". • Gdansk seguiu um cronograma muito rápido de privatização. Todas as entidades operadoras (cerca de 30 empresas) são do setor privado, sem nenhuma participação da ZPG. • Guindastes e outros equipamentos portuários existentes nos terminais foram transferidos às empresas operadoras, à base de "leasing", com prazos que variam de 5 a 25 anos. | (7) |
| ROTerdã (HOLANDA) | <ul style="list-style-type: none"> • O porto de Roterdã é municipal. O Rio Nieuwe é controlado pelo Governo Central.. • Para a cabotagem estão disponíveis alguns cais públicos no centro da cidade. • Toda a operação portuária é efetuada por empresas privadas. • As negociações sobre condições de trabalho e salário dos trabalhadores portuários são intermediadas por um organismo denominado Scheepvaart Vereeniging Zuid - Associação de Embarque do Sul (SVZ). • A SVZ é integrada por representantes das firmas operadoras portuárias, dos armadores, agentes de navios, comissários de carga, estiva e agentes de expedição. • A SVZ mantém uma escola de treinamento portuário, a Havenvakscholen, sustentada pela Autoridade Portuária e pelas empresas privadas. | (6) |
| SRI LANKA | <ul style="list-style-type: none"> • Em 1995 o governo convidou o setor privado para desenvolver um novo terminal de contêineres no porto de Galle e também expandir as instalações de contêineres do porto de Colombo. • Em agosto de 1995 o governo anunciou a adjudicação do contrato do empreendimento em Galle para um consórcio liderado pela Mot McDonald, da Austrália. | (5) |
| TAILÁ NDIA | <ul style="list-style-type: none"> • Em jan./91 foi fundada a Laen Chabang Commercial Port (LCP). • Dos três berços para contêineres, administrados pela Laen Chabang Port Authority (LCPA), dois foram arrendados a consórcios privados para operação. • Um berço foi para a Eastern Sea Laem Chabang Terminal Co. (ESCO), uma "joint venture" cujas funções operacionais e de marketing foram assumidas pelos parceiros japoneses Kamigumi Co. e Marubeni, respectivamente. • A Tips Co., compreendendo o grupo Thailand's Ngow Hock juntamente com a NYK e Mitsui OSK, tornaram-se os operadores do outro terminal. • Todas as operações tiveram início em jan./92. | (5) |

| País | Características | Fontes |
|---------|--|--------|
| TAIWAN | <ul style="list-style-type: none"> Maersk Line da Dinamarca, uma das maiores empresas de transporte marítimo do mundo, investiu mais de \$70 milhões num novo terminal de contêineres no Porto de Kaoshiung. | (5) |
| VIETNAM | <ul style="list-style-type: none"> Tredia Investment, uma empresa de investimento de Singapura, a Mitsui e a Mitsubishi asseguraram um contrato de US\$950 milhões para desenvolver o porto costeiro de Vung Tau, em cooperação com um grupo local chamado Intradex. O governo vietnamita aprovou a "joint venture". Espera-se que o projeto estará completo por volta do ano 2000. O porto será capaz de operar navios acima de 200.000 tons e terá refinaria de petróleo e facilidades de armazenagem. | (5) |

Referências das Fontes de pesquisa:

(1) OLIVEIRA, Carlos Tavares de. Modernização dos Portos. 2.ed. São Paulo : Aduaneiras, 1996.

(2) AVOGADRO, Enrique Guillermo. Argentina - uma síntese. Texto obtido no endereço <http://www.artrade.com/ING/info/sinteArg.htm>.

(3) PORT Modernization Program - Argentina. Texto obtido no endereço <http://ww2.iadb.org/apr/ar962e.htm>.

(4) REPORTAGEM de capa. Revista CNT - Nov. 1997.

(5) MOBAREK, Ismail. Port Privatization in Developing Countries. Washington : The World Bank, 1995.

(6) OLIVEIRA, Carlos Tavares de. Comércio Exterior e a Questão Portuária. São Paulo : Aduaneiras, 1992.

(7) PORT of Gdansk. Texto obtido no endereço [http://www.teraus.com/teraworld /port/polish2.htm](http://www.teraus.com/teraworld/port/polish2.htm).

ANEXO C

ARRENDAMENTOS REALIZADOS NOS PORTOS BRASILEIROS *

| PORTO | SÍTIO | ÁREA M ² | MOVIMENTAÇÃO ANUAL | INÍCIO / TÉRMINO (PRAZO) | VALOR | PREVISÃO DE INVESTIMENTO | ARRENDATÁRIO |
|-------------|--|------------------------|-----------------------|--------------------------------|--------------------|-----------------------------|--------------------------------------|
| ARATU (BA) | Zona Primária do Porto | 3.028 | 60.000 t | 04/10/94 10 anos | R\$ 1,5 mil / mês | R\$ 6 milhões | CIMEX – Com. Imp. Exp. Ltda. |
| | Zona Primária do Porto | 26.947 | - | 01/07/93 20 anos | R\$ 43,8 mil / mês | R\$ 11 milhões | COPENE – Petroquímica Nordeste |
| BEIÉ M (PA) | Área Galpão Mosqueiro-Soure e Armazéns 1, 2 e 3. | 20.000 | - | 17/02/97 25 anos | R\$ 25 mil / mês | R\$ 8 milhões | Governo do Estado do Pará (Convênio) |
| | Armazém n.º 8-A | 2.000 | 36.000 t | 01/08/97 5 anos | R\$ 8,8 mil / mês | R\$ 2 milhões | TRANSNAV Ltda. |
| | Armazém n.º 9-A | 8.797 | 9.000 TEU | 01/08/97 5 anos | R\$ 10,8 mil / mês | R\$ 3 milhões | Consulmar Ag. Marítima Ltda. |
| | Parte do Armazém n.º 4-A | 1.000 | 18.000 t | 01/09/97 5 anos | R\$ 2 mil / mês | R\$ 50 mil | Moinho Cruzeiro do Sul S/A |

* Dados do Departamento de Portos da Secretaria de Transportes Aquaviários, atualizados até 31/03/98, complementados por informações obtidas mediante notícias publicadas na revista Portos e Navios, no período de janeiro a junho/98.

| PORTO | SÍTIO | ÁREA M ² | MOVIMENTAÇÃO ANUAL | INÍCIO / TÉRMINO (PRAZO) | VALOR | PREVISÃO DE INVESTIMENTO | ARRENDATÁRIO |
|----------------|---|------------------------|-----------------------|--------------------------------|--------------------|-----------------------------|--|
| BEIÉ M(PA) | Pavimento superior do Armazém n.º 9 | 2.400 | - | 01/06/97 3 anos | R\$ 8 mil / mês | R\$ 500 mil | Autoridades federais, operadores e usuários |
| | Pisos inferiores dos armazéns 9 e 10 | 4.800 | 150.000 t | 01/01/97 3 anos | R\$ 7,2 mil / mês | R\$ 1 milhão | Diversas empresas do segmento de navegação interior. |
| CABEDELO (PB) | Terminal de Alcool (Área de Expansão) | 10.000 | 240.000 t | 13/12/93 20 anos | R\$ 4 mil / mês | R\$ 3 milhões | TECAB – Term. Arm. Cabedelo |
| | Terminal de Milho | 2.817 | 95.000 t | 31/12/97 15 anos | R\$ 3,1 mil / mês | R\$ 1,5 milhão | Refinações de Milho Brasil Ltda. |
| | Terminal de Óleos Vegetais (Área de Expansão) | 1.320 | 6.000 t | 28/08/95 5 anos | R\$ 1 mil / mês | R\$ 200 mil | COVEBRAS – Cia. Óleos Vegetais do Brasil |
| FORTALEZA (CE) | Armazém A1 | 6.000 | 240.000 t | 23/06/97 10 anos | R\$ 200 mil / mês | R\$ 1 milhão | J. Macedo Alimentos S/A |
| | Armazém A2 | 6.000 | 240.000 t | 01/04/98 30 anos | R\$ 20 mil / mês | R\$ 2 milhões | TERGRAN |
| | Lote 1 Pátio B2 | 1.800 | 180.000 t | 20/02/95 20 anos | R\$ 3,7mil / mês | R\$ 2 milhões | M. Dias Branco S/A |
| | Lote 2 Pátio B2 | 1.800 | 180.000 t | 17/01/97 25 anos | R\$ 3,3 mil / mês | R\$ 2 milhões | M. Dias Branco S/A |
| | Retroárea Cais Pesqueiro | 9.500 | 100.000 t | 18/06/97 25 anos | R\$ 10,8 mil / mês | R\$ 15 milhões | D. Francisco Alimentos |

| PORTO | SÍTIO | ÁREA M ² | MOVIMENTAÇÃO ANUAL | INÍCIO / TÉRMINO (PRAZO) | VALOR | PREVISÃO DE INVESTIMENTO | ARRENDATÁRIO |
|-------------------------|---|------------------------|-----------------------|--------------------------------|--------------------|-----------------------------|---------------------------------------|
| ITAQUI (MA) | Área de Instalações Industriais | 29.138 | 450.000 t | 01/04/97 25 anos | R\$ 2,9 mil / mês | R\$ 60 milhões | CEVAL Alimentos S/A |
| | Área de Instalações Industriais | 19.322 | 90.000 t | 01/03/95 10 anos | R\$ 8,4 mil / mês | R\$ 6,5 milhões | Granel Química Ltda. |
| | Terminal de Granéis Sólidos TGS/B-105 | 5.600 | 4.500.000 t | 01/03/94 8 anos | R\$ 200 mil / mês | R\$ 50 milhões | CVRD – Cia Vale do Rio Doce |
| | Terminal de Uso Múltiplo TUM/B-104 | 4.000 | 2.000.000 t | 01/04/95 7 anos | R\$ 450 mil / mês | R\$ 14,4 milhões | PETROBRAS S/A |
| MACEIÓ (AL) | Terminal Açucareiro B-204 | 61.018 | 935.000 t | 27/09/94 5 anos | R\$ 98,3 mil / mês | R\$ 1,124 milhão | EMPAT – Emp. Alag. Terminais |
| | Terreno de Retaguarda | 60.432 | 500.000 t | 01/06/94 10 anos | R\$ 32,2 mil / mês | R\$ 1,124 milhão | EMPAT – Emp. Alag. Terminais |
| MIRAMAR (PA) | Base do Terminal de Inflamáveis | 15.000 | 36.000 t | 12/06/97 10 anos | R\$ 17,7 mil / mês | R\$ 5 milhões | Dist. Equatorial de Petróleo Ltda. |
| PORTO ALEGRE (RS) | Terminal de Contêineres / Cais de Navegantes | 35.000 | 3.200 TEU | 01/06/95 | - | 1,5 milhão | CEJEN |

| PORTO | SÍTIO | ÁREA M ² | MOVIMENTAÇÃO ANUAL | INÍCIO / TÉRMINO (PRAZO) | VALOR | PREVISÃO DE INVESTIMENTO | ARRENDATÁRIO |
|---------------------------|---|------------------------|-----------------------|------------------------------------|--|-----------------------------|---|
| PARANAGUÁ / ANTONINA (PR) | Área para implantação de terminal especializado | - | - | Abr/1997 10 anos, renovável. | R\$ 8 mil mensais + R\$ 1,51 por tonelada movi- mentada. | Não divulgado. | Paranaguá Terminais de Produtos Florestais LTDA. |
| | Armazém 3B (Berço 203) | 4.400 | 76.000 t | 06/03/97 10 anos, renovável. | R\$ 9,40 mil men- sais + R\$ 1,50 por tonelada movi- mentada. | R\$ 10 mil | Paranaguá Terminais de Produtos Florestais LTDA. |
| | Armazém 4B (Berço 203) | 2.000 | 72.000 t | 24/01/96 10 anos | R\$ 9,2 mil / mês | R\$ 550 mil | Inpacel – Indústria de Papel ARAPOTI S/A |
| | Armazém 6A e 6B | 72.000 | 150.000 t | 25/04/95 20 anos | R\$ 13,4 mil / mês | R\$ 30 milhões | Terminais Portuários da Ponta do Félix S/A |
| | Armazéns 2 e 3 (Berço 202) | 9.200 | 100.000 t | 31/12/94 5 anos | R\$ 15,4 mil / mês | - | Klabin Fabricador de Papel e Celulose S/A |
| | Berço 203 | 1.900 | 304.000 t | 31/07/97 15 anos | R\$ 46 mil / mês | R\$ 10 milhões | Rocha S/A |
| | Porto de Antonina – Berço único | 90.101 | 1.000.000 t | 07/12/94 8 anos | R\$ 71 mil / mês | R\$ 1 milhão | consórcio Re- dram/Transbrasa |
| | Porto de Antonina – Ponta do Félix | 72.000 | 150.000 t | 25/04/95 20 anos | R\$ 13,4 mil / mês | R\$ 30 milhões | Terminais Portuários da Ponta do Félix S/A |

| PORTO | SÍTIO | ÁREA M ² | MOVIMENTAÇÃO ANUAL | INÍCIO / TÉRMINO (PRAZO) | VALOR | PREVISÃO DE INVESTIMENTO | ARRENDATÁRIO |
|---------------------------|--|------------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| PARANAGUÁ / ANTONINA (PR) | Retaguarda do TEVECON (Berços 212 e 213) | 120.000 | 105.000 veíc. | 12/02/98 15 anos | R\$ 148 mil mensais. | R\$ 50 mil | Volkswagen do Brasil Ltda. |
| | Silo p/ 56.000 t junto ao Corredor (Berços 209, 210 e 211) | 16.280 | 800.000 t | 05/01/94 15 anos | R\$ 7,9 mil mensais. | R\$ 10 milhões | V. Morel S/A |
| | Silo p/ 60.000 t junto ao Corredor (Berços 209, 210 e 211) | 16.280 | 730.000 t | 11/04/94 15 anos | R\$ 13,9 mil / mês | R\$ 10 milhões | Intermodal Slaviero S/A |
| | Terminal de Fertilizantes TEFER I | 84.525 | 700.000 t | 01/04/98 25 anos | R\$ 76 mil mensais. | R\$ 30 milhões | Fospar S/A |
| | Terminal de Veículos e Contêineres (Tevecon) Berços 212 e 213 | 300.000 | 140.000 TEU 24.000 Veículos | 13/04/1998 25 anos | R\$ 238 mil / mês | R\$ 40 milhões | consórcio Redram/Transbrasa |
| | Vila da Madeira (Retro Área) | 32.662 | 15.000 TEU | 26/06/95 Indeterminado | - | R\$ 1,2 milhões | Depósito Franco Paraguayo |
| RECIFE (PE) | Armazém A-18 | 6.000 | 80.000 t | 30/09/97 10 anos | R\$ 13,2 mil / mês | R\$ 400 mil | AGEMAR – Transp. E Emp. Ltda. |

| PORTO | SÍTIO | ÁREA M ² | MOVIMENTAÇÃO ANUAL | INÍCIO / TÉRMINO (PRAZO) | VALOR | PREVISÃO DE INVESTIMENTO | ARRENDATÁRIO |
|---------------------|--|------------------------|-----------------------|---|---|-----------------------------|---|
| RIO DE JANEIRO (RJ) | Pier Mauá e AZ 1 ao AZ 4 Cais da Gamboa | 51.542 | - | 06/11/97 45 anos | R\$ 85 mil / mês | R\$ 176 milhões | Pier Mauá S/A |
| | Terminal de Contêineres (TECON-I) – Cais do Caju | 150.000 | 150.000 TEU | 11/03/98 25 anos, renováveis por igual período. | R\$ 365 mil / mês | R\$ 42 milhões | LIBRA – Terminais Rio S/A. |
| | Terminal de Contêineres (TECON-II) – Cais do Caju | 150.000 | 150.000 TEU | 11/03/98 25 anos, renováveis por igual período. | R\$ 365 mil / mês | R\$ 42 milhões | LIBRA – Terminais Rio S/A. |
| | Terminal de Produtos Siderúrgicos AZ 30 e Pátios Cais da Gamboa | 36.000 | 500.000 t | 18/08/97 20 anos | R\$ 84 mil / mês | R\$ 10 milhões | Triunfo Operadora Portuária Ltda. |
| | Terminal de Produtos Siderúrgicos AZ 7,8 e Pátios 7/8 e 8/9 Cais da Gamboa | 19.000 | 500.000 t | 18/08/97 5 anos | R\$ 74 mil / mês | R\$ 2 milhões | Triunfo Operadora Portuária Ltda. |
| | Terminal de Cimento e Pátio AZ 22 Cais São Cristóvão | 8.320 | 100.000 t | 27/11/97 20 anos, renováveis por igual período | R\$ 5.574 mensais + R\$ 0,60 por tonelada movi- mentada. | R\$ 6 milhões | Tamusi, Importação, Ex- portação e Comércio LTDA. |

| PORTO | SÍTIO | ÁREA M ² | MOVIMENTAÇÃO ANUAL | INÍCIO / TÉRMINO (PRAZO) | VALOR | PREVISÃO DE INVESTIMENTO | ARRENDATÁRIO |
|--------------------|--|------------------------|-------------------------|--------------------------------|---|---|--|
| RIO GRANDE (RS) | Pier Petroleiro Superporto | 229.526 | 1.100.000 t | 01/01/97 15 anos | R\$ 48,5 mil / mês | R\$ 540 mil | PETROBRAS |
| | Terminal de Contêineres | | | 03/02/199725 anos | R\$ 151,1 milhões | R\$ 50 milhões, em 25 anos, sendo R\$ 20 milhões nos próximos 2 anos | Consórcio Wilson Sons / Sergeng Civilsan e Banco Fator |
| | Terminal de Contêineres – TECON | 667.160 | 60.000 TEU | 01/03/97 25 anos | R\$ 166,4 mil / mês | R\$ 80 milhões | TECON Rio Grande S/A |
| | Terminal de Trigo e Soja – TTS | 500.000 | 1.250.000 t | 01/04/97 15 anos | R\$ 61,9 mil / mês | R\$ 3 milhões | TERGRASA S/A Terminal Graneleiro |
| | Terminal de Trigo e Soja (TTS) | | | Abr/199715 anos | US\$ 50 milhões + 13,05% do valor da tarifa oficial | R\$ 5 milhões | Terminais Graneleiros S.A.. |
| S. F. DO SUL | Terminal de Produtos Florestais B-301 | 48.000 | 300.000 t 48.000 TEU | 15/11/96 25 anos | R\$ 109,8 mil / mês | R\$ 30 milhões | CEJEN –Cargo Transp. SFS S/A |
| SALVADOR (BA) | Zona Secundária do Porto | 2.239 | 54.000 t | 12/12/95 10 anos | R\$ 6,9 mil / mês | R\$ 150 mil | Mineração Corcovado Nordeste Ltda. |

| PORTO | SÍTIO | ÁREA M ² | MOVIMENTAÇÃO ANUAL | INÍCIO / TÉRMINO (PRAZO) | VALOR | PREVISÃO DE INVESTIMENTO | ARRENDATÁRIO |
|------------------|---|------------------------|------------------------------|--------------------------------|---------------------|----------------------------------|--|
| SANTARÉM (PA) | Área de Terra Nua na Zona Portuária (Movimentação de combustíveis líquidos) | 49.432 | 12.000 t | 01/03/97 10 anos | R\$ 5 mil / mês | R\$ 5 milhões | Distribuidora Equatorial de Produtos de Petróleo Ltda. |
| | ALAMOA | 3.860 | 46.320 t | 10 anos | R\$ 3,9 mil / mês | R\$ 2,479 milhões | Terminal Químico de Aratu S/A |
| SANTOS (SP) | Arm. 14, 15 e áreas adjacentes (Outeirinhos) | 9.000 | 108.000 t | 10 anos | R\$ 9 mil / mês | R\$ 1,026 milhão | VOTORANTIM Celulose e Papel S/A |
| | BULK Terminal Cais do Armazém 27 – Macuco | 8.000 | 131.000 t | 20 anos | R\$ 9,5 mil / mês | R\$ 10 milhões | RHAMO Com. Imp. Exp. Ltda. |
| | Conceiçãozinha | 25.000 | 580.000 t | 20 anos | R\$ 32 mil / mês | R\$ 4,18 milhões | LOCALFRIO Arm. Ger. Frig. |
| | Ilha Barnabé | 20.000 | 240.000 | 20 anos | R\$ 20 mil / mês | R\$ 4 milhões | ARGEMIL – Ar. Ger. Mirambaia Ltda. |
| | Paquetá | 1.713 | - | 10 anos | R\$ 7,8 mil / mês | R\$ 10 milhões | Santista de Alimentos S/A |
| | Terminal de Contêineres (TECON I) – PROAPS 21 | 484.000 | 274.500 TEU (4.392.000 t) | 28/11/1997 20 anos | R\$ 658,6 mil / mês | R\$ 100 milhões, até o ano 2000. | Consórcio Santos Brasil. |
| | Terminal de Contêineres do Valongo | 170.000 | 127.500 TEU (2.040.000 t) | 10 anos | R\$ 170 mil / mês | R\$ 70 milhões | DENVER Ind. Com. Ltda. |
| | Terminal de Granéis Vegetais ALAMOA | 100.000 | 1.200.000 t | 25 anos | R\$ 100 mil / mês | R\$ 10 milhões | FERRONORTE S/A Ferrovias Norte Brasil |

| PORTO | SÍTIO | ÁREA M ² | MOVIMENTAÇÃO ANUAL | INÍCIO / TÉRMINO (PRAZO) | VALOR | PREVISÃO DE INVESTIMENTO | ARRENDATÁRIO |
|---------------|---|------------------------|-----------------------|--------------------------------|--|-----------------------------|--|
| SANTOS (SP) | Terminal de Granéis Vegetais de Conceiçãozinha | 39.600 | 644.490 t | 10 anos | R\$ 22,6 mil / mês | R\$ 50 milhões | GARGILL Agrícola S/A |
| | Terminal de Granéis Vegetais de Conceiçãozinha | 70.000 | 935.000 t | 20 anos | R\$ 44,4 mil / mês | R\$ 33,159 milhões | GARGILL Agrícola S/A |
| | Terminal de Granéis Vegetais Ponta da Praia Arm. 39 e XL III | 50.000 | 770.000 t | 20 anos | R\$ 57,1 mil / mês | R\$ 15 milhões | Cia. Tubarão de Armazéns Gerais |
| | Terminal Turístico de Passageiros | 27.500 | 100.000 Passageiros | 20 anos | R\$ 90,2 mil / mês | R\$ 13,5 milhões | CONSÓRCIOO CONCAIS |
| SEPETIBA (RJ) | Terminal Multimodal de Coroa Grande (TMC) | - | - | Mai/98 20 anos | Aluguel de R\$ 200 mil/mês + participação no faturamento. | R\$ 70 milhões | Consórcio liderado pelo Grupo Lachmann |
| | Terminal de Carvão, com 3 berços atracação e pátio de estocagem | 700.000 | 3.500.000 t | 10/07/97 25 anos | R\$ 37 milhões + taxa anual de R\$ 250 mil + R\$ 0,40 por tonelada movimentada | R\$ 15 milhões | Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) |
| | Terminal de Minério de Ferro, Grãos e Prod. Siderúrgicos | 700.000 | 6.000.000 t | 19/12/96 25 anos | R\$ 242 mil / mês | R\$ 86 milhões | Consórcio Cia. Portuária Baía de Sepetiba. |

| PORTO | SÍTIO | ÁREA M ² | MOVIMENTAÇÃO ANUAL | INÍCIO / TÉRMINO (PRAZO) | VALOR | PREVISÃO DE INVESTIMENTO | ARRENDATÁRIO |
|-----------------------|--|------------------------|--|--------------------------------|--------------------|-----------------------------|---------------------------------------|
| SUAPE (PE) | Área interna na Zona Portuária | 30.622 | - | 01/11/94 25 anos | R\$ 14 mil / mês | R\$ 4,2 milhões | PANDENOR – Exp. E Imp. Ltda. |
| | Terminal de Álcool | 12.420 | 120.000 t | 17/06/96 25 anos | R\$ 5 mil / mês | R\$ 3,9 milhões | Usina Trapiche S/A |
| | Terminal de Gás | 24.000 | 40.000 t | 26/01/98 15 anos | R\$ 11,3 mil / mês | R\$ 5,5 milhões | Bahiana Dist. Gás Ltda. (ULTRAGAS) |
| | Terminal de Gás | 30.000 | 30.000 t | 03/02/98 25 anos | R\$ 14,1 mil / mês | R\$ 7,7 milhões | MINASGAS S/A Dist. Gás Combust. |
| VILA DO CONDE (PA) | Área n.º 4 do Projeto de zoneamento do porto | 10.000 | 10.000 t | 23/08/94 25 anos | R\$ 1,5 mil / mês | R\$ 12 milhões | Soinco da Amazônia S/A |
| | Área n.º 4 do Projeto de zoneamento do porto (Ampliação) | 14.765 | 15.000 t | 30/12/97 25 anos | R\$ 3 mil / mês | R\$ 8,5 milhões | Soinco da Amazônia S/A |
| | Contrato operacional de uso comum das áreas portuárias | 40.000 | 4.474.379 t | 1994 25 anos | R\$ 750 mil / mês | R\$ 41 milhões | Albrás / Alunorte |
| VITÓRIA (ES) | Área Descoberta Cais Comercial | 600 | 100 t estática | 05/03/97 10 anos | R\$ 1 mil / mês | R\$ 500 mil | BRASFLEX – Tubos Flexíveis Ltda. |
| | Cais de Capuaba B-203/204/205 PROARI 2 | 102.686 | 400.000 t 50.000 TEU 60.000 Veículos | 1998 25 anos | R\$ 29,998 milhões | R\$ 15 milhões | CVRD |

| PORTO | SÍTIO | ÁREA M ² | MOVIMENTAÇÃO ANUAL | INÍCIO / TÉRMINO (PRAZO) | VALOR | PREVISÃO DE INVESTIMENTO | ARRENDATÁRIO |
|--------------|--|------------------------|-----------------------|--------------------------------|--------------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| VITÓRIA (ES) | Cais de Paul B-206 PROARI 3 | 30.860 | 300.000 t | 1998 25 anos | R\$ 10,7 milhões | R\$ 2 milhões em dois anos | Grupo Peiú |
| | Retroárea Cais Capuaba | 7.000 | 200.000 t | 03/11/94 20 anos | R\$ 4,5 mil / mês | R\$ 5,48 milhões | TECN – Grãos Armaz. Vit. Ltda. |
| | TGL São Torquato, com atra- cadouro e área tancagem | 17.442 | 105.000 t | 28/12/94 5 anos | R\$ 33,2 mil / mês | R\$ 1 milhão | FRANNEL – Dist. Petróleo |
| | TGL São Torquato, com atra- cadouro e área tancagem | 30.421 | 80.000 t | 30/07/96 20 anos | R\$ 19,1 mil / mês | - | T.A. Dist. Petróleo |

ANEXO D

DEMONSTRATIVOS DE CUSTOS PORTUÁRIOS

TABELA 40 - CUSTOS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS PARA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES - Ano 1997

Fonte: GEIPOT

(Valores em R\$ / contêiner)

| Ítems de Serviços | Porto de Fortaleza | Porto do Recife | Porto do Suape | Porto de Salvador | Porto de Vitória | Porto do Rio de Janeiro | Porto de Santos (Margem Direita) | Porto de Santos (Tecon) | Porto de Paranaguá | Porto de Rio Grande (Porto Novo) | Porto de Rio Grande (Tecon) |
|---------------------|--------------------|-----------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------------|----------------------------------|-------------------------|--------------------|----------------------------------|-----------------------------|
| Manuseio da Carga | 168,00 | 114,26 | (*) | 149,70 | 284,16 | 214,19 | 138,46 | 119,79 | 274,96 | 156,68 | 240,76 |
| Taxas Portuárias | 41,82 | 42,60 | (*) | 82,91 | 100,70 | 148,55 | 143,91 | 158,35 | 103,44 | 180,12 | 122,76 |
| Subtotal | 209,82 | 156,86 | 330,00 (2) | 232,61 | 384,86 | 362,74 | 282,37 | 278,14 | 378,40 | 336,80 | 363,52 |
| Entrada e saída (1) | 72,25 | 35,63 | 78,95 | 43,92 | 90,61 | 85,69 | 50,84 | 56,17 | 62,45 | 81,37 | 69,84 |
| Total | 282,07 | 192,49 | 408,95 | 276,53 | 475,47 | 448,43 | 333,21 | 334,31 | 440,85 | 418,17 | 433,36 |

(1) Excluída a Tarifa de Utilização de Faróis (TUF).

(2) Despesas globais com a movimentação de contêiner no terminal e a bordo (manuseio da carga e taxas portuárias).

(*) Esses ítems foram fornecidos de forma agregada, portanto, estão incluídos no "subtotal"

Nota: Manuseio da Carga = estiva/desestiva + conferentes + administração da estiva + arrumadores + outras.

Taxas Portuárias = utilização da infra-estrutura marítima + utilização da infra-estrutura terrestre + equipamentos + mão-de-obra de terra + outras.

Entrada e Saída = praticagem + rebocador + taxa de atracação + outras.

TABELA 41 - COMPOSIÇÃO DOS CUSTOS DOS SERVIÇOS PÚBLICOS E PRIVADOS
PREÇOS MÉDIOS PARA CONTÊINERES - 1997

Fonte: GEIPOT

(Valores em R\$ / contêiner)

| Ítems de Serviços | Porto de Fortaleza | Porto do Recife | Porto de Salvador | Porto de Vitória | Porto do Rio de Janeiro | Porto de Santos (Margem Direita) | Porto de Santos (Tecon) | Porto de Paranaguá | Porto de Rio Grande (Porto Novo) | Porto de Rio Grande (Tecon) |
|---------------------------------|--------------------|-----------------|-------------------|------------------|-------------------------|----------------------------------|-------------------------|--------------------|----------------------------------|-----------------------------|
| Públicos | 46,29 | 47,25 | 84,36 | 114,07 | 158,61 | 155,70 | 167,46 | 107,28 | 181,95 | 124,67 |
| Taxas Portuárias | 46,29 | 47,25 | 84,36 | 114,07 | 158,61 | 155,70 | 167,46 | 107,28 | 181,95 | 124,67 |
| - Taxa de Atracação | 4,47 | 4,65 | 1,45 | 13,37 | 10,06 | 11,79 | 9,11 | 3,84 | 1,83 | 1,91 |
| - Utilização da Infra-Estrutura | 35,45 | 30,32 | 48,42 | 35,80 | 133,62 | 82,20 | 115,65 | 103,44 | 89,34 | 104,38 |
| - Mão-de-obra de Terra | (1) | (2) | 29,80 | 64,90 | (1) | 45,91 | 26,69 | (1) | 68,72 | 16,77 |
| - Outros | 6,37 | 12,28 | 4,69 | (3) | 14,93 | 15,80 | 16,01 | (3) | 22,06 | 1,61 |
| Privados | 235,78 | 145,24 | 192,17 | 361,40 | 289,82 | 177,51 | 166,85 | 333,57 | 236,22 | 308,69 |
| Manuseio de Carga | 168,00 | 114,26 | 149,70 | 284,16 | 214,19 | 138,46 | 119,79 | 274,96 | 156,68 | 240,76 |
| - Mão-de-obra Avulsa | 137,95 | 78,50 | 132,38 | 238,16 | 203,76 | 129,67 | 114,09 | (4) | 146,80 | 206,09 |
| - Outros | 30,05 | 35,76 | 17,32 | 46,00 | 10,43 | 8,79 | 5,70 | (4) | 9,88 | 34,67 |
| Entrada e Saída | 67,78 | 30,98 | 42,47 | 77,24 | 75,63 | 39,05 | 47,06 | 58,61 | 79,54 | 67,93 |
| - Praticagem | 21,21 | 8,30 | 8,33 | 19,75 | 18,12 | 12,34 | 14,21 | 27,35 | 30,22 | 28,26 |
| - Rebocador | 10,88 | 18,39 | 21,47 | 29,81 | 30,37 | 11,37 | 21,15 | 25,68 | 44,98 | 32,60 |
| - Outros | 35,69 | 4,29 | 12,67 | 27,67 | 27,14 | 15,34 | 11,70 | 5,58 | 4,34 | 7,07 |
| Total | 282,07 | 192,49 | 276,53 | 475,47 | 448,43 | 333,21 | 334,31 | 440,85 | 418,17 | 433,36 |

- (1) Suprida por mão-de-obra avulsa,
(2) Não integra a estrutura de custo de movimentação do porto,
(3) Não informado,
(4) "Lumpsum"- engloba várias despesas com movimentação a bordo,

Notas:

- A Taxa de Atracação, embora componente das despesas de entrada e saída dos navios, por ser preço público, foi inserida nas Taxas Portuárias,
- O item Utilização da Infra-estrutura inclui as despesas com a utilização das infra-estruturas marítima e terrestre,
- Não inclui a Tarifa de Utilização de Faróis (TUF),
- Não inclui a pré-estivagem,
- Não inclui o Porto de Suape, em face da cobrança "Lumpsum", que impossibilita o detalhamento por item de serviço,

TABELA 42 - PARTICIPAÇÃO RELATIVA DOS PREÇOS PÚBLICOS E PRIVADOS
PREÇOS MÉDIOS PARA CONTÊINERES - 1997
(Em %)

Fonte: GEIPOT

| Ítems de Serviços | Porto de Fortaleza | Porto do Recife | Porto de Salvador | Porto de Vitória | Porto do Rio de Janeiro | Porto de Santos (Margem Direita) | Porto de Santos (Tecon) | Porto de Paranaguá | Porto de Rio Grande (Porto Novo) | Porto de Rio Grande (Tecon) |
|---------------------------------|--------------------|-----------------|-------------------|------------------|-------------------------|----------------------------------|-------------------------|--------------------|----------------------------------|-----------------------------|
| Públicos | 16,41 | 24,55 | 30,51 | 23,99 | 35,37 | 46,73 | 50,09 | 24,33 | 43,51 | 28,77 |
| Taxas Portuárias | 16,41 | 24,55 | 30,51 | 23,99 | 35,37 | 46,73 | 50,09 | 24,33 | 43,51 | 28,77 |
| - Taxa de Atracação | 1,58 | 2,42 | 0,52 | 2,81 | 2,24 | 3,54 | 2,73 | 0,87 | 0,44 | 0,44 |
| - Utilização da Infra-Estrutura | 12,57 | 15,75 | 17,51 | 7,53 | 29,80 | 24,67 | 34,59 | 23,46 | 21,36 | 24,09 |
| - Mão-de-obra de Terra | (1) | (2) | 10,78 | 13,65 | (1) | 13,78 | 7,98 | (1) | 16,43 | 3,87 |
| - Outros | 2,26 | 6,38 | 1,70 | (3) | 3,33 | 4,74 | 4,79 | (3) | 5,28 | 0,37 |
| Privados | 83,59 | 75,45 | 69,49 | 76,01 | 64,63 | 53,27 | 49,91 | 75,67 | 56,49 | 71,23 |
| Manuseio de Carga | 59,56 | 59,36 | 54,14 | 59,76 | 47,76 | 41,55 | 35,83 | 62,37 | 37,47 | 55,56 |
| - Mão-de-obra Avulsa | 48,91 | 40,78 | 47,87 | 50,09 | 45,44 | 38,92 | 34,13 | (4) | 35,11 | 47,56 |
| - Outros | 10,65 | 18,58 | 6,26 | 9,67 | 2,33 | 2,64 | 1,71 | (4) | 2,36 | 8,00 |
| Entrada e Saída | 24,03 | 16,09 | 15,36 | 16,25 | 16,87 | 11,72 | 14,08 | 13,29 | 19,02 | 15,68 |
| - Praticagem | 7,52 | 4,31 | 3,01 | 4,15 | 4,04 | 3,70 | 4,25 | 6,20 | 7,23 | 6,52 |
| - Rebocador | 3,86 | 9,55 | 7,76 | 6,27 | 6,77 | 3,41 | 6,33 | 5,83 | 10,76 | 7,52 |
| - Outros | 12,65 | 2,23 | 4,58 | 5,82 | 3,05 | 4,60 | 3,50 | 1,27 | 1,04 | 1,63 |
| Total | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |

(5) Suprida por mão-de-obra avulsa,

(6) Não integra a estrutura de custo de movimentação do porto,

(7) Não informado,

(8) "Lumpsum"- engloba várias despesas com movimentação a bordo,

Notas:

- A Taxa de Atracação, embora componente das despesas de entrada e saída dos navios, por ser preço público, foi inserida nas Taxas Portuárias,

- O item Utilização da Infra-estrutura inclui as despesas com a utilização das infra-estruturas marítima e terrestre,

- Não inclui a Tarifa de Utilização de Faróis (TUF),

- Não inclui a pré-estivagem,

- Não inclui o Porto de Suape, em face da cobrança "Lumpsum", que impossibilita o detalhamento por item de serviço,

ANEXO E

RELAÇÃO DAS ENTREVISTAS REALIZADAS

1. ALMEIDA, Rogério H. de. Dificuldades e aflições do trabalhador portuário. Entrevista concedida ao autor, no dia 25 mai. 1998, no pátio do Armazém 03 da Companhia Docas do Rio de Janeiro.
2. CASALES, Vicente Phaelante. Ano da consolidação. Rio de Janeiro, 1998. Entrevista publicada em Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.26-27, jan.1998.
3. DIAS, José Ribamar M. Por onde passa a modernização dos portos? Rio de Janeiro, 1995. Entrevista concedida a Sérgio Roberto Queiroz. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, Ano 106, n.º 297, p. 9-12, 3.º trim. 1995.
4. DIRETORIA DO CONSELHO NACIONAL DE PRATICAGEM (CONAPRA). Entrevista publicada na Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, ano 108, n.º 306, p.25-28, 1997/98.
5. IBRAHIM, Eden Gonzalez. Modernização portuária. Mensagem enviada por correio eletrônico no dia 28 abr. 1998, remetente egibra@ibm.net, para arlindo@rio.nutecnet.com.br.
6. LINHARES, José. Fiscalização Móvel do Trabalho Portuário. Entrevista concedida ao autor no dia 25 set. 1998, no Posto de Fiscalização da DRT-RJ no porto do Rio de Janeiro.
7. PASTORE, José. É hora de acordar. São Paulo, 1998. Entrevista concedida a Eliana Simonetti. Veja, São Paulo, edição 1551, ano 31, n. 24, p.11-15. 17 jun. 1998.

ANEXO F

BIBLIOGRAFIA

1. ABDON, Andréa. Disputa esquentada. Privatização reaquece mercado de equipamentos de movimentação de carga e anima fabricantes do setor. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.24, jun.1997.
2. ARRENDAMENTOS. Pendências atrapalham privatização. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.15, jan. 1998.
3. AVOGADRO, Enrique Guillermo. Argentina - uma síntese. Texto obtido no endereço <http://www.artrade.com/ING/info/sinteArg.htm>, no dia 4 abr. 1998.
4. BERG-ANDREASSEN, Jan A. Port privatization - processes and objectives. Texto obtido no endereço <http://www.freightworld.com/transport/portpriv.html>, no dia 4 abr. 1998.
5. BRASIL. Casa Civil da Presidência da República. Grupo Executivo para Modernização dos Portos. Plano da Ação Governamental para o Subsetor Portuário. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, n.º 220, 12 nov. 1996, Seção I.
6. _____. Casa Civil da Presidência da República. Portaria Interministerial n.º 1, de 30 de janeiro de 1.997. Institui o projeto piloto de harmonização das atividades dos agentes da autoridade pública nos portos.
7. _____. Decreto n.º 1.574, de 31 de julho de 1995. Promulga a Convenção n.º 137, da Organização Internacional do Trabalho, sobre as Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Manipulação de Cargas nos Portos, Assinada em Genebra, em 27 de junho de 1973. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]. Brasília, 1.º ago. 1995. Seção I.
8. _____. Decreto n.º 1.886, de 29 de abril de 1996. Regulamenta disposições da Lei n.º 8630, de 25 de fevereiro de 1993, e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, v. CXXXIV, n.83, 30 abr. 1996. Seção I.
9. _____. Decreto n.º 968, de 29 de outubro de 1993. Regulamenta o Decreto-lei n.º 828, de 5 de setembro de 1969, que instituiu o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], 3 nov. 1993, Seção I.

10. . Diretoria de Portos e Costas. Portaria n.º 0059, de 2 de dezembro de 1996. Aprova as "Normas para controle das contribuições devidas ao Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo" pelas empresas vinculadas às atividades aquaviárias.
11. . Grupo Executivo para Modernização dos Portos. Doc. s/n.º, de 15 de maio de 1998. Orientação básica do GEMPO para o desenvolvimento dos trabalhos do PROHAGE.
12. . Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, n.38, 26 fev. 1993. Seção I.
13. . Lei n.º 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 12 dez.1997, Seção I, p.29.510.
14. . Medida Provisória n.º 1.575, de 4 de junho de 1997. Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, n. 105, 5 jun.1997. Seção I.
15. . Ministério da Fazenda. Secretaria de Política Econômica. Custo Brasil. Texto obtido no endereço <http://www.fazenda.gov.br/spe/custo.html>, no dia 4 abr. 1998.
16. . Ministério do Trabalho. Relatório das discussões do Grupo de Trabalho instituído pela Portaria Interministerial n.º 005, de 22 de abril de 1997, com o objetivo de analisar a legislação nacional, com vistas à sua adequação à Convenção n.º 137 e à Resolução n.º 145, ambas da Organização Internacional do Trabalho - OIT, relativas às Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Processamento de Carga nos Portos. 1998.
17. . Ministério do Trabalho. Secretaria de Fiscalização do Trabalho. Ordem de Serviço n.º 2, de 26 de novembro de 1996. Designa os membros do Grupo Especial para Fiscalização Móvel do Trabalho Portuário. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, n.º 230, 27 nov. 1996, Seção II.

18. Ministério do Trabalho. Secretaria de Segurança e Saúde no Trabalho. Portaria n.º 53, de 17 de dezembro de 1997. Aprova o texto da Norma Regulamentadora NR-29, relativa à segurança e saúde no trabalho portuário.
19. Ministério dos Transportes. Secretaria de Transportes Aquaviários. Programa de arrendamentos de áreas e instalações portuárias - levantamento preliminar abril/98.
20. Secretaria de Assuntos Estratégicos. Discursos do Presidente da República. Cerimônia de criação do Grupo Executivo para modernização dos portos, 27/04/95. Texto obtido no endereço <http://www.sae.gov.br/fhc/fh30.htm>, no dia 4 abr. 1998.
21. Secretaria-Executiva do Grupo Executivo para Modernização dos Portos. Programa Integrado de Modernização dos Portos (PIMOP) - Programa Anual de Trabalho do GEMPO - 1998.
22. Senado Federal. Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania. Parecer sobre o Projeto de Lei da Câmara n.º 66, de 1992, que "dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências". Relator: Senador Mansueto de Lavor. 1992.
23. Tribunal Regional do Trabalho da 5.ª Região. Certidão de julgamento. Dissídios coletivos n.º 801.98.0245-30 e n.º 801.98.0206-30. Sindicato dos Operadores Portuários de Salvador e Aratu - SINDOPSA e sindicatos de trabalhadores portuários de Salvador. Relator: Juiz Benedito Imbasshy. 13 de maio de 1998.
24. Tribunal Superior do Trabalho. Recurso ordinário em ação declaratória. Processo n.º TST-RO-AD-167.116/95.3 (AC.SDC-1.103/96) 2.ª Região. Sindicato dos Estivadores de Santos e Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga de Santos, contra a Cia. Siderúrgica Paulista- COSIPA. Relator: Ministro Rider Nogueira de Brito. 21 de outubro de 1996. Diário da Justiça, Brasília, n. 232, p. 47371, 29 nov. 1996. Seção I.
25. BROSSARD, Paulo. Parecer sobre a legalidade da contratação de trabalhadores portuários em caráter permanente, para o serviço de capatazia, à luz da Constituição e da Lei 8.630/93. Porto Alegre : Wilson Sons S.A., jan. 1997.



26. CODESP afirma que embarques de soja devem crescer mais este mês. A Tribuna de Santos, Santos, 8 abr. 1998. Texto obtido no endereço <http://www.atribuna.com.br/edicoes/edicoes.htm>, no dia 5 mai. 1998.
27. CODESP vai manter transferência de portuários. A Tribuna de Santos. Santos, 15 abr. 1998. Texto obtido no endereço <http://www.atribuna.com.br/edicoes/edicoes.htm>, no dia 5 mai. 1998.
28. CODOMAR. Itaqui lança programa de arrendamento. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.26, jan.1997.
29. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA (CNI). Os principais componente do custo Brasil. Texto obtido no endereço <http://www.cni.org.br/produtos/publ/custo-brasil/>, no dia 10 mai. 1998.
30. COUTINHO, Renata e MOITA, Edmir Simões. O sistema portuário no Brasil - Privatização e modernização. Brasília : Ministério do Planejamento e Orçamento, 1995.
31. DIAS, José Ribamar M. A modernização dos portos brasileiros. Rio de Janeiro : EGN, 1998. Palestra proferida no C-PEM, em 8 jun. 1998.
32. DOCKWORKERS join forces worldwide. Texto obtido no endereço <http://burn.ucsd.edu/~mai/NEWS/dockers.html> no dia 4 abr. 1998.
33. EMPILHADEIRAS. Operações em Rio Grande agilizadas. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.29, dez. 1997.
34. ESPANHA. Inspección General de Servicios de la Administración Pública. Ventanilla Única de las Administraciones Públicas. <http://www.igsap.map.es/docs/sgpro/conven/convenb.htm> no dia 4 abr. 1998.
35. EXTRAS. Tecon já opera com novos equipamentos. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.28, dez. 1997.
36. FARIA, Sérgio Fraga Santos. Introdução ao estudo da atividade portuária. Salvador : EDUFBA, 1995.
37. FEMAR e DPC realizam I seminário sobre treinamento portuário. Portos e Navios, Rio de Janeiro, jan. 1998, Informe Especial.
38. FIM do sufoco. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p. 18-20, mai. 1998.
39. FUTURO DUVIDOSO. Aumento da eficiência e redução de custos portuários têm implementação lenta e cabotagem de carga geral não consegue se firmar. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.11-14, fev.1997.

40. GEIPOT. Carta n.º 004/PRE, de 18 de março de 1998. Encaminha relatório final do estudo avaliação dos serviços portuários.
41. _____. Um novo modelo tarifário para os portos brasileiros. Brasília : GEIPOT, 1994.
42. GUIMARÃES, José Carlos. Os portos europeus e a modernização. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.34-36, abr.1997.
43. IMPASSE - avulsos e ex-portuários disputam escalação. Portos e Navios. Rio de Janeiro, p. 12, jan. 1998.
44. ITAQUI. Porto vem batendo recordes de operação. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.31, dez. 1997.
45. JOGO pesado. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.16, mar. 1998.
46. LEILÃO em Sepetiba já tem nove inscritos. O Globo, Rio de Janeiro, 20 jun. 1998. p. 20. Caderno Economia.
47. LICITAÇÃO será em junho. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.12, mar. 1998.
48. LOGÍSTICA. Fiat usa cabotagem para reduzir custos. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.20, jun.1997.
49. MANTELI, Wilen. Reforma portuária: pouco a comemorar. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 30 mar. 1998. Cad. A, p. 16.
50. MOBAREK, Ismail. Port Privatization in Developing Countries. Washington : The World Bank, 1995.
51. NR-29 - segurança e saúde no trabalho portuário. Revista Fundacentro. São Paulo, ano II, n. 7, p. 14-20, 1998.
52. OLIVEIRA, Carlos Tavares de. Comércio Exterior e a Questão Portuária. São Paulo : Aduaneiras, 1992.
53. _____. Custos portuários ainda os mais altos. O Globo, Rio de Janeiro, 26 mar. 1998. Caderno Economia, p.35.
54. _____. Justiça legitima Lei dos Portos. O Globo, Rio de Janeiro, 20 mai. 1998. Caderno Economia, p.2.
55. _____. Modernização dos Portos. 2.ed. São Paulo : Aduaneiras, 1996.
56. _____. Porto: greve não resolve desemprego. O Globo. Rio de Janeiro, 19 mar. 1998. Cad. Economia, p.4.
57. PORT Modernization Program - Argentina. Texto obtido no endereço <http://ww2.iadb.org/apr/ar962e.htm>, no dia 4 abr. 1998.

58. PORT of Gdansk. Texto obtido no endereço <http://www.teraus.com/teraworld/port/polish2.htm>, no dia 4 abr. 1998.
59. PRIVATIZAÇÃO. Arrendamentos somam 1 milhão m² em Santos. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p. 30, dez. 1997.
60. QUEDA nas tarifas do porto pode aumentar movimentação. A Tribuna de Santos. Santos, 19 mar. 1998. Texto obtido no endereço <http://www.atribuna.com.br/edicoes/edicoes.htm>, no dia 5 mai. 1998.
61. RANGEL, Armênio. Custos logísticos do porto de Santos. Gazeta Mercantil, Rio de Janeiro, 1 abr. 1998. p. A-7.
62. RAPOSO, Patrícia. Movimento no porto de Suape cresce 70%. Gazeta Mercantil, Rio de Janeiro, 13 mai. 1998. p. A-6.
63. _____. Porto de Suape vai construir pátio para veículos. Gazeta Mercantil, Rio de Janeiro, 2 abr. 1998. p. A-9.
64. RELATÓRIO PN. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.6, dez. 1997.
65. REPORTAGEM de capa. Revista CNT - Nov. 1997.
66. ROCHA, Cláudio. Vitória diminui tarifas em 20%. Gazeta Mercantil, Rio de Janeiro, 2 abr. 1998. p. A-9.
67. RODRIGUES, Paulo Roberto A. Cai o pano... Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.36, out. 1997.
68. SIMPÓSIO aponta novos rumos da Marinha Mercante. Revista do Clube Naval. Rio de Janeiro, ano 108, n.º 306, p.7-13, 1997/98.
69. TEMA em discussão: privatização dos portos. O Globo, Rio de Janeiro, 18 mar. 1998. p.5.
70. TEVECOM do Porto de Paranaguá vai trabalhar com tarifas internacionais. Tribuna de Santos, 16 abr. 1998. p. 17.
71. TEVECON do Porto de Paranaguá vai trabalhar com tarifas internacionais. A Tribuna de Santos. Santos, 15 abr. 1998. Texto obtido no endereço <http://www.atribuna.com.br/edicoes/edicoes.htm>, no dia 5 mai. 1998.
72. TMC. Lachmann investe em terminal multimodal. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.13, jan. 1998.
73. TORRES, Carmen Lígia. Porto de Santos reduz custos, mas não preços. Gazeta Mercantil, Rio de Janeiro, 24 abr. 1998. p. A-8.

74. _____. Terminal do porto do Rio passa ao setor privado. Gazeta Mercantil, Rio de Janeiro, 10 mar. 1998. p. A-6.
75. TRT determina fim das equipes de trabalho. O Estado de São Paulo, São Paulo, 20 mai. 1998. Suplemento Marinha Mercante, p. 2.
76. VASCONCELLOS, Jorge. Governo constata irregularidades no porto. A Tribuna de Santos. Santos, 8 abr. 1998. Texto obtido no endereço <http://www.atribuna.com.br/edicoes/edicoes.htm>, no dia 5 mai. 1998.
77. VIEIRA FILHO, Osvaldo Nunes. Alguns aspectos da atividade de conferência de carga e descarga. Recife : Sindicato dos Conferentes de Pernambuco, 1997.
78. VITÓRIA. 24 horas amplia mercado de trabalho. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.29, dez. 1997.
79. VITÓRIA. Paul e Capuaba em novas mãos. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.21, mai. 1998.

