

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA**

**CENTRO TECNÓLOGICO**

**DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL**

**Curso de Especialização em Engenharia e Gestão Portuária**

**SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO:  
EVOLUÇÃO E DESAFIOS**

**FRANCISCO HUMBERTO CASTELO BRANCO ARAÚJO - Economista**

**Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Universidade Federal de Santa Catarina  
como requisito para a obtenção do título de Especialista em Engenharia e Gestão portuária**

**Orientadora:** Profa. Adriana Marque Rossetto, Dra.

**Florianópolis/SC  
Novembro de 2013**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA**

**CENTRO TECNOLÓGICO**

**DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL**

**SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO:  
EVOLUÇÃO E DESAFIOS**

**FRANCISCO HUMBERTO CASTELO BRANCO ARAÚJO - Economista**

O trabalho foi julgado adequado para a obtenção do título de Especialista em Engenharia e Gestão Portuária e aprovado em sua forma final pelo Departamento de Engenharia Civil da Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Jucilei Cordini, Dr.  
Coordenador do Curso

Profa. Adriana Marque Rossetto, Dra.  
Orientadora

Banca Examinadora:

Prof. Gilberto Barreto  
UFSC/SEP

Prof. Jucilei Cordini

UFSC

## DEDICATÓRIA

Este trabalho é dedicado a minha esposa e filhos, formadores do meu núcleo familiar, pessoas para quem sempre dediquei carinho , amor e os melhores dos meus esforços.

## AGRADECIMENTOS

À Santíssima Trindade, por estar sempre guiando meus passos, dando-me força e coragem para condução da minha missão na passagem por este mundo.

Ao Dr. Paulo André Holanda, Presidente da Companhia Docas do Ceará, que me acolheu de forma digna quando do meu retorno ao Porto de Fortaleza e por ter sido o responsável maior pela minha decisão de participar deste curso.

Ao Dr. José Maria de Araujo, que ao longo período esteve sempre oferecendo-me incentivo e colaboração para a conclusão do curso.

À Secretaria de Portos e a Universidade Federal de Santa Catarina, pela excelência do curso

À nossa grande amiga e incentivadora Srta. Milva Capanema, que sempre esteve ao nosso lado com sua prestimosa e inestimável ajuda.

Finalmente, a minha diletta orientadora a Professora Adriana Marques Rossetto pela valiosa colaboração na orientação deste trabalho, pela sua paciência e capacidade profissional.

:

## RESUMO

ARAUJO, Francisco. **SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO: EVOLUÇÃO E DESAFIOS.** 2013.10 Monografia ( Curso de Especialização em Engenharia e Gestão Portuária). Florianópolis.

Esta monografia tem por objetivo discorrer sobre a evolução do setor portuário brasileiro considerando como seu “marco inicial”, a Abertura dos Portos às Nações Amigas, ocorrido em 1808, até os dias de hoje. Dentro deste contexto, evidenciamos o período que se seguiu ao marco inicial fazendo referência à colaboração que a criação da Secretaria Especial de Portos e a Lei 8.630 de fevereiro de 1993, também conhecida como a Lei de Modernização dos Portos, prestaram ao Sistema Portuário Brasileiro. O presente estudo procura, também, apresentar uma análise sobre os principais temas embutidos na nova Lei dos portos, 12.815, de 05.06.2013, e as conseqüências de sua implantação para o sistema portuário nacional, seus pontos positivos e negativos, as ações em curso por parte do poder público e sugestões para os desafios que se apresentam. Com essa proposta de estudo, pretendeu-se permitir um conhecimento abrangente sobre o sistema portuário brasileiro, suas características, sua importância para o desenvolvimento do país, suas limitações e atuais perspectivas. A metodologia adotada foi à pesquisa bibliográfica e documental, que se utilizou de fontes secundárias como artigos científicos, além da experiência do autor que possui trinta anos de experiência na atividade portuária. Identificou-se diversas fragilidades no sistema portuário nacional em aspectos como a gestão, institucional, de infra e supraestrutura, bem como a ausência de políticas públicas para enfrentar os problemas sociais e ou ambientais nos portos.

**Palavras Chaves:** Abertura dos Portos; Lei de Modernização dos Portos; Secretária Especial dos Portos

## **ABSTRACT**

This monograph aims to discuss the evolution of the Brazilian port sector since its "starting point", the opening of ports to Friendly Nations, held in 1808, until the present day. Within this context, we highlight the period that followed the initial landmark referring to the collaboration that the creation of the Special Secretariat of Ports and Act 8630, February 1993, also known as the Port Modernization Law, provided the Brazilian Port System. This study also seeks to present an analysis of the main themes embedded in the new Law of the ports, 12,815, of 05/06/2013, and the consequences of its implementation for the national port system, its strengths and weaknesses, the current actions by the government and suggestions for the challenges ahead. With this proposed study, intended to enable a comprehensive knowledge about the Brazilian port system, its features, its importance for the development of the country, their current limitations and perspectives. The methodology used was the literature and documents, which used secondary sources such as scientific articles, beyond the experience of the author that has thirty years of experience in port activity. Identified several weaknesses in the national port system in areas such as management, institutional, infrastructure and superstructure, as well as the absence of public policies to address the environmental and social problems or in ports.

**Key Words:** Opening of the Ports, the Port Modernization Law, the Special Secretariat of Ports

## Sumário

1. INTRODUÇÃO.....	8
1.1 Justificativa, problema da pesquisa e questões norteadoras:.....	8
1.2 Objetivos.....	10
1.2.1 Geral:.....	10
1.2.2 Epecíficos:.....	10
1.3 Metodologia do estudo.....	11
CAPÍTULO 2 - EVOLUÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO.....	13
2.1 A abertura dos portos às nações amigas.....	13
2.2 O governo constitucional e o estado novo.....	15
2.3 A lei de modernização dos portos.....	17
2.4 A Secretaria Especial dos Portos.....	22
CAPÍTULO 3 - SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO: SITUAÇÃO ATUAL.....	25
3.1 Os Portos e a matriz de transporte de cargas:.....	25
3.2 A Evolução da movimentação da carga.....	28
CAPÍTULO 4 - AVANÇOS, FRAGILIDADES E DESAFIOS.....	31
4.1 Fragilidades do Sistema Portuário Brasileiro.....	34
4.1.1 – de Gestão.....	34
4.1.2 - Institucional.....	35
4.1.3- Infra e Superestrutura.....	35
4.2 Desafios a enfrentar pelos Sistema Portuário Brasileiro.....	36
5.CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	38
REFERÊNCIAS.....	39
ANEXO.....	41





## 1. INTRODUÇÃO

### 1.1 Justificativa, problema da pesquisa e questões norteadoras:

No Brasil, a exemplo de outros países, a maioria das cidades desenvolveu-se no entorno das instalações portuárias construídas para o escoamento da produção de suas áreas de influência.

Com uma costa de mais de oito quilômetros de extensão, o Brasil possui hoje um Sistema Portuário composto por trinta e sete portos públicos e mais de quarenta terminais privativos. Este sistema é responsável por mais de noventa por cento da movimentação de carga realizada com o mercado internacional, como também participa, de forma efetiva, da intermodalidade da movimentação de carga em seu interior.

Sua evolução e caracterização apresentam como marco inicial, que classificamos de “primeira fase”, o ano de 1808 com a Carta Régia promulgada por D. João VI, permitindo a “abertura dos portos às nações amigas”. Ainda nesta fase, na década de 30, é instaurado por Getúlio Vargas o Governo Constitucional, posteriormente o chamado Estado Novo, período em que o sistema portuário, através de sua regulação, com vistas à modernização dos portos, recebe a sua primeira reforma.

Após esta inflexão experimentada pelo sistema portuário brasileiro, tivemos por parte do poder público, ações importantes e significativas como a criação do DNPVN – Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis em 1963, a criação do Grupo Executivo para Integração das Políticas de Transportes – GEIPOTEM 1965 e finalmente a criação da PORTOBRÁS - Empresa de Portos do Brasil S. A em 1975 que absorvia a administração e gestão dos portos e hidrovias.

No início de 1990, fica caracterizada a inoperância do nosso sistema Portuário em função da demanda existente. Sem um planejamento portuário eficiente, os investimentos eram discretos contrapondo com a modernização dos diversos portos internacionais. Tal situação evidenciou a

premente necessidade de mudanças no Sistema Portuário Brasileiro, para que o país não ficasse ao largo do desenvolvimento, sem condições de participar do mercado globalizado.

Em função dessa necessidade de modernização o Sistema Portuário brasileiro, para atender as demandas reclamadas, surge um novo marco que dá origem a um outro momento marcante para o setor, que classificamos como “segunda fase”, que ocorre a partir do ano de 1993, com o advento da Lei 8.630, também conhecida com Lei de Modernização dos Portos, que buscava uma nova regulação com o intuito de integrar o Brasil, de forma efetiva, às demandas do comércio internacional.

Até aquele momento, o sistema havia sido orientado e controlado pela Portobrás, extinta pela Lei 8.630, durante o mandato do presidente Fernando Collor de Mello, com uma regulação que compreendia portos administrados pela própria Portobrás, portos administrados pelas Companhias Docas, concessões estaduais, concessões particulares e terminais privados. Com a crise no setor, deflagrou-se um conjunto de negociações e articulações políticas que redundaram na preconização do setor com a promulgação da Lei n 8.630/93, também conhecida como a Lei da Modernização do Portos.

Ao final dos anos noventa, já se podia identificar uma considerável melhoria e o início de um processo de modernização no sistema portuário, permitindo a inserção do Brasil no processo de globalização da economia.

Ainda dentro desta fase, damos destaque para a criação da agência reguladora do setor a ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário em 2001, com objetivo maior de fiscalizar e regular a exploração da infraestrutura aquaviária como um todo.

Finalmente, a terceira e significativa alteração, classificada aqui de “terceira fase”, ocorre no ano de 2007 com a criação da Secretaria Especial de Portos, hoje Secretaria de Portos, que retirou o sistema portuário de um plano inferior, quando era apenas um setor do Ministério dos Transportes, dando-lhe o *status* de Ministério com uma visão estratégica e desenvolvimentista.

Em 07.12.2012, no nosso entendimento o início de uma nova fase, foi editada a Medida Provisória 595 – MP dos Portos, trazendo em seu bojo o objetivo de melhorar a eficiência dos portos brasileiros e, principalmente, estabelecer novas regras para as concessões de portos. Tal medida, com a pressão do Governo Federal junto as casas do Congresso Nacional, foi transformada em 05.06.2013, após o acolhimento de 137 emendas, na Lei 12.815/2013.

Neste contexto buscamos com este trabalho monográfico sintetizar e avaliar a evolução do sistema portuário brasileiro e identificar os desafios que se apresentam, com ênfase para modernização das instalações portuárias, considerando as demandas de um mercado globalizado e sua integração com o meio ambiente.

O trabalho encontra justificativa pela relevância que o Sistema Portuário Brasileiro encontra nas relações comerciais internacionais, bem como pela real necessidade da sua modernização para atender as demandas cada vez mais exigentes no que se refere aos aspectos da produtividade, custo e meio ambiente.

Não se pode perder de vista o reflexo positivo da ampliação do canal do Panamá em nossa economia, considerando que o fluxo de troca com o mercado asiático deve aumentar consideravelmente. É sabido que o baixo custo e a produtividade na movimentação portuária, são fatores determinantes na escolha da instalação pelos diversos agentes intervenientes no processo de trocas internacionais. Ampliar, modernizar e eliminar gargalos existentes é o novo desafio para o sistema portuário brasileiro.

## **1.2 Objetivos**

### **1.2.1 Geral:**

- ▶ Avaliar a evolução e a situação atual do Sistema Portuário Brasileiro.

### **1.2.2 Epecíficos:**

- ▶ Discorrer sobre os períodos de influência no Sistema Portuário brasileiro;
- ▶ Discutir a atual matriz de transporte do Brasil;

- ▶ Avaliar a consolidação dos marcos regulatórios;
- ▶ Identificar os desafios do Sistema Portuário frente o processo de modernização.

### 1.3 Metodologia do estudo

Para o desenvolvimento do presente trabalho monográfico, que tem como foco trazer esclarecimentos acerca da realidade do sistema portuário brasileiro e seus principais desafios, realizamos uma pesquisa bibliográfica que se deteve em fontes fidedignas sobre o assunto, sem a realização de pesquisa de campo de qualquer natureza.

Trata-se de um levantamento de bibliografia publicada, em forma de livros, revistas, publicações avulsas em imprensa escrita, fontes eletrônicas. Sua finalidade é colocar o pesquisador em contato direto com aquilo que foi escrito sobre determinado assunto, com o objetivo de permitir ao cientista o reforço paralelo na análise de suas pesquisas ou manipulação de suas informações (LAKATOS; MARCONI, 2001, p.43-44).

A pesquisa bibliográfica remete para as contribuições de diferentes autores sobre o tema, atentando para as fontes secundárias. Por fontes secundárias compreende - se a pesquisa de dados de segunda mão (OLIVEIRA, 2007), ou seja, informações que foram trabalhadas por outros estudiosos e, por isso, já são de domínio científico.

Para Gil (2002) a pesquisa bibliográfica acontece quando um pesquisador utiliza documentos objetivando extrair dele informações, investigando, examinando, usando técnicas apropriadas para seu manuseio e análise; segue etapas e procedimentos; organiza informações a serem categorizadas e posteriormente analisadas; por fim, elabora sínteses analíticas sobre a temática.

Contamos em sua realização com livros, artigos acadêmicos, bases de dados encontrados em sites institucionais, documentos oficiais, dentre outro. Na situação específica da web foram consultados os documentos da Secretaria de Portos<sup>1</sup>, do Ministério do Meio Ambiente<sup>2</sup>, além de espaços de publicação acadêmica confiável como Scielo<sup>3</sup>, e portal CAPES<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> <http://www.portosdobrasil.gov.br/>

Essa pesquisa esteve assim fundamentada em conceitos e estudos já desenvolvidos por pesquisadores outros e que deram suporte, para a contextualização e articulação da problemática relativa ao objeto pesquisado. Com este fim destacamos estudos referentes à evolução do sistema portuário no Brasil, a consolidação deste sistema, suas características e desafios que encontra hoje temas aprofundados por autores como: Neto (2000); Cunha (2002); (De Oliveria; Recupero; Goularti Filho; Porto (2007);e, Collyer (2008), entre outros.

A etapa de análise das fontes teve como intuito reelaborar os conhecimentos e criar novas formas de compreender os fenômenos vinculados ao sistema portuário brasileiro. Para tanto procuramos interpretá-los, resumirá-los, evidenciando tendências e, ao mesmo tempo, desenvolvendo as inferências vistas como fundamentais.

Todas as informações obtidas na coleta de dados foram usadas para tentar reconstruir, o mais fielmente possível, um relato histórico dos acontecimentos relativos à consolidação do sistema portuário brasileiro, desde sua criação, até os nossos dias.

Pelo assim exposto a análise desta pesquisa se fundamentou em, a partir do histórico sobre o tema, atualizá-lo, na busca de respostas sobre a situação atual do sistema, como ainda dos desafios que se revelam como emergenciais no contexto da sociedade globalizada.

---

<sup>2</sup> <http://www.mma.gov.br/>

<sup>3</sup> <http://www.scielo.br>

<sup>4</sup> <http://www.capes.gov.br/>

## **CAPÍTULO 2 - EVOLUÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO**

### **2.1 A abertura dos portos às nações amigas**

Já na época do seu descobrimento, com a exportação do pau Brasil para o mercado europeu, o Brasil realizava a movimentação de mercadorias em instalações portuárias rudimentares como trapiches ou em ancoradouros naturais. A história dos portos brasileiros teve sua primeira grande inflexão no ano de 1808 com a Carta Régia, promulgada por D. João VI, que abria os portos brasileiros às nações amigas. A partir deste fato surgiram, efetivamente, as primeiras e principais concessões para exploração das atividades portuárias no nosso país.

Para Hipólito José da Costa (1774 – 1823), jornalista, a medida adotada por D. João VI visava apenas o interesse e a conveniência da Corte. Segundo seu ponto de vista “o governo português, quando se mudou de Lisboa para o Rio de Janeiro, deixou em poder dos franceses, seus inimigos, os portos de Lisboa e Porto, os únicos com quem o Brasil comercializava na Europa. Logo, não podendo obter dali o que precisava, necessariamente haveria de recorrer a outros portos” No que pese tão ilustre opinião, não se pode deixar de atribuir a medida em questão, o marco inicial do sistema portuário brasileiro e a inserção do Brasil no mercado mundial, extinguindo-se o monopólio do comércio da colônia de Portugal.

Conforme descrevem De Oliveira e Recúpero (2007) com o fim do período colonial e a instituição da liberdade econômica internacional do império brasileiro, as trocas internacionais do Brasil, principalmente com a Inglaterra, apresentavam-se crescente, o que fez proliferar, ao longo da costa brasileira e vias internas navegáveis, a figura dos ancoradouros sob o regime de permissão.

Já em 1810, foram criados os postos alfandegados, com o objetivo de taxar as mercadorias movimentadas, sendo os portos considerados estratégicos e monopólio da coroa. O regime de permissão foi substituído em 1828, por D. Pedro I, pelo regime de concessão que já previa as regras para incentivar a implantação de obras e o desenvolvimento dos portos brasileiros.

No ano de 1869, através do Decreto nº 1746, também conhecido como “Lei das Docas”, como salienta Honorato (2002) o governo imperial aprovou a resolução da assembléia nacional que previa a concessão à iniciativa privada a exploração dos portos organizados. Tal fato decorreu da necessidade de melhorar as instalações portuárias existentes por conta do incremento na movimentação portuária, justificada pela criação, em 1846 por Visconde de Mauá, da Companhia de Estabelecimento da Ponta da Madeira, no porto do Rio de Janeiro. Era de lá que os seus navios destinados à cabotagem e ao longo curso faziam suas operações de mercadorias.

Em 1888, já no período republicano, foi aberta a concorrência para a privatização dos portos, sendo a administração do porto de Santos a primeira a ser privatizada. Os investimentos, especificamente no porto de Santos, começaram a surgir. Em lugar de trapiches e pontes foram construídos cais que permitiam a atracação de navios que demandavam maior profundidade. Iniciava o período de privatização na exploração portuária nos portos organizados.

A partir deste evento, o sistema portuário brasileiro se caracteriza pelas atividades portuárias privadas, com caráter de desenvolvimento pontual. Para Silva (2002) a atividade portuária não era considerada, neste período, um serviço público, no que pese o termo concessão, era sim considerado uma atividade privada sujeita ao controle do governo. Um contrato, regulado em Lei, reconhecia ao particular o direito de explorar o porto, por ele construído ou melhorado, por certo tempo, ao final do qual o patrimônio seria revertido à união. Não se especificava quais as melhorias ou serviços a serem prestados

Pelos argumentos de Oliveira e Recúpero (2007) no início do século XX, os portos de Manaus, Belém, São Luiz, Santos, rio de Janeiro e Rio Grande eram portos estratégicos para o Brasil, responsáveis pelas exportações da borracha, do açúcar, do algodão e do café. Estes portos passaram a serem consideradas instituições extremamente importantes para o desenvolvimento econômico nacional. Em 1903, através do Decreto 4859, foi criada a Caixa Especial de Portos, aperfeiçoada pelo Decreto 6368 de 1907, que tinha como objetivo principal tornar sustentável este desenvolvimento, promovendo ações de investimentos e manutenção de custeio de que os portos necessitavam.

A gestão desta Caixa de Especial, que veio a substituir a Lei 3314 de 1886 que instituiu a taxa ouro sobre as mercadorias importadas, coube inicialmente a uma comissão fiscal e administrativa das obras do porto do Rio de Janeiro, que posteriormente foi transformada em Inspetoria Federal de Portos Rios e Canais, com vinculação direta ao então Ministério da Viação e Obras Públicas. Posteriormente a Lei 4242 de 1921, veio modificar a sistemática adotada na gestão da citada Caixa, com um maior aporte de recursos, flexibilidade e eficiência, de forma que o objetivo a ela destinado fosse alcançado.

As concessões baseadas na “Lei das Docas” não atingiram o objetivo maior esperado que fosse a modernização dos portos, com investimentos em infraestrutura. O retorno esperado pela iniciativa privada não ocorria no volume esperado, impossibilitando os grandes investimentos. Acrescente-se a isto o desinteresse das empresas que detinham a concessão em realizar investimentos em infraestruturas, ficando o fator econômico da atividade voltado à condição liberal em detrimento ao desenvolvimento nacional.

As tentativas dos governantes em construir, neste período, uma política sustentável de investimentos para os portos, mesmo com o reconhecimento da importância estratégica dos mesmos, também não surtiram os efeitos desejados. Os portos continuavam desparelhados, com uma infraestrutura carente de investimentos e administrações inoperantes. O objetivo desta política sustentável voltava-se para a promoção de um sistema portuário moderno, em todos os sentidos, para servir de indutor ao desenvolvimento econômico.

## **2.2 O governo constitucional e o estado novo**

Os anos 30 marcaram as primeiras e significativas alterações sofridas no sistema portuário, período em que ocorreu a implantação de parte fundamental da infraestrutura de apoio necessária ao desenvolvimento da industrialização. Ficou reservada ao Estado a responsabilidade da tarefa de expandir as bases produtivas, na condição de administrador na indústria de base, como também a missão de romper os gargalos no segmento de transporte e energia e regular o mercado de trabalho com mudanças significativas na legislação trabalhista.



No início dos anos trinta, o perfil da atividade portuária até então de caráter privado, começa a tomar outra feição. Em 1930, Getúlio Vargas, através da Revolução da Aliança Liberal, assume o poder na condição de chefe provisório para em 1934 assumir a presidência da república do chamado governo constitucional, por ter sido eleito pela Assembléia Nacional Constituinte. De Oliveira e Recúpero (2007) chamam a atenção para o fato de que partir de 1934, com a instalação do chamado “programa estatizante”, o sistema portuário tem uma nova visão, passando a união a conceber uma maior atuação do estado no controle, nas melhorias e operações dos portos, sendo estes equipamentos tratados como fator de desenvolvimento econômico completamente tutelado pelo Estado.

A primeira medida adotada para o setor portuário por Getulio Vargas, em junho de 1934, foi à definição, com o Decreto 24447, das competências nos portos organizados dos entes intervenientes, no processo de movimentação de carga, ou seja, qual a competência dos Ministérios da Marinha, Fazenda, Justiça, etc.

Ainda no mês de junho de 1934, por conta do Decreto 24511, ficaram definidas em que condições seriam utilizadas os portos, considerando o reconhecimento, por parte do governo que todos os serviços portuários deveriam ser prestados com base na igualdade e eficiência. No mesmo dia foi publicado o Decreto 24.508, conceituando o trabalho portuário (capatazia, estiva, etc.), como também quais as taxas que poderiam ser cobradas aos usuários dos serviços.

O Decreto 24559, de julho de 1934 que revogou o Decreto Imperial 1746, definiu que todas as instalações portuárias deveriam ser objeto de concessão e abertas ao público, acabando com a figura dos terminais privativos dentro dos portos organizados, a exceção àquelas destinadas ao transporte de inflamáveis. Fica caracterizado o modelo de um sistema monopolista estatal, porquanto não seria mais possível que um particular tivesse a propriedade de um porto ou terminal, a exceção anteriormente comentada.

Em 1937, quando se aguardava as eleições para o início do ano seguinte, Getúlio Vargas, aproveitando-se da comoção popular, por consequência da instabilidade política gerada pela Intentona Comunista, deu um golpe de estado e instituiu no Brasil, em novembro de 1937, o

Estado Novo. Vigente até 1945 tinha um objetivo amplo; o de reajustar o organismo político às necessidades econômicas do país, caracterizando a necessidade da intervenção do estado na atividade econômica.

O início da quebra do monopólio legal deu-se com a Lei 6.406, de 1944, que possibilitava a construção de “instalações portuárias rudimentares” pelos Estados e Municípios, fora das áreas dos portos organizados e concedidos. Registre-se que as constituições vigentes a época (1937 e 1946) não tratavam sobre exploração portuária pela União, não ocorrendo, portanto, qualquer posicionamento jurídico contrário à autorização do serviço portuário.

No período abordado acima até a Lei 8630/93, também conhecida como a Lei de Modernização dos Portos, ficou evidenciado que a política para o setor portuário brasileiro tinha como base um modelo em que a prestação do serviço portuário era realizada pelos portos concedidos ou explorados diretamente pela União, os terminais privativos que movimentavam suas próprias mercadorias e por instalações rudimentares autorizadas pela União.

### **2.3 A lei de modernização dos portos**

No período anterior a Lei 8.630, somente as Companhias Docas realizavam todas as operações de terra, requisitando, para tanto, junto ao Sindicato dos Portuários, de forma direta, toda a mão de obra de capatazia necessária para estas operações. A operação de bordo ficava por conta do armador, ou seu agente, que requisitava toda mão de obra de estiva, diretamente, junto ao Sindicato dos estivadores.

Para cobrar pela prestação dos serviços operacionais de terra, na movimentação de carga, as Companhias Docas aplicavam uma tarifa portuária, denominada de tabela “C”, que tinha como objetivo a remuneração da infraestrutura terrestre disponibilizada, a mão de obra utilizada na tarefa, como também pela utilização de todos os equipamentos (superestrutura).

No que pese o comando da operação ser de responsabilidade das Companhias Docas, e dos armadores ou agentes, a definição da força de trabalho a ser utilizada nas operações, ficava sob a tutela dos sindicatos, gerando custos completamente dispensáveis.

Os equipamentos utilizados na movimentação de carga (superestrutura) eram quase todos de propriedade das Companhias Docas, que disponibilizavam seu pessoal próprio para suas operações, mantendo, inclusive um setor específico, também com pessoal próprio, para manutenção e conservação dos mesmos. Devido ao engessamento que sempre caracterizou as administrações das Companhias Docas, os custos neste setor e a dificuldade nas tomadas de decisões, oneravam e comprometiam seriamente as operações portuárias em geral.

As questões operacionais eram discutidas em um colegiado, denominado de Conselho Especial de Usuários, com pouca representatividade e poderes, sendo, em nosso entendimento, um mero fórum de dúvidas e reclamações.

Com o advento da Lei 8630/93, o sistema portuário brasileiro passou a experimentar uma nova fase de regulamentação, aqui conceituando o sistema portuário conforme Porto ( 2007, p. 96) como “ constituídos pelos portos organizados, como seus complexos de instalações portuárias e os terminais de uso privativo” .

Esta nova fase traz uma visão privatizante, evidenciando a necessidade da saída do estado na participação direta no setor da infraestrutura, surgindo de forma efetiva à figura do arrendamento, como também as figuras dos terminais privativos e dos terminais privativos de uso misto. Surge no bojo da Lei a figura do porto organizado que diz em seu art. 2º, inciso I, que define porto organizado como:

“O construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária”. (BRASIL, 1993).

As Companhias Docas passam a ser Administradoras e autoridades portuárias, sem perder suas condições de operadoras portuárias. É criada a figura do operador portuário, como idéia de comando único, que assume, após o devido registro, as operações do porto público. Os operadores portuários, na forma da Lei, instituem o OGMO – Órgão Gestor de mão de obra, entidade esta que passa a atender todas as solicitações de mão de obra aos sindicatos.

A antiga tabela “C” é desmembrada em duas; a primeira denominada de tabela III passa a remunerar a utilização da infraestrutura de propriedade da CDC disponibilizada para a movimentação de carga realizada, agora, pelo operador portuário.

As Companhias Docas conservam o cais público e passa a efetuar, dentro dos procedimentos previstos, os arrendamentos de áreas e armazéns à iniciativa privada. É criada a figura do CAP – Conselho de Autoridade portuária, com representatividade dos significativos segmentos da comunidade portuária, que passa a discutir, sugerir e decidir, em suas reuniões, assuntos diversos de sua competência dentro da atividade portuária.

Os procedimentos acima permitiram, dentre outros resultados, que o Porto público tivesse o alcance de:

- \* Uma significativa redução de pessoal próprio e conseqüentemente uma forte redução em seus custos;
- \* uma Maior produtividade com reflexo direto nos custos operacionais e estadia dos navios;
- \* uma Melhoria, em termos de agilidade, nas respostas demandas nos processos operacionais;
- \* a permissão e atração dos investimentos da iniciativa privada, modernizando toda uma superestrutura que já se encontrava sucateada e completamente deficiente;
- \* o comando único na operação, e
- \* o aumento da credibilidade dos importadores e exportadores de sua área de influência, razão de sua existência.

A convivência dos modelos institucionais do porto público e terminal privativo misto, pelos mais de vinte anos da vigência da Lei 8630/93, mostrou-se conturbada. O terminal privativo de uso misto, em sua grande parte, tem se apresentando como forte concorrente frente aos portos público, em decorrência das grandes vantagens competitivas previstas na lei de modernização dos portos.

Explique-se terminal privativo misto como salienta (Barat, 2007) aqueles que movimentam cargas próprias e de terceiros. Como exemplo, podemos citar a utilização opcional do uso da mão de obra avulsa pelo terminal privativo de uso misto, obrigatório nos portos público, tendo como consequência a não instalação do OGMO – Órgão Gestor de Mão de Obra, ente composto pelos operadores portuários, responsável pela gestão da mão de obra avulsa, solicitada aos diversos sindicatos existentes (portuários, estiva, arrumadores, etc.).

Além da possibilidade acima em relação ao OGMO, o terminal privativo de uso misto não tem orbitando em suas atividades o CAP – Conselho de Autoridade Portuária, que no desenvolvimento dos seus trabalhos invade a competência da autoridade portuária, os operadores portuários que necessariamente requisitam a sua mão de obra ao OGMO e os mais diversos órgãos de fiscalização que às vezes apresentam um choque de posicionamento em relação a matérias diversas.

Abstendo-se da concorrência que ainda hoje é objeto de peijas jurídicas e regulamentação, não podemos deixar de reconhecer a grande importância da lei de modernização dos portos para o nosso sistema portuário. Foi por este instrumento que se viabilizou os grandes volumes de investimentos privados no setor, a modernização dos equipamentos de movimentação de carga, o controle e automação das operações, como também o aumento da produtividade e a possibilidade da redução dos custos em todos os setores envolvidos no processo. Hoje, conseguimos movimentar um volume bem maior, e crescente, em relação ao período anterior a Lei 8630/93, com uma maior produtividade a um menor custo.

Há provas contundentes de transformação, entre as quais pode ser alinhada a queda de tarifas a partir da competitividade – um fato inédito entre os portos. Não se trata de benemerência, mas de absoluta inadiável necessidade de ajustar-se à realidade mundial, ditada pela chamada globalização da economia, cenário onde a agilidade conta decisivos pontos. ( LEVY, 2002, p.92 ).

Não podemos deixar de mencionar que as lacunas deixadas pela Lei 8.630, em alguns aspectos, principalmente no que se refere:

- \* À obrigatoriedade do uso da mão de obra avulsa nos portos públicos, oligarquia exercida pelos sindicatos de classe, minorando a atuação do OGMO, indo de encontro ao objetivo maior que é a busca por eficiência.
- \* A exorbitância dos custos da praticagem e sua total desvinculação, tanto administrativa quanto operacional, da autoridade portuária, carecendo de uma forte intervenção para mudar, também, as ações deste ente oligárquico.
- \* A ausência de um comando único nos órgãos intervenientes nos processos para liberação e movimentação de carga, ausência esta altamente prejudicial à medida que cada órgão aplica seus próprios procedimentos, não havendo qualquer sintonia entre os mesmo.

Após a Lei 8630/93 até a criação da Secretaria Especial de Portos em 2007, algumas Leis e decretos e resoluções vieram para contribuir, ou não, com a modernização do sistema portuário nacional. Dentre aquelas positivas, podemos citar a Lei 9074/95 que estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões dos serviços públicos, a Lei 10233/01 que dispõe, dentre outros temas, sobre a reestruturação do transporte aquaviário, criando a ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviário, os Decreto 4391/02 que trata sobre os arrendamentos de áreas e instalações portuárias de que trata a Lei 8630/93 e cria o Programa de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias e a Lei 11033/04 que institui o reperto que veio a permitir um maior nível de investimentos na modernização, recuperação e ampliação das instalações portuárias. Um aspecto polêmico, no nosso entendimento, refere-se ao Decreto

6.620/08 que trata sobre a instalação de novos terminais privativos e de uso misto, indo na contra mão da idéia de incentivar uma maior participação do setor privado nos sistema portuário.

#### **2.4 A Secretaria Especial dos Portos**

A criação da Secretaria de Portos da presidência da República - SEP/PR deu-se pela Medida Provisória 369 de 07 de maio de 2007, transformada na Lei 11518/07, que consolidou o funcionamento da SEP/PR e o novo modelo de gestão do setor portuário brasileiro, com a revogação das Leis, Decretos e dispositivo legal diverso.

As atribuições auferidas à Secretaria de Portos, com status de ministério, demonstram a intenção do Governo Federal em ter, efetivamente, uma visão desenvolvimentista para setor portuário nacional, eliminando e corrigindo uma situação anterior, quando o mesmo era relegado a um segundo plano dentro de um departamento no Ministério dos Transportes. Este setor, nas últimas décadas, não acompanhou o ritmo de crescimento e desenvolvimento do Brasil, trazendo sérios problemas e prejuízos ao setor produtivo, que demandando meios para fazer escoar sua produção aos diversos mercados, não encontrava as ofertas necessárias para o atendimento de suas demandas.

Entre as atribuições e competência as Secretaria de portos está a formulação de políticas e diretrizes para fomento do setor portuário, além da execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura portuária, com investimentos orçamentários e do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC. É de competência, ainda, da Secretaria de Portos, a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorga, tudo isto visando dar segurança e eficiência ao transporte aquaviário de cargas e passageiros no Brasil.

Dentre as metas já definidas e em implantação pela SEP/PR, destacamos o Programa Nacional de Dragagem, que possibilita o aprofundamento de diversos portos, permitindo o recebimento de navios modernos de grandes calados que demandam grande profundidade. Destaque também para o Plano Nacional de Logística Portuária – PNLN, que deverá priorizar investimentos públicos, viabilizando o conceito de portos concentradores de cargas, tendência

operacional para a cadeia logística portuária mundial. Acrescente-se a isto, a consolidação dos marcos regulatórios do setor, que busca estimular a livre iniciativa e atrair mais investimentos privados para os portos.

Nos últimos seis anos, que se sucederam à criação da SEP/PR, verificou-se que as respostas dadas às demandas ao setor portuário foram no mínimo satisfatórias. Alguns portos estratégicos já aumentaram sua capacidade operacional por força de seus aprofundamentos, modernização e ampliação de sua superestrutura e infraestrutura. Muito ainda há que se fazer, pois não podemos esquecer que o sistema de transporte no nosso país, especialmente o sistema portuário, sob todos os ângulos de análise, encontra-se com um atraso de décadas em relação aos países desenvolvidos, principalmente aqueles com quem possuímos relações comerciais.

A figura 2.1 mostra um resumo das fases que destacamos como determinantes na evolução do sistema portuário brasileiro.

**Figura 2.1 - Fases importantes do sistema portuário brasileiro**

<b>FASES</b>	<b>DESTAQUES</b>
1. A ABERTURA DOS PORTOS ÀS NAÇÕES AMIGAS	> SURGIMENTO DAS PRIMEIRAS CONCESSÕES PARA EXPLORAÇÃO DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS  > INSERÇÃO DO BRASIL NO MERCADO MUNDIAL E A EXTINÇÃO DO MONOPÓLIO DO COMÉRCIO DA COLÔNIA DE PORTUGAL  > PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS (SANTOS) EM 1888
2. O GOVERNO CONSTITUCIONAL E O ESTADO NOVO	> IMPLANTAÇÃO DE PARTE FUNDAMENTAL DA INFRAESTRUTURA DE APOIO AO DESENVOLVIMENTO DA INDUSTRIALIZAÇÃO  > INSTALAÇÃO DO PROGRAMA ESTATIZANTE QUE ALTERA O PERFIL



	<p>DA ATIVIDADE PORTUÁRIA, PASSANDO O ESTADO A MANTER UM MAIOR CONTROLE SOBRE OS PORTOS</p> <p>&gt; CONCEITUAÇÃO DO TRABALHO PORTUÁRIO (CAPATAZIA, ESTIVA, ETC) E SUAS RESPECTTIVAS TAXAS DE COBRANÇAS.</p>
<p>3. A LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS</p>	<p>&gt; APRESENTA UMA VISÃO PRIVATIZANTE, SURGINDO AS FIGURAS DO ARRENDAMENTO E TREMINAIS PRIVATIVOS.</p> <p>&gt; AS COMPANHIAS DOCAS PASSAM A SER ADMINISTRADORAS E AUTORIDADE S PORTUÁRIAS.</p> <p>&gt; SURGE A FIGURA DO OPERADOR PORTUÁRIO, DO ORGÃO GESTOR DE MÃO DE OBRA - OGMO E DO COMANDO ÚNICO DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA</p>
<p>4. A SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS</p>	<p>&gt; CONSOLIDA UM NOVO MODELO DE GESTÃO DO SETOR PORTUÁRIO COM A REVOGAÇÃO DE LEIS, DECRETOS E DISPOSITIVOS LEGAIS DIVERSOS</p> <p>&gt; NOVO STATUS AO SETOR, RETIRANDO-O DE UMA SITUAÇÃO DE “SEGUNDO PLANO” PARA UM FOCO MAIOR EM UMA VISÃO DESENVOLVIMENTISTA PARA O PAÍS.</p> <p>&gt; FORMULAÇÃO DE POLÍTICAS E DIRETRIZES E A PARTICIPAÇÃO NO PLANEJAMENTO ESTRTÉGICO DO SETOR, SENDO RESPONSÁVEL PELO PLANO DE OUTORGAS.</p>

Fonte: o autor

## **CAPÍTULO 3 - SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO: SITUAÇÃO ATUAL**

### **3.1 Os Portos e a matriz de transporte de cargas:**

O Brasil, com uma costa com mais de oito mil e quilômetros navegáveis, já movimentava em seu sistema portuário aproximadamente novecentos e cinquenta milhões de toneladas por ano. Mais de noventa por cento das trocas internacionais são realizadas pelos diversos equipamentos portuários. No que pese o estigma de vilão no custo Brasil, o transporte aquaviário possui um dos menores custos para o transporte de carga, perdendo somente para o transporte dutoviário e aéreo, de acordo com os estudos realizados pelo Instituto de Pesquisa e Pós Graduação da Universidade do Rio de Janeiro.

Ao longo desses oito mil quilômetros de costa, o país possui trinta e sete portos públicos, entre marítimos e fluviais e ainda quarenta e dois terminais de uso privativo e três complexos portuários. A Figura 1 que se segue, apresenta a distribuição do sistema portuário brasileiro.

Figura 3.1 – Distribuição do sistema portuário brasileiro



Fonte: SEP / <http://www.portosdobrasil.gov.br/sistema-portuario-nacional>

A nossa matriz interna de transporte apresenta uma participação e logística inversa as excelentes condições que nossa geografia oferece. O fato foi motivo de estudo na elaboração do PNLT - Plano Nacional de Logística de Transporte que prevê uma significativa mudança nestas participações, até o ano de 2025, conforme apresentado na Figura 2:

Figura 3.2 – Previsão do sistema portuário no PNLT



Fonte: ANTAQ (2011)

Para uma melhor percepção da inversão citada, apresentamos quadro comparativo da matriz de transporte, considerando os três principais modais, experimentadas no Brasil, em relação algumas grandes potências mundiais;

Figura 3.3 – Participação percentual das modalidades na matriz de transporte em 2011

PAÍS	PARTICIPAÇÃO % NA MATRIZ DE TRANSPORTE EM 2011		
	RODOVIÁRIA	FERROVIÁRIA	MARÍTIMA
<b>BRASIL</b>	<b>60</b>	<b>27</b>	<b>13</b>
<b>ALEMANHA</b>	<b>18</b>	<b>53</b>	<b>29</b>
<b>CANADÁ</b>	<b>13</b>	<b>52</b>	<b>35</b>
<b>EUA</b>	<b>25</b>	<b>50</b>	<b>25</b>

Fonte: ANTAQ (2011)

### 3.2 A Evolução da movimentação da carga

As Tabelas 1, 2 e 3 a seguir, mostram a evolução na movimentação de carga apurada nos últimos dez anos.

Tabela 1 - Movimentação de mercadorias por produto em toneladas mil

ANO	G.SÓLIDO	G.LÍQUIDO	CARGA GERAL	TOTAL
2000	281.292	154.556	48.813	484.661
2001	289.265	163.987	52.955	506.207
2002	301.972	163.135	63.897	529.005
2003	336.276	161.886	72.628	570.790
2004	369.611	166.555	84.554	620.721
2005	392.904	163.717	92.797	649.419
2006	415.728	175.541	101.564	692.833
2007	457.435	194.599	102.683	754.717
2008	460.184	195.637	112.502	768.324
2009	432.985	197.935	102.011	732.931
2010	504.765	210.371	118.799	833.936
2011	543.108	212.302	130.645	886.055
<b>TMCA</b>	<b>6,80</b>	<b>3,22</b>	<b>10,34</b>	<b>6,22</b>

Fonte: antaq (2011) TMCA:Taxa Média de Crescimento Anual

Tabela 2 - Movimentação de mercadorias por sentido em toneladas mil

ANO	L.CURSO	CABOTAG.	N. INTERIOR	TOTAL
2000	332.119	134.656	17.886	484.661
2001	347.530	137.267	21.410	506.207
2002	370.783	137.024	21.198	529.005
2003	401.596	145.927	23.267	570.790
2004	447.136	148.419	25.165	620.721
2005	473.057	150.112	26.249	649.419
2006	502.919	163.520	26.394	692.833
2007	559.046	168.456	27.215	754.717
2008	568.405	167.342	32.576	768.324
2009	531.277	170.253	31.401	732.931
2010	616.089	185.823	32.024	833.936
2011	658.096	193.469	34.490	886.055
<b>TMCA</b>	<b>7,08</b>	<b>3,69</b>	<b>6,79</b>	<b>6,22</b>

Fonte: antaq (2011) TMCA:Taxa Média de Crescimento Anual

Tabela 3 – Participação nas movimentações de longo curso e cabotagem

PARTICIPAÇÃO %		
SENTIDO	2000	2011
Longo curso	69	74
Cabotagem	31	26

Fonte: antaq(2011)

Os dados mostram que no período de 2000/2011 foi experimentado um crescimento médio anual na movimentação de carga de 6,22 por cento ao ano. Comparando-se os anos de 2011 em relação ao ano 2000, verifica-se que o crescimento alcançou oitenta e dois por cento. As trocas internacionais, por sua vez, apresentaram um crescimento médio anual de sete vírgula oito por cento e um crescimento de 2011 em relação a 2000 de noventa e oito por cento, aumentando sua participação de sessenta e nove por cento para setenta e quatro por cento, o que caracteriza de forma clara, a inserção do Brasil no mercado globalizado.

Na contra mão da crise que se instalou no mundo nos últimos anos, grande parte dos portos brasileiros estão quebrando sucessivos recordes como o Porto de Santos, Paranaguá, Pecém e Fortaleza.

No que pese esta excelente *performance* na evolução da movimentação de carga, nossa logística de transporte e especificamente nossos portos, ficam muito a desejar no que se refere ao atendimento desta crescente demanda por infra e superestruturas portuárias.

Com a normalização do comércio exterior, essa ineficiência e carência do setor ficarão cada vez mais evidentes. Excetuando-se o Programa de Dragagem, verificamos que as evoluções significativas, principalmente nas áreas da infra e super estrutura, e no aspecto institucional ainda estão por se apresentar. Na contra mão destas necessidades de modernização e investimentos, o sistema encontrava-se sob a égide de Leis e Decretos que representavam um

efetivo óbice à instalação de novos equipamentos portuários, terminais de uso privativo, por conseguinte a impossibilidade da participação consistente do setor privado na atividade portuária..

Além da insuficiente e ineficiente infra /superestrutura portuária e da ausência de pelo menos uma razoável logística adequada para atendimento às demandas existentes, e que se apresentam, temos também dificuldades de competição em decorrência dos altos custos na movimentação das cargas, baixa produtividade e a excessiva burocracia. Esses fatores concorrem para que a demanda dos importadores e exportadores não estejam sendo atendidas, trazendo sérios prejuízos à economia nacional.

## **CAPÍTULO 4 - AVANÇOS, FRAGILIDADES E DESAFIOS**

A logística de movimentação de cargas é hoje um instrumento indispensável para que um país possa ser competitivo dentro do mercado globalizado de alta concorrência. Não se pode negar que o desenvolvimento de um país passa necessariamente pelos seus meios de transportes, onde suas vantagens e desvantagens refletem diretamente na sua economia.

O transporte multimodal, especialmente pela intensiva utilização de contêineres, tem uma importância decisiva para a consolidação de complexas cadeias logísticas, tendo em vista tanto o abastecimento interno quanto o escoamento de produtos em escala mundial (BARAT, 2004, p.34).

Os portos são equipamentos fundamentais dentro de qualquer cadeia logística de transporte de carga, seja na movimentação de cabotagem e principalmente na movimentação de longo curso. Só recentemente, com a criação da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, com status de ministério, o setor portuário brasileiro passou a ocupar espaço de destaque na agenda governamental. Neste contexto, podemos citar o Decreto 6620/08 que dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários, que desde a sua edição já propiciou investimentos privados, da ordem de R\$ 32 bilhões.

Citamos também o Programa Nacional de Dragagem, uma meta estabelecida pela SEP/PR, em desenvolvimento em portos estratégicos, que irá permitir uma dragagem de mais de 100 milhões de metros cúbicos, aprofundando canais de acessos, bacias de evolução e caís de atracação, permitindo maior fluxo de navios, alavancagem do desempenho das exportações, redução de custos operacionais, aumento da produtividade e principalmente dotando os portos de condições de receber navios de maior porte o é que uma tendência na navegação mundial.



A revolução do sistema portuário brasileiro parece ter chegado. As ações planejadas e aquelas em curso são abrangentes e de grande monta o que, ainda, por si só não deverá recuperar o tempo perdido. Outras ações devem ser agendadas, para que possamos reduzir ao máximo possível nossa distância com o que definimos como moderno, eficiente e eficaz em uma cadeia de movimentação de carga.

No setor portuário, além das construções, modernizações e ampliações das instalações existentes, não podemos perder de vista os pontos fundamentais nas áreas da regulação, da capacitação, gestão e força de trabalho e do meio ambiente, para que se possa ter um desenvolvimento sustentável.

Na regulação, dentre outros aspectos, já se repensou com a Lei 12.815 a estrutura e papel do CAP – Conselho de Autoridade, revisão dos conceitos e utilização dos “portos secos”, definição de políticas de desenvolvimento, por um mesmo órgão, para o sistema hidroviário e de portos fluviais, entendendo o sistema portuário como um todo, e fundamentalmente a integração dos entes públicos intervenientes no processo de movimentação de cargas nas instalações portuárias.

No que se refere à capacitação, gestão e força de trabalho, a preocupação deve se prender na institucionalização de um sistema de gestão profissional nas companhias docas, uma alteração das relações trabalhistas dentro do sistema e principalmente um programa de qualificação ou requalificação em todas as áreas atuantes do sistema.

O acelerado incremento comercial entre os países e blocos econômicos, evidente no final da década de 80, determinou a busca pela modernização do sistema portuário brasileiro. Este processo, acelerado a partir da SEP/PR, vem buscando solucionar os problemas gerados pelos elevados custos operacionais, baixa produtividade, serviços não competitivos, excesso de pessoal e burocracia governamental.

A modernização portuária no Brasil, como dito, vem exigindo uma atualização em seu marco regulatório, como, também, o um forte investimento na infraestrutura e equipamentos dos

portos. Estes investimentos contemplando as construções, ampliações e modernizações, como também a própria operação portuária, guardam uma relação com a qualidade de vida das pessoas e o meio ambiente.

A preocupação com uma gestão ambiental, ainda é pouco aplicada no sistema portuário brasileiro, considerando que as iniciativas de gestão não fazem parte do planejamento portuário, levando ações desarticuladas e reativas, fruto da visão que considera a regulamentação ambiental um fator que ameaça a competitividade das empresas. O descaso sobre o assunto pode ser efetivamente identificado no processo de reformas deflagrado com a Lei de Modernização dos Portos (Lei 8630/93), que na constituição do chamado novo modelo portuário brasileiro, não contemplou de forma decisiva a questão ambiental.

Este descaso guarda uma relação direta com a visão tradicional, quando admite que a gestão ambiental provoque mudanças profundas nas operações portuárias, sendo identificada como custo adicional, e para que se possa fazer esta gestão é necessário investir, mudar estruturas, processos e rotinas, sendo, pois, de acordo com esta visão, barreiras ao desenvolvimento.

O Sistema portuário, considerado um sistema altamente complexo, está inserido em sistemas ambientais, sociais e econômicos ainda mais complexos. As ocorrências de impactos ambientais diretos e ou indiretos, decorrentes da construção, ampliação ou operação portuária, gera conflito caracterizados por interesses concorrentes (pesca, turismo, expansão urbana e proteção ambiental). Daí, a importância de trazer para o debate a questão portuária ambiental, as relações que se estabelecem entre porto e cidade.

O grande desafio que se apresenta para o setor é entender e encampar outra abordagem denominada de revisionista, ou hipótese de Porter, que considera a imposição de padrão ambiental estimulante à busca de inovações tecnológicas para melhor utilizar ou reutilizar os insumos, diferenciando os produtos, determinando, conseqüentemente, a vantagem competitiva de um concorrente sobre os demais. Assim, os portos ambientalmente mais adequados, dentro de um mercado que trabalhe com certificação ambiental ou com barreiras técnicas no chamado ciclo

de vida do produto, tanto podem diminuir impactos e custos, quanto conseguir manter e atrair novas cargas para suas operações. Vamos então pensar e trabalhar para o PAC ambiental.

O desenvolvimento do Sistema Portuário Brasileiro apresenta alternâncias entre a participação efetiva do estado no processo operacional como um todo, inclusive nos investimentos e a delegação dos serviços e ou instalações e da iniciativa privada, que nem sempre assumia os investimentos necessários dentro dos portos a ela concedidos. Ao longo da história, os portos Brasileiros foram e são considerados, a exemplo dos demais portos internacionais, como os principais equipamentos indutores do desenvolvimento do país. Os nossos portos, especificamente, sempre foram e são os vilões do chamado “custo Brasil”.

Recentemente, junho/2013, foi aprovada a Lei 12.815 que pode ser considerado um novo margo regulatório para o sistema portuário nacional, apresentando um avanço importante para o setor, tendo como maior desafio a sua regulamentação e implementação.

#### **4.1 Fragilidades do Sistema Portuário Brasileiro**

Analisando a situação atual do nosso sistema portuário, em função do mercado internacional, identificamos problemas em diversos segmentos que passamos a enumerar:

##### **4.1.1 – de Gestão**

- Em regra, identifica-se a ausência da meritocracia no preenchimento dos cargos de direção das companhias Docas. Suas estruturas arcaicas necessitam de uma efetiva mudança para melhoria do desempenho da autoridade portuária e infraestrutura portuária;
- Existe uma Autoridade Portuária – AP com baixa capacidade própria de investimento, pouca autonomia e com dificuldades de gestão;
- Identifica-se uma Superposição de funções com a Secretaria de Portos e Agencia Nacional de Transporte Aquaviário - ANTAQ
- Há registro de passivos atuariais, ambientais, e trabalhistas em todas as Companhias Docas, que comprometem a saúde econômico-financeira dessas sociedades de economia mista;

- A utilização da mão de obra própria somente ser permitida pelos Terminais de Uso Privativo, compromete o desempenho do porto público no que diz respeito à competitividade;
- Ausência de políticas públicas para enfrentar os problemas sociais e ou ambientais nos portos.

#### **4.1.2 - Institucional**

- A estrutura institucional da nova Lei de modernização dos portos (*AP, CAP, OGMO*) e novo papel Agência Reguladora (*ANTAQ*).
- A inclusão na competência da SEP para administrar os portos fluviais e navegação interior;
- A ineficiências associadas aos trabalhadores avulsos.
- Os vários órgãos intervenientes no Processo de liberação de carga com horários e ações sem qualquer coordenação.

#### **4.1.3- Infra e Superestrutura**

- A deficiência de infraestrutura portuária nos portos públicos e terminais privativos;
- O comprometimento da acessibilidade aos portos;
- A superestrutura portuária não é compatível para atendimento às demandas, principalmente para os granéis sólidos, comprometendo os níveis de produtividade.

A seguir são elencadas as principais alterações ocorridas no setor, considerando o disposto na Lei 12.815 em relação a Lei 8.630/2003.

- > Maior flexibilidade e atração de novos investimentos;
- > Maior concentração de poder no âmbito da Secretaria de Portos;
- > Incorporação dos portos fluviais à Secretaria de Portos;
- > Avanço nas concessões e arrendamentos;
- > Vinculação da ANTAQ à Secretaria de Portos;
- > Redefinição das poligonais dos portos organizados (públicos);

> O Conselho de Autoridade Portuária – CAP, deixa de ser órgão deliberativo passando a condição de órgão meramente consultivo:

> Melhoria da gestão. As Companhias Docas assumirão compromissos e metas junto a Secretaria de Portos (contrato de gestão);

> Alterações na relação com o trabalho portuário;

> Extinção da diferença entre carga própria e carga de terceiros;

> Definição do terminal indústria;

> Alteração nos regimes autorizativos (concessão, arrendamento e autorização);

#### **4.2 Desafios a enfrentar pelos Sistema Portuário Brasileiro**

Dentro da concepção da Lei 12.815 e as necessidades demandadas pelo setor portuário brasileiro, identificamos e relacionamos as seguir os principais desafios a serem enfrentados:

1. Identificar e planejar a instalação de novas unidades portuárias com foco exclusivo na demanda e na logística de transporte, oferecendo condições racionais e econômicas ao fluxo de carga;

2. Viabilizar a instalação de novos terminais privativos, estimulado a participação da iniciativa privada;

3. Melhorar da acessibilidade aos portos, ampliando a velocidade reclamada pela na recepção e expedição das cargas, reduzindo custo e tempo;

4. Reavaliar a engenharia financeira para mitigação e ou eliminação dos diversos passivos, (custo social) para que as Autoridades Portuárias possam passar a reinvestir;

5. Fortalecer os portos públicos dando uma maior autonomia às Companhias Docas, permitindo tomadas de decisões mais rápidas;

6. Agilizar, aperfeiçoando, o trâmite da liberação de mercadorias, trazendo economia de tempo e dinheiro;

7. Revisar todo o marco regulatório, com vistas à modernização do sistema portuário;

8. Elaborar um plano de estado para o setor e não um plano de governo, com uma visão de logo/médio prazo;

9. Profissionalizar, efetivamente, a gestão dos portos observando a meritocracia em detrimento das indicações políticas, com exigência de conhecimento e atuação na área.;

10. Revisar os preços e tarifas praticados na movimentação da carga, contribuindo para a redução final do custo;
11. Fortalecer as estruturas de governança, com uma formação profissional dos diversos conselhos;
12. Eliminar a superposição de competência entre a Autoridade Portuária, o Conselho de Autoridade Portuária-CAP, o Conselho da Administração das Companhias Docas, a Secretaria de Portos e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários-ANTAQ;
13. Definir e implantar a administração por resultados pra todas as Companhias Docas; diferenciando as funções do administrador do porto e a autoridade portuária;
14. Instituir o comando único ou coordenação única dos diversos órgãos intervenientes no processo de movimentação e liberação de carga;
15. Promover a regulação econômica nos serviços de rebocadores e praticagem;
16. Viabilizar a instalações de Portos Secos, possibilitando a integração vertical com os terminais de contêineres dos portos públicos;
17. Flexibilizar a obrigatoriedade da contratação da a mão de obra avulsa;
18. Projetar novas instalações e esgotar a capacidade operacional dos portos já existentes, promovendo uma melhoria na sua eficiência operacional, dando-lhes maior competitividade;
19. Implantar as novas políticas para o setor, notadamente aquelas voltadas para:
  - a – O aproveitamento do potencial dos rios para navegação;
  - b - Evolução das normas e leis aplicadas,
  - c- Foco nas Administrações portuárias como modernizadoras das infraestruturas portuárias;
  - d - Revisão e aperfeiçoamento no Plano Nacional de Logística de Transporte – PNLT, do Plano Geral de Outorgas – PGO, do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ e dos Programas de Arrendamento;
  - e – Integração dos diversos órgãos integram a operação portuária;
  - f - Investimentos nas vias de acesso aos portos e terminais marítimos;
  - g – Planejamento para o fomento de regiões desfavorecidas.
20. Criar comissões internas nos portos para acompanhar a implantação da nova Lei e avaliar seus reais benefícios.

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O nosso sistema portuário, contempla especificidades e de forma geral é o grande indutor do desenvolvimento de regiões e do próprio Brasil. Dentro da logística de transportes, considerando a intermodalidade, a instalação portuária é o equipamento final para atender, em pelo menos 90%, as demandas por serviços apresentadas pelos diversos importadores e exportadores no fluxo do comércio exterior. No transporte interno de cabotagem, no que pese a invertida matriz de transporte, o modal aquaviário tem muito a desenvolver, sendo o transporte que poderá trazer soluções diversas aos problemas estruturais, de custos e meio ambiente.

O alto custo e inoperância do nosso sistema portuário são caracterizadores do chamado custo Brasil o que nos coloca em grande desvantagem diante da concorrência internacional quando falamos em exportação e eleva sobremaneira o custo do nosso setor produtivo quando das importações. Tal situação tem que ser tratada pelo Governo dentro das suas maiores prioridades, contemplando, em seu planejamento, novos investimentos e uma revisão no seu marco regulatório.

Dentro desta perspectiva, mudanças estruturais são reclamadas dentro do nosso setor portuário que devem passar desde as condições físicas dos portos atuais até os entraves burocráticos hoje experimentados. Um choque de gestão e a modernização das operações não podem deixar de ser considerados.

Sem um sistema portuário moderno e eficiente, estaremos fadados a continuar sendo considerado “o país do futuro” com uma capacidade impar de produção e com precárias condições de escoar esta produção. Este fato torna nossos produtos sem competitividade no mercado internacional, sem esquecer a majoração dos insumos importados necessários à produção e transformação de bens.

## REFERÊNCIAS

BARAT, Josef **Logística, transporte e desenvolvimento econômico: a visão setorial**. V.IV Rio de Janeiro: CRA Editora, 2004

\_\_\_\_\_. et.alli (org.). **Logística e transporte no processo de globalização: oportunidades para o Brasil**. São Paulo: Editora UNESP, 2007.

BRASIL. Disponível em < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18630.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18630.htm) >. Acesso 10/abr/2013

COLLYER, Wesley. **Lei de portos: O conselho de autoridade portuária e a busca da eficiência**. São Paulo: Aduaneiras, 2008.

CUNHA, I. Conflitos ambientais das atividades portuárias e política de gerenciamento costeiro. In: JUNQUEIRA, L. (org.) **Desafios da Modernização Portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

DE OLIVERIA, Luís Valente; RICÚPERO, Rubens. **A abertura dos portos**. São Paulo: Editora Senac, 2007.

GARCIA, Nelson Jahr. **Estado Novo – Ideologia e propaganda política**. São Paulo: Loyola, 1982.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4.ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GOULARTI FILHO, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. **Econ. Soc.**, Campinas: 2007.

HONORATO, Cezar. O estado imperial e a modernização portuária. In: SZMRECSÁNYI, Tamáz; LAPA, Roberto do Amaral. (orgs). **História econômica da independência e do império**. 2 ed. São Paulo: Hucitec/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Editora da Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial, 2002.p161-176

LAKATOS, M.de A.; MARCONI, E.M. **Metodologia do trabalho científico**. 5ª Ed. São Paulo: Atlas, 2001

LEVY, L.F. **O novo Brasil**. São Paulo: Gazeta Mercantil/ Nobel, 2002

MMA – Ministério do Meio Ambiente. **Agenda Ambiental Portuária – Qualidade Ambiental e Atividade Portuária**. Brasília: 2005.



NETO, Arnaldo Bastos Santos; VENTILARI, Pailo Sérgio Xavier. **Trabalho Portuário e a Modernização dos Portos**. Curitiba: Juruá, 2000.

PORTO, Marcos Maia. **Portos e o desenvolvimento**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. **A reforma do Estado nos anos 90**: lógicas e mecanismos de controle. Brasília: Ministério da Administração Federal e Reforma de Estado, 1997.

OLIVEIRA, M. M. **Como fazer pesquisa qualitativa** . Petrópolis, Vozes, 2007.

REIS, Linda G. **Produção de monografia: da teoria à prática**. 2ª Ed. Brasília: SENAC,2008

SILVA, Ligia Maria Osório. A apropriação territorial na Nova República In: SILVA, S. S.; SZMRECSÁNYI, Tamáz. **História econômica da Primeira República**.( orgs). 2 ed. São Paulo: Hucitec/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Editora da Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial, 2002.p.157-163

**ANEXO**

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

**LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013.**

[Mensagem de veto](#)

[Conversão da Medida Provisória nº 595](#)

[Regulamenta](#)

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

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

CAPÍTULO I

DEFINIÇÕES E OBJETIVOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VIII - (VETADO):

a) (VETADO);

b) (VETADO); e

c) (VETADO);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO II

### DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

#### Seção I

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

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

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

I - ao objeto, à área e ao prazo;

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

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

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

V - aos investimentos de responsabilidade do contratado;

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

VII - às responsabilidades das partes;

VIII - à reversão de bens;

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

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

XI - às garantias para adequada execução do contrato;

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

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

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

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

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

XVII - às penalidades e sua forma de aplicação; e

XVIII - ao foro.

§ 1º (VETADO).

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

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

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

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

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

§ 4º (VETADO).

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

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

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

## Seção II

### Da Autorização de Instalações Portuárias

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

I - terminal de uso privado;

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

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

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

I - a atividade portuária seja mantida; e

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

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

§ 4º (VETADO).

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

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

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

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

§ 2º (VETADO).

§ 3º (VETADO).

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

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

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

II - o perfil das cargas a serem movimentadas; e

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

Parágrafo único. O interessado em autorização de instalação portuária deverá apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento

jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura.

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

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

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

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

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

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital.

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

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

### Seção III

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

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

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo poder público municipal; e

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

### Seção IV

#### Da Definição da Área de Porto Organizado

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

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

### CAPÍTULO III

#### DO PODER CONCEDENTE

Art. 16. Ao poder concedente compete:

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

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

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

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

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

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

### CAPÍTULO IV

#### DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

##### Seção I

##### Das Competências

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 5º (VETADO).

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

I - sob coordenação da autoridade marítima:

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

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;

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

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

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

II - sob coordenação da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento; e

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Seção II

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

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

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

Art. 24. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

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

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

III - exercer a vigilância aduaneira e reprimir o contrabando e o descaminho, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO V

### DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

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

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

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

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

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

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

I - a administração do porto pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a administração do porto seja titular, que se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

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

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

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

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

VI - os órgãos competentes pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso; e

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

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

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

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

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

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

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

II - de embarcações empregadas:

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

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

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e

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

III - relativas à movimentação de:

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

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

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

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

Parágrafo único. (VETADO).

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

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

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

## CAPÍTULO VI

### DO TRABALHO PORTUÁRIO

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

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

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

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

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

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

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

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

Art. 33. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

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

- a) repreensão verbal ou por escrito;
- b) suspensão do registro pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou
- c) cancelamento do registro;

II - promover:

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

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

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

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

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

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

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

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

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

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

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

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

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

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

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

Art. 37. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 32, 33 e 35. § 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

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

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 40. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 42. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

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

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

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



Art. 45. (VETADO).

## CAPÍTULO VII

### DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

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

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

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

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

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

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

I - advertência;

II - multa;

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

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

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário.

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

Art. 48. Apurada, no mesmo processo, a prática de 2 (duas) ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se cumulativamente as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Serão reunidos em um único processo os diversos autos ou representações de infração continuada, para aplicação da pena.

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO VIII

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

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

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

I - as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito;

II - o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos necessários às hidrovias e ao acesso aos portos e terminais portuários;

III - o monitoramento ambiental; e

IV - o gerenciamento da execução dos serviços e obras.

§ 2º Para fins do Programa de que trata o caput, consideram-se:

I - dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;

II - draga: equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem;

III - material dragado: material retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;

IV - empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação; e

V - sinalização e balizamento: sinais náuticos para o auxílio à navegação e à transmissão de informações ao navegante, de forma a possibilitar posicionamento seguro de acesso e tráfego.

Art. 54. A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como os serviços de sinalização, balizamento, monitoramento ambiental e outros com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado.

§ 1º As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão contemplar mais de um porto, num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública.

§ 2º Na contratação de dragagem por resultado, é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado.

§ 3º A duração dos contratos de que trata este artigo será de até 10 (dez) anos, improrrogável.

§ 4º As contratações das obras e serviços no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II poderão ser feitas por meio de licitações internacionais e utilizar o Regime Diferenciado de Contratações Públicas, de que trata a [Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011](#).

§ 5º A administração pública poderá contratar empresa para gerenciar e auditar os serviços e obras contratados na forma do caput.

Art. 55. As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela autoridade marítima e não se submetem ao disposto na [Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#).

## CAPÍTULO IX

### DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 56. (VETADO).

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a [Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993](#), que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

§ 1º A prorrogação antecipada de que trata o caput dependerá da aceitação expressa de obrigação de realizar investimentos, segundo plano elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder concedente em até 60 (sessenta) dias.

§ 2º (VETADO).

§ 3º Caso, a critério do poder concedente, a antecipação das prorrogações de que trata o caput não seja efetivada, tal decisão não implica obrigatoriamente na recusa da prorrogação contratual prevista originalmente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º O Poder Executivo deverá encaminhar ao Congresso Nacional, até o último dia útil do mês de março de cada ano, relatório detalhado sobre a implementação das iniciativas tomadas com base nesta Lei, incluindo, pelo menos, as seguintes informações:

I - relação dos contratos de arrendamento e concessão em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, por porto organizado, indicando data dos contratos, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas contratuais;

II - relação das instalações portuárias exploradas mediante autorizações em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, segundo a localização, se dentro ou fora do porto organizado, indicando data da autorização, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas dos termos de adesão e autorização;

III - relação dos contratos licitados no ano anterior com base no disposto no art. 56 desta Lei, por porto organizado, indicando data do contrato, modalidade da licitação, empresa detentora, objeto, área,

prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos contratos de concessão ou arrendamento;

IV - relação dos termos de autorização e os contratos de adesão adaptados no ano anterior, com base no disposto nos arts. 58 e 59 desta Lei, indicando data do contrato de autorização, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos termos de adesão e autorização;

V - relação das instalações portuárias operadas no ano anterior com base no previsto no art. 7º desta Lei, indicando empresa concessionária, empresa que utiliza efetivamente a instalação portuária, motivo e justificativa da utilização por interessado não detentor do arrendamento ou concessão e prazo de utilização.

Art. 58. Os termos de autorização e os contratos de adesão em vigor deverão ser adaptados ao disposto nesta Lei, em especial ao previsto nos §§ 1º a 4º do art. 8º, independentemente de chamada pública ou processo seletivo.

Parágrafo único. A Antaq deverá promover a adaptação de que trata o caput no prazo de 1 (um) ano, contado da data de publicação desta Lei.

Art. 59. As instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do caput do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, terão assegurada a continuidade das suas atividades, desde que realizada a adaptação nos termos do art. 58.

Parágrafo único. Os pedidos de autorização para exploração de instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, protocolados na Antaq até dezembro de 2012, poderão ser deferidos pelo poder concedente, desde que tenha sido comprovado até a referida data o domínio útil da área.

Art. 60. Os procedimentos licitatórios para contratação de dragagem homologados e os contratos de dragagem em vigor na data da publicação desta Lei permanecem regidos pelo disposto na [Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007](#).

Art. 61. Até a publicação do regulamento previsto nesta Lei, ficam mantidas as regras para composição dos conselhos da autoridade portuária e dos conselhos de supervisão e diretorias executivas dos órgãos de gestão de mão de obra.

Art. 62. O inadimplemento, pelas concessionárias, arrendatárias, autorizadas e operadoras portuárias no recolhimento de tarifas portuárias e outras obrigações financeiras perante a administração do porto e a Antaq, assim declarado em decisão final, impossibilita a inadimplente de celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações.

§ 1º Para dirimir litígios relativos aos débitos a que se refere o caput, poderá ser utilizada a arbitragem, nos termos da [Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996](#).

§ 2º O impedimento previsto no caput também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas, ou de controlador comum com a inadimplente.

Art. 63. As Companhias Docas observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.

Art. 64. As Companhias Docas firmarão com a Secretaria de Portos da Presidência da República compromissos de metas e desempenho empresarial que estabelecerão, nos termos do regulamento:

I - objetivos, metas e resultados a serem atingidos, e prazos para sua consecução;

- II - indicadores e critérios de avaliação de desempenho;
- III - retribuição adicional em virtude do seu cumprimento; e
- IV - critérios para a profissionalização da gestão das Docas.

Art. 65. Ficam transferidas à Secretaria de Portos da Presidência da República as competências atribuídas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT em leis gerais e específicas relativas a portos fluviais e lacustres, exceto as competências relativas a instalações portuárias públicas de pequeno porte.

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária o disposto nas [Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011](#), [8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#), e [8.666, de 21 de junho de 1993](#).

Art. 67. Aplica-se subsidiariamente a esta Lei o disposto na [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), em especial no que se refere às competências e atribuições da Antaq.

Art. 68. As poligonais de áreas de portos organizados que não atendam ao disposto no art. 15 deverão ser adaptadas no prazo de 1 (um) ano.

Art. 69. (VETADO).

Art. 70. O [art. 29 da Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966](#), passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 29. Os serviços públicos necessários à importação e exportação deverão ser centralizados pela administração pública em todos os portos organizados.

§ 1º Os serviços de que trata o caput serão prestados em horário corrido e coincidente com a operação de cada porto, em turnos, inclusive aos domingos e feriados.

§ 2º O horário previsto no § 1º poderá ser reduzido por ato do Poder Executivo, desde que não haja prejuízo à segurança nacional e à operação portuária.

.....” (NR)

Art. 71. A [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“[Art. 13](#). Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

.....” (NR)

“[Art. 14](#). Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes:

.....

III - depende de autorização:

.....

c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

.....

g) (revogada);

h) (revogada);

.....” (NR)

“Art. 20. ....

I - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

.....” (NR)

“Art. 21. Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei.

.....” (NR)

“Art. 23. Constituem a esfera de atuação da Antaq:

.....

II - os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

III - as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

§ 1º A Antaq articular-se-á com órgãos e entidades da administração, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

.....” (NR)

“Art. 27. ....

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias;

.....

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

a) (revogada);

b) (revogada);

.....

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda;

.....

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do art. 5º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

.....

XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

.....

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XXVII - (revogado).

§ 1º .....

.....

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e

.....

§ 3º (Revogado).

§ 4º (Revogado).” (NR)

“Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANTT e pela Antaq obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas

Subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pelas Agências.” (NR)

“Art. 34-A. ....

.....

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica:

.....” (NR)

“Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a:

.....” (NR)

“Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

.....” (NR)

“Art. 44. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será disciplinada em regulamento próprio e será outorgada mediante termo que indicará:

.....” (NR)

“Art. 51-A. Fica atribuída à Antaq a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#).

§ 1º Na atribuição citada no caput incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados nos termos da [Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996](#).

§ 2º A Antaq prestará ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos da Presidência da República todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação.” (NR)

“Art. 56. ....

Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme o caso, instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento.” (NR)

“Art. 67. As decisões das Diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas.



Parágrafo único. As datas, as pautas e as atas das reuniões de Diretoria, assim como os documentos que as instruem, deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, na forma do regulamento.” (NR)

“Art. 78. A ANTT e a Antaq submeterão ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.

.....” (NR)

“Art. 78-A. ....

§ 1º Na aplicação das sanções referidas no caput, a Antaq observará o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

§ 2º A aplicação da sanção prevista no inciso IV do caput, quando se tratar de concessão de porto organizado ou arrendamento e autorização de instalação portuária, caberá ao poder concedente, mediante proposta da Antaq.” (NR)

“Art. 81. ....

.....

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias;

IV - (revogado).” (NR)

“Art. 82. ....

.....

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima.

.....” (NR)

Art. 72. A Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24-A. À Secretaria de Portos compete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres.

.....

§ 2º .....

.....

III - a elaboração dos planos gerais de outorgas;

.....

V - o desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e instalações portuárias sob sua esfera de atuação, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.

.....” (NR)

“Art. 27. ....

.....

XXII - .....

a) política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário;

b) marinha mercante e vias navegáveis; e

c) participação na coordenação dos transportes aeroviários;

.....” (NR)

Art. 73. A Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A:

“Art. 10-A. É assegurado, na forma do regulamento, benefício assistencial mensal, de até 1 (um) salário mínimo, aos trabalhadores portuários avulsos, com mais de 60 (sessenta) anos, que não cumprirem os requisitos para a aquisição das modalidades de aposentadoria previstas nos arts. 42, 48, 52 e 57 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, e que não possuam meios para prover a sua subsistência.

Parágrafo único. O benefício de que trata este artigo não pode ser acumulado pelo beneficiário com qualquer outro no âmbito da seguridade social ou de outro regime, salvo os da assistência médica e da pensão especial de natureza indenizatória.”

Art. 74. (VETADO).

Art. 75. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 76. Ficam revogados:

I - a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

II - a Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007;

III - o art. 21 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006;

IV - o art. 14 da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007;

V - os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

a) as alíneas g e h do inciso III do caput do art. 14;

b) as alíneas a e b do inciso III do caput do art. 27;

c) o inciso XXVII do caput do art. 27;

d) os §§ 3º e 4º do art. 27; e

e) o [inciso IV do caput do art. 81](#); e

VI - o [art. 11 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#).

Brasília, 5 de junho de 2013; 192<sup>o</sup> da Independência e 125<sup>o</sup> da República DILMA ROUSSEFF

*José Eduardo Cardozo*

*Guido Mantega*

*César Borges*

*Manoel Dias*

*Miriam Belchior*

*Garibaldi Alves Filho*

*Luis Inácio Lucena Adams*

*Mário Lima Júnior*