

UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ
ANGELA TEREZINHA BATISTELLI

Monografia:
LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS
PORTOS: E AS INSTALAÇÕES
PORTUÁRIAS DE USO PRIVATIVO DO
ESTADO DE SANTA CATARINA

ITAJAÍ
2008

ANGELA TEREZINHA BATISTELLI

Monografia:
LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS
PORTOS: E AS INSTALAÇÕES
PORTUÁRIAS DE USO PRIVATIVO DO
ESTADO DE SANTA CATARINA

Monografia desenvolvida para o Estágio Supervisionado do Curso de Comercio Exterior de Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade do vale do Itajaí.

Orientador: Bruno Tussi, LL. M. (IMLI)

ITAJAÍ
2008

Agradeço de maneira particular a todos aqueles que de alguma forma me deram força para chegar até aqui, a minha família que sempre me apoiou nas minhas escolhas e que me fizeram rir quando a vontade era de chorar. Agradeço em especial ao meu marido que sempre me deu forças para que este trabalho fosse concluído.

"É melhor tentar e falhar,
que preocupar-se e ver a vida
passar; é melhor tentar, ainda que
em vão, que sentar-se fazendo nada
até o final. Eu prefiro na chuva
caminhar, que em dias tristes em
casa me esconder. Prefiro ser feliz,
embora louco, que em conformidade
viver ..."

Martin Luther King

EQUIPE TÉCNICA

a) Nome da estagiária
Ângela Terezinha Batistelli

b) Área de estágio
Monografia

c) Orientador de conteúdo
Profº. Bruno Tussi, LL. M. (IMLI)

e) Responsável pelo Estágio
Profª. Natalí Nascimento

RESUMO

O setor portuário brasileiro nos últimos anos passou por grandes reformulações, o que propiciou aos portos um novo enfoque no cenário mundial. A metodologia utilizada na pesquisa foi qualitativa, quanto aos meios teve enfoque bibliográfico, feita através de consultas a livros, artigos e na pesquisa eletrônica, os dados coletados na pesquisa foram expostos em forma de textos. Esta monografia é inserida na área de Comércio Exterior, mais precisamente na área de Direito Portuário. O setor portuário brasileiro necessitava urgentemente de reformas e investimentos em infra-estrutura, pois se encontrava atrasado e desatualizado em relação a tecnologia e qualidade nas atividades desenvolvidas. Com a implantação da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, também conhecida como Lei de Modernização dos Portos, buscou-se fazer com que os portos tornassem competitivos e ágeis, através da descentralização da mão-de-obra imposta pelos sindicatos trabalhista e principalmente com a participação da iniciativa privada descentralizando as políticas governamentais do setor. Através da Lei nº 8.630/93, permitiu-se a exploração dos portos organizados assim como as privatizações no setor portuário. Com a participação mais atuante das instalações portuárias de uso privativo, o setor portuário recebeu novos estímulos, obtendo novos investimentos em infra-estrutura que o setor necessitava tanto assim como a qualificação da mão-de-obra que tinha carência de atributos. A lei de modernização dos portos proporcionou que os mesmos voltassem a ter destaque no cenário mundial e se tornassem competitivos e produtivos ao país, buscando novas tecnologias e não parado com se encontrava no início da década de 90.

PALAVRAS CHAVES: porto organizado, instalações portuárias de uso privativo, competitividade e privatização.

LISTA DE SIGLAS

ADCHOC	Administradora Hidroviária Docas Catarinense
ANTAQ	Agência Nacional de transporte Aquaviário
APSFC	Administração do Porto de São Francisco
CAP	Conselho de Autoridade Portuária
CIDASC	Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola
CODESP	Companhia de Docas do Estado de São Paulo
DMTs	Delegacias de Trabalho Marítimo
DNPN	Departamento de Portos e Navegação
DNPRC	Departamento Nacional de Portos Rios e Canais
DNPVN	Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis
<i>ISPS Code</i>	Código Internacional de Segurança
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
MT	Ministério dos Transportes
MVOP	Ministério da Viação de Obras Públicas
OGMO	Órgão Gestor de Mão-de-Obra
PORTOBRÁS S/A	Empresa de Portos do Brasil
STA	Secretaria de Transporte Aquaviário
TAP	Trabalhadores Portuários Avulsos
TECONVI	Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	9
1.1	Objetivos gerais.....	10
1.2	Objetivos específicos.....	10
1.3	Justificativa.....	10
1.4	Abordagem geral do problema.....	11
1.5	Questões específicas.....	12
1.6	Pressupostos.....	12
2	METODOLOGIA.....	14
2.1	Tipo de pesquisa.....	14
2.2	Área de abrangência	14
2.3	Coleta de tratamento dos dados	15
2.4	Apresentação de análise dos dados.....	15
3	COMÉRCIO EXTERIOR.....	16
3.1	Abertura comercial e o comércio exterior.....	16
3.2	Aspectos históricos dos portos brasileiros.....	18
3.3	Lei nº 8.630/93 – Lei de Modernização Portuária	21
3.4	Entraves para aplicabilidade da lei nº 8.630/93.....	25
4	PORTO ORGANIZADO E SUA ÁREA	28
4.1	Área do porto organizado.....	28
4.2	Exploração do porto organizado	29
4.3	Portos organizados de Santa Catarina.....	30
4.3.1	Aspectos do porto organizado de Itajaí.....	31
4.3.2	Aspectos do porto organizado de São Francisco do Sul.....	32
4.3.3	Aspectos do porto organizado de Imbituba.....	34
5	INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE USO PRIVATIVO.....	36
5.1	Instalações portuárias de uso privativo dentro da área do porto organizado.....	37
5.2	Instalações portuárias de uso privativo fora da área do porto organizado.....	39
5.3	Instalações portuárias de uso privativo exclusivo.....	40
5.4	Instalações portuárias de uso privativo misto.....	41
5.5	Vantagens e desvantagens das instalações portuárias.....	42
	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	45
	REFERÊNCIAS.....	47
	ANEXOS.....	50
	ANEXO A - Terminais de Uso Privativo Misto, com Contrato de Adesão em Vigor.....	51
	ANEXO B - Terminais de Uso Privativo Misto, em estudo para efetuar Contrato de Adesão.....	55
	ANEXO C – Decreto de 16 de março de 2005.....	57
	ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS.....	60

1 INTRODUÇÃO

O homem vem se utilizando do mar e seus atributos há muito tempo e conseqüentemente dos portos, geradores de empregos e responsáveis por grande parte da movimentação de mercadorias do comércio internacional.

O sistema portuário brasileiro, por conseqüência o estado de Santa Catarina, passou por uma grande reestruturação em 1993, sofrendo significativas alterações principalmente nos portos, devido à exploração do setor portuário tanto administrativo quanto dos trabalhadores, na tentativa de adequar os mesmos frente aos portos estrangeiros.

A Lei de Modernização dos Portos, Lei nº 8.630/93, fez com que os portos brasileiros fossem explorados de maneira mais ampla pela iniciativa privada, estimulando investimentos em tecnologia e capacitação profissional, necessários para o crescimento do setor portuário. Tal lei proporcionou a modernização dos portos, tornando os serviços portuários mais ágeis e competitivos para os que se utilizam dos serviços e também estimulou a livre concorrência entre os portos.

Com a concorrência acirrada entre os portos, quem ganha cada vez mais é o país, com o aumento da produtividade e com grandes investimentos em infraestrutura vindo do setor privado. Apesar de tais investimentos, o setor portuário brasileiro ainda não pode competir com os portos estrangeiros, pois a adaptação dos mesmos à Lei nº 8630/93 se desenvolve de forma lenta, devido à grande deficiência que o setor se encontrava.

Desta forma, um fator determinante que deve ser levado em conta para que não somente os portos, mas também o país se desenvolva, é a grande necessidade de uma política de gerenciamento mais eficaz no comando do comércio brasileiro, que busca solucionar as necessidades e colocar em prática os serviços que o país pode oferecer de forma qualificada.

Assim este trabalho consiste em apontar as vantagens, para o estado de Santa Catarina, como para o país, dos investimentos feitos pelas instalações portuárias de uso privado, as mudanças no setor econômico do estado, com a Lei nº 8630/93, mais conhecida como a Lei de Modernização dos Portos.

1.1 Objetivo geral

O objetivo geral deste trabalho é apresentar a importância da iniciativa privada no setor portuário, identificando suas modalidades, vantagens e desvantagens decorrentes da implantação da Lei nº 8.630/93.

1.2 Objetivos específicos

- Definir o que é instalação de uso privado, diferenciando-o de porto organizado.
- Definir as modalidades de uso privado, mista e exclusiva, que vieram com a modernização portuária.
- Identificar as vantagens das instalações portuárias de uso privado localizada fora da área do porto organizado.

1.3 Justificativa

A partir da década de 90 o Brasil passou a ter destaque no cenário internacional, com a abertura comercial do governo Collor, onde as importações e exportações tiveram crescimento significativo, com os benefícios tarifários.

Tal abertura fez com que os produtos brasileiros fossem expostos aos importados, onde setores da economia que não estavam preparados, seja por falta de capital ou por não possuírem mão de obra qualificada, foram fortemente abalados pelos produtos estrangeiros diante do novo cenário brasileiro.

A grande necessidade de investimentos na infra-estrutura brasileira se tornou um fator determinante para o crescimento do país, pois, somente assim, as empresas brasileiras terão destaque no cenário internacional, que se torna destrutivo para empresas que não estão preparadas para a entrada no mercado internacional.

Assim como as empresas brasileiras, os portos também tiveram que se adaptar ao novo mercado, utilizando-se de novas tecnologias e almejando o progresso econômico, a fim de se estabelecerem no mercado internacional. Os

portos tiveram que se adequar a um novo modelo a ser seguido. Em 25 de fevereiro de 1993 o governo brasileiro instituiu-se a Lei nº 8.630 com o objetivo de que os portos deixassem para trás um sistema portuário obsoleto e ultrapassado para o setor se comparado as novas invenções tecnológicas que vinha sendo instalados em outros portos pelo mundo.

Com a realização deste trabalho, pretende-se trazer informações sobre o crescimento do setor portuário ligado às instalações portuárias privadas que se estabeleceram com a Lei de Modernização dos Portos, assim como sobre a importância econômica deste setor para o estado de Santa Catarina.

Um exemplo de instalação portuária privada que se estabeleceu no estado catarinense é o Terminal Portuário de Navegantes localizado no Vale do Itajaí, que vem investindo maciçamente em tecnologia e infra-estrutura, trazendo mais rentabilidade e capacitação do setor para o estado. Devido a tais investimentos, a Portonave S/A recebeu o certificado do *ISPS Code* (Código Internacional de Segurança e Proteção de Navios e Instalações Portuárias), um dos primeiros portos do setor a adquirir este atestado com todas as normas em funcionamento, afirmando que o porto possui capacidade para movimentação de cargas para qualquer lugar com segurança.

1.4 Abordagem geral do problema

A atuação da iniciativa privada frente às instituições portuárias do setor público vem sendo cada vez mais freqüente, com grandes investimentos ligados à área de infra-estrutura, tornando o sistema portuário mais competitivo e, assim, gerando grandes resultados à economia catarinense.

Com o grande crescimento mundial e a desleal concorrência entre os países, busca-se cada vez mais formas de se conseguir habilidade e eficiência dentro do setor portuário.

Ressalta-se que, apesar dos resultados, ainda se busca cada vez mais apoio governamental, investimento em tecnologia e infra-estrutura, para melhor funcionamento da cadeia logística em geral, seja no transporte marítimo ou aéreo.

Com as reformas instituídas pela Lei nº8.630/93, busca-se a modernização dos portos, podendo assim oferecer eficiência e produtividade no setor portuário.

1.5 Questões específicas

- a) O que é o Porto Organizado?
- b) Quais foram as modalidades de instalações portuárias de uso privado estabelecidas com a Lei de Modernização Portuária?
- c) As instalações portuárias de uso privado são vantajosas para o estado de Santa Catarina?

1.6 Pressupostos

- a) O Porto Organizado é aquele construído e aparelhado para atender as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, sendo aqueles concedidos ou explorados pela União cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária.
- b) As modalidades de instalações portuárias de uso privado estabelecidas com a Lei de Modernização Portuária colocam-se como exclusiva e mista. Os terminais privativos de uso misto possibilitam a movimentação ou armazenagem de carga de terceiros como também movimentam e armazenam cargas próprias, sendo que, a exclusiva é destinada somente a movimentação de cargas próprias.
- c) As Instalações Portuárias de uso Privativo são vantajosos não somente para o estado de Santa Catarina, mas para todo Brasil, por investir em infraestrutura, tecnologia e capacitação profissional. As instalações portuárias de uso privativo localizadas fora da área do porto organizado tende-se diferenciar das demais pelo fato de não dependem dos serviços

sindicalizados com o do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), tornando o serviço mais ágil e com menor custo, sendo que, uma instalação portuária privada localizada dentro do porto organizado, deverá seguir tanto o OGMO quanto o Conselho de Autoridade Portuária (CAP). Hoje as instalações portuárias de uso privado são responsáveis por boa parte da movimentação dos portos brasileiros.

2 METODOLOGIA

Este capítulo tratará dos critérios metodológicos que foram utilizados no decorrer da monografia como tipo de pesquisa, área de abrangência coleta e tratamento dos dados e a análise e apresentação dos dados, com o objetivo de esclarecer o assunto.

2.1 Tipo de pesquisa

A pesquisa a seguir apresentada tem caráter qualitativo. Que segundo Richardson (1985, p.38) pode-se definir,

O método qualitativo difere, em princípio, do quantitativo a medida que não emprega um instrumental estatístico com base do processo de análise de um problema. Não pretende numerar ou medir unidades ou categoria homogenias.

Os meios que foram utilizados para investigação e desenvolvimento da pesquisa foram tanto bibliográficos quanto documental.

De acordo com Cervo e Bervian, (1996, p.48), pode-se citar que “a pesquisa bibliográfica procura explicar um problema a partir de referências teóricas publicadas em documentos”.

Em relação à pesquisa documental, segundo Cervo e Bervian, (1996 p.49), “procura descobrir, com a precisão possível, a freqüência com que um fenômeno ocorre, [...] registra, analisa e correlaciona fatos e variáveis sem manipulá-los”.

2.2 Área de abrangência

Esta pesquisa situa-se na área de Comércio Exterior, mais especificamente no Direito Portuário no que se refere às instalações portuárias de uso privado.

2.3 Coleta e tratamento de dados

A coleta de dados para elaboração desta monografia será através de instrumentos bibliográficos, livros, periódicos, revistas, artigos científicos, e de *sites* na *internet*. O conteúdo será coletado para obter mais informações e esclarecer dúvidas sobre o assunto no decorrer do trabalho.

2.4 Apresentação e análise dos dados

Os dados coletados nesta pesquisa serão apresentados em forma de textos explicativos, trazendo informações para os interessados na pesquisa.

3 O COMÉRCIO EXTERIOR

O Comércio Exterior brasileiro ainda é muito dependente economicamente das grandes potências do Comércio Internacional, como a União Européia e os Estados Unidos da América, seus maiores parceiros comerciais. O Brasil necessitava urgentemente de investimentos econômicos e de uma política administrativa mais atuante no Comércio Exterior. Nos dizeres de Maluf (2003, p.18) “O comércio exterior assume cada vez mais um papel vital para a maioria dos países do mundo, constituindo uma variável fundamental para o desenvolvimento das nações.”

O Brasil não pode se colocar como um país instável, que assuste futuros investidores estrangeiros, por não possuir uma política interna atuante de Comércio Exterior. Segundo Maluf (2003, p. 18), “Na ordem interna, o comércio exterior reflete a política de desenvolvimento do país indicando não só o nível já alcançado nesse processo, como também suas dependências”.

A área territorial do Brasil é extensa e possui uma grande produção no setor agro-industrial, porém ainda é muito carente no setor tecnológico. Visando o equilíbrio, o Brasil tenta maior fortalecimento nos acordos internacionais, na busca de novos mercados potenciais.

A década de 90, com o governo Collor, trouxe ao Brasil mudanças significativas no comércio exterior brasileiro, adotando políticas cambiais flexíveis e facilitando a abertura ao capital estrangeiro, bem como com as privatizações, onde muitas empresas brasileiras foram prejudicadas, levando adoção de programas de racionalização, pelas empresas brasileiras, aumentando a produtividade. Neste novo modelo imposto, o Brasil se coloca como um país com economia mais ampla e com possibilidades de integração com os outros países.

3.1 Abertura comercial e o comércio exterior

Na década de 90, o Brasil passou por um processo de abertura comercial de grande importância para a economia nacional, deixando a fase protecionista vivida

pelo país e trazendo grandes benefícios à indústria e ao comércio, como ganhos de produtividade, competitividade e possibilidade de crescimento econômico.

Apesar de muitas empresas terem quebrado gerando um grande número de desemprego no país por não estarem preparadas para o mercado internacional, não se pode deixar de considerar a grande importância da abertura comercial para o Brasil.

Com o processo de abertura comercial ao capital estrangeiro, deu-se início a formação do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), com o Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, buscando interesses comerciais recíprocos.

Como explica Vasconcellos, Lima e Silber (2006, p.25),

Quanto mais um país está integrado na economia mundial maior é a exposição à concorrência internacional, maior a absorção de tecnologias modernas, maiores as opções para os consumidores finais e maiores as possibilidades de obter recursos financeiros e custos menores no mercado mundial.

A integração entre os blocos econômicos mundiais é de grande importância para o Brasil diante das negociações internacionais. A junção faz com que o Brasil participe das rodadas do comércio internacional como um bloco, tendo assim mais poder e prestígio para competir com os demais blocos econômicos. No caso do Mercosul, nota-se claramente a aplicação estratégica de defesa, a formação dos blocos econômicos para garantir a própria ampliação e sobrevivência econômica para inserção no cenário internacional de negócios dos seus países membros (ASSOCIADOS, 1998).

Diante desta inserção no mercado internacional, os países buscaram se adaptar às novas regras do comércio mundial, sendo necessários investimentos em tecnologia e infra-estrutura adequada para atender ao comércio, trazendo agilidade e credibilidade ao país.

Na mesma década de 90, buscando maior expansão e investimentos, quem passou por grandes transformações foi o setor portuário, que sempre teve sua participação no comércio internacional. “Historicamente os portos sempre foram e continuam sendo poderosos fatores de inserção econômica dos países na vida internacional.” (PASOLD, 2007, p.21).

Os portos brasileiros sempre tiveram participação no mercado, mas de forma pouco rentável por não possuir infra-estrutura adequada para atender a demanda do setor.

O fato foi que tanto o governo quanto as pessoas envolvidas no setor portuário não possuíram políticas internas atuantes que coordenassem e supervisionassem o andamento e aprimoramento dos portos, para que este se encontrasse em condições necessárias de atender a demanda, que se tornou mais intensa com a abertura comercial exigindo que o setor se aparelhasse para dar condições de atender o comércio exterior.

3.2 Aspectos históricos dos portos brasileiros

Com a chegada de D. João VI ao Brasil, em 1808, foi decretada a abertura dos portos brasileiros às nações amigas inserindo-se, assim, ao sistema econômico liberal internacional e deixando de ser monopólio de Portugal, que era pressionado pelos ingleses. O então príncipe regente assinou a Carta Régia permitindo que os portos brasileiros recebessem embarcações não somente de Portugal, mas também das nações consideradas amigas, dando ao Brasil controle sobre a entrada e saída de navios de seus portos (COLLYER, 2007).

O fluxo dos navios que passavam pelos portos aumentaria com a Proclamação da Independência em 1822 almejando mais uma conquista para o Brasil, fazendo com que portos brasileiros obtivessem maiores movimentações. (COLLYER, 2007).

A Companhia de Estabelecimento da Ponta de Areia no porto de Niterói foi organizada em 1946, pelo Visconde de Mauá, hoje patrono da Marinha do Brasil. Pela Companhia partiam navios destinados à cabotagem na costa brasileira como também linhas para o Atlântico do sul, América do Norte e Europa. (KAPPEL, 2008)

A primeira Lei de concessão e exploração dos portos pela iniciativa privada foi elaborada pelo governo imperial em 1869. Isso ocorreu logo após a inauguração da ferrovia São Paulo Railway, próximo de Santos, o que facilitava as exportações do café da região. (KAPPEL, 2008).

Com tal acontecimento, a administração dos portos foi privatizada, sendo que em 1888 o grupo liderado por Cândido Graffé e Eduardo Guinle obteve autorização

para administrar as operações do Porto de Santos, considerado primeiro porto a ser administrado pelo setor privado através da Companhia de Docas de Santos, que passou investir na infra-estrutura do porto que se encontrava precária.

De acordo com Kappel (2008, p.3)

Em lugar de trapiches e pontes fincadas em terreno pantanoso foram constituídos 260 metro de cais e, com isso, permitida a atracação de navios com maior calado. Dava-se assim, partida as operações do primeiro porto organizado, explorado pela iniciativa privada através da então constituída, Companhia de Docas de Santos.

Inicialmente, os portos brasileiros poderiam ser explorados pela administração pública por 39 anos, mas posteriormente estendeu-se para 90 anos o referido prazo, objetivando o retorno dos valores investidos. Ao término da concessão para exploração do Porto de Santos pela Companhia de Docas de Santos criou-se a Companhia de Docas do Estado de São Paulo (CODESP). (COLLYER, 2007).

Foi com o governo de Getúlio Vargas que mais se regulamentou o setor portuário. Com o Decreto nº 24.447 de 22 de junho de 1934, atribuíram-se ao Ministério da Viação de Obras Públicas (MVOP) o aprimoramento dos portos, além da exploração comercial através do Departamento Nacional de Portos e Navegação (DNPN). Posteriormente, com o Decreto nº 6.166 de 31 de dezembro de 1943, o DNPN passou a se chamar Departamento Nacional de Portos Rios e Canais (DNPRC). Sendo que em 1946 suas atribuições foram expandidas através do Decreto-Lei nº 8.904 de 24 de janeiro para promover, orientar e instruir todas as questões relativas à construção, melhoramento, manutenção, aparelhamento e exploração das vias navegáveis. Com a Lei nº 4.213/63, alterou-se a denominação de DNPRC para Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN) “mantendo-se a possibilidade dos portos organizados serem explorados por entidades autarquias federais, sociedades mistas por concessão direta do DNPVN.” (COOLYER, 2008).

Em 1930, as atividades portuárias eram privadas com caráter pontual de desenvolvimento, sendo que em 1934, com o chamado “Estado Novo”, os portos passam a ser tratados como um fator de desenvolvimento econômico controlado

pelo Estado fazendo, assim, com que houvesse políticas de investimentos no setor portuário e não somente a lucratividade. (KAPPEL, 2008).

Com a Lei nº 6.222, de 10 de julho de 1975, os portos públicos eram administrados pelo Estado, instituindo a Empresa de Portos do Brasil S.A, (Portobras), extinguindo-se, assim, a DNPVN. A Portobras determinava como seriam feitos os investimentos no setor e a aplicação das tarifas portuárias, representando os interesses do governo e centralizando as atividades portuárias. (SILVA; MAY, 2006).

O setor portuário brasileiro, em 1975, se encontrava cada vez mais centralizado e desorganizado em meio a decretos e leis, que faziam com que o sistema não evoluísse, e mostrava claramente a ineficiência e os custos absurdos. (COLLYER, 2007)

Nesta fase os trabalhadores e empresários se encontravam sob o controle do Estado, que não permitia a modernização das atividades portuárias, onde o enfoque principal era a segurança. Pela inexistência de uma política portuária correta com o passar dos anos, “foi se criando uma expressiva massa de trabalhadores da orla marítima, que tornaram o sistema de relações de trabalho algo obsoleto e autoritário [...] responsável por custos exagerados nas operações de carga e descarga”. (KAPPEL. 2008).

Com a Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990, extingue-se a Portobras S/A, criando um desastroso vazio inconstitucional, em geral os portos que eram administrados pela Portobrás ficaram sem amparo legal. O sistema portuário ficou sobre a administração da Secretaria de Transporte Aquaviários (STA) e o Departamento Nacional de Transporte Aquaviários. (COLLYER, 2007).

O sistema portuário necessitava de incentivos que fizessem com que os portos almejassem o progresso. Sendo assim, em 25 de fevereiro de 1993 o Congresso promulgou a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, conhecida como a Lei de Modernização dos Portos, que propôs profundas reformas necessárias ao setor libertando os portos do monopólio do Estado, assim como a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias.

Com a implantação da Lei de Modernização dos Portos, a administração dos portos ficou sob o controle do Ministério dos Transportes (MT), “atribuindo à Secretaria de Transporte Aquaviário a competência de supervisionar a implantação de normas para concessões, permissões, autorização, explorações e fiscalizações

de serviços afetos à atividade portuária”. (SANTOS NETO; VENTILARI, 2003, p.67). Estabelecendo-se assim um novo sistema portuário nacional objetivando o crescimento e expansão do setor portuário.

A lei foi essencial para que os portos se organizassem e almejassem o seus crescimentos e do país, mas foram muitos os fatores que contribuíram para que a lei não fosse implantada de forma correta devido a crise em que os portos se enfrentavam no período.

3.3 Lei nº 8.630/93 – Lei de Modernização Portos

Em 25 de fevereiro de 1993, foi promulgada a Lei nº 8.630 (Lei de Modernização dos Portos) dando espaço para as privatizações através de contratos ou arrendamentos do setor, para a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias do Brasil. Tal Lei requer dos portos brasileiros mais agilidade e redução dos custos em suas operações, permitindo que obtivessem participação expressiva no comércio exterior viabilizando o crescimento econômico e social do país.

De acordo com Oliveira (1992, p.248),

As metas principais da reestruturação do sistema portuário eram: aumentar a produtividade; racionalizar o ambiente de trabalho; estimular a participação do setor empresarial na exploração de terminais privados; incentivar a participação direta dos usuários do porto, particularmente exportadores e importadores, nos serviços de cais; possibilitar maior competitividade aos produtos exportáveis com aumento de eficiência e produtividade e fomentar a navegação de cabotagem no litoral e no interior.

Essas metas contidas no primeiro projeto exposto em 1990 possuíam apenas 11 artigos que mostravam claramente a necessidade de reconstrução do sistema portuário, mas sem órgãos que o regulamentassem, sendo que posteriormente houve a inserção de novos artigos, em 1993 a Lei fechou com 76 artigos abrangendo de forma geral o setor portuário, como cita Stein (2002, p.46).

Criação do Órgão Gestor de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário; criação de Conselhos de Autoridade Portuária; criação dos operadores portuários; administração aduaneira; infrações e penalidades; desligamento voluntário do emprego portuário/indenização do trabalhador portuário avulso.

No qual o setor portuário tornasse mais completo, com a inserção de novos órgãos destinados a dar o andamento tão esperado ao setor, fazendo com que, tanto os trabalhadores portuários avulsos quanto aos que se utilizam dos serviços portuários fiquem satisfeitos.

A Lei nº 8.630/93 subdividiu as instalações portuárias em públicas e privadas, sendo que as instalações portuárias de uso privativo dividiram-se em duas modalidades, exclusiva e mista. A exclusiva trata somente de cargas próprias, sendo que a mista pode operar tanto com cargas de terceiros quanto suas próprias cargas.

A partir da implantação da referida lei, onde os terminais de uso privativo passaram a operar cargas de terceiros, houve aumento considerável na movimentação de cargas.

Juntamente com a regularização dos terminais de uso privativo e a descentralização dos portos, criou-se a figura do operador portuário. Conforme Stein (2002, p.120), pode-se definir o operador portuário como.

Pessoa jurídica de direito privado ou público (Administração do Porto) que, após devidamente pré-qualificada, passa a executar operações portuárias na área do porto organizado e a ser responsável por elas [...] O operador portuário passou a exercer as funções que eram inerentes às extintas entidades estivadoras, tornando-se o responsável pela operação portuária [...] Podendo também exercer a atividade de operador portuária as cooperativas de trabalhadores avulsos, desde que registrados.

O operador portuário para desenvolver suas funções dentro do porto organizado, deve ser pré-qualificado juntamente à Administração do Porto, com homologação do Conselho de Autoridade Portuária (CAP). Segundo Stein (2002), dentre as várias exigências a serem cumpridas para se pré-qualificar como operador portuário pode-se citar como mais importante a capacidade jurídica e situação fiscal, capacidade e idoneidade financeira e a capacidade técnica do operador.

Devidamente pré-qualificado a operar nos portos organizados, cabe ao operador portuário a responsabilidade pela remuneração a ser paga pelos serviços prestados, respondendo por todos os encargos trabalhistas como FGTS, férias, 13º salário e também a devida proteção contra acidentes.

Esses valores são repassados ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra que fará o repasse aos trabalhadores mediante conta vinculada. O operador portuário torna-se responsável por qualquer dano que venha a ocorrer à infra-estrutura ou a instalação

portuária cedente. Se vir a ocorrer danos com as cargas, o operador portuário também responderá por perdas e danos perante o proprietário da carga.

A Lei nº 8.630/93 também institui a criação de um Conselho de Autoridade Portuária que segundo Stein (2002 p.67), constitui-se:

[...] um órgão de natureza administrativo, instituído regionalmente, ou seja, em cada porto brasileiro, com funções claramente normatizadoras das atividades portuárias, cabendo ainda a esse Conselho o poder de julgar em grau recursal decisões emanadas da administração do porto sob a jurisdição, bem como do órgão gestor de mão-de-obra avulsa.

Com o CAP, buscou-se assegurar o desenvolvimento do setor portuário, o cumprimento das normas instituídas pela lei, desenvolver mecanismos para atracação de cargas e estimular a competitividade e produtividade dentro do setor portuário.

Em cada porto organizado deverá existir obrigatoriamente um CAP e um OGMO. O CAP é formado por blocos ligados a vários setores da atividade portuária. Estes blocos são formados por todos aqueles interessados no bom andamento do setor.

Segundo Collyer, (2008, p.79) constituíssem os seguintes blocos,

O poder público conta com três representantes do governo (Federal, Estadual e municipal) cabendo a presidência do CAP ao primeiro, os operadores portuários, com quatro representantes: Administração do porto (no sentido registro), armadores, instalações portuárias privadas (ou terminais portuários) e “demais operadores portuários” (operadores pré-qualificados); e os usuários de serviços públicos afins, com dois representantes, dos exportadores e importadores, dois proprietários e consignatários de mercadorias, e um dos terminais retro portuários.

Os membros do conselho são nomeados pelo órgão competente por um prazo de dois anos, sendo que pode ser prorrogado por um período igual. “Os membros do conselho não são remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados. Cada bloco tem direito a um voto, e o presidente do conselho terá voto de qualidade.” (SANTOS NETO; VENTILARI, 2003).

O trabalho portuário e a utilização da mão-de-obra avulsa nos portos brasileiros vêm sendo utilizados desde a abertura dos portos, coordenada de forma monopolista pelos sindicatos, que se utilizavam do seu poder de barganha para negociar os serviços com os portos que eram oferecidos sem a menor qualificação dos trabalhadores.

O CAP, em conjunto com OGMO, passaram a dar treinamento e qualificação para os trabalhadores portuários avulsos, a fim de oferecer serviços de qualidade para aqueles que utilizam o porto para transportar suas cargas, como também, segurança para aquele que desenvolvem as atividades dentro do pátio dos portos.

A partir da Lei de Modernização dos Portos, buscaram-se melhores formas de negociar com os trabalhadores, instituindo assim o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), que ficou responsável pelas funções desenvolvidas pela extinta Delegacias de Trabalho Marítimo (DTMs).

Quanto às atribuições impostas ao OGMO, de acordo com Carvalho, (2004, p.3), pode-se citar as seguintes:

- Fazer a seleção e o registro dos TPA; (Trabalhadores Portuários avulsos)
- Promover-lhes formação profissional e treinamento visando a multifuncionalidade para os modernos processos de manipulação de cargas;
- Efetuar a remuneração e recolher os encargos sociais;
- Zelar pelo cumprimento das normas de segurança e saúde do trabalhador;
- Aplicar sanções disciplinares aos TPA, quando previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho;
- Fornecer aos operadores portuários a necessária mão-de-obra na movimentação de carga.
- Ter responsabilidade solidária com os operadores portuários pela remuneração devida aos TPA, entre outras atribuições.

O Órgão Gestor de Mão-de-Obra atua dentro da área do porto organizado, ficando responsável pela contratação dos trabalhadores avulsos e o desenvolvimento das atividades no porto, conforme solicitado pelo Operador Portuário. O OGMO é destinado a operar nos portos públicos, podendo operar em instalações portuárias de uso privado, se o mesmo encontrar-se dentro de um porto organizado.

A escalação dos operários para determinado trabalho sempre motivou debates por alguns trabalhadores, sendo que os sindicatos da classe interferiam tanto na escalação dos funcionários como na fiscalização sobre a remuneração pelos serviços prestados. Com o OGMO, criou-se o sistema de rodízios dos trabalhadores avulsos para que todos pudessem ter as mesmas oportunidades de trabalho, mas esta não foi tarefa fácil, sendo que alguns sindicatos se opuseram a esta regra de rodízio a qual, portanto continuou a seguir o modelo anterior de

escalação. Onde os trabalhadores portuários compareciam ao local e eram escolhidos de acordo com os dirigentes sindicais, desta forma muitos trabalhadores portuários não tinham acesso ao trabalho nos portos brasileiros. (CARVALHO, 2004).

De acordo com Carvalho (2004, p.6), as remunerações dos serviços prestados pelos trabalhadores portuários avulsos variam de acordo com o,

Turno (diurno e noturno), tipo de carga movimentada, tipo de fania, tonelagem, cubagem ou unidade, navio atracado, categoria envolvida, função desempenhada, trabalho em dia normal ou em feriado ou no domingo.

Os valores da remuneração e as funções a serem desenvolvidas podem ser negociados entre o operador portuário e os trabalhadores portuários avulsos. Os trabalhadores portuários avulsos são registrados e possuem vínculo empregatício por prazo indeterminado, desenvolvendo funções como estivadores, conferentes, bloco, vigia arrumador e capatazia.

Como cita o art. 26 da Lei nº 8.630/93.

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

Dentro de cada área do porto organizado deve conter um OGMO que será responsável pela contratação dos trabalhadores portuários avulsos e distribuição dos mesmos para os operadores portuários.

3.4 Os entraves para aplicação da Lei nº 8.630/93

O setor portuário, como citado anteriormente, não tinha condições de atender o mercado internacional, sendo que o mesmo necessitava urgentemente de uma política que regulamentasse e expandisse o setor, reduzindo custos e tornando o setor mais ágil e competitivo ao mercado.

Como cita Oliveira, (1994, p.37):

A situação dos portos no mundo inteiro evoluiu e modificou-se radicalmente após a última guerra mundial, a partir de 1945. No Brasil, no entanto, não só os equipamentos, guindastes, gruas etc, são obsoletos, mas a arcaica estrutura portuária, ainda da década de 30 não está de forma alguma à altura do desenvolvimento alcançado por outros segmentos da economia.

Os portos brasileiros, que até então se encontravam abandonados e mal administrados, necessitavam seguir o novo modelo que era proposto com a Lei de Modernização dos Portos, o que resultaria primeiramente em custos elevados para o setor, tendo que investir tanto em equipamentos quanto qualificação pessoal.

Sobre o assunto, Oliveira (1994, p.35) comenta que “a reforma do sistema é a questão dos elevados investimentos necessários à completa reestrutura do setor, aí incluindo as obras nos canais, recuperação dos poucos equipamentos aproveitáveis bem como outros mais modernos e eficientes”.

A ineficiência no setor portuário coloca-se como fator determinante para que as instalações portuárias de uso privativo se estabelecessem com a Lei de Modernização dos Portos, pois o Estado não possuía capital para transformar os portos brasileiros em instalações competitivas capazes de desenvolver as atividades portuárias de forma qualitativa.

Como cita Santos Neto e Ventilari (2003, p. 15).

Com o Estado com os cofres vazios, incapaz de promover as transformações tecnológicas que permitem a competitividade no mercado globalizado, ficou claro que somente o grande capital privado poderia modernizar os portos e que só faria com o deslocamento do poder nos portos para as suas mãos e com o fim do monopólio da mão-de-obra avulsa controlada pelos sindicatos.

Como o Estado encontrava-se com os cofres em baixa, não se viu alternativa a não ser depender do poder do capital da iniciativa privada para as adequações dos portos a globalização. Com isso os portos privados exigiram a desvinculação dos monopólios trabalhistas, controlados pelos sindicatos portuários, podendo assim escolher seus próprios trabalhadores portuários responsáveis pela carga e descarga dos navios.

As relações entre a administração dos portos e os trabalhadores sindicais sempre foram marcadas por uma relação conflituosa, gerando desentendimentos entre as partes pelo fato dos sindicatos monopolizarem a mão-de-obra dentro dos portos.

Quem dependia desses serviços portuários era obrigado a pagar por cada operário que era destinado ao descarregamento das mercadorias, mesmo se não

fosse o número apropriado para o trabalho, sendo que a pressão imposta pelos sindicatos atrasava cada vez mais a modernização necessária ao setor.

O que também dificultou, e muito, a aplicação da Lei nº 8.630/93, foi que não veio como um aprimoramento de uma política já existente no setor portuário, mas sim, com a implantação de uma nova Lei com objetivo de abandonar o modelo anterior em que os portos se encontravam. (SANTOS NETO; VENTILARI, 2003).

A Lei nº 8.630/93 prevê uma série de mudanças ao setor portuário no âmbito administrativo, mas principalmente mudanças destinadas aos trabalhadores avulsos, com a criação de órgãos que gerencia as grandes massas de trabalhadores destinados ao trabalho portuário.

Segundo Oliveira (1994, p.90), outro grande entrave para implantação da Lei nº 8.630/93 as Cias. Docas,

Cujas inalteradas atribuições chocam-se fortemente com os dispositivos de abertura para a economia de mercado e a livre concorrência. Não será possível aos operadores portuários competirem com as Docas que continuam na prática como donas dos portos administrando as áreas de cais, controlando a entrada de navios oferecendo serviços de armazenagem e movimentação de carga. [...] Evidentemente que essas empresas e empresários não estão interessados na privatização dos portos, e por conseguinte, na implantação da Lei.

As Cias. Docas pertenciam à extinta Portobras. Todavia a hegemonia das Docas foi sendo vencida pela necessidade de mudanças nos demais portos da orla marítima brasileira. Até mesmo da própria instituição necessitava de novos equipamentos para continuar desempenhando suas funções nos portos organizados.

4 PORTO ORGANIZADO E SUA ÁREA

A definição de porto organizado surgiu a partir de 1993 com a Lei de Modernização dos Portos, pela busca de melhorias no setor portuário, onde, de acordo com a referida lei, Santos Neto e Ventilari (2004, p.67) conceituaram porto organizado como sendo aquele,

[...] 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.

Qualquer instalação portuária de uso privativo que desejar estabelecer-se dentro da área do porto organizado deverá seguir todas as normas impostas pelo setor público, seja na contratação de funcionários através do Órgão Gestor de Mão-de-Obra e no pagamento das tarifas.

Conforme os ensinamentos de Gibertoni (2002, p.316) “A cada Porto Organizado corresponde uma Autoridade Portuária. Como consequência, também uma administradora, que é a própria Autoridade Portuária e um OGMO – Órgão Gestor de Mão-de-Obra”.

A denominação de porto organizado não significa propriamente que é para que eles mantenham-se em ordem; definiu-se porto organizado como sendo aqueles que eram administrados por concessionárias, os quais receberam investimentos do setor público para melhoria das atividades desenvolvidas. (GIBERTONI, 2002)

A definição do que seria porto organizado assim com a especificação da área do porto organizado vieram com a Lei de Modernização dos Portos que buscou adaptar o setor a novas regras com o objetivo de oferecer serviços de qualidade para os que dependem do setor portuário.

4.1 Área do porto organizado

De acordo com a Lei nº 8.630/93, art 1º, delimitou-se a área do porto organizado, sendo compreendida pelas,

[...] instalações portuárias, quais sejam: ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário do porto, tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta Lei.

A área do porto organizado corresponde aos limites de que um porto utiliza para desenvolver suas funções, dentro da citação acima, pode-se esclarecer alguns itens relacionados ao art 1º, do capítulo VI da lei, como, a bacia de evolução, docas e a eclusa.

A bacia de evolução, que é utilizada parara as manobras de atracação e desatracação de um navio, para que a atração aconteça as águas devem estar calmas e abrigadas de fortes ventos, para facilitar a manobra do navio. Os ancoradouros são os lugares onde a embarcação lança a ancora, este é um lugar regulamentado pela autoridade portuária. (PREVI, 2008)

As docas são onde os navios deixam ou carregam suas cargas, esses lugares são protegidos por muros ou cais. Os cais podem estar localizados tanto em portos de mar quanto nos rios, onde há embarque e desembarque de mercadorias e pessoas. (PREVI, 2008)

Eclusas é um lugar “repartimento em rio ou canal, com portas em cada extremidade, usado para elevar ou descer embarcações de um nível de água a outro, a fim de facilitar-lhe ou mesmo possibilitar-lhe o acesso a determinados lugares”. PREVI (2008, p.5)

A área delimitada de um porto organizado torna-se um grande diferencial qualitativo perante os concorrentes, sendo que se sua área for estrategicamente localizada o porto terá destaque nacionalmente.

4.2 Exploração do porto organizado

Cabe a União a exploração direta ou a concessão do porto organizado para exploração por outra pessoa física ou jurídica. A exploração do porto organizado será em forma de concessão mediante licitação, para que tudo seja feito de acordo

com a lei de regulamentação e concessão dos serviços públicos. (GUIA LOGÍSTICO, 2008)

Conforme ensinamentos de Santos Neto e Ventilari (2003 p.101), “Através da concessão a União poderá transferir à iniciativa privada, estados ou municípios a responsabilidade pela administração dos portos organizados. O que incluirá também a transferência das funções de autoridade portuária”.

Tratando-se de uma instalação portuária de uso privativo localizada fora da área do porto organizado, dependerá da autorização do Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) para desenvolver suas funções. Já quando o mesmo terminal deseja estabelecer-se dentro da área do porto organizado, será feita mediante licitação sobre forma de um contrato de arrendamento.

O contrato de arrendamento é obtido juntamente à União, em caso de exploração direta, ou com sua concessionária mediante licitação, isto para instalações localizadas dentro dos limites da área do porto organizado. Quando se tratar de um terminal portuário de uso privativo necessitará da autorização do ministério competente desde que fora da área do porto organizado. (GRAZZIOTIN, 2005).

Seja na exploração dos portos organizados em forma de arrendamento de berços ou na construção de novos terminais portuárias ambos dependem da autorização da União para o desenvolvimento de suas funções.

A partir da implantação da Lei de Modernização dos Portos, os portos organizados passaram a ser explorados de forma mais ampla pela iniciativa privada o que proporcionou ganhos tanto para a instalação portuária quanto para o estado.

4.3 Portos organizados de Santa Catarina

Atualmente o estado de Santa Catarina conta com três portos organizados, sendo eles os Portos de Itajaí, Imbituba e São Francisco.

4.3.1 Aspectos do Porto organizado de Itajaí

Os primeiros registros referentes ao Porto de Itajaí ocorreram em 1905, através da Comissão de Melhoramento dos Portos e Rios a partir de então, foram construídos 700 metros de molhe sul em 1914 e, posteriormente, em 1938, mais 233 metros de cais. Na continuação dessa evolução, entre 1950 e 1956, construiu-se 243 metros de cais, totalizando 470 metros. Outra obra realizada na mesma época foi a construção de um armazém frigorífico, primeiramente voltado à atividade pesqueira, atingindo assim mais uma das necessidades catarinense. (PORTO DE ITAJAI, 2008).

Em 28 de junho de 1966, instalou-se a Junta Administrativa do Porto de Itajaí, administrado pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis. Com a criação da Empresa de Portos do Brasil S.A. (Portobrás), o gerenciamento das atividades do Porto de Itajaí passou a ser realizado pela própria administração do Porto de Itajaí. A Portobrás foi extinta pela Lei nº 8.029 de 1990, e o comando do porto ficou por conta da Companhia de Docas do Estado de São Paulo (CODESP). (PORTO DE ITAJAÍ, 2008).

Após a dissolução da Portobrás em 1990, a situação dos portos era visivelmente preocupante. Com um grande vazio político e administrativo, tendo que reduzir despesas, incentivou-se a desvinculação de funcionários, sendo que de 170 funcionários, passou-se a operar com 70, tornando inviável o desenvolvimento das atividades para a manutenção do porto. (CASTRO Jr, 2006).

Através da forte pressão feita pelo Ministério dos Transportes ao governo catarinense, em 1995 foi entregue a administração do porto ao Município de Itajaí, considerada a primeira municipalização de um porto no Brasil, através da autarquia Administradora Hidroviária Docas Catarinense (ADHOC). Já com a Lei Municipal nº 3.513 de 6 de junho de 2000, transformou-se em autarquia municipal, denominada Superintendência do Porto de Itajaí. (HOFFMANN; SILVA, 2001).

A partir de janeiro de 2002, o porto passou a contar com um terminal privativo, o Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí (Teconvi S/A), uma empresa privada que, através de licitação, arrendou parte das instalações do porto de Itajaí investindo

na ampliação dos cais para melhor atender os exportadores e importadores, gerando maior movimentação de carga no Porto de Itajaí.

Com o Decreto de 16 de março de 2005, determinou a área do porto organizado de Itajaí, no estado de Santa Catarina, para melhor esclarecimento e visualização dispõe no Anexo C deste trabalho o decreto e a planta da área do porto organizado de Itajaí.

O porto de Itajaí conta com o apoio de mais três terminais portuários entre eles o Multilog que dispõe de uma grande área para utilização dos pátios, a Braskarne destinada a cargas frigoríficas o que representa grandes números para o estado de Santa Catarina e a Dow química para produtos químicos. (PORTO DE ITAJAÍ, 2008).

Além de contar com auxílio dos terminais privativos, o Porto de Itajaí possui mais vantagens, pelo fato de possuir boa localização, pois se encontra próximo a BR-470 que ligam o litoral ao oeste catarinense a margem direita do rio Itajaí Açu, e próximo ao Aeroporto Internacional de Navegantes, tendo assim maior versatilidade na distribuição das cargas.

4.3.2 Aspectos do Porto organizado de São Francisco do Sul

O Porto de São Francisco do Sul teve seu início a partir do Decreto nº 9.967, de 26 de dezembro de 1912, dando permissão para que a Companhia da estrada de Ferro de São Paulo – Rio Grande, pode-se implantar uma estação marítima na Baía da Babitonga. (APSFS, 2008)

Apesar de iniciada a exploração do porto de São Francisco, as obras não se efetivaram, sendo que após um levantamento hidrográfico na região em 1921 através da Inspetoria de Portos, Rios e Canais, constituiu-se um projeto para a construção da instalação portuária de São Francisco. A construção do porto de São Francisco passou por vários impedimentos, sendo que as obras só tiveram início em 1945 e, tendo paralisações em 1950. Foi inaugurado somente em 1955, tendo disponível para utilização dois cais e dois armazéns. (APSFS, 2008).

A administração do porto seguiu através da autarquia da Administração do Porto de São Francisco (APSFC) desde 1955. A partir da década de 70, o porto de São Francisco passou a contar com a instalação de dois novos terminais o da Petrobrás para operar na movimentação do Petróleo e a Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola (CIDASC) terminal especializado em grãos.

Conforme a Portaria - MT nº. 1.039, de 20 de dezembro de 1993, a área do porto organizado de São Francisco do Sul, no estado de Santa Catarina, é constituída,

- a) Pelas instalações portuárias terrestres existentes na margem leste da baía da Babitonga, desde a extremidade sul, na foz do rio Pedreira, até a extremidade norte, na Ponta do Rabo Azedo, abrangendo todos os cais, docas, pontes e píeres de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo dessas áreas e em suas adjacências pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do porto de São Francisco do Sul ou sob sua guarda e responsabilidade.;
- b) Pela infra-estrutura de proteção e acessos aquaviários, compreendendo as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a esse até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item "a" acima, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do poder público. (APSFS, 2008)

Neste ano de 2008, um dos fatores que vem fazendo com que o porto de São Francisco obtenha melhores resultados, é a diversificação de cargas que o porto está operando. Sendo que o porto operava principalmente a linha de grãos e neste ano teve índices consideráveis em cargas congeladas, azulejos, e madeiras. (APSFS, 2008).

A parceria entre a iniciativa privada e os portos organizados, vem trazendo números significativos ao comércio exterior brasileiro, onde ambos almejam o crescimento, com a participação do setor privado os portos passaram a investir e adequar-se para melhor atender os que se utilizam do setor portuário, a iniciativa privada é a mais interessada no melhoramento dos portos brasileiros, sendo ela a que conta com maior número de movimentação de cargas.

O porto de São Francisco localiza-se na Ilha de São Francisco, com acesso rodoviário a Joinville através da BR 280 contando também com uma ferrovia que o liga à cidade de Mafra e através dela liga-se a São Paulo e Porto Alegre. (APSFS, 2008).

4.3.3 Aspectos do Porto organizado de Imbituba

Estudos realizados em Imbituba consideravam que seria um lugar ideal para a construção de um porto, devido a descoberta de jazidas de minério nas vertentes do rio Tubarão e a construção da ferrovia Dona Tereza Cristina responsável pela escoação do minério. (CDIPOINT, 2008)

Apesar dos estudos serem realizados desde 1870 para a construção do porto, somente em 1919 efetivou-se a construção de um primeiro molhe os escritórios e armazéns. Quem acreditava que Imbituba teria condições de contar com um porto foi Henrique Lage com a ajuda Álvaro Monteiro de Barros Catão, engenheiro que modernizou as instalações e responsável pela construção de um quebra mar. (CDIPOINT, 2008).

O Porto de Imbituba é administrado desde 1941 pela Companhia de Docas de Imbituba através do Decreto nº. 7.842, de 13 de setembro de 1941, onde foi ordenada a exploração comercial do porto. Sendo o único porto organizado administrado por uma instalação privada. (CDIPOINT, 2008).

Primeiramente o Porto de Imbituba estava estritamente vinculado à grande movimentação de carvão, mas devido à redução das alíquotas e à retirada dos subsídios sobre o carvão, o porto viu-se obrigado a buscar novas alternativas, já que seu principal produto exportador estava passando por uma crise. (CDIPOINT, 2008)

A Companhia de Docas de Imbituba tem como funções principais, gerenciar e fiscalizar todas as atividades e operações portuárias no âmbito do Porto de Imbituba. Sendo que, conforme a Portaria - MT nº. 1.040, de 20 de dezembro de 1993, a área do porto organizado de Imbituba, no estado de Santa Catarina, é constituída,

- a) pelas instalações portuárias existentes no município de Imbituba, inscrita na poligonal que contém a superfície contornada pela linha que se inicia na lateral externa da raiz do molhe de Imbituba e se desenvolve pela costa até encontrar a Av. Manuel Florentino Machado e, sobre essa, se prolonga até os limites com a ICC, fechando com linha reta imaginária até o ponto inicial, distinguindo-se sobre o seu curso o Saco Cova do Boi, Saco da Cabra, Ponta do Ferreira e Pontal, abrangendo todos os cais, docas, pontes e píeres de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo dessas áreas e em suas adjacências pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do porto de Imbituba ou sob sua guarda e responsabilidade;
- b) pela infra-estrutura de proteção e acessos aquaviários, compreendendo as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas

adjacentes a esse até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item "a" acima, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do poder público. (CDIPORT, 2008).

O Porto de Imbituba conta com um contrato de arrendamento com Terminal de Contêineres do Porto de Imbituba, onde o mesmo fará obras de melhoramento nas instalações com o aumento da área profundidade reforma dos molhes de abrigo uma vez que o Porto de Imbituba é a mar aberto.

Desta forma o porto depende de quebra mares que proporcionam águas calmas para a atracação de navios, o acesso ao porto é feito pelo modal ferroviário através da Ferrovia Dona Tereza Cristina que se torna um diferencial dos demais portos catarinense, pois as ferrovias representam custos baixos ao porto. Outra facilidade de acesso ao Porto é a proximidade da rodovia BR 101, principal rodovia litorânea no sentido norte-sul catarinense.

Os portos catarinenses com o de Itajaí, São Francisco e Imbituba, ambos portos organizados, contam com instalações portuárias de uso privativo dentro de sua área, na forma de arrendamentos dos cais, o que proporciona incentivos da iniciativa privada dentro da área do porto organizado.

5 INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE USO PRIVATIVO

As instalações portuárias de uso privativo obtiveram sua primeira concessão para exploração dos portos em 1869 através do governo imperial, sendo regulamentada em 1934 pelo Decreto nº 24.447/34, fazendo com que os portos passassem a ser tidos como um fator de desenvolvimento do país.

Apesar da iniciativa privada atuar nos portos brasileiros desde 1869, somente obteve resultados expressivos a partir da edição da Lei nº 8.630/93, que permitiu uma maior expansão do setor privado, dando novos impulsos para o desenvolvimento e o crescimento, elevando a produtividade dos portos brasileiros.

Com a implantação da Lei de Modernização dos Portos, os terminais portuários de uso privativos obtiveram maior expansão nos portos brasileiros, estabelecendo a concorrência tanto nos portos públicos como privados, onde ambos passaram a disputar mercado, buscando a eficiência nas operações.

Segundo Santos Neto e Ventilari (2003, p. 73), pode-se conceituar instalação portuária de uso privativo como,

Aquela que é explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado dentro ou fora do porto, utilizado na movimentação e ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes do transporte aquaviário.

Os terminais portuários de uso privativo podem estar localizados dentro ou fora da área dos portos organizados. Caso localizado dentro da área do porto organizado estará sob a jurisdição de uma autoridade portuária, o que não acontece se estiver localizado fora desta área.

Conforme Gibertoni (2005, p.319), as instalações portuárias de uso privativo podem ser implantadas da seguinte forma,

- a) As Instalações Portuárias de Uso Privativo podem estar situadas dentro ou fora do Porto Organizado (art. 1º, 2º, V);
- b) podem ser implantadas em terreno onde o interessado tenha seu domicílio útil ou em patrimônio da União (art. 4º, II);

A exploração dos terminais portuários de uso privativo pelo setor privado vem trazendo um crescimento significativo para o país no grande número de cargas movimentadas e pelos investimentos destinados à infra-estrutura do setor portuário, proveniente do setor privado, que já atingiram US\$ 600 milhões, números estes

modestos perto dos investimentos necessários para que os portos brasileiros se tornem competitivos. (IAZZETTA, 2008).

Seguindo o contexto de que cada vez mais os portos brasileiro devem investir em infra-estrutura e tecnologia para obter ganhos no setor portuário, os terminais privativos localizados dentro ou fora da área dos portos organizados vem operando na busca pela agilidade nas operações.

5.1 Instalações portuárias de uso privativo localizadas dentro da área do porto organizado

As instalações portuárias de uso privativo localizados dentro da área de um determinado porto organizado são estabelecidas através do arrendamento e ficam restritas às normas administrativas dos portos públicos, sendo que, estas se tornam, na maioria das vezes, aliadas dos portos administrados pelo poder público, auxiliando no desenvolvimento das atividades portuárias e impulsionando investimentos necessários aos portos brasileiros.

De acordo com Stein (2002, p. 126), com o arrendamento dos portos organizados, “buscou-se nada mais que transferir para a iniciativa privada a sua ineficiência em tornar os portos competitivos, ficando estipulado que o arrendamento somente poderia ocorrer dentro da área do porto organizado”.

Definiu-se a exploração das instalações portuárias de uso público pela iniciativa privada através do arrendamento, mediante concessão precedida de licitação. Segundo Stein (2002, p. 127), pode-se conceituar concessão por,

Ato administrativo no qual o administrador público delega ao particular a execução de determinado serviço público, mediante exploração, por sua conta e risco exclusivo, dentro de um prazo predeterminado, por meio de cláusulas e condições estipuladas em contrato de característica bilateral, oneroso, etc.

As concessões nos portos organizados se deram por meio do arrendamento dos berços, tendo desta forma a figura dos terminais arrendados, que somente poderão estar localizados dentro da área do porto organizado, obtendo ganhos tanto para os terminais arrendados quanto para os porto, que necessitava de uma política de eficiência que os tornassem competitivos.

O interessado em explorar ou construir uma instalação portuária de uso privativo dentro da área do porto organizado, deve requerer juntamente à administração do porto o arrendamento de determinada área com a abertura de processo licitatório para a exploração.

Segundo Cepromat (2008), pode-se conceituar licitação como sendo um, “procedimento administrativo destinado a selecionar os proponentes capacitados para a execução de seu objeto e a proposta mais vantajosa para atendimento de situação de interesse público”.

A União tem o poder de conceder a exploração direta dos portos organizados. Porém, em se tratando de exploração localizada nos limites da área do porto organizado o arrendamento pode ser celebrado com a Administração do Porto.

Os terminais arrendados encontram-se dentro da área do porto organizado, estando então sob a jurisdição de uma Autoridade Portuária e deverá seguir a escalação de funcionários imposta pelo Órgão Gestor de Mão-de-Obra.

Se os interessados desejam que aja uma prorrogação do contrato de arrendamento da área do porto organizado deverá seguir os seguintes critérios, segundo a Resolução nº 935-ANTAQ, 2007, cap. VII, art.30.

Ser feito a critério da autoridade portuária, mediante pedido da arrendatária, uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação não exceda a cinqüenta anos.

A extinção do contrato de arrendamento das instalações portuárias poderá ocorrer pelo término de contrato, caducidade, anulação, rescisão administrativa unilateral, amigável, ou judicial, ou por falência, ou extinção da empresa arrendatária. Quando a empresa que desfruta do arrendamento de uma instalação portuária extingue seu contrato por caducidade a mesma não poderá se habilitar a um novo processo licitatório para arrendamento por um prazo de sessenta meses. (RESOLUÇÃO nº 935-ANTAQ, 2007)

No contrato de arrendamento ocorrerá a anulação se constar irregularidades na apresentação dos documentos que comprovem violação, ou se a empresa arrendatária estiver praticando atos ilegais.

Extinguindo-se o contato de arrendamento, o poder sobre a área arrendada volta para a autoridade portuária, podendo esta desfrutar dos investimentos feitos pela arrendatária, como seus equipamentos e materiais que foram instalados no

período do arrendamento, onde serão vinculados ao patrimônio do porto mediante indenização pela autoridade portuária. (RESOLUÇÃO nº 935-ANTAQ, 2007).

O arrendamento dos terminais portuários, por parte das instalações portuárias de uso privativo foi de suma importância para que os portos organizados voltassem a se desenvolver, tornado-se fundamentais para a economia do país.

Nas instalações portuárias de uso privativo localizadas fora da área do porto organizado a exploração não será em forma de arrendamento da área do porto organizado, mas sim através da autorização da ANTAQ.

5.2 Instalações portuárias de uso privativo localizadas fora da área do porto organizado

Em se tratando de instalações portuárias de uso privativo localizadas fora da área do porto organizado, essa necessitará da autorização da União, feita através da Agência Nacional de Transporte Aquaviário.

Até o ano de 2001 quem era responsável pela autorização para construção e exploração dos terminais portuários era o Ministério dos Transportes, sendo que através da Lei nº 10.233 de 2001, criou-se a ANTAQ, atribuindo a ela tal competência.

A ANTAQ concederá o direito para construção e exploração da área pretendida por meio de um ato unilateral. Como cita o art. 6º da Lei dos Portos: “considera-se autorização a delegação, por ato unilateral, feita pela União à pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho por sua conta e risco”.

O ato unilateral está ligado à avaliação das condições econômicas e jurídicas de habilitação em que o interessado se encontra para desenvolver e explorar um terminal privativo. Esta avaliação é feita pela União por meio do órgão competente.

A aprovação depende da ANTAQ que defini se a empresa pode atuar de forma mista ou não no setor portuário. De acordo com Vasques (2008), a imposição de um rol significativo que deve contar em um contrato de adesão de uma instalação portuária é,

Objeto da instalação portuária; prazo de início; término e condições de prorrogação do contrato; obrigação de execução de obras; reversão de bens aplicados; direitos, garantias; e obrigações da contratante e do

contratado; garantias para execução do contrato; penalidades contratuais e sua forma de aplicabilidade.

Autorizada a construção do terminal privativo fora da área do porto organizado, o mesmo estará sujeito à fiscalização das autoridades aduaneiras, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima, mas diferencia-se dos portos organizados e terminais arrendados, no que se diz respeito a seguir as normas de fiscalização da autoridade portuária. (GIBERTONI, 2005).

Desta forma os terminais privativos localizados fora da área do porto organizado ficam dispensadas da fiscalização da Autoridade Portuária, assim como a obrigatoriedade da contratação da mão de obra pelo OGMO também fica dispensado o cumprimento das normas pelo CAP.

A Lei nº 8.630/93 dividiu em duas modalidades de exploração para as instalações portuárias, sendo, as instalações portuárias de uso público, restritas aos portos organizados, e as instalações portuárias de uso privativo, localizadas dentro e fora do porto organizado, onde esta se divide em duas modalidades a de uso privativo misto e de uso privativo exclusivo.

5.3 Instalações portuárias de uso privativo exclusivo

Os primeiros terminais portuários privativos eram somente de uso exclusivo, destinados a somente se dedicar a operar com cargas próprias provenientes ou não do transporte aquaviário. A partir da implantação da Lei nº 8.630/93, os terminais portuários de uso privativo receberam novos impulsos, o que proporcionou ao setor portuário brasileiro mais competência nas funções desenvolvidas.

Os terminais de uso privativo exclusivo foram se dizimando a partir da Lei nº 8.630/93 que permitiu que os terminais de uso privativo poderiam movimentar cargas de terceiros, sendo que hoje pode-se contar somente com a instalação portuária fluvial de uso privativo de Belém no Pará, ALF/Porto de Belém, administrado pela Cia. Refinadora da Amazônia.

5.4 Instalação portuária de uso privativo misto

Com a implantação da Lei nº 8.630/93 as instalações portuárias de uso privativo tiveram permissão para movimentarem, além da própria carga, a carga proveniente de terceiros. Conforme disposto na Lei de Modernização dos Portos “os terminais portuários de uso misto podem movimentar tanto cargas próprias e de terceiros”.

Com a Resolução nº 517 – ANTAQ, de 18 de outubro de 2005, que normatizou a aprovação e autorização para a construção, exploração e a ampliação do terminal portuário privativo, definiu-se no art. 2º, III, terminal privativo de uso misto com sendo a,

A instalação, não integrante do patrimônio do porto público, construída e ou a ser construída por empresa privada ou entidade pública para a movimentação ou movimentação e armazenagem, além da carga própria, destinadas ou provenientes do transporte aquaviário.

Desta forma as instalações portuárias de uso privativo obtiveram maior abrangência na movimentação de cargas já que poderiam movimentar cargas de terceiros e não somente as cargas próprias que eram destinadas a sua utilização.

Por este fato as instalações portuárias de uso privativo misto possuem grande diferencial ao movimentar tanto suas cargas próprias quanto as cargas provenientes de exportadores diferentes, tendo disponível ao seu favor a possibilidade de desfrutar de um melhor desempenho econômico.

Hoje as instalações portuárias de uso privativo misto são representadas em grande número no país. De acordo com o Ministério dos Transportes, pode-se citar 89 instalações portuárias de uso privativo misto no Brasil, sendo que sete encontram-se no estado Santa Catarina. (TRANSPORTE, 2008)

Entre as relacionadas em Santa Catarina, quatro estão localizadas no Vale do Itajaí, sendo elas a EISA, Dow Química, Sul Atlântico de Pesca e a Braskarne, e duas em São Francisco a Ceval Alimentos, Petrobras, e a Leão Administradora de Bens e Serviços. (TRANSPORTES, 2008). Estas instalações operam em diversos setores da economia brasileira, como cargas frigoríficas e pescados, granéis sólidos e líquidos, derivados do petróleo e soda cáustica, cargas gerais e na construção de embarcações.

Os terminais portuários de uso privativo misto vêm crescendo consideravelmente e de forma diversificada, pois a maioria das instalações portuárias opta por operem nas duas modalidades, tanto com carga de terceiros quanto com cargas próprias, pois atuar somente com cargas próprias representa pouca demanda se comparada com a movimentação de instalações portuárias de uso privativo misto.

Ainda pode-se citar em Anexo B mais 39 instalações portuárias que estão com seu contrato de adesão em espera para começarem a operar como instalação portuária de uso privativo misto.

5.5 Vantagens e desvantagens das instalações portuárias

O sistema portuário brasileiro, até a implantação da Lei nº 8.630/93, necessitava urgentemente de uma política de gerenciamento que o tornasse habilitado a desenvolver suas atividades portuárias com agilidade e eficiência, já que os portos brasileiros se encontravam, de certa forma, abandonados, sem incentivos e estrutura para atender o processo globalizado que muitos países estavam passando.

Os portos brasileiros parados por processos burocráticos, de interesse do Estado, ficavam cada vez mais atrasados no novo processo de modernização que já vinha sendo implantados por outros países, tornando mais difícil o estabelecimento no Brasil de uma política que surtisse efeito.

Um dos fatores que deixavam os portos brasileiros menos competitivos antes da implantação da Lei nº 8.630/93, era a problemática enfrentada pelos portos na contratação de mão de obra, formada por verdadeiros monopólios, o que acarretava em a elevação dos custos portuários causada pelo grande número de trabalhadores destinados a uma única operação.

Com a implantação da Lei de Modernização dos Portos, buscou-se descentralizar os monopólios sindicais através da criação do OCMO, que seria responsável pela contratação e escalação dos operários. Todavia, continua a ter

grandes problemas no que diz respeito à contratação de mão de obra pelos portos, um fator de relevância para a competitividade portuária brasileira.

De acordo com Santos Neto e Ventilari (2003, p. 27), existe uma resistência dos sindicatos em relação à nova legislação,

A nova legislação foi fruto, principalmente, de uma forte campanha de opinião pública financiada pelos empresários do setor e encontrou forte resistência na sua implementação, em especial pelos trabalhadores portuários, que viam na ofensiva patronal um atentado dos direitos conquistados em décadas de lutas sindicais.

Derrubar os sindicatos trabalhistas não foi nada fácil, visto que é uma organização que vinha coordenando o trabalho portuário há muitos anos, e algumas vezes até de forma injusta com os operários, pois muitos ficavam parados por grande período, já que não havia um programa de escala.

A Lei de Modernização dos Portos instituiu que o OGMO não possui poder dentro do âmbito de uma instalação portuária de uso privativo localizadas fora do porto organizado, sendo que, as mesmas ainda sofrem grandes pressões para que os trabalhadores avulsos possam trabalhar dentro dos terminais privativos que propriamente dito não necessitam da contratação de mão-de-obra pelo OGMO, tais pressões são feitas através dos movimentos sindicais, considerado um dos grandes entraves para aplicabilidade da Lei nº 8.630/93, nos portos.

Com a Lei nº 8.630/93 as instalações portuárias de uso privativo localizadas fora da área do porto organizado não necessitam seguir a ordem de escalação dos operários imposta pelo OGMO, podendo trabalhar com mão de obra própria por prazo indeterminado, o que de certa forma garante agilidade a suas operações e uma diminuição nos custos.

Através da implantação da Lei nº 8.630/93 e com os investimentos da iniciativa privada, buscou-se adaptar os portos brasileiros ao cenário mundial, tendo que optar por reformas administrativas, investir na forma de manuseio das cargas e principalmente em infra-estrutura, para que se obtivessem ganhos tão almejados pelo setor portuário, pois os portos tornam-se, na maioria das vezes, fontes estratégicas de desenvolvimento para o país, sendo ele o grande impulsionador da economia.

A Lei também deu direito as instalações portuárias de uso privativo de explorar os portos organizados através do arrendamento dos cais, onde

necessitavam de investimentos, reformas e capacitação profissional, sendo que com os terminais arrendados pelas instalações portuárias de uso privativo, deram novos *status* ao setor portuário que voltou a ter investimentos e passaram a progredir.

As instalações portuárias de uso privativo se diferem dos portos organizados no que diz respeito à interveniência da autoridade portuária em suas atividades, visto que a autoridade portuária não possui poder no seu âmbito de uma instalação portuária de uso privativo.

Tanto as instalações portuárias de uso privativo como os portos organizados, têm o dever seguir as normas de preservação do meio ambiente. As normas ambientais devem ser seguidas para proporcionar o bem estar dos que se utilizam do mar para sua sobrevivência, seja para os pescadores como para os que o utilizam para transportar suas cargas através dos navios.

A questão ambiental vem sendo um ponto de destaque no meio portuário devido aos inúmeros acidentes decorrentes do transporte aquaviário, pois falta uma política de gerenciamento em cada porto que possa regulamentá-los de acordo com as normas ambientais.

O sistema ambiental traz vantagens para ambos, sendo que a grande maioria das cargas transportadas para o exterior passa pelos mares, e as instalações portuárias dependem deste bem para continuarem transportando suas mercadorias provenientes de seus negócios.

Para as instalações portuárias arrendadas dentro do porto organizado que se beneficiam da infra-estrutura dos portos públicos será cobrada uma remuneração referente à utilização dos equipamentos pertencentes aos portos.

Quando se tratar de instalação portuária de uso privativo fora do porto organizado fica dispensada do pagamento de tal remuneração, além da isenção de pagamentos de taxas, tarifas contribuições e adicionais portuários.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde a abertura dos portos em 1808, estes são considerados de suma importância para o desenvolvimento acelerado dos países através das práticas de livre comércio entre os países. O setor portuário brasileiro já passou por inúmeras reformulações através das leis que o rege.

Uma das grandes reformulações no setor portuário ocorreu no início da década de 90, com a abertura comercial através do governo Collor e a Lei nº8.630/93 também conhecida como Lei de Modernização dos Portos, que tornou-se de grande importância para o desenvolvimento do setor portuário brasileiro.

A Lei nº 8.630/93 foi implantada com o objetivo de que os portos brasileiros se tornassem competitivos, ágeis e confiáveis, para a carga e descarga das mercadorias, afim de que o país pudesse-se alavancar no setor tão carente e necessitado de melhoras. Os portos assim como o Brasil contam com uma carga burocrática que dificultava cada vez o desenvolvimento do comércio exterior brasileiro.

Com a formação da Lei o setor portuário passou por reformas tanto política, administrativa e operacional, com o surgimento de novas medidas que vieram demonstrar que os portos não são somente para atracação e desatracação de navios, mas que funciona como uma maneira de fomentar o desenvolvimento da economia de um país.

As instalações portuárias de uso privativo, também passaram a ter destaque no setor portuário a partir da implantação da lei, visto que foram elas as grandes responsáveis pelos investimentos maciços em infra-estrutura e tecnologia, com a construção de modernos terminais portuários, podendo operar tanto cargas própria quanto de terceiros, de forma ágil e segura, devido aos modernos equipamentos utilizados.

Além da Lei nº 8.630/93 determinar que as instalações portuárias de uso privativo podem movimentar e armazenar cargas de terceiros, também definiu todos os portos públicos como do porto organizado, definição esta, que surgiu com a Lei de Modernização dos Portos, que determinou que os portos organizados fossem todos aqueles construídos com dinheiro público.

Com a participação da iniciativa privada no setor portuário passou a ter um novo enfoque econômico trazendo incentivos, buscando cada vez a produtividade e

a participação dos empresários a fim de incentivar os mesmos a competirem e aumentarem seus lucros.

Pode-se afirmar, portanto que as instalações portuárias de uso privativo passaram a ser símbolo de eficiência e organização nas atividades desenvolvidas, sendo elas as grandes responsáveis pela reestruturação dos portos, que encontrava-se defasados de tecnologia e mão-de-obra qualificada para o desenvolvimentos das atividades portuárias.

Portanto, pode-se afirmar que as instalações portuárias que se instituíram com a Lei de Modernização dos Portos, sejam na forma da construção de novos terminais portuários privativos ou através do arrendamento na área do porto organizado mostraram que o Brasil, apesar de andar a passos lento no que determina a Lei de Modernização dos Portos em meio a monopólios trabalhistas, ainda pode se tornar mais qualificado e obter grandes resultados no que se tratar de agilidade e capacitação na movimentação de cargas.

REFERÊNCIAS

ASSOCIADOS, S. **MERCOSUL DE FATO!**, Fatores de competitividade para o sucesso empresarial em um novo e forte mercado emergente. São Paulo: Makron books, 1998.

BERVIAN, P., CERVO, A. L. **Metodologia científica**. 4 ed. São Paulo: *Person Prentice*, 1996.

BRASIL. Lei Nº 8.630 de 14 de fevereiro de 1993.

CASTRO JR, O, A. **Novos estudos jurídicos**. Revista semestral do curso de pós-graduação. Itajaí: UNIVALI, volume 11 Nº1, 2006.

CDIPOINT, **Histórico**. Disponível em <www.cdiport.com.br> Acesso em 05 de maio de 2008.

CEPROMAT. **Licitação**. Disponível em www.cepromat.mt.gov.br. Acesso em 28 de agosto de 2008.

COLLYER, W. O. **A lei de modernização dos portos e o CAP**. Estudo de caso. Itajaí: UNIVALI, 2007.

COLLYER, W. O. **LEI DOS PORTOS, O Conselho de Autoridade Portuária e a busca pela eficiência**. São Paulo: Lex editora S.A; 2008.

Decreto de 16 de março de 2005, **Dispõe sobre a definição da Área do Porto Organizado de Itajaí, no Estado de Santa Catarina**. Disponível em <www.antaq.com.br>, Acesso em 27 de outubro de 2008.

GRAZZIOTIN, V. **Projeto de decreto legislativo nº2005**. Disponível em <www.camera.gov.br>. Acesso em 23 de junho de 2008.

GUIA DA LOGISTICA. **Lei nº 8.630/93**. Modernização dos portos. Disponível em: www.guiadalogistica.com. Acesso em 21 de maio de 2008.

HOFFMANN, V. E., SILVA, S. N. **Porto de Itajaí**. Itajaí: Univali, 2001.

IAZZETA. R. **Os terminais privativos e os gargalos na infra-estrutura logística portuária**. Disponível em www.consumidor-rs.com Acesso em 15 de agosto de 2008.

KAPPEL, R.F. **Portos brasileiros novo desafio para a sociedade**. Disponível em: <www.sbpcnet.org.br> . Acesso em 10 de maio de 2008.

MALUF, S. N. **Administrando o comércio exterior do Brasil**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

NETO, A. B. S., VENTILARI, P. S. X. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. Curitiba: Juruá, 2004

OLIVEIRA, C. T. **Comércio exterior e a questão portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 1992.

OLIVEIRA, C. T. **Modernização dos portos**. São Paulo: Aduaneiras, 1996.

PASOLD, C. L. **Lições preliminares de direito portuário**. Florianópolis: Conceito Editorial, 2007.

PORTO DE ITAJAI, **Histórico**. Disponível em <www.portodeitajai.com.br>, Acesso em 05 de maio de 2008.

PREVI, **Glossário do setor portuário**. Disponível em <www.previ.com.br>., Acesso em 25 agosto de 2008.

RESOLUÇÃO nº 517-ANTAQ. **Aprova a norma para outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo**. Disponível em <www.antaq.com.br>. Acesso em 20 de agosto de 2008.

RESOLUÇÃO nº. 935-ANTAQ. **Norma sobre arrendamento de áreas e instalações portuárias destinadas à movimentação e armazenagem de cargas e ao embarque e desembarque de passageiros**. Disponível em <www.antaq.com.br>, Acesso em 20 de agosto de 2008.

RICHARDSON, P. **Metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 1985.

SÃO FRANCISCO DO SUL, **Histórico**. <www.sfs.com.br>. Acesso em 05 de maio de 2008.

SÃO FRANCISCO DO SUL, Porto - **Estatística da Movimentação do Porto de São Francisco do Sul**. Disponível em: <www.sfs.com.br>. Acesso em 15 de maio de 2008.

SILVA, E., MAY, O.O. **Novos estudos jurídicos**. Revista semestral do curso de pós-graduação. Itajaí: UNIVALI, volume 11 N°2, 2006.

STEIN, A. S. **Curso de direito portuário**. São Paulo: LTr, 2002

VASCONCELLOS, M. A. S., MIGUEL, L., SILBER, S. **Gestão de negócios internacionais**. São Paulo: Saraiva, 2006.

VASQUES, D. **A Resolução 274 da ANTAQ e a natureza jurídica da outorga de autorização para terminais de uso privativo.** Disponível em <www.sbdp.org.br> Acesso em 15 de agosto de 2008.

ANEXOS

ANEXO A - Terminais de Uso Privativo Misto, com Contrato de Adesão em Vigor

Terminais de Uso Privativo Misto, com Contrato de Adesão em Vigor		
PROPRIETÁRIO/LOCALIZAÇÃO	UF	PRINCIPAL CARGA
REGIÃO NORTE		
1. Brumasa Madeiras S.A. (Santana)	AP	Madeira
2. Ind. e Com. de Minérios S.A. - Icomi (Santana)	AP	Minério de manganês
3. Amapá Florestal e Celulose S.A. (Santana)	AP	Celulose
4. Mineração Rio do Norte (Oriximiná) Terminal Porto Trombetas	PA	Minério de ferro e bauxita
5. Caulim da Amazônia S.A.- Cadam - (Almerim) Terminal Munguba	PA	Caulim
6. Navegação Sion Ltda. (Belém)	PA	Carga geral
7. Marajó Islands Business Ltda. (Breves)	PA	Madeira e derivados
8. Lawton Madeiras da Amazônia Ltda. (Breves)	PA	Madeira
9. Exportadora de Madeiras do Pará - Emapa (Afuá)	PA	Madeira e derivados
10. Jari Celulose S.A (Almerim)	PA	Celulose e madeira
11. Rio Capim Caulim S.A. (Barcarena)	PA	Caulim
12. Pará Pigmentos (Barcarena)	PA	Caulim
13. Magebrás - Madeiras Gerais do Brasil Indústria e Comércio (Breves)	PA	Madeira
14. Equatorial Transporte da Amazônia (Belém)	PA	Carga geral
15. Madeiras Mainardi Ltda. (Breves)	PA	Madeira e derivados
16. Robco Madeiras Ltda. (Breves)	PA	Madeira
17. Cia. Agro-Industrial Monte Alegre (Porto Velho)	RO	Cimento Portland
18. J. F. de Oliveira Navegação Ltda. (Porto Velho)	RO	Carnes, pescados e frutas
19. Sociedde Fogás Ltda. (Porto Velho)	RO	GLP e carga geral
20. Super Terminais Com. e Ind. Ltda. (Manaus)	AM	Madeira e pedra beneficiada
21. Hermasa Navegação da Amazônia Ltda. (Itacoatiara)	AM	Graneis (soja/milho)
22. Cimento Vencemos do Amazonas Ltda. (Manaus)	AM	Cimento
23. Conave - Estaleiro Comércio e Navegação Ltda.(Manaus)	AM	Carga geral
24. J. F. de Oliveira Navegação Ltda. (Manaus)	AM	Carga geral
25. Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras (Manaus)	AM	Petróleo e derivados
26. Chibatão - Navegação e Comércio Ltda. (Manaus)	AM	Carga geral
27. Equatorial Transportes da Amazônia Ltda. (Manaus)	AM	Material elétrico, máquinas, polipro-pileno, equipamentos e contêineres
28. Navegação Cunha Ltda. (Manaus)	AM	Carga geral
PROPRIETÁRIO/LOCALIZAÇÃO		
REGIÃO NORDESTE		
29. Cia. Vale do Rio Doce - CVRD (São Luiz) Terminal Ponta da Madeira	MA	Minério de ferro
30. Alcoa Alumínios S.A., Billiton Metais e Alcan (São Luiz) Terminal da Alumar	MA	Bauxita e soda cáustica
31. Cia. de Integração Portuária do Ceará -	CE	Insumos siderúrgicos e carga geral

Cearáportos - Pecém (São Gonçalo do Amarante)	
32. Itaguara Transportes Ltda. (Goiana)	PE Cimento e carga geral
33. Triken S./A. (Maceió)	AL Soda cáustica, eteno, álcool, gasolina, óleo diesel, etc
34. Estado de Sergipe, Terminal Inácio Barbosa (CVRD) (Barra dos Coqueiros)	SE Potássio e outros granéis
35. Gerdau S.A. (Salvador)	BA Manganês e carvão coque
36. Dow Produtos Químicos do Nordeste Ltda. (Candeias)	BA Soda cáustica e óxido de propeno
37. Governo do Estado da Bahia (Juazeiro)	BA Carga geral (milho, soja, fertilizantes, etc.)
38. Creso Amorim e Sá - Comércio Exterior e Despachos Aduaneiros Ltda. (Salvador)	BA Produtos florestais, contêineres e veículos
39. Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras (Salvador)	BA Petróleo e derivados
PROPRIETÁRIO/LOCALIZAÇÃO	UF
REGIÃO CENTRO-OESTE	PRINCIPAL CARGA
40. Ceval Alimentos S.A. (Cáceres)	MT Granel sólido
41. Granel Química Ltda. (Ladário) Terminal de Ladário	MS Produtos químicos e granéis
42. Mineração Corumbaense Reunida S.A. (Corumbá)	MS Minério de ferro e manganês
43. Sociedade Brasileira de Mineração - Sobramil (Corumbá)	MS Minério de ferro e manganês
44. Companhia Cimento Portland Itaú (Corumbá)	MS Cimento
PROPRIETÁRIO/LOCALIZAÇÃO	UF
REGIÃO SUDESTE	PRINCIPAL CARGA
45. Açominas/CST/Usiminas (Vitória/Serra) Terminal de produtos siderúrgicos	ES Produtos siderúrgicos
46. Companhia Vale do Rio Doce - CVRD (Vitória) Terminal de Tubarão	ES Minério de ferro e soja
47. Companhia Vale do Rio Doce - CVRD (Vitória) Terminal de Praia Mole	ES Carvão, pellets
48. Samarco Mineração S.A. (Anchieta) Terminal Ponta Ubu	ES Minério de ferro
49. Aracruz Celulose e Cenibra (Aracruz) Terminal de Barra do Riacho	ES Celulose e insumos
50. Companhia Portuária Vila Velha Ltda. (Vila Velha)	ES Produtos para sistema roll-on-roll-off e carga geral
51. Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A. (Itaguai) Terminal da Nuclep	RJ Produtos siderúrgicos e cargas para sistema roll-on-roll-off
52. Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras (Rio de Janeiro) Terminal Rio de Janeiro	RJ Petróleo e derivados
53. Minerações Brasileiras Reunidas S.A. - MBR (Mangaratiba) Terminal da MBR - Sepetiba	RJ Minério de ferro
54. Setal Lummus Engenharia e Construções S.A. (Niterói)	RJ Equipamentos para plataforma de exploração de petróleo
55. Multiportos Operadora Portuária (Rio de Janeiro)	RJ Carga geral e contêinerizada
56. Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras (Angra dos Reis) (Terminal de Angra dos Reis)	RJ Petróleo e derivados
57. Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobrás (Rio de Janeiro) Terminal de Macaé	RJ Petróleo e derivados
58. Esso Brasileira de Petróleo Ltda. (Rio de Janeiro) Terminal da Esso	RJ Petróleo e derivados

59. Intercan - Terminais e Contêineres e Logística Ltda. (Rio de Janeiro)	RJ	Contêineres e carga geral
60. Jurong - Mauá (Rio de Janeiro)	RJ	Helipontos, estrutura de aço, monopontos, etc
61. Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras (São Sebastião) (Terminal de São Sebastião)	SP	Petróleo e derivados
62. Sucocítrico Cutrale Ltda. (Santos) Terminal da Cutrale	SP	Graneis sólidos e líquidos
63. Ultrafértil - Indústria e Comércio de Fertilizantes S.A. (Santos) Terminal da Ultrafértil	SP	Fertilizantes
64. Usiminas (Santos) Terminal Piaçagüera - antiga Cosipa	SP	Produtos siderúrgicos
65. Dow Química S.A. (Santos) Terminal da Dow Química	SP	Soda cáustica e óxido de propeno
66. Nobara Soc. de Min. e Ind. Ltda. (Guarujá)	SP	Contêineres e carga geral
PROPRIETÁRIO/LOCALIZAÇÃO	UF	PRINCIPAL CARGA
REGIÃO SUL		
67. Porto Pontal do Paraná Imp. e Exp. Ltda. (Pontal do Sul) Terminal Pontal do Sul	PR	Carga geral
68. Cattalini Terminais Marítimos Ltda. (Paranaguá) Terminal da Cattalani	PR	Granéis sólidos e líquidos
69. Prefeitura Municipal de Santa Helena (Santa Helena)	PR	Carga geral (veículos, madeira, carvão e frutas)
70. Prefeitura Municipal de Pato Bragado (Pato Bragado)	PR	Carga geral
71. Prefeitura Municipal de Marechal Cândido Rondon (Cândido Rondon)	PR	Carga geral
72. Porto do Rio Iguaçu Terminal Fluvial e Comércio Ltda. (Foz do Iguaçu)	PR	Granéis sólidos, veículos, contêineres e carga geral
73. EISA - Estaleiro Itajaí S.A. (Itajaí)	SC	Insumo para construção de embarcações
74. Dow Química do Nordeste Ltda. (Itajaí)	SC	Soda cáustica e óxido propileno
75. Sul Atlântico de Pesca S.A. Ind. e Comércio (Itajaí)	SC	Carnes, frangos, pescados e outros alimentos
76. Ceval Alimentos S.A. (São Francisco do Sul)	SC	Granéis sólidos e líquidos
77. Braskarne - Com. e Armazéns Gerais Ltda. (Itajaí)	SC	Carnes congeladas
78. A Leão Administradora de Bens e Serviços	SC	Carga geral
79. Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras (São Francisco do Sul) Terminal São Francisco do Sul	SC	Petróleo e derivados
80. Bianchini S.A. Com. e Agricultura (Canoas)	RS	Cereais e derivados sólidos e líquidos
81. Bianchini S.A. Com. e Agricultura (Rio Grande)	RS	Cereais e derivados sólidos e líquidos
82. Cia. Petroquímica do Sul Copesul (Triunfo) Terminal Fluvial de Santa Clara	RS	Eteno, propeno, butadieno e benzeno
83. Adubos Trevo S.A. (Rio Grande) Terminal de Rio Grande	RS	Fertilizantes
84. Exportadora Taquariense (Taquari)	RS	Arroz, soja, trigo e cevada
85. Termasa - Terminal Marítimo Luiz Fogliatto S.A. (Rio Grande)	RS	Soja e derivados, produtos industriais
86. Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras (Tramandaí/Osório) Terminal Tramandaí/Osório	RS	Petróleo e derivados

87. Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras (Canoas) Terminal Canoas	RS	Petróleo e derivados
88. Ceval Alimentos S.A. (Rio Grande)	RS	Graneis sólidos, líquidos e soja
89. Copelmi Mineração Ltda. (Charqueadas)	RS	Carga geral

Transporte, 2008

ANEXO B - Terminais de uso Privativo Misto, em estudo para efetuar Contrato de Adesão

Terminais de uso Privativo Misto, em estudo para efetuar Contrato de Adesão		
PROPRIETÁRIO/LOCALIZAÇÃO	UF	PRINCIPAL CARGA
REGIÃO NORTE		
1. Ibepar Participações Ltda. (Santana)	AP	Carga geral
2. Imnasa - Ind. Metalúrgica e Naval de Santana (Santana)	AP	Derivados de petróleo e equipamentos para plataforma de prospecção de petróleo
3. Aquavia Navegação e Comércio Ltda. (Guajará-Mirim)	RO	Carga geral
4. Oziel Mustafa dos Santos (Manaus)	AM	Carga geral
5. Ibepar Participações Ltda. (Manaus)	AM	Carga geral
6. Indústria Moageira de Trigo Amazonas S.A. (Manaus)	AM	Carga geral
7. Chibatão Navegação e Comércio Ltda. (Manaus)	AM	Carga geral
8. Hermasa Navegação da Amazônia (Itacoatiara)	AM	Fertilizantes
9. Di Gregório Tocan Transportes Ltda. (Belém)	PA	Madeira e pedra
10. Amazônia Compensados e Laminados S.A. (Portel)	PA	Madeira
11. Transportes Bertolini Ltda. (Belém)	PA	Carga geral
12. Ibepar Participações Ltda. (Santarém)	PA	Carga geral
PROPRIETÁRIO/LOCALIZAÇÃO		
REGIÃO NORDESTE		
13. Infraero (Alcântara)	MA	Componentes de foguetes e materiais diversos
14. Itaguara Transportes Ltda. (Cabedelo)	PB	Cimento
15. Veracel Celulose S.A. (Belmonte)	BA	Celulose
16. Aracruz Nordeste (Nova Viçosa)	BA	Madeira e derivados
REGIÃO CENTRO-OESTE		
17. Serviço de Navegação da Bacia do Prata S.A (Ladário)	MS	Carga geral
18. Cargil Agrícola S.A. (Três Lagoas)	MS	Granéis sólidos
19. Prefeitura Municipal de Bataguassu (Bataguassu)	MS	Carga geral
PROPRIETÁRIO/LOCALIZAÇÃO		
REGIÃO SUDESTE		
20. Internave Terminais de Carga Ltda. (Santos)	SP	Carga geral
21. Cosan S.A. - Ind. Com., Terminal Barreiro (Jaú)	SP	Cana de açúcar
22. Cosan S.A. - Ind. Com., Terminal Diamante	SP	Cana de açúcar

(Jaú)

23. Cosan S.A. - Ind. Com., Terminal Marambaia (Jaú) SP Cana de açúcar
24. Cosan S.A. - Ind. Com., Terminal São Miguel (Jaú) SP Cana de açúcar
25. Cosan S.A. - Ind. Com., Terminal Floresta (Jaú) SP Cana de açúcar
26. Shell Brasil S.A. (Rio de Janeiro) RJ Petróleo e derivados
27. Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes (Campos dos Goytacazes) RJ Materiais para plataforma de petróleo
28. Carbocloro S.A. Indústrias Químicas (Cubatão) SP Produtos químicos, petroquímicos e derivados
29. Empresa Brasileira de Terminais Portuários Embraporte (Guarujá) SP Carga geral

PROPRIETÁRIO/LOCALIZAÇÃO**UF****PRINCIPAL CARGA****REGIÃO SUL**

30. Termitrans - Terminais e Transportes Ltda. (Paranaguá) PR Carga Geral
31. Navegação Estrela Azul de Itaipu Ltda. (Foz do Iguaçu) PR Trigo e soja
32. Planiport S.A. (Imbituba) SC Carga geral
33. Itasul Ind. e Com. de Pescado (Itajaí) SC Cargas frigoríficas
34. Itapoá Terminais Portuários S.A. (Itapoá) SC Madeira e derivados
35. Mita S.A. (Taquari) RS Lascas de madeira
36. Adubos Trevo S.A. (Gravataí) RS Fertilizantes
37. Navyera Agenciamento Marítimo Ltda. (Rio Grande) RS Carga geral
38. Rio Grande - Companhia de Celulose - Riocell (Guaíba) RS Madeira e derivados

ANEXO -C- Decreto de 16 de março de 2005

DECRETO DE 16 DE MARÇO DE 2005.

Dispõe sobre a definição da Área do Porto Organizado de Itajaí, no Estado de Santa Catarina.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 5º da Medida Provisória no 2.217-3, de 4 de setembro de 2001,

DECRETA:

Art. 1º A área do Porto Organizado de Itajaí, no Estado de Santa Catarina, é constituída:

I - pelas instalações portuárias terrestres existentes na cidade de Itajaí, contidas na poligonal do porto organizado. A delimitação da área inicia-se na interseção da linha limite dos terrenos do Porto de Itajaí, Terminal Braskarne e da margem direita do Rio Itajaí-Açu, localizada no extremo noroeste e a montante do porto (V-01), segue esta linha limite no rumo sudoeste da Rua Blumenau; deste ponto, segue no mesmo rumo tangenciando as testadas dos terrenos a nordeste pelo lado sul da Rua Max até o vértice da quadra com Avenida Irineu Bornhausen (V-02); deste ponto, segue no rumo sudeste tangenciando as testadas das quadras a nordeste da Avenida Irineu Bornhausen até o vértice da Rua Benjamim Franklin Pereira (V-03); deste vértice, continua no mesmo lado da dita Rua Irineu Bornhausen até a esquina da Rua Olegário de Souza; deste ponto, continua pelo lado norte da rua acima citada até a Rua Capitão Adolfo de Andrade; deste ponto, segue pela dita Rua até a testada nordeste da Rua Tijucas (V-04), seguindo tangencialmente a testada acima até a esquina com a Rua Silva (V-05); deste ponto, segue no rumo leste tangenciando a testada da Rua Silva até a Rua Pedro Ferreira (V-06); deste vértice, segue até encontrar a Rua Hercílio Luz (V-07), seguindo então até a Rua Olímpio Miranda (V-08), onde deflete até a Avenida Ministro Victor Konder (V-09), até a Rua Onze de Junho (V-11), onde segue nesse alinhamento até encontrar a Via Deputado Francisco E. Canziani (V-12) até o início da Praia de Atalaia; deste ponto, segue no rumo norte até o início da saia do enrocamento do Molhe Sul (V-17); deste ponto segue pela tangente sul até o extremo do dito molhe com as coordenadas: longitude 48°37' 57" e latitude 26°54'51"; deste ponto cruza a barra até o extremo do Molhe Norte; deste ponto, segue tangenciando pelo lado norte de fixação do estuário até próximo a atual Prefeitura de Navegantes (V-22); deste ponto, com o rumo sudoeste vai até encontrar o farolete no 11 (V-23); deste farolete e tangenciando a margem esquerda do Rio Itajaí-Açu, no sentido montante, segue até encontrar a curva de nível com a cota de 1,00 m IBGE, defronte da Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí, situada na margem direita do Rio Itajaí-Açu; deste ponto, tangencia a dita curva de nível, até o ponto limite da Área do Aguado Alfandegado, localizado a extremo noroeste e a montante do alagado em maré com amplitude máxima com as coordenadas: longitude 48°40'01" e latitude 26°53'40" (V-24); deste ponto, com o rumo sudoeste e cruzando o Rio Itajaí-Açu, segue até o ponto inicial de delimitação da Área do Porto Organizado(V-01), fechando a poligonal;

II - pela infra-estrutura de proteção e acessos aquaviários, compreendendo canal de acesso ao sistema portuário, bacia de evolução, área de despejo de material dragado, cujo centro encontra-se nas coordenadas: longitude 48°37'27" e latitude 26°54'00", Saco da Fazenda, área de espera da praticagem (área de fundeio), pelo espigão de proteção a noroeste do cais comercial, montante do Porto de Itajaí, demais espigões e guias correntes, abrangendo, ainda, todos os cais, docas, píeres de atracação, armazéns 2 e 3, pátios, edificações em geral, vias rodoviárias e passeios, até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no inciso I deste artigo, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do Poder Público;

III - a poligonal da área do Porto Organizado de Itajaí, descrita no inciso I, tem seus vértices referenciados às coordenadas geográficas constantes do Anexo a este Decreto.

Art. 2º A Administração do Porto de Itajaí fará a demarcação em planta da área definida no art. 1º.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 16 de março de 2005; 184º da Independência e 117º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Alfredo Nascimento

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 17.3.2005

ANEXO

Coordenadas Geográficas dos Vértices da Poligonal do Porto Organizado de Itajaí
Datum SAD-69 – Meridiano Central 51° WGr

Vértice Latitude Longitude Vértice Latitude Longitude

V-01 26°53'53" 48°40'09" V-13 26°55'13" 48°38'51"

V-02 26°54'01" 48°40'19" V-14 26°55'06" 48°38'44"

V-03 26°54'08" 48°40'13" V-15 26°54'56" 48°38'31"

V-04 26°54'08" 48°39'53" V-16 26°54'59" 48°38'29"

V-05 26°54'07" 48°39'51" V-17 26°54'49" 48°38'23"

V-06 26°54'07" 48°39'30" V-18 26°54'51" 48°37'57"

V-07 26°54'16" 48°39'18" V-19 26°54'43" 48°38'08"

V-08 26°54'21" 48°39'17" V-20 26°54'33" 48°38'32"

V-09 26°54'20" 48°39'14" V-21 26°54'21" 48°38'50"

V-10 26°54'54" 48°39'08" V-22 26°54'05" 48°39'05"

V-11 26°55'08" 48°38'57" V-23 26°54'08" 48°39'09"

V-12 26°55'10" 48°38'58" V-24 26°53'40" 48°40'01"

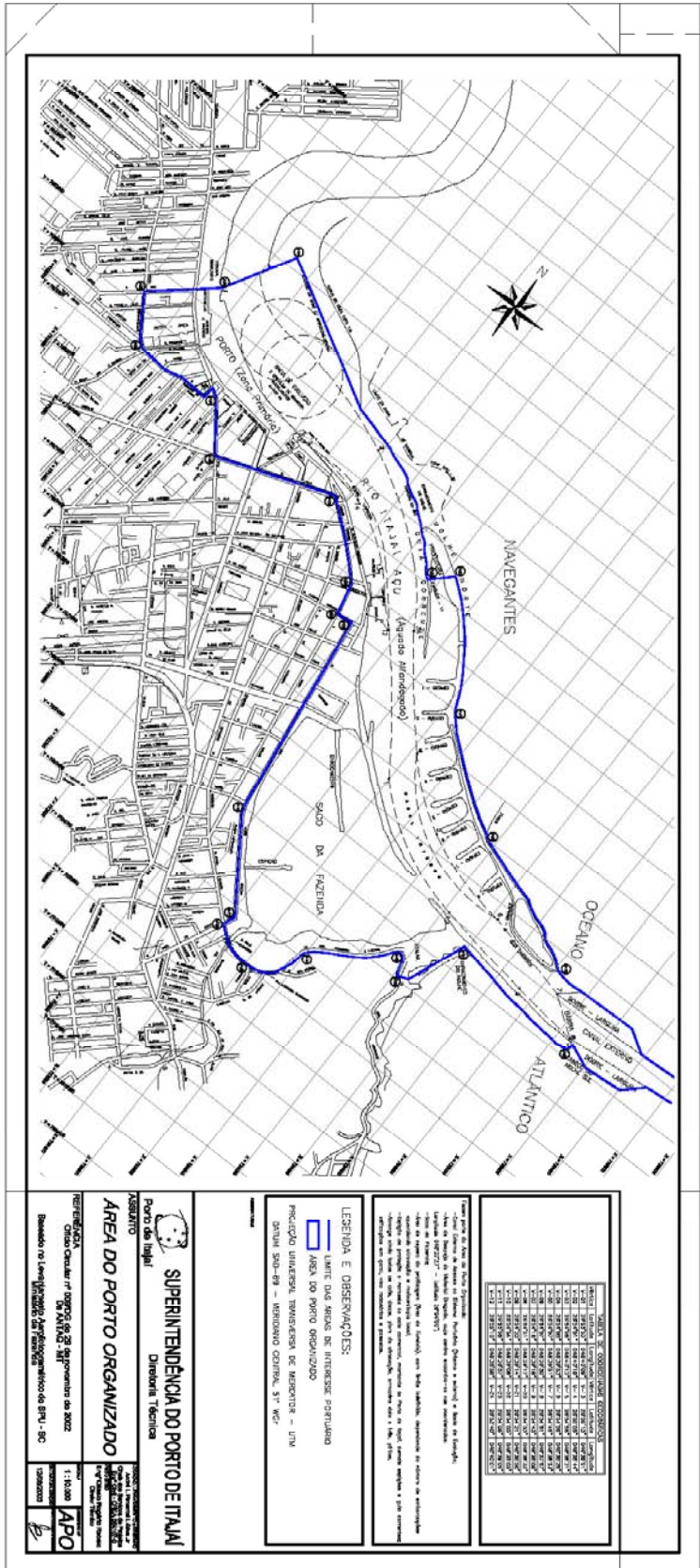


TABELA DE COORDENADAS GEOGRÁFICAS

COORDENADA	COORDENADA LOCAL	COORDENADA UTM	COORDENADA UTM
1	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
2	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
3	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
4	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
5	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
6	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
7	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
8	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
9	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
10	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
11	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
12	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
13	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
14	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
15	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
16	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
17	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
18	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
19	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
20	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
21	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
22	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
23	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
24	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
25	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
26	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
27	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
28	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
29	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
30	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
31	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
32	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
33	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
34	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
35	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
36	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
37	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
38	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
39	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
40	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
41	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
42	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
43	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
44	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
45	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
46	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
47	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
48	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
49	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000
50	23° 00' 00" S	497 500	6 500 000

LEGENDA E OBSERVAÇÕES:

— LIMITE DO PORTO ORGANIZADO

— ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

— PRAÇA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE RIO DE JANEIRO - UFRJ

— DUTRA S/N - 49 - MEMÓRIA CENTRAL, 51° W

SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DE ITAJAÍ
 Diretoria Técnica

ASSISTENTE
 Porto de Itajaí

ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

PROFESSOR ASSOCIADO
 DA UNIAVI - RJ

Baseado no Livro **Mapa de Itajaí** - 1:50.000

PROFESSOR ASSOCIADO
 DA UNIAVI - RJ

Baseado no Livro **Mapa de Itajaí** - 1:50.000

1:50.000
 APO
 1/5

ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS

Nome do estagiário
Ângela Terezinha Batistelli

Orientador de conteúdo
Prof. Bruno Tussi. LL. M. (IMLI)

Responsável pelo Estágio
Prof. Natalí do Nascimento