

## Modernização dos Serviços Portuários: diagnóstico da situação nos portos baianos

Sérgio Fraga Santos Faria\*

Passados quatro anos da publicação da Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, logo vulgarmente batizada como *Lei de Modernização dos Portos*, persistem as ácidas críticas à morosidade e à ineficiência que ainda caracterizam o setor portuário nacional, de tal modo que é absolutamente compreensível o surgimento de indagações tais como: houve mudança? Quais as alterações verdadeiramente processadas até aqui? Como estão situados os portos da Bahia nesse cenário de transformações?

Preliminarmente, para que se possa ter a exata dimensão do que representa a Lei 8.630 para o setor portuário nacional, mister se faz compreender o atual panorama da economia mundial.

A queda das barreiras de natureza política e a eliminação definitiva das reservas de mercado elevaram a *qualidade* e o *custo final* dos produtos à condição de variáveis essenciais nas relações de produção e consumo do mundo moderno.

No Brasil, seja pela inexistência de fronteiras terrestres com os principais parceiros comerciais, seja pela absoluta inadequação do modo aeroviário para o transporte de grandes lotes de carga, a atividade portuária apresenta forte vinculação com o comércio exterior e, portanto, no atual cenário de economia globalizada e mercado competitivo, a eficiência e a agilidade de nossos portos são requisitos indispensáveis para a penetração e a sobrevivência do setor produtivo nacional no mercado externo.

A modernização dos portos no Brasil é de fundamental importância para a consecução do sempre

desejado desenvolvimento econômico do País e, por sua vez, ainda que não se resuma a alterações regulamentares, o processo de modernização dos portos brasileiros determinou, de início, a necessidade de introduzir profundas modificações na legislação antes vigente.

Foi neste contexto que, precedida de calorosos e exaustivos debates no Congresso Nacional, surgiu a Lei 8.630, cujo texto final, a despeito de algumas impropriedades, representou considerável avanço para o País.

A nova legislação portuária, dentre outros aspectos, apresenta um modelo de gestão do chamado porto organizado baseado na participação efetiva dos diversos segmentos envolvidos com o problema; ameaça privilégios já cristalizados ao longo de anos de vigência de uma legislação corporativista e protecionista; instala as condições para a participação da iniciativa privada na competição livre pela disputa do mercado das operações portuárias; permite aos terminais de uso privativo a movimentação de cargas de terceiros, elevando-os à condição de potenciais concorrentes dos portos públicos e estabelece a figura do operador portuário, consolidando a idéia de comando unificado para as operações de carga e descarga nos portos.

Tais avanços, entretanto, quer pelo enorme conflito de interesses, quer pela necessidade de adaptação da sociedade a uma nova realidade, não se concretizam de forma imediata e demandam uma cadeia sucessória de ações que terminam por construir, pouco a pouco, o cenário idealizado no texto da Lei 8.630.

Em todo o País, com maior ou menor aceleração em função das particularidades regionais, o processo de modernização e de privatização das operações portuárias tem caminhado no rumo certo, observadas as disposições contidas no texto da Lei e as diretrizes traçadas pelo Ministério dos Transportes para o setor.

Na Bahia, onde cabe à COMPANHIA DAS DOCAS DO ESTADO DA BAHIA - CODEBA, sociedade de economia mista com participação majoritária do governo federal, a administração dos portos organizados de Salvador, Ilhéus, Aratu e da Hidrovia do Rio

São Francisco, muitas ações foram concretizadas neste intervalo de tempo e outras tantas acham-se em pleno curso. Não obstante, é nítida a consciência de que se deve acelerar o ritmo das transformações nos portos baianos, de forma a que estes venham a se inserir, definitivamente, no redesenho da geografia portuária nacional e o Estado da Bahia possa consolidar-se como um dos pólos estratégicos de movimentação e distribuição de cargas, fazendo jus à magnitude de seu complexo portuário e à pujança de sua economia.

A criação dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP), sendo, na Bahia, um Conselho para os portos de Salvador e Aratu e outro para o Porto de Ilhéus, representou um importante passo para a modificação da forma de gestão dos portos públicos. Órgão colegiado da "Administração do Porto Organizado", o CAP tem constituição peculiar, sendo integrado por representantes do poder público, dos usuários, dos trabalhadores e dos operadores portuários, cabendo-lhe tarefas importantes, tais como: supervisão, planejamento e promoção de melhoria nos meios de produtividade qualitativa e quantitativa do porto, regulamentação da exploração, homologação do horário de funcionamento e das tarifas portuárias. Na Bahia, seja no caso de Salvador/Aratu, seja no caso de Ilhéus, a experiência de funcionamento de um conselho com interesses aparentemente tão distantes tem sido bastante positiva no sentido de, juntos, todos os segmentos diretamente envolvidos buscarem o equacionamento dos problemas e a solução dos conflitos.

Cumprindo suas funções, os Conselhos de Autoridade dos portos da Bahia aprovaram os respectivos regulamentos para exploração e as normas de pré-qualificação dos operadores, tendo a CODEBA credenciado diversos operadores privados (08 para Ilhéus, 22 para Salvador e 23 para Aratu).

Também foram constituídos e organizados os órgãos de gestão de mão-de-obra do trabalho avulso, sem fins lucrativos e destinados a administrar o fornecimento e a capacitação da mão-de-obra a ser utilizada no porto organizado.

A CODEBA, em solenidade recente no prédio da Associação Comercial da Bahia, lançou o PROGRAMA DE ARRENDAMENTO DE ÁREAS E INS-

TALAÇÕES - PROAP/BA, cujo objetivo é reduzir custos e atrair investimentos privados através do arrendamento, sempre por meio de processo licitatório (concorrência), de áreas e instalações localizadas nos limites dos portos de Ilhéus, Aratu e Salvador.

Por último, concluído o processo licitatório e a formalização do respectivo contrato, acha-se em fase inicial o trabalho de elaboração do PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DOS PORTOS ORGANIZADOS DA CODEBA - PDZ, um planejamento estratégico de forma absolutamente integrada com os planos dos diversos segmentos da economia regional e que permitirá o estabelecimento das prioridades de ação futura da Companhia e a orientação dos seus investimentos diante do novo cenário que se apresenta.

Na prática, entretanto, a modernização dos portos não se encerra com a implantação de uma nova forma de gestão, pois, mais que isso, há necessidade de realização de investimentos em grande escala, sem o que não será possível a adequação das instalações e dos equipamentos ao grande desafio de tornar os portos brasileiros verdadeiramente competitivos.

Neste sentido, inviabilizada a capacidade do estado investidor, o modelo de investimento proposto para o setor portuário baseia-se, essencialmente, no estímulo à participação privada, mas, ainda assim, resta ao poder público, sobretudo na fase atual de transição, a iniciativa de investimentos estratégicos.

No caso particular da Bahia, a CODEBA tem igualmente se empenhado na realização desses investimentos estratégicos e, apenas para citar alguns

**A modernização dos portos não se encerra com a implantação de uma nova forma de gestão, pois, mais que isso, há necessidade de realização de investimentos em grande escala.**

exemplos, há que se destacar a dragagem de um volume aproximado de 3.000.000 de m<sup>3</sup> nos três portos; diagnóstico do problema de impactação ambiental e melhoria dos procedimentos operacionais no Porto de Aratu; e o projeto de aquisição de um guindaste *portainer*, específico para a movimentação de *containers*, cujas obras iniciais de reforço e recuperação da estrutura civil do cais para montagem e instalação futura no Porto de Salvador já se iniciaram.

Também tem merecido especial atenção da CODEBA o projeto de viabilização da Hidrovia do Rio São Francisco, com vistas a apoiar, prioritariamente, o escoamento da produção de grãos da Região Oeste do Estado. Para tanto, já foram realizados investimentos no balizamento fixo de margem e flutuante nos trechos entre Sobradinho-Juazeiro e Pirapora-Pilão Arcado, estando em fase de planejamento e licitação outros investimentos, tais como: dragagem; derrocagem; estudos de navegabilidade dos rios São Francisco, Rio Grande e Rio Corrente; além das obras de recuperação da eclusa de Sobradinho. Ainda dentro do projeto da Hidrovia do São Francisco, a CODEBA tem desenvolvido as tratativas com o Ministério dos Transportes e com o governo do Estado da Bahia no sentido de que este último venha a assumir o controle e dar seguimento às obras de construção do Porto de Juazeiro.

Paralelamente às ações acima relacionadas, a CODEBA, que, se limitando à função de Autoridade Portuária no Estado, deverá, a curto prazo, desobrigar-se definitivamente das tarefas operacionais, agora exercidas pelos operadores privados em regime de livre competição, está processando profundas transformações na sua organização, incluindo-se redução de pessoal via incentivo ao desligamento voluntário e extinção de cargos e níveis hierárquicos, além da redefinição de toda a sua estrutura organizacional. Dentro deste quadro, já foram processados 117 desligamentos, com previsão, a curto prazo, da saída de, pelo menos, mais 104 empregados, e, até o momento, foram extintos 19 órgãos e 25 funções gratificadas, além da redução de um nível hierárquico, estando também em andamento um trabalho de consultoria com o GEIPOT/MT para aprofundamento da reforma administrativa.

Todos os fatos aqui apresentados permitem admitir que, passados quatro anos da publicação da Lei 8.630, estamos, inegavelmente, diante de um novo quadro, decerto com menores distorções e mais ajustado à necessidade do País. Entretanto, tendo iniciado tardiamente o processo de modernização dos seus portos, o Brasil necessita agilizar providências, enfrentando obstáculos ainda resistentes e consolidando, definitivamente, as mudanças, o que, com toda certeza, dará novas e animadoras perspectivas para o crescimento e o desenvolvimento econômico.

---

\* Sérgio Fraga Santos Faria é Engenheiro Civil, Mestre em Sistemas de Transportes, Professor da disciplina de Portos e Vias Navegáveis do Departamento de Transportes da Escola Politécnica da UFBA, Diretor de Engenharia da CODEBA e autor do livro "Introdução ao Estudo da Atividade Portuária".