

**FACULDADE DE DIREITO DE VITÓRIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO**

VICTORIA SANTIAGO SCHIDA CORREA

**DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO: COMO A PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE
VITÓRIA IMPLICA NA MONOPOLIZAÇÃO DE GRANDES EMPRESAS, QUANDO
NÃO HÁ INVESTIMENTO ESTATAL NOS PORTOS PÚBLICOS, SOB OLHAR
DOS USUÁRIOS**

**VITÓRIA
2023**

VICTORIA SANTIAGO SCHIDA CORREA

DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO: COMO A PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA IMPLICA NA MONOPOLIZAÇÃO DE GRANDES EMPRESAS, QUANDO NÃO HÁ INVESTIMENTO ESTATAL NOS PORTOS PÚBLICOS, SOB OLHAR DOS USUÁRIOS

Monografia apresentada à Faculdade de Direito de Vitória (FDV) como requisito parcial para a obtenção de título de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Fernando Quiroga Obregon.

**VITÓRIA
2023**

VICTORIA SANTIAGO SCHIDA CORREA

DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO: COMO A PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA IMPLICA NA MONOPOLIZAÇÃO DE GRANDES EMPRESAS, QUANDO NÃO HÁ INVESTIMENTO ESTATAL NOS PORTOS PÚBLICOS, SOB OLHAR DOS USUÁRIOS

Monografia apresentada à Faculdade de Direito de Vitória (FDV) como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Fernando Quiroga Obregon.

Aprovada em: __/__/2023.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Marcelo Fernando Quiroga Obregon.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente Deus por todas as bênçãos que me tem concedido e por me ajudar em todos os obstáculos.

Agradeço à minha família, pela melhor educação que poderia ter recebido, por ter sido possível compartilhar minhas experiências incríveis durante a graduação, e, principalmente, por valorizar a importância da minha formação acadêmica e profissional, sempre me apoiando em todas as minhas decisões.

Agradeço ao meu Professor Doutor Marcelo Fernando Quiroga Obregon, por todas as suas preciosas palavras de ensinamento .

Agradeço em especial ao meu pai Paulo Ricardo Schida Correa, por ter me apresentado essa temática e por ter sido minha referência profissional como trabalhador portuário.

“Navegar é preciso.”
(Fernando Pessoa)

RESUMO

O presente trabalho buscou trazer os possíveis reflexos da desestatização do Complexo do Porto de Vitória, ou seja, buscou-se se uma análise pormenorizada do Direito Portuário no Brasil, onde foi possível analisar às leis nº 8.630/1993 e nº 12.815/2013. Assim, foi observado os principais impactos trazidos pela nova lei sob o aspecto da privatização. No estudo, demonstrou-se as definições do Porto e seus usuários e a partir disso, a privatização do Porto de Vitória perante a falta de investimento estatal. Por fim, apreciou-se um possível cenário de monopolização do serviço portuário e conseqüentemente, tratou-se os reflexos desse cenário para com o Direito da Concorrência.

Palavras-chave: Porto; Porto organizado; portuário; privatização; desestatização; estatal; serviço público; usuários; monopólio e concorrência.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	8
1. ANÁLISE DA LEI N 8.630/1993 E DA LEI N 12.815/201	9
1.1. Um breve contexto histórico das leis.....	9
1.2. Principais impactos trazidos pela nova lei sob o aspecto da privatização.....	12
2. PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DO COMPLEXO DO PORTO DE VITÓRIA.....	18
2.1. A administração portuária no âmbito público.....	18
2.2. Do porto e seus usuários.....	24
2.2.1 Da codesa.....	24
2.2.2 Da ANTAQ.....	26
2.2.3 Do operador portuário.....	27
2.2.4 Do trabalhador portuário.....	29
2.3. A privatização do Porto de Vitória perante a falta de investimento estatal.....	30
3. POSSÍVEIS REFLEXOS REFERENTES À PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA..	32
3.1. Os possíveis reflexos aos usuários.....	32
3.2. Cenário de monopolização de grandes empresas no Porto de Vitória.....	34
3.3. Reflexos ao Direito à Concorrência.....	36
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	39
REFERÊNCIAS	41

INTRODUÇÃO

Não podemos esquecer a vasta importância que traz consigo os portos, tanto na esfera econômica, quanto social. Com o surgimento da Constituição de 1988, os portos foram vistos com novos olhos, um olhar que pretende conciliar o setor portuário com o Direito.

Dessa maneira, a questão que deve se ter como enfoque é o tema da privatização do Porto de Vitória e suas implicações para o Direito e para com a sociedade. Deste modo, iremos estender o tema a disciplina de Direito Marítimo e Portuário, com intuito de trazer as legislações a respeito da temática e, principalmente, no que tange a Lei 12.815/2013, a significativa Lei de Modernização dos Portos. A ideia central dessa pesquisa é promover um entendimento introdutório do setor e ampliar o olhar para os impasses no setor portuário, essencialmente em relação à infraestrutura, seja ela ferroviária, aquaviária e rodoviária. Para assim, fundamentar os efeitos dessa má-eficiência na categoria para com a sociedade. Tendo em vista que, esse ramo movimentava toda uma cadeia logística de mercado.

Para tanto, é indispensável demonstrar que a desestatização da autoridade portuária do Espírito Santo (Codesa), poderá refletir sobre o Direito à concorrência, logo, iremos analisar um possível cenário de monopolização da atividade portuária por grandes empresas, em virtude ao não investimento estatal nos portos públicos.

Com isso, o método de pesquisa aplicado para a abordagem da questão selecionada foi o dedutivo, em virtude do processo de análise das informações coletadas – jurisprudências, doutrinas e normas jurídicas –, somadas ao raciocínio lógico e a dedução para finalmente alcançar a conclusão esperada sobre o assunto. Diante disso, insta salientar que serão utilizadas premissas gerais para análise até premissas específicas e particulares para explicitar a tutela jurídica deficiente do direito portuário brasileiro, esclarecendo, a questão da privatização e seus reflexos na sociedade capixaba, como: concorrência desleal (Direito da concorrência), o descaso por parte do poder público e impasses na questão de infraestrutura, ocasionando a má-eficiência do setor e prejudicando o desenvolvimento local.

1. ANÁLISE DA LEI Nº 8.630 DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993 E DA LEI Nº 12.815 DE 5 DE JUNHO DE 2013

1.1. Um breve contexto histórico das leis

É inquestionável o fato de que o setor portuário está presente em nosso dia a dia. Falar sobre os portos é muito mais abrangente do que muitas pessoas imaginam. Temos como exemplo a seguinte situação: perante a atual sociedade globalizada onde os portos assumem um papel estratégico no desenvolvimento da sociedade contemporânea.

De acordo com os autores Osvaldo Agripino De Castro Jr. e Cesar Luiz Pasold, o setor portuário brasileiro movimenta anualmente mais de 700 milhões de toneladas das mais diversificadas mercadorias e responde por aproximadamente 90% do comércio exterior brasileiro. Até a promulgação da Lei n. 8.630/1993 o setor portuário foi negligenciado pelo poder público.

Nesse diapasão, é possível notar a morosidade no que repercute na eficiência do setor portuário brasileiro, no qual pode ser mais bem utilizado, ao ponto que melhore nas questões de infraestrutura e outros impasses que dificultam o aperfeiçoamento dele como será analisado adiante. Antes disso, é de suma importância, abordar uma observação histórica de forma pormenorizada, a respeito do setor portuário no Brasil.

A partir de 1808, deu-se início a Abertura dos Portos as Nações Amigas do Brasil colônia. O seguinte tratado econômico, entre Portugal e Inglaterra, viabilizou que o Brasil, colônia de Portugal, pudesse estabelecer relações comerciais desde que estas relações sejam com os amigos dos portugueses. Vide a questão de bloqueio continental contra o império Napoleônico.

Dois anos depois, foram criados os postos alfandegários, com finalidade de produzir tributos sobre o manuseio das cargas. Na visão de Michael de Jesus¹, foi considerada

¹ JESUS, Michael de. Direito Portuário no Brasil. São Paulo: Quartier Latin; Edição: 1ª (1 de janeiro de 2018), p. 35-41.

a primeira grande intervenção normativa, já que antes os portos eram bens de uso comum do povo e não possuíam regulamento estabelecido. Em 1824, foi instaurada a carta imperial, definindo os portos como papel estratégico na defesa da soberania nacional.

Em 1869, foi instituída a Lei das Docas (local onde se movimentava a mercadoria), por meio do decreto n. 1.746 de 13 de outubro de 1869, onde foi possível a prestação de serviço privado controlada pelo Estado (espécie de concessão). Alguns anos depois, em 1886, surgiu a Lei n. 3.314/1886, onde foi estabelecida a figura de arrendamento (permissão para construir e explorar instalações portuárias sem ônus para Poder Público).

Anos depois, durante o Governo Vargas (1930-1934), até a sua deposição em 1945, foi redigido o decreto n. 6460/1944, dispondo a permissão de instalações portuárias pelo município, sem que houvesse a perda da titularidade federal. O decreto n. 5/1966, surgiu para regular a figura do arrendamento, que dispôs o surgimento de terminais para o uso privativo, no período militar.

A lei 6.222/1975 teve a PORTOBRÁS, como ponto central, empresa que surgiu no regime militar, responsável pela administração dos portos públicos. As sociedades de economia mista, denominada companhia DOCAS, passaram a gerir os portos públicos, subordinadas ao comando da PORTOBRÁS.

Em 1988, foi promulgada a Constituição Federal atual, com a advento da nova constituição, apresentando em seu artigo 21, XII, os temas competentes a União, como a exploração, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão dos portos marítimos, fluviais e lacustres; previstos em seu item f. Subsequente, a presença do artigo 22, X da CF/88, com o enfoque no tocante a competência privativa da União em legislar sobre regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial.

É a partir desse momento histórico que irão surgir mudanças significativas a respeito do conteúdo regulatório do setor portuário. A primeira delas é a efetivação da Lei 8.630/1993, indicada como Lei de Modernização dos Portos. Entretanto, mesmo com

tal relevância a lei não atingiu seus objetivos, tais como desenvolvimento no setor, logo, foi derogada pela Lei n. 12.815/2013, a mesma que será explicada e atualizada neste trabalho.

É plausível instigar, as importantes mudanças trazidas pela Lei n. 8.630/1993. Conrado Silveira Frezza, notabiliza que foi com esse marco regulatório que foi viável a União conceder à iniciativa privada a exploração dos portos organizados. Essa mudança foi relevante, porque como abordado por Frezza, a Lei de Modernização dos Portos trouxe: a ampliação das operações por meio da iniciativa privada nos portos públicos, a criação do Órgão Gestor de Mão de Obra Avulsa – OGMO, a criação da Administração Portuária; e, a instituição do Conselho Da Autoridade Portuária – CAP. (FREZZA, 2016).

Não é possível falar dessa temática sem mencionar a agência regulatória prevista na legislação. A ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários). É uma entidade que integra a Administração Federal indireta, de regime autárquico especial, com personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, autonomia financeira e funcional, vinculada ao Ministério da Infraestrutura.

A ANTAQ, foi criada pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001 e instalada em 17 de fevereiro de 2002, estas informações estão previstas em seu site, no qual prevê todos os seus regulamentos. É tão importante a atuação da ANTAQ, de modo que Osvaldo Agripino discorre:

[...] A ANTAQ articular-se-á com as demais Agências, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, visando à movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens e harmonizará sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados e Municípios encarregados do gerenciamento das operações de transporte aquaviário intermunicipal e urbano. (AGRIPINO, Osvaldo, 2009, p.322).

A função da agência regulatória é a produção e edição de regulamentos relacionados à infraestrutura portuária, promovendo isonomia e garantia de direitos aos usuários portuários. Também tem como princípio a fiscalização das prestações de serviços

portuários a fim de que haja cumprimento dos padrões de eficiência, como: segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas.

Nesse âmbito quando há conflito, a mesma, é responsável por arbitrar nos conflitos de interesses para impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica. De fato, é interessante um olhar voltado para agência para entender as questões regulatórias do setor e como vão se avaliar os métodos de resolução de conflitos, como forma de defesa do interesse público.

A necessidade de uma agência reguladora das administrações portuárias era evidente, para que todos os sujeitos portuários brasileiros pudessem estar exercendo suas funções conforme está prevista em lei. Com o advento da Lei 10.233/2001 foi criada a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), que será elucidada com maior efetividade mais adiante.

É importante destacar, que em 2013, se promulgou um novo marco regulatório a Lei de 12.815/2013, oferecendo amplitude de embasamento jurídico referente ao setor. Conceituada como a Nova Lei dos Portos, o novo regulamento fez com que a Lei 8.630/1993, fosse revogada.

De fato, a Lei anterior foi derogada, mesmo assim, foi o principal marco regulatório observado no setor portuário brasileiro. A Nova Lei dos Portos foi criada justamente para atualizar essa legislação, não alterando sua estrutura por completo, mas trazendo novidades acerca da legislação, como foi o caso da presença da ANTAQ (entidade responsável pela regulação do transporte aquaviário), que surgiu após a Lei n. 8.630/1993.

1.2. Principais impactos trazidos pela nova lei sob o aspecto da privatização

Assim, a lei anterior não conseguiu realizar o tão desejado desenvolvimento no âmbito portuário brasileiro, tinha-se a pretensão de atrair novos investidores privados ao

mercado interno, mas a lei 8.630/1993, não estava adaptada, logo, proporcionou uma insegurança jurídica no mercado. A Nova Lei dos Portos teve início por meio da medida provisória n. 595/2012 e depois foi convertida na nova lei, como forma de “ajustar” a lei anterior aos aspectos atuais.

Nessa conjuntura o art. 175 da CF/88, dispõe que a delegação do serviço público se dá mediante (concessão e permissão). A lei 12.815/2013 dispõe em seu artigo 2º, inciso I e IV, define porto organizado e porto privado; nesse mesmo artigo em seus incisos IX, X, XI e XII, é possível deferir as formas de delegações das tarefas de poder público.²

Por esse ângulo, podemos afirmar que a legislação brasileira prevê as possibilidades de forma de exploração portuária: concessão, delegação, arrendamento e autorização. Nesse sentido, esse poder que o Estado transfere para empresas privadas movimenta capital, empregos e principalmente a economia do Estado do Espírito Santo.

O novo regime regulatório teve inúmeras mudanças entre elas, Michael de Jesus, destaca - a questão de redução de atribuições dos Conselhos da Autoridade Portuária (CAP), a separação geográfica entre os terminais públicos e privados, o regime

² I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição da autoridade portuária;

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

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

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

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

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

jurídico peculiar que incidia nos terminais privados, especialmente pelo fato de agora não ser mais obrigatório o manuseio apenas de carga própria ou desta acompanhada de carga de terceiros e a existência de uma assimetria regulatória mais bem desenvolvida.

Outrossim, Michael De Jesus complementa que a nova legislação trouxe um ambiente menos monopolizado dos arrendatários sobre os serviços portuários;

[..] Tal monopólio é decorrência da reserva de mercado que sempre existiu em favor dos arrendatários, e só agora é possível dizer que tal serviço, em favor da coletividade, também pode ser prestado pelos terminais privados e não apenas pelos terminais públicos, como vinha ocorrendo há muito tempo. (DE JESUS, Michael, 2018, p. 45).

Nesse ínterim, a lei de modernização dos portos tem como objetivo, incentivar o desenvolvimento do setor, de modo que haja melhorias nas questões de infraestrutura, conjunta com a melhor eficiência do mercado e a melhora na questão de segurança jurídica no ambiente portuário.

Diante da relevância prevista no tema, Agripino ³ salienta, que a regulação do transporte aquaviário brasileiro e da atividade portuária ocorre em decorrência da necessidade de ambiente institucional que proporcione condições adequadas para os negócios e investimentos da infraestrutura, logo, é preciso construir um transporte aquaviário que corresponda à demanda da economia brasileira no mundo globalizado.

Nesse sentido, a Lei 12.815/2013, trouxe novidades, principalmente no que tange ao aspecto da participação privada. Com isso, obtêm-se maior atuação da iniciativa privada, por meio do processo de concessão, arrendamento e autorização. Assim, nessa nova conjuntura Moraes Silva afirma que;

A definição da “instalação portuária de uso privado”, tratada pelo inciso IV do art. 2º da Lei nº 12.815/2013, trouxe expressiva alteração no que dispunha a

³ AGRIPINO, Osvaldo. Direito Regulatório e Inovação na Regulação de Transportes e Portos nos Estados Unidos e Brasil/ Osvaldo Agripino – Florianópolis: Conceito Editorial, 2009, p. 263.

Lei nº 8.630/93, já que limita essa modalidade de terminal à instalação fora da área do porto organizado, enquanto aquela norma revogada consentia sua existência tanto dentro como fora dessa área, na condição de instalação portuária privativa, de uso próprio ou de uso misto. (DE MORAIS, SILVA, 2017, p. 31).

Importante compreender, portanto, que com o advento da Lei nº 12.815/2013, o bem público atribuído à atividade portuária terá sua administração feita por meio de concessão, arrendamento, por intermédio de contrato celebrado, precedido de licitação, que poderá ser realizado na modalidade de leilão. Com isso, diante da livre iniciativa, qualquer pessoa jurídica apta poderá participar da licitação para a exploração do porto público.

Essa aptidão irá se consagrar nos seguintes aspectos: capacidade de desempenho da atividade portuária e a melhor e menor tarifa, de acordo com as normas contidas no Edital. A empresa vitoriosa no processo de licitação estabelecerá contrato de concessão, vide art. 4º da “Nova Lei dos Portos”, assim, podendo abranger no todo ou em parte, a exploração do porto organizado e sua administração. Logo, o ponto vigente trata-se da simplificação do processo de licitação para a concessão de áreas portuárias, tornando esse processo mais ágil e transparente.⁴

Vale lembrar, que os contratos de concessão e arrendamento terão prazo de até 25 anos, podendo ser prorrogável por no máximo igual período, e uma única vez, sobrepondo parâmetro do poder concedente. Assim, os bens frutos da concessão retrocederão ao patrimônio da União, conforme estabelecido na Lei n. 12.815/2013.

Igualmente, existe uma atribuição a ser feita ao porto organizado, objetivando o que Cesar Pereira e Rafael Wallbach⁵ mencionam sobre o conceito de porto organizado, definindo-o como: um conceito nuclear para a estruturação do setor de transporte aquaviário e terrestre. Com propósito de ser uma referência para a organização de

⁴ JESUS, Michael de. Direito Portuário no Brasil. São Paulo: Quartier Latin; Edição: 1ª (1 de janeiro de 2018), p. 101.

⁵ PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Coord.). Direito Portuário Brasileiro. 3. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2020, p. 43.

toda uma cadeia de transporte, por isso é válido pensar também na preferência à manutenção e ampliação do porto organizado.

A nova lei, permitiu que qualquer pessoa jurídica, por intermédio da autorização do poder público, consiga ser intitulado como instalação portuária de caráter privado (movimentando mercadoria própria ou de terceiros). Já que na lei anterior, a movimentação de carga deveria ser de mercadoria própria, deixando de existir assim, o terminal privativo de uso exclusivo e de uso misto, se sobrepondo o termo instalação portuária privada. Diante desse contexto Morais Silva ressalta:

Os destaques dessa modalidade de instalação é que além de se situar fora do porto organizado será alcançada mediante autorização (outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado, formalizada mediante contrato de adesão – art. 2º, XII, da Lei nº 12.815/2013. (DE MORAIS, SILVA, 2017, p. 41).

Nesta conjuntura, a nova lei também trouxe uma nova redação da figura do Operador Portuário, configurando-o como um prestador de serviços especializado, responsável pela movimentação de cargas nos portos públicos. Por isso, é fundamental ainda, destacar a importância no que tange a função do “operador portuário”, acerca do complexo do porto, principalmente no que concerne em suas obrigações fundamentais.

Segundo Francisco Carlos de Morais Silva, o operador portuário terá como obrigação a otimização de suas operações e deverá aprimorar permanentemente os serviços prestados, com aplicação de novas técnicas de movimentação e manuseio das cargas, investindo em tecnologia que envolva instalações, equipamentos e recursos humanos. Com isso visa-se analisar a visão do operador portuário em relação a privatização do complexo portuário, que veremos mais adiante.

Ao passo que a nova legislação frisou a questão de novas técnicas de movimentação de carga, também provoca a manifestação da concorrência entre os portos brasileiros, ao permitir a livre escolha do usuário pelos portos mais eficientes e competitivos.

Com isso, é de suma importância que o poder público cumpra seu papel previsto na Carta Magna de 1988, em seu art. 174, que presume na forma da lei, o seguinte: deverá o poder constituinte exercer as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado. Essa acepção conforme, Agripino salienta:

Deve-se observar, portanto, que atuação regulatória não pode ser restritiva e inibidora do desenvolvimento do setor de transporte aquaviário e da atividade portuária. Enfim, a ANTAQ deve sopesar os interesses nacionais com os interesses privados, sem ódio ao lucro, vez que condição necessária, mas não suficiente para o atingimento das políticas públicas no setor. (AGRIPINO, Osvaldo, p.357, 2009).

Nessa lógica, deverá haver um equilíbrio entre o setor público e privado, a fim de preservar os interesses de ambas as partes, de modo que ambos os serviços possam cumprir seus objetivos com a sociedade sem que haja conflito de interesses e sim um ambiente portuário que possa zelar pela concorrência, gerando o desenvolvimento de forma eficiente do setor.

A nova regulamentação abarca o Incentivo à modernização dos portos, onde a lei vigente prevê a destinação de recursos para investimentos em infraestrutura e modernização dos portos brasileiros, com o objetivo de aumentar a competitividade do setor. Adiante, será feita a análise de como essa nova redação ressurge no processo de privatização do Complexo do Porto de Vitória – ES e as implicações para com o tipo de modelo portuário adotado pelo Brasil.

Por fim, o modelo de gestão portuária que apresenta maior presença significativa no mundo, incluindo os principais portos do cenário econômico mundial e adotado pelo Brasil, é denominado “Landlord Port” - a autoridade pública possui e administra a infraestrutura básica do porto e a iniciativa privada realiza operação por meio de concessão. Nesse modelo, a autoridade portuária tem o poder de conceder, por meio de taxas portuárias a prestação de serviços por empresas privadas dentro da área do porto.

Assim sendo, não se pode abordar a temática sem entender as definições de modelos portuários, conjecturados pelo “world bank institute”⁶. O primeiro deles é o “service port” - cujo poder público dispõe de autoridade de administração, infraestrutura e superestrutura, incluindo a prestação direta dos serviços portuários aos usuários.

O segundo definido como “Tool Port” - também há um poder público que detém autoridade de administração, infraestrutura e superestrutura. Entretanto, há uma área desse porto, junto com a superestrutura presumida ali, que será arrendada para alguma empresa privada a fim da realização de algum serviço específico.

O terceiro modelo, cujo apresenta maior presença significativa no mundo, incluindo os principais portos do cenário econômico mundial é denominado “Landlord Port” - uma autoridade pública possui e administra a infraestrutura do porto.

Finalmente, e não menos importante, temos o modelo “Private Port” - onde não há autoridade pública portuária, e sim existe o ambiente privado, no qual há uma empresa que gerencia todas as questões de funcionamento do porto, como administração, infraestrutura e superestrutura.

2. PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DO COMPLEXO DO PORTO DE VITÓRIA

2.1. A administração portuária no âmbito público

O modelo “Landlord Port”, significa que a administração do porto é pública. Previsto no art. 21 da Constituição de 1988, é de competência da União a gestão portuária, de forma direta ou indiretamente por meio de concessão, arrendamento e autorização.

⁶ ORGANIZAÇÃO DE PORTOS ADOTADA PELO BANCO MUNDIAL. WORLD BANK. Port reform toolkit. Washington: World Bank Institute, 2003.

Assim, o porto organizado, de acordo com o modelo adotado pelo Brasil, apresenta a seguinte estruturação:

Como vimos anteriormente, a nova Lei dos Portos (Lei n. 12.815/2013) determina “porto organizado” como bem público (art. 2º, inciso I). Isto posto, o critério balizador versa sobre o tipo de regime que será aplicado na área de influência do porto organizado, existindo, portanto, dois regimes jurídicos, de direito público e de direito privado. Para alguns autores, configura-se como empreendimento portuário estatal e empreendimento portuário não estatal.⁷

Com base na definição exposta pela lei, o “porto organizado”, deverá ser considerado como bem público destinado a navegação de passageiros, transporte e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias esteja sob jurisdição de uma autoridade portuária. Esclarecendo esse ponto, Michael de Jesus, assim traz:

A área do porto organizado é delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado. Não necessariamente existe uma cerca ou um muro que separa a parte interna do porto organizado de sua parte externa, em que pese nada impedir que exista tal separação física, mas na verdade, a delimitação ocorre mesmo por meio de ato do Poder Executivo. (DE JESUS, Michael, 2018, p. 59).

Definida então a poligonal, descreve Michael de Jesus (2018, p.60), como a área de influência do porto organizado, determinado pelo espaço político, econômico e social do Complexo do Porto. Sendo a União, o titular do serviço, será ela responsável pelos atos delimitativos e pela outorga do uso e exploração. Entende-se “poligonal”, portanto, para Michael de Jesus (2018, p.63), como sinônimo de porto organizado, em virtude das linhas que delimitam o porto, denominadas de “poligonais”. Ou seja, espaço geográfico delimitado, onde estão inseridas as instalações portuárias.

⁷ SUNFELD, Carlos Ari; ROSILHO, André. Direito portuário brasileiro. In: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Org.). *A redefinição da poligonal do porto organizado como mecanismo de desenvolvimento do setor portuário*. São Paulo: Marcial Pons, 2015, p. 315.

O delineamento da poligonal faz com que sejam necessários os critérios de eficiência e de competitividade em todo o complexo do porto, diante do artigo 15 da Lei n. 12.815/2013. Outrossim, esses critérios devem seguir em conformidade com os parâmetros da lei e submetidos a aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) n. 3, de 7 de janeiro de 2014.

A Secretaria dos Portos (subordinada ao Ministério da Infraestrutura) é encarregada com a definição de políticas e diretrizes referentes ao setor portuário. Que a partir dela, serão definidos os padrões de planejamento do setor – planos mestres, PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento) e Plano Geral de Outorgas. Logo, em harmonia com o que dispõe Michael de Jesus (2018, p.68), não será aceita alteração da poligonal que não estiver em consonância com os planos estabelecidos.

Ao longo dessa concepção, nos últimos anos, o cenário político brasileiro voltou seu olhar para a privatização por meio da parceria da Administração Pública com a iniciativa privada, com propósito de almejar mais “eficiência”, “menor custo” e “maior lucro”. Concedendo, assim, o serviço público em favor do particular, denominada privatização.

Na concessão desse serviço, a titularidade subsiste nas mãos do poder público, sendo cedida apenas a execução do serviço⁸, que deveria ser prestado pelo poder concedente, mas se concretizará em mão particular. Essa parceria público/privada poderá ser feita através de ato normativo ou por contrato administrativo. Mas, antes de entender como são pautados esses contratos, é importante saber como era o funcionamento do porto organizado de Vitória e como ele era administrado.

A concessão do serviço público do Porto de Vitória, foi concretizada por meio de ato normativo, derivada do estabelecimento de uma P.J (pessoa jurídica) da

⁸ JESUS, Michael de. Direito Portuário no Brasil. São Paulo: Quartier Latin; Edição: 1ª (1 de janeiro de 2018), p. 79.

Administração Indireta (União, Estados ou Municípios), denominadas de Companhias de Docas. Posteriormente, as Companhias Docas foram consideradas Empresa Pública.

As Companhias Docas, possuem os seguintes aspectos de interesse a serem mencionados: (i) não necessita de prévia licitação, para a execução dos serviços, (ii) não necessita de contrato, porque sua administração consta em lei, (iii) seu regime jurídico é próprio.⁹

Por conseguinte, é oportuno especificar os tipos de delegações possíveis compatível ao modelo portuário brasileiro. No primeiro momento, temos a concessão, compreendida por Floriano de Azevedo (2016, p.117), como sendo instrumento jurídico com o fim de atribuir a um particular direitos ou poderes próprios da Administração, atribuída por meio de uma relação concessória.¹⁰ Assim sendo, reconhece que há delegação da gestão de toda a infraestrutura e a prestação de serviço portuário ao ente privado, fazendo uso de contrato.

A concessão portuária, obrigar-se-á as funções de: (i) cumprir e fazer cumprir as leis estabelecidas no contrato. (ii) pré-qualificação dos operadores portuários, de acordo com as normas elencadas pelo poder concedente. (iii) fiscalizar operação portuária (regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente (art. 17, § 1, incisos I, III e IV, da Lei n. 12.815/2013).¹¹ Nesse enfoque, cabe a empresa concessionária apenas a fiscalização da operação portuária, não configurando, portanto, dever de poder de polícia administrativa, que deverá ser inerente a supremacia do Poder Público. Nas palavras de Moraes Silva:

⁹ JESUS, Michael de. *Direito Portuário no Brasil*. São Paulo: Quartier Latin; Edição: 1ª (1 de janeiro de 2018), p. 79.

¹⁰ MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. *Concessões*. Belo Horizonte: Fórum, 2016.p.117.

¹¹ GARCIA, Flavio Amaral; FREITAS, Rafael Vêras de. Portos brasileiros e a nova assimetria regulatória: os títulos habilitantes para exploração da infraestrutura portuária. *Revista de Direito Público da Economia – RDPE*, Belo Horizonte, 12, n. 47, 2014.p. 89.

A falta de adequação na prestação do serviço pela concessionária ou o descumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais autorizará a intervenção pelo poder concedente na concessão, e, declarada intervenção, será instaurado procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, com a extinção da concessão ou a devolução da administração do serviço à concessionária. (SILVA, Francisco Carlos de Moraes, 2017, p. 26)

A exploração do porto, (com o advento da Lei n. 12.815/2013), poderá ser efetiva por meio de concessão ou arrendamento anteposto de contrato de licitação, respeitando o que está estabelecido no art. 175 da Constituição Federal. Assim, o art. 6, § 2, da respectiva lei, atribui a modalidade de licitação em forma de leilão, a fim de constituir a concessão. Serão observados, conforme a lei, os seguintes parâmetros do edital são: (i) maior capacidade de movimentação; (ii) menor tarifa, ou (iii) menor tempo de movimentação de carga.

A partir disso, a concessão é contemplada por tarifa, já que a prestação de serviço possui receitas, que serão exploradas pelo particular. Os contratos de concessão pressupõem prazo de 35 anos, prorrogável por consecutivas vezes, a critério do poder concedente, até o limite de 70 anos (Decreto n. 9.048/2017).

Para Maria Sylvia Di Pietro (2015)¹², como a concessão é remunerada por tarifas, há necessidade de contratos mais duradouros, já que a tarifa é responsável por suprir os investimentos realizados pelo ente privado ao longo da concessão e é a tarifa a responsável pelo fornecimento do lucro. Configura-se uma relação de tempo e tarifa.

Outra viabilidade de exploração portuária é mediante arrendamento. Michael de Jesus¹³, conceitua arrendamento como sendo uma transferência não apenas do uso dos bens públicos necessários, mas, também, prestação de um serviço público. Para ele, as características dos contratos dessa natureza trata-se de uma espécie de subconcessão. De acordo com a Lei n. 12.815/2013, em seu art. 2, inciso XI,

¹² DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Parcerias na Administração Pública: concessão, permissão, franquia, terceirização, parceria público-privada e outras formas*. 10. ed. São Paulo: Atlas, 2015. p.110.

¹³ JESUS, Michael de. *Direito Portuário no Brasil*. São Paulo: Quartier Latin; Edição: 1ª (1 de janeiro de 2018), p. 88.

arrendamento trata-se de cessão onerosa de área e infraestruturas públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado.

Assim, seu prazo também será configurado pelos moldes do Decreto n. 9.048/2017, onde foram alterados os prazos de vigência respectivos ao arrendamento e concessão. Logo, o prazo de contrato de arrendamento será o mesmo do contrato de concessão (prazo de 35 anos, prorrogável por consecutivas vezes, a critério do poder concedente, até o limite de 70 anos).

Muitas vezes somos confundidos pelos conceitos de concessão e arrendamento portuário. Tendo em mente que a Lei n. 12.815/2013, não conferiu com clareza a diferença para esses dois âmbitos. Isto posto, é preciso falar da diferença entre os conceitos de concessão e arrendamento portuário. Em 25 de agosto a Lei Federal 14.047 de 2020, foi publicada a fim de solucionar primeiramente essa problemática.

De acordo com Rafael Wallbach Schwind¹⁴, a Lei 12.815/2013 tratava da *concessão* e do *arrendamento* como figuras similares, sem diferenciá-las com muita clareza, sendo solucionada em definitivo com a minirreforma instituída pela Lei n. 14.047/2020.

Para Wallbach, a concessão diz respeito aos portos organizados como um todo, enquanto os arrendamentos referem-se às instalações portuárias localizadas dentro de um porto organizado.

Nesse passo, fomos capazes de compreender as espécies de concessão e arrendamento dentro do porto organizado, ponto necessário para depreender que o virá a seguir. Agora, nosso olhar vai caminhar para o interior do porto organizado, com objetivo de dar proximidade, as atividades cotidianas do complexo portuário, a

¹⁴ SCHWIND, Rafael Wallbach. INFRADebate: Minirreforma do marco legal do setor portuário – seis destaques da Lei 14.047. Agência Infra. Disponível em: <https://www.agenciainfra.com/blog/infradebate-minirreforma-do-marco-legal-do-setor-portuario-seis-destaques-da-lei-14-047/>. Acesso em: 10 abril 2023.

Agência reguladora (ANTAQ), a autoridade portuária, os operadores e os usuários do porto.

2.2. Do porto e seus usuários

2.2.1 Da Codesa

Como já vimos, a concessão do serviço público do Porto de Vitória, foi concretizada por meio de ato normativo, derivada do estabelecimento de uma P.J (pessoa jurídica) da Administração Indireta (União, Estados ou Municípios), denominadas de Companhias de Docas. Vinculadas ao Ministério de Portos e Aeroportos/ Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. No estado do Espírito Santo, conhecida como “Codesa”, a responsável por administrar e explorar comercialmente os portos organizados de Vitória e Barra do Riacho, anteriormente a privatização do porto.

A partir dessa conjuntura, será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária (CAP's), órgão consultivo da administração do porto, para que assim, sejam estabelecidos objetivos, metas e resultados a serem atingidos, dentre eles o desenvolvimento econômico da região ao redor do porto organizado.

Dessarte, Francisco Morais Silva¹⁵, explica que nos moldes da Lei n. 8.630/1993, o Conselho de Autoridade Portuária constituía-se em uma entidade sem personalidade jurídica, de natureza colegiada, administrativa, instituída para exercer funções de caráter deliberativo, consultivo, normativo e de supervisão (Integrado pelas entidades públicas e privadas envolvidas na atividade portuária).

Da mesma maneira, a Lei n. 12.815/2013, manteve a competência consultiva ao CAP, excluindo as demais atribuições, porém resguardando as atribuições de caráter

¹⁵ SILVA, Francisco Carlos de Morais. Direito Portuário: considerações sobre a (Lei n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993). Belo Horizonte: Del Rey, 1994, p. 249.

consultivo, com propósito de auxiliar a administração do porto. Ajustou-se que os membros do CAP configurarão a seguinte estrutura: 50% de representantes do poder público, 25% de representantes da classe empresarial e igual participação da classe trabalhadora, vide ao art. 20 § 3º, incisos I, II e III da Nova Lei dos Portos. Para tanto, as regras de exercício do CAP, foram firmadas no decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013 (arts. 36 e 37).

Nesse contexto, a desestatização aqui questionada edifica um modelo diferente de gestão e transmissão da figura da autoridade portuária para a iniciativa privada. As Companhias Docas, são responsáveis por duas funções principais: administrar e exercer autoridade portuária, em conformidade com o art. 17, §1, da Lei n. 12.815/2013.¹⁶

¹⁶ **Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.2 Da ANTAQ

Outra figura importante, trata-se da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). A ANTAQ, configura-se como entidade da administração indireta federal, uma autarquia de regime especial, vinculada ao Ministério da Infraestrutura. A estrutura da ANTAQ foi criada pelo surgimento da Lei n. 10.233 de 5 de junho de 2001, sendo adicionada pela Lei n. 12.815/2013.

Consiste como competência da ANTAQ, o papel de fiscalização, atribuição de sanções, elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores, entre outras atribuições configuradas no art. 20 da Lei n. 10.233/2001¹⁷.

De acordo com Marcio Iorio Aranha, existe uma cooperação social, entre o Estado regulador e o particular, pautando-se no princípio da cooperação social. Logo, a regulação, por meio das agências reguladoras, cumpre um papel fundamental de harmonia entre os meios social e político. Neste cenário, Aranha destaca:

Ao se utilizar o termo co-participação, procurou-se revelar um elemento fundamental do Estado Regulador como aquele que valoriza a cooperação social. Nessa linha de raciocínio, as estruturas institucionais regulatórias não são somente novos nomes para antigas manifestações estatais de gestão de bens e serviços públicos, mas um novo princípio-guia da atuação pública

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

XV - **organizar** a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente. **(grifo nosso)**.

¹⁷ BRASIL. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2001.

rumo a galvanizar a cooperação social ao redor do interesse público. (ARANHA, Marcio Iorio, 2018, p. 45)

É perceptível, que a regulação se faz necessária a fim de concretizar o interesse público, por meio do princípio de cooperação social. Portanto, há a interferência estatal na atividade econômica aqui analisada, através da agência reguladora (ANTAQ).

2.2.3 Do operador portuário

Trilhando esse ponto, damos seguimento com a figura do operador portuário. Para a lei nº 8.630/93, o operador portuário é a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução da operação portuária na área do porto organizado. Assim sendo, foi definido por esta lei que a operação portuária é determinada como a movimentação carga/descarga ou armazenagem de mercadorias ou passageiros, dentro da área do porto organizado.

As atividades do operador portuário configuram-se com carga e descarga de mercadorias, da configuração geométrica do navio e suas características construtivas, da análise da carga, análise da atracação/desatracação e armazenagem, do contato com OGMO (requisição de trabalhadores avulsos), do contato com a Administração do Porto, entre outras atividades.

Não devemos confundir o conceito de operador portuário com o conceito de agente marítimo. Francisco de Moraes Silva (2017, p.74), a operação portuária é tudo aquilo que envolva com a mercadoria/carga e portanto afeto com o operador portuário, já aquilo que se entenda com o navio/armador e necessita da intervenção de um mandatário (mercantil), neste caso, portanto, há afeto ao agente marítimo.

Com a expressão “operação”, surge o questionamento elucidado e solucionado por Moraes Silva (2017, p.87-88): “o fato da atividade do operador portuário se restringir a

área do porto organizado significaria dizer que as movimentações fora dessa área não seriam consideradas como *operação portuária*? De modo consequente, frisa-se:

Na verdade, a operação portuária deriva da atividade desenvolvida pela instalação portuária concedida ou autorizada. Assim, a atividade da instalação portuária é que constitui a operação e não ao contrário, não se podendo conceber que a atividade maior, que é a exploração do porto, não guarde vinculação com aquela que nele se desenvolva. (SILVA, Francisco Carlos de Moraes, 2017, p. 88)

A resposta para o questionamento encontra-se no texto demarcado acima, onde nota-se que a operação portuária é a atividade que possui amplitude e se concretiza na necessidade da movimentação da carga, sendo realizada tanto dentro, quanto fora do porto organizado.

A pré-qualificação do operador portuário contemplará as normas estabelecidas pelo poder concedente, do mesmo jeito que deverá obedecer os princípios da legalidade, da moralidade e da igualdade de oportunidade.

Do mesmo modo, a Lei nº 12.815/2013 em seu art. 25, § 2º, possibilitou o recurso administrativo, em caso de indeferimento da qualificação. Os requisitos para a qualificação são: necessidade de homologação da pré-qualificação pela administração do porto, exigência de balanço patrimonial e demonstrativo de resultados, tipificações de infrações e apenamentos e assinatura de termo de responsabilidade. Nesse enquadramento, a portaria SEP 111/13, indica estes critérios como necessários para pré-qualificação dos operadores portuários, conforme o inciso IV do art.16 da Lei 12.815, de 5 de junho de 2013.

No que concerne as responsabilidades do operador portuário, evidencia o art. 25, incisos de I ao VII da Lei nº 12.815/2013. Nessa lógica, compreende-se que a responsabilidade do operador portuário em conformidade com a lei, percorre: pelos danos culposamente à infraestrutura do porto, pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações (proprietário/consignatário da mercadoria), pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria (armador), ao trabalhador portuário pela

remuneração dos serviços prestados, o órgão local de gestão de mão de obra do trabalho avulso pelas contribuições não recolhidas, os órgãos competentes pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso; e a autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro.

2.2.4 Do trabalhador portuário

Com a promulgação da Lei nº 12.815/2013, o trabalhador portuário é o trabalhador cadastrado ou registrado ao Órgão Gestor de Mão de Obra Avulsa (OGMO), ou seja, trabalhador capacitado e habilitado para a prestação de serviço acerca das aparelhagens portuárias, conformemente estabelecido pela lei em seu artigo 33, inciso II, alíneas “a” e “b”, podendo atuar dentro ou fora do porto organizado.

No que concerne as atividades do trabalhador avulso, apanhamos o previsto no art. 36 da Lei nº 12.815/2013, referindo-se a capatazia, estiva, conferência de carga e vigilância de embarcações. Insta esclarecer que o *caput* do art. 36 define que: “a gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho”.

Pela disposição legal, em seu art. 32, tem que assume aos operadores portuários a constituição em cada porto organizado de órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário e sua administração será feita por uma Diretoria Executiva e um Conselho de Supervisão.

Para complementar, no que tange a responsabilidade do OGMO, identifica com o art. 33, incisos I, II, III, IV, V e VI: aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar; capacidade de promover formação e treinamento profissional do trabalhador; a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador; arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições; arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão; zelar pelas normas de

saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso e submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

Para finalizar esse tópico, os usuários do porto são variados e contemplam diversos trabalhadores e empresas, agentes públicos e privados. Assim, temos: a ANTAQ, a autoridade ambiental, a receita federal/alfândega, a capitania dos portos, o arrendatário, o autorizatário, os operadores portuários, os trabalhadores portuários, o agente marítimo, o armador, o despachante aduaneiro e as empresas prestadoras de serviços portuários. E, portanto, alcançamos os usuários da cadeia logística portuária.

2.3 A privatização do Porto de Vitória perante a falta de investimento estatal

Nesse âmbito, o impacto na má-eficiência vem ocorrendo em todo território brasileiro, como destaca Michael de Jesus (2018, p.35), com influência ao longo da história brasileira. Com base no art. 11 da Lei nº 10.233/2001, é possível prever a disposição legal no que ecoa na gestão da infraestrutura portuária. Com isso, a lei considera como princípio geral a questão de investimento em infraestrutura, pesquisas e desenvolvimento tecnológico.

A questão de investimento por parte do Estado é tão importante, que acaba movimentando não só a cadeia logística, mas também está presente na sociedade. Assim sendo, Armando Alvares alude:

Os portos surgiram como ferramenta para que sejam realizadas as necessárias trocas de modais, interfaces, entre os diversos meios de transportes, aquaviários e terrestres, de pessoas e mercadorias, e representam, assim, um importante elo na cadeia logística do país. (GÁRCIA JUNIOR; p.12, 2002).

A partir dessa ideia, o artigo 21, inciso XII, alínea “f”, da CF/1988, condiciona à União a competência para a exploração dos portos. Nessa conjuntura, mesmo que a Lei nº 12.815/2013 aproxime os a exploração portuária ao setor privado, a mesma não

poderá suprimir a importância do portos públicos.

Conforme, ao exposto até então, é interessante que se tenha um posicionamento mais explícito por parte do poder público, vide segundo art. 174 da CF/88. Já que trata-se de concepção do poder público como agente normativo e regulador da atividade econômica, e assim, deverá exercer, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.

A atuação do Estado é fundamental para o desenvolvimento das infraestruturas que envolvem a atividade econômica (infraestrutura física). Sob esse prisma a ausência/deficiência da ação do Estado no setor de desenvolvimento ocasiona dificuldades em relação a eficiência do setor. Erthal de Carvalho e Gasparoto Tonin, explicam:

O desenvolvimento de grandes obras relacionadas à prestação de serviços essenciais e a fundamental estruturação de setores de infraestrutura dependem de recursos vultosos e planejamento adequado. Na pauta política, usualmente recorre-se à “privatização”, conceito relacionado a preconceitos e ideologias e que envolvem forte apelo emocional. (CARVALHO; TONIN; p.158, 2019).

De tal modo, é crucial a análise econômica, social, política e principalmente estudo fundamentado/técnico antes mesmo de considerar a transferência de um setor público para o privado. Outrossim, devemos questionar os critérios de eficiência e qualidade das empresas estatais com base em dados, ou seja, um estudo qualificado deverá ser feito para justificar a privatização e com isso, avaliar os impactos.

Em razão disso, a solução encontrada muitas vezes volta-se aos movimentos de privatização, onde insurge em um cenário político, justificado pela dificuldade das empresas públicas em acompanhar o modernismo das empresas privadas, e assim, é questionada a eficiência do setor público. Para tanto, Marçal Justen Filho (2016, p.9), afirma que o essencial não é comparar se uma empresa estatal é mais ou menos eficiente que uma empresa privada; o relevante é saber se as estatais atingem padrões satisfatórios de eficiência.

A reflexão que deixamos aqui é que a privatizar não é sempre a melhor opção. É muito mais uma análise técnica e de gestão, para que assim, seja avaliada a melhor opção econômica e social. Outrossim, uma decisão errada de gestão poderá gerar consequências negativas, para sociedade e para a infraestrutura portuária.

3. POSSÍVEIS REFLEXOS REFERENTES À PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA

3.1. Os possíveis reflexos aos usuários

Dando seguimento, a capacidade de expansão da infraestrutura portuária frente ao poder público, vem sofrendo diversas críticas e muitos acreditam que a atuação estatal se tornou um gargalo da cadeia produtiva, por não atender os padrões tecnológicos. Além disso, há uma parte da sociedade que entende como necessário novos investimentos privados, a fim de aumentar a competitividade. Contudo, qual será o limite dessa competitividade?

Como já foi mencionado, a lei nº 12.815/2013, sobreveio com o propósito de remodelar a atividade, porém foi mantido a importância do porto organizado. Nessa esfera, a presença do regime privado e público exige-se equilíbrio concorrencial em ambos os polos. Por conta disso, Michael de Jesus, ilustra:

Ambiente com dualidade de regimes obriga o Estado a aplicar maior ou menor dose de concorrência, de acordo com as peculiaridades de cada caso, sob pena de a concorrência acontecer em proporções inadequadas, o que acabará resultando em um serviço público pouco adequado, ineficiente e com tarifas elevadas para justificar toda a sua infraestrutura, diante da baixa procura pelos usuários. Fora isso haverá uma atividade econômica em sentido estrito, cuja concorrência acontecerá promovendo falhas no mercado diante da ineficaz intervenção estatal. (DE JESUS, Michael, 2018, p. 156).

A falta de harmonia regulatória tanto para o terminal público, tanto para o terminal privado, poderá acarretar algumas injustiças/desequilíbrios, resultando cenário de insegurança jurídica.

Nessa lógica, é válido salientar as peculiaridades econômicas do Porto de Vitória. O Complexo Portuário do Espírito Santo é composto pelos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho. Sendo situado nos municípios de Vitória, Vila Velha, Aracruz, Linhares, Anchieta e Presidente Kennedy.

Outrossim, um dos diferenciais é a localização. Tendo em vista, a região de influência que abarca o porto compreende: os estados de Minas Gerais, Espírito Santo, sul da Bahia, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Distrito Federal. Com isso, sua zona de influência econômica (hinterlândia), trata-se de toda a área mencionada, configurando os seus principais clientes.

Nessa localização, o estado do Espírito Santo proporciona a vantagem de ser local de escoamento. E com isso, torna-se favorável às regiões mineradoras e produtoras de carga siderúrgica e ferro-gusa, palco para clientes de trigo e malte, também grãos e fertilizantes e demais cargas gerais. O Complexo do Porto de Vitória é realmente um polo estratégico de negócios e escoamento. Posto isso, ainda contempla acesso por rodovias federais e estaduais.

Com esses atrativos, foi estabelecido, com propósito de desestatizar o Complexo do Porto de Vitória, um contrato de concessão, que tem como objeto o desempenho das funções da administração do porto organizado, e a exploração indireta das instalações portuárias, em decorrência do resultado de licitação pública, sob a modalidade leilão, por intermédio de edital. Com isso, a vigência do contrato foi estabelecida em 35 (trinta e cinco) anos.

Voltando no que já foi mencionado, referente à falta de harmonia regulatória, entende-se que o problema maior não se configura na falta de infraestrutura ou ineficiência do poder público, e sim, precisa-se analisar/tratar a gestão portuária, para que a falta de planejamento não resulte em consequências aos usuários.

A partir disso, entendemos a necessidade de conciliar os interesses de todos os agentes, da mesma forma, antes de desestatizar. O sistema só será satisfatório quando todos os envolvidos estiverem ao alcance da segurança jurídica. Para tanto, a fim de assegurar a segurança jurídica, exige-se a observação do controle de preços,

para que não haja atividade portuária em caráter de monopólio.

Dessarte, Michael de Jesus (2018, p.162), explica que a liberdade de preço possui diversos pontos positivos, que justificam sua existência no mercado capitalista. De outra maneira, quando a atividade econômica é exercida em ambiente onde a concorrência não se faz presente, seja em razão de monopólio, seja de posição dominante, essa mesma liberdade tarifária, em circunstâncias gerais, revela-se prejudicial ao mercado, elevando demasiadamente, os preços pelos serviços.

Nessa lógica, é evidente uma disputa desproporcional entre o terminal público e o privado, isso porque, aquele que vencer a disputa do processo licitatório dentro do porto organizado, terá conseqüentemente, o poder de decidir as tarifas cobradas aos usuários. O Estado, pela própria burocracia imposta, tornou o sistema portuário letárgico nas tomadas de ações necessárias. Vejamos:

A verdade é que, na tentativa de atrair o investidor privado, o Poder Público, sobre esse ponto, acabou prejudicando os arrendatários e concessionários, na medida em que conferiu regime jurídico flexível no âmbito dos terminais privados, sem que ocorresse qualquer medida de contrabalanceamento em favor daqueles que exploram a atividade portuária sob o modelo de serviço público, os quais foram surpreendidos por um ambiente diverso do existente no momento em que estabeleceram relação jurídica com a União. (DE JESUS, Michael, 2018, p. 164).

Portanto, analisamos que é vital observar o aspecto concorrencial dos Portos, principalmente, no que tange ao Porto de Vitória, já que enfrentamos a dualidade de regimes público/privado e para isso, deverá ser preservada a segurança jurídica de ambos os lados. À vista disso, questiona se houve ação de planejamento pelo Estado para médio e longo prazo, observando todos os aspectos aqui mencionados.

3.2. Cenário de monopolização de grandes empresas no Porto de Vitória

Dando continuidade, o concessionário como ente privado e Autoridade Portuária, através de seus planos de expansão do empreendimento, privilegiará a perspectiva de maximização dos lucros. Como resultado, temos o interesse privado em detrimento

do público, já que o concessionário permanecerá vinculado as diretrizes de seus acionistas. Compreende-se que a verdadeira motivação em privatizar é arrecadatória.

Entende-se, que a análise precipitada, onde não há discussões com a comunidade portuária de modo abrangente, resulta em um cenário de segregação por parte de alguns serviços portuários. Da mesma maneira, é possível prever restrições a concorrência com a possibilidade da presença de monopólio (grandes empresas), tendo em vista, a liberdade do concessionário em celebrar acordos ou contratos.

Considerando o ambiente de liberdade por parte do concessionário, é presumível uma posição monopolista em relação as tarifas. Por consequência disso, Michael de Jesus (2018, p. 169) expõe: “Se, por um lado, a tarifa não pode chegar a patamares que inviabilizem o acesso ao serviço público, por outro não pode ser fixada em proporções que frustrem as expectativas materializadas na equação econômica do contrato”.

Por isso, a tarifa portuária deverá respeitar todos os agentes do serviço portuário e ao mesmo passo, deverá essa tarifa ser correspondente a liberdade do mercado. De tal modo, que haja equilíbrio na prestação de serviço. Em casos que a tarifa seja considerada onerosa ou injusta, compete a Administração Pública, a verificação da manutenção ou não dessa tarifa.

Depreende-se, que em hipótese de abuso econômico no ambiente portuário, reconhece a competência atribuída à ANTAQ, assim, nota-se as condutas que direcionam a uma concorrência desleal, e com isso, aplicar-se-á uma sanção, com o intuito de promover isonomia econômica. Nesse ínterim, o CADE também possui atribuição de controlar as atividades econômicas no setor, de modo concorrente a ANTAQ. Então, ambos possuem o dever de impedir práticas abusivas no setor. Michael de Jesus, explicita:

Assim, a interseção entre competências da ANTAQ e do CADE, cujo propósito é promover a concorrência, coibindo falhas no mercado, é que justifica a existência de um acordo de cooperação, o qual ainda não existe,

entre as duas entidades, com a finalidade de compartilhamento de informações e adoções de medidas repressivas de atos anticoncorrenciais. Por outro lado, a atuação simultânea, para coibir atividades que levem às falhas de mercado, deve acontecer com cautela para que não ocorra bis in idem por meio da aplicação de mais de uma medida punitiva em repressão à prática do mesmo ato, em razão de este ter ocasionado falhas no mercado. (DE JESUS, Michael, 2018, p. 173).

Fato é que a concorrência portuária será concretizada por medidas conjuntas entre a agência reguladora (ANTAQ) e o CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica). Assim sendo, busca-se a identificação de práticas anticoncorrenciais e a cooperação entre os entes em relação as suas atribuições.

3.3. Reflexos ao Direito à Concorrência

Com essa conjuntura, a desestatização poderá resultar nos pontos aqui mencionados, e por isso, o mais preocupante entre eles trata-se do Direito à Concorrência. Dessa forma, é notório que a inspeção referente a concorrência necessitará de uma análise abrangente e própria, no que tange, ao Porto de Vitória. Para que assim, seja vedado às práticas abusivas, por parte do concessionário.

Nesse mesmo molde, Michael de Jesus (2018, p.165), nota que em análise geral, deve o ambiente portuário ser estruturado em maneira que a atividade econômica e o serviço público, sejam capazes de ter condições de competição. Já na visão específica, há necessidade de estudo detalhado em relação ao porto em observância e a adoção de medidas repressivas, por parte dos órgãos que possuir atribuições de controle da atividade econômica, no caso do setor portuário (ANTAQ e CADE).

Na visão específica, tratando do Complexo do Porto de Vitória, é importante que se tenha uma análise individual, por meio de estudos técnicos, ou seja, próprios da região. E, cabe aos órgãos a otimização de estudos que resultem em uma boa competição, para que assim, o porto seja composto por segurança jurídica e ambiente concorrencial adequado.

Nessa circunstância, é pertinente fomentar a importância da prestação de serviço público e a transferência dessa prestação para a iniciativa privada. Para Alexandre Santos de Aragão (2017, p. 316), a entrega do serviço para a empresa privada passará a produzir valores de troca com a finalidade de obter lucro, enquanto o poder público produz valores de uso com o objetivo de satisfazer uma necessidade social procurando remunerar a produção para continuar dispondo do capital produtivo. Portanto, lucro e liberdade de dispor de capital enfrentam lógicas distintas, segundo Aragão.

Diante disso, entende-se que a titularidade estatal é transferida para uma empresa (concessionária), onde a prestação se torna exclusiva de um concessionário, ou seja, permite a ideia de monopólio em face da empresa privada. Contudo, não podemos esquecer ainda que, mesmo diante da privatização, a exploração direta do serviço continuará integrando a esfera público-estatal, assim, são sujeitos a fiscalização estatal, vide art. 174, da Constituição de 1988.

Como já foi mencionado, cabe a ANTAQ e ao CADE a função de promover e averiguar o cenário concorrencial na prestação do serviço portuário. Com efeito, é necessário a cautela, no que tange à concorrência nos serviços públicos.

Nessa esfera, pode-se relacionar com alguns pontos de cautela fomentados por Santos de Aragão (2017, p.323): a) existência de assimetria informacional, de modo que os prestadores privados de serviço público tendem a ter muito mais informação sobre a atividade, do que os próprios reguladores (dificultando a fiscalização por parte do Estado); b) o lucro faz com que os agentes em concorrência tendem a agir mais sobre as parcelas lucrativas do mercado, trazendo benefícios para setores de maior poder; c) muitos serviços paralelos, podem não ser interessantes, no ponto de vista comercial, impedindo a universalização do serviço público; d) poderá acarretar algumas externalidades ao setor, como abandono de atividades menos lucrativas, danos ao meio ambiente e efeitos ao ordenamento da cidade; e) a ideia de otimismo exagerado, poderá gerar aumento de tarifas, dificuldades financeiras no setor, transgressão de normas de qualidade de serviço em prol do lucro; f) informações

poderá ser dispersas e parciais, g) existe a hipótese de fragmentação de mercados e h) cenário de substituição para monopólio privado.

Por fim, a concorrência é essencial para estabelecer um mercado justo e eficiente e com isso, devemos nos preocupar com o serviço público como um todo e os impactos/efeitos de sua alteração ao meio social que o engloba.

Dessarte, concluímos com o entendimento de Aragão (2017, p. 326), onde o processo de liberalização deve prever regras e instrumentos jurídicos-econômicos finalizados a evitar que uma abertura concorrencial do mercado possa acarretar prejuízo aos direitos fundamentais de determinadas categorias de usuários ou grupos sociais, já que deverá existir uma ponderação entre as necessidades do serviço público e a concorrência, ambos protegidos pela Constituição. De tal modo, essa ideia se aplica ao cenário de desestatização do Porto de Vitória.

Assim, devemos a partir do princípio da proporcionalidade, nos atentar a construção de uma sociedade justa e solidária, com base na justiça social (art. 170, caput) e equilibrar com o princípio da livre-iniciativa (art. 1º, IV), com base na Constituição. Sendo assim, a proporcionalidade permite um cenário justo para todos os usuários do Porto, no que tange a privatização do Porto de Vitória e seus possíveis reflexos à concorrência.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do presente estudo possibilitou uma análise de como a falta de investimento estatal criou um contexto de desestatização do Complexo do Porto de Vitória. Nessa conjuntura, a lei de modernização dos portos teve como prerrogativa, o incentivo ao desenvolvimento do setor. Com isso, foi importante compreender, portanto, que com o advento da Lei nº 12.815/2013, diante da livre iniciativa, qualquer pessoa jurídica apta passou a poder participar da licitação para a exploração do porto público.

A nova regulamentação abarcou o Incentivo à modernização dos portos, onde a lei vigente foi justificada a partir de uma ideia de destinação de recursos para investimentos em infraestrutura e modernização dos portos brasileiros, com o objetivo de aumentar a competitividade do setor. Nessa lógica, foi feita a análise de como essa nova redação ressurgiu no processo de privatização do Complexo do Porto de Vitória – ES.

Na concessão desse serviço, entendemos que a titularidade que configurava nas mãos do poder público, foi cedida apenas a execução do serviço, que deveria ser prestado pelo poder concedente, mas se concretizará em mão particular. Nesse passo, fomos capazes de compreender as espécies de concessão e arrendamento dentro do porto organizado.

De tal modo, foi crucial apontar a importância de análise econômica, social, política antes mesmo de considerar a transferência de um setor público para o privado. Outrossim, devemos questionar os critérios de eficiência e qualidade das empresas estatais com base em dados, ou seja, um estudo qualificado deverá ser feito para justificar a privatização e com isso, avaliar os impactos.

Outrossim, consideramos que privatizar não é sempre a melhor opção. É muito mais uma análise técnica e de gestão, para que assim, seja avaliada a melhor opção econômica e social.

A falta de harmonia regulatória tanto para o terminal público, tanto para o terminal privado, poderá acarretar algumas injustiças/desequilíbrios, resultando cenário de insegurança jurídica. A partir disso, pautamos a necessidade de conciliar os interesses de todos os agentes, da mesma forma, antes de desestatizar. Nessa esfera, em um processo de desestatização, cumpre fiscalizar o ambiente de liberdade por parte do concessionário, e assim, avaliar se há uma posição de monopólio por parte do concessionário.

Contudo, não podemos esquecer ainda que, mesmo diante da privatização, a exploração direta do serviço continuará integrando a esfera público-estatal, assim, são sujeitos a fiscalização estatal, vide art. 174, da Constituição de 1988.

Por fim, devemos a partir do princípio da proporcionalidade, nos atentar a construção de uma sociedade justa e solidária, com base na justiça social (art. 170, caput) e equilibrar com o princípio da livre-iniciativa (art. 1º, IV), com base na Constituição. cabendo a ANTAQ e ao CADE a função de promover e averiguar o cenário concorrencial na prestação do serviço portuário. Com efeito, é necessário a cautela, no que tange à concorrência nos serviços públicos.

REFERÊNCIAS

AGRIPINO, Osvaldo. **Direito Regulatório e Inovação na Regulação de Transportes e Portos nos Estados Unidos e Brasil/** Osvaldo Agripino – Florianópolis: Conceito Editorial, 2009.

AGRIPINO, Osvaldo de Castro Jr.; PASOLD, Cesar Luiz. Prefácio de Pedro Calmon Filho. **Direito Portuário: Regulação e Desenvolvimento.** 2. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

ANTAQ, Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Informações Institucionais.** Brasília, DF, 2019. Disponível em: Acesso em: 04 de março de 2022.

ARAGÃO, Alexandre Santos de. **Direito dos serviços públicos/Alexandre Aragão** – 4. ed. – Belo Horizonte: Fórum, 2017.

ARANHA, Marcio Iorio. **Manual de Direito Regulatório: Fundamentos de Direito Regulatório/** Márcio Iorio Aranha. 4 ed. rev. ampl. – London: Laccademia Publishing, 2018.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 04 de março de 2022.

BRASIL, **Lei nº 8.630, de 25 de Fevereiro de 1993.** Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 26 de Fev. 1993. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/quadro/1993.htm. >. Acesso em: 06 de março de 2022.

BRASIL, **Lei nº 10.233, de 05 de Junho de 2001.** Dispõe sobre a ANTAQ. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 05 de Jun. 2001. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.htm >. Acesso em: 10 de março de 2022.

BRASIL, **Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.** Dispõe sobre a Secretaria Especial dos Portos. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 05 de set. 2007. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11518.htm >. Acesso em: 10 de março de 2022.

BRASIL, **Lei nº 12.815, de 05 de Junho de 2013**. Dispõe sobre a Nova Lei dos Portos. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 05 de Jun. 2013. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm >. Acesso em: 10 de março de 2022.

CARVALHO, J. E.; TONIN, M. G. Propriedade intelectual. In: JUSTEN FILHO, Marçal. BARCELOS SILVA, Marco Aurélio de. (Coord.). **Direito da Infraestrutura: Estudos de Temas Relevantes**. Belo Horizonte: Fórum, 2019.

CUNHA FILHO, Nilo Martins da. **Notas de aula do Prof. Nilo Martins da Cunha Filho: Curso Gestão em Operações Portuárias e Curso Fundamentos da Logística Portuária**. Vitória, 2019.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Parcerias na Administração Pública**: concessão, permissão, franquias, terceirização, parceria público-privada e outras formas. 10. ed. São Paulo: Atlas, 2015.

FREZZA, Conrado da Silveira. **A Nova Lei dos Portos e os Modelos de Concessões e de Agências Reguladoras**: Mecanismos para a Garantia do Interesse Público. Tese (Mestrado) – Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental. Brasília, p. 39. 2016.

GÀRCIA, Armando Alvares. **Transportes Internacionais de Mercadorias e Pessoas no Mercosul**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

GARCIA, Flavio Amaral; FREITAS, Rafael Vêras de. **Portos brasileiros e a nova assimetria regulatória**: os títulos habilitantes para exploração da infraestrutura portuária. Revista de Direito Público da Economia – RDPE, Belo Horizonte, 12, n. 47, 2014.

JESUS, Michael de. **Direito Portuário no Brasil**. São Paulo: Quartier Latin; Edição: 1ª (1 de janeiro de 2018).

JUSTEN FILHO, Marçal. **Estatuto Jurídico das Empresas Estatais**. Lei nº 13.303/2016 – Lei das Estatais, cit..p.9. São Paulo: RT, 2016.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia Científica**. São Paulo: Atlas, 2010, p. 183.

MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. **Concessões**. Belo Horizonte: Fórum, 2016.

MEZZAROBA, Orides, MONTEIRO, Claudia Sevilla. **Manual de Metodologia da Pesquisa**. São Paulo: Saraiva, 2009, p. 65-66.

ORGANIZAÇÃO DE PORTOS ADOTADA PELO BANCO MUNDIAL. WORLD BANK. Port reform toolkit. Washington: World Bank Institute, 2003.

PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Coord.). **Direito Portuário Brasileiro**. 3.ed. Belo Horizonte: Fórum, 2020.

SCHWIND, Rafael Wallbach. **INFRA Debate**: Minirreforma do marco legal do setor portuário – seis destaques da Lei 14.047. Agência Infra. Disponível em: <https://www.agenciainfra.com/blog/infradebate-minirreforma-do-marco-legal-do-setor-portuario-seis-destaques-da-lei-14-047/>. Acesso em: 10 abril 2023.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico**. São Paulo: Cortez, 2007, p. 122.

SILVA, Francisco Carlos de Moraes. **Direito Portuário: considerações sobre a (Lei n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993)**. Belo Horizonte: Del Rey, 1994.

SUNFELD, Carlos Ari; ROSILHO, André. **Direito portuário brasileiro**. In: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach (Org.). *A redefinição da poligonal do porto organizado como mecanismo de desenvolvimento do setor portuário*. São Paulo: Marcial Pons, 2015, p. 315.