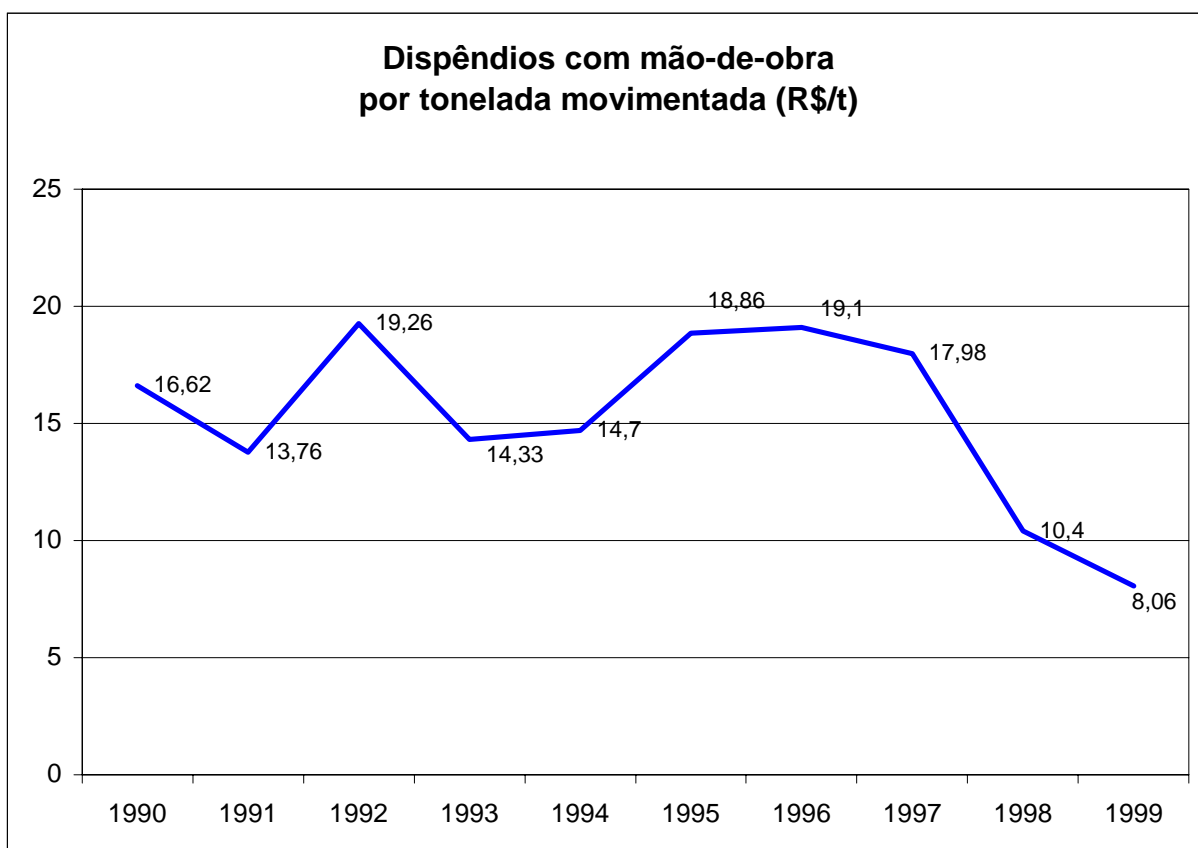


Porto de Santos

Uma década de transformações

1990-1999



Codesp



Unisanta



José Rodrigues, Jornalista e Economista
José Pascoal Vaz, Economista e Professor

Porto de Santos
Uma década de transformações
1990-1999

	Pág.
Apresentação	03
01- Palavra dos organizadores.....	04
02- Uma década de transformações.....	06
03- Finanças em declínio.....	09
04- Autoridade Portuária.....	12
05- Efeitos à mão-de-obra da Codesp	16
06- Investimentos	26
07- Carga movimentada cresce 26%	28
08- Avulsos, menor massa de salários.....	35
09- Operador portuário substitui a Codesp	38
10- Ogmo surge em 1994.....	39
11- Gempo, a partir de 1995.....	44
12-Economia e emprego em Santos	46
13-Conclusões e caminhos	50
14-Glossário	53
15-Anexos	55

Apresentação

A necessidade de uma quantificação dos efeitos provocados pelas mudanças institucionais, estruturais e operacionais no Porto de Santos, na década de 90, é a principal motivação deste documento. Buscou-se, como objeto central, a repercussão sobre o fator-trabalho, em razão de sua alta representatividade na economia regional, com envolvimento, no início da década, entre empregos diretos e indiretos, de cerca de 40 mil pessoas.

Após tratativas iniciais entre o então presidente da Codesp, Wagner Gonçalves Rossi, o vereador à Câmara de Santos, Fausto Figueira e o engenheiro e professor Alcindo Gonçalves, da UniSanta, em 27 de março de 2000 deu-se a assinatura do respectivo convênio. O termo levou as chancelas de Wagner G. Rossi, pela Codesp e de Sílvia Ângela Teixeira Penteado, reitora e Lúcia Maria Teixeira Furlani, presidente do Instituto Superior de Educação Santa Cecília.

Para elaboração deste documento, o Núcleo de Pesquisas e Estudos Sócio-Econômicos-Nese, da UniSanta solicitou o concurso de um de seus membros, o economista e professor José Pascoal Vaz e do jornalista e economista José Rodrigues, que concluíram o texto final em maio de 2001.

1 - Palavra dos organizadores

Este trabalho teve por base um conjunto de fontes documentais, centradas na Companhia Docas do Estado de São Paulo-Codesp e no Órgão de Gestão da Mão-de-Obra (Ogmo), além de arquivos pessoais dos pesquisadores. Os dados monetários da Codesp foram trabalhados com base no documento “Situação Econômico-Financeira”, preparado rotineiramente pela empresa¹ e apresentado em quadros anuais detalhados mês a mês, em duas moedas (Anexo I). Uma, a moeda corrente nacional de cada data. Outra, o dólar americano. Optamos pela fonte em valores em moeda corrente nacional, uma vez que a política cambial brasileira manteve o real substancialmente valorizado de julho de 1994 a janeiro de 1999, impossibilitando atualização monetária adequada.

Todas as conclusões monetárias baseiam-se em uma divisa constante, o real (R\$) de 31 de dezembro de 1999, o que permite um comparativo mais preciso de cada dado, cuja geração, na primeira metade dos anos 90, ocorreu em ambiente de elevadíssima inflação. Na década, o país movimentou valores em quatro moedas.

De 31 de dezembro de 1990 a 30 de junho de 1994, mês anterior ao da implantação do Plano Real, a inflação média, medida pela variação do IGP-DI, foi de 1.535,5% ao ano, equivalente a 26,2% ao mês. No período, a menor inflação foi de 6,5% (maio de 1991) e a maior, 46,6% (junho de 1994). De 30 de junho de 1994 a 31 de dezembro de 1999, a inflação média foi de 12,6% ao ano, equivalente a 1,0% ao mês. Neste último período, a menor inflação (na verdade, deflação), foi de -1,1%, em setembro de 1995 e a maior, 5,5%, em setembro de 1994. O ideal, para inflações mensais de dois dígitos, seria calcular valores em moeda constante a partir de valores nominais diários. Infelizmente, tais valores nominais não estão disponíveis na prática.

Para a escolha do índice de inflação, analisamos quatro índices: Índice Geral de Preços-Disponibilidade Interna IGP-DI e Índice Geral de Preços de Mercado IGP-M, ambos pesquisados e calculados pela Fundação Getúlio Vargas; Índice Nacional de Preços ao Consumidor- INPC, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE² e Índice de Correção Monetária da Justiça Federal-CMJF, composto de vários índices. Chamando cada um deles de 1 (um) em dezembro de 1990, calculamos seus acumulados, em 31/12/99, que atingem as seguintes grandezas: 34.063 (IGP-DI), 30.513 (IGP-M), 29.545 (INPC) e 31.131 (CMJF). São níveis que mostram haver consistência entre eles, tendo em vista o período de 9 anos de inflação média bastante elevada. A adoção de qualquer deles satisfaria às exigências de trabalhar com moeda constante. Adotamos o IGP-DI por ser o índice mais conhecido e tradicional.

Os dados do Ogmo, tanto para quantitativos de homens, como para períodos trabalhados e pagamentos efetuados, foram obtidos junto às suas planilhas mensais

¹ DIFIN/GEFIN/COPFI/SUORC.

disponíveis no setor de informática. Dados anteriores a 1993, ano a partir do qual os pagamentos passaram à competência direta do Ogmo, também foram transmitidos por este organismo, graças a arquivos repassados pela ex-Associação Profissional das Entidades Estivadoras e dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo(Apees).

O conceito de Porto de Santos para o presente estudo, na sua totalidade, é o reconhecido pela Portaria nº 1021, de 20/12/93, que incluiu na sua área de abrangência os terminais privativos da Cosipa e da Ultrafértil, alterada em fevereiro de 1995 pela Portaria nº 94, do Ministério dos Transportes.

Em alguns dados e análises houve a incorporação de resultados dos anos de 2000 e 2001.

Agradecemos a colaboração para a execução deste documento, de Francisco Vilar do Neto, Benedicto Ricardo Motta, Agostinho de Souza Filho, Gilmar Garcia Simão, Romualdo Rodrigues Simões, da Codesp. De André Luiz M. Canoilas, Nelson Domingos de Giulio e Newton Iraha, do Ogmo e de Milton de Almeida e José dos Santos Martins, do Sopesp.

PS – Dados relativos ao emprego no setor dos operadores portuários, tais como número médio de trabalhadores e respectivas médias salariais, constantes deste documento, são de exclusiva responsabilidade dos seus autores. As tentativas de obtenção de dados junto às fontes legítimas resultaram infrutíferas, embora a perseverança na busca, por vários meses. Ressalvamos o empenho das duas entidades corporativas do setor, o Sopesp e o Ogmo, que procuraram colaborar nesse sentido, distribuindo consultas por escrito aos operadores, com número ínfimo de respostas. Lamentamos, em nome do restante da comunidade portuária e do registro para a história do Porto de Santos.

2 - Uma década de transformações

Sucessora da Companhia Docas de Santos, a partir de novembro de 1980, a Codesp, depois de passar a sua primeira década com movimentação média anual de 27.178.318 toneladas, na seguinte experimentou crescimento de 25,9%, com a média de 34.213.786 toneladas. Ao terminar a década de 90, o Porto de Santos, com 42.675.507 t de cargas movimentadas, incluídas as dos cinco terminais privativos, havia sido um palco de profundas mudanças institucionais, administrativas, gerenciais e operacionais. O principal motivo dessas transformações recai sobre a Lei nº 8630, sancionada pelo então presidente da República, Itamar Franco, em 25 de fevereiro de 1993, cuja implementação total demandou cerca de quatro anos.

Ao retirar-se da Codesp a função de operadora, transformando-a exclusivamente em Autoridade Portuária e ao arrendar áreas e instalações do porto para o setor privado, imprimem-se novas diretrizes ao conjunto, com influência na produtividade e impacto direto sobre a mão-de-obra.

Dois fatores, no entanto, devem ser ressaltados neste conjunto de transformações. O primeiro vincula-se ao ritmo de crescimento da economia brasileira, que se comportou de forma lenta na década, com a média anual de 1,78 % do Produto Interno Bruto e repercussões em toda a cadeia de serviços portuários. O segundo deriva do fato de que, dadas as características das mudanças institucionais provocadas pela Lei 8630, seus efeitos mais visíveis passam a ocorrer, praticamente, a partir do último trimestre de 1997.

Se tomados os dois anos extremos da década, 1990-1999, tem-se um crescimento de 47,9% no quantitativo da carga movimentada pelo porto, enquanto a remuneração do trabalho, incluídas todas as categorias vinculadas à administração da Codesp e as dos avulsos, declina 33,1%. Anexo II.

Com o processo de privatização das operações e em razão dos arrendamentos de áreas do porto, criaram-se novos postos de trabalho junto aos operadores portuários, cujo número de pré-qualificados, no final de 1999, era de 111. Esses postos, com vínculo empregatício, foram estimados em 3.000, representativos de uma massa salarial equivalente a R\$ 23,0 milhões, dado que reduz o impacto negativo das privatizações sobre o fator-trabalho. Se somado ao quantitativo dos setores tradicionais – Codesp mais avulsos – a remuneração oriúnda dos operadores portuários baixa o declínio da renda entre 1990 e 1999, de 33,1% para 28,4%.

Por efetivo, o número médio de trabalhadores do porto, nesse decênio, apresentou uma oscilação, à primeira vista, surpreendente, na medida em que mostra uma curva que desce, depois sobe e finalmente volta a cair. O item principal da descida são as demissões do pessoal vinculado da Codesp, que progressivamente é substituído por mão-de-obra

contratada e força supletiva, atingindo seu auge em 1996. A força supletiva representou um acréscimo desusado na oferta de mão-de-obra portuária, a partir de 1993, vindo a influir, anos depois, no conjunto dos trabalhadores avulsos. Em 1997, a abertura de postos de trabalho pelos operadores portuários surge como novo elemento de compensação, fazendo com que a curva confirme tendência ascendente. Nos dois últimos anos da década, todavia, com as demissões pronunciadas no quadro efetivo da Codesp e da redução da força supletiva, a curva aponta para o declínio da ocupação geral da mão-de-obra portuária.

O Quadro 1, mostra o comportamento da ocupação da mão-de-obra do porto, em suas várias categorias.

Quadro 1

Porto de Santos						
Nº Médio de Trabalhadores – 1990/99						
Ano	Codesp c/ vínculo	Codesp -Outros-¹	Avulsos de bordo	Avulsos de capatazia	Operadores Portuários³	Total
1990	10.358	-	5.954	-	-	16.302
1991	8.938	-	6.014	-	-	14.952
1992	7.749	-	7.102	-	-	14.851
1993	7.583	410	6.807	-	-	14.390
1994	6.580	854	7.259	-	-	13.839
1995	6.103	2.025	7.187	-	-	13.290
1996	5.509	2.270	6.650	-	-	14.429
1997	4.527	2.064	5.482	827 ²	2.100	15.000
1998	2.117	1.125	4.968	2.495	3.000	13.705
1999	1.977	914	4.732	2.012	3.000	12.635

(1) Outros, inclui força supletiva e mão-de-obra contratada. Não inclui serviços de terceiros.

(2) Simulação para 12 meses do quantitativo de outubro a dezembro, início da função.

(3) Estimativas do pessoal com vínculo empregatício.

É possível concluir-se, com base nesses dados, que a produtividade do salário real, considerando toda a mão-de-obra, inclusive a estimada dos operadores portuários com vínculo empregatício, aumentou em 107%, entre os anos extremos da década.

Cada um desses itens terá tratamento específico ao longo deste documento. Pode-se constatar, no entanto, que os quocientes resultantes da divisão do custo da mão-de-obra em reais atualizados para dezembro de 1999, pela tonelagem bruta movimentada nos dois anos extremos, apresentam resultado surpreendente. De fato, se em 1990 os usuários gastaram com mão-de-obra o equivalente a R\$ 16,62 por tonelada, nove anos depois esse item havia declinado para R\$ 8,06. Simulações dos efeitos deste resultado encontram-se no corpo do documento. Anexo III.

Quando se subtraem dos dispêndios da Codesp pagamentos de serviços contratados de terceiros, esse valores declinam, respectivamente, para R\$ 14,95 e R\$ 6,59. Anexo IV.

Foi um período em que o valor final das cargas movimentadas no porto – atribuído o valor médio de US\$ 800 por tonelada – cresceu substancialmente. Comparativamente, 1990 e 1999, mantido o valor médio, apresentaram diferença positiva equivalente a US\$ 11,16 bilhões a favor do último ano. O valor estimativo total da carga que transitou pelo porto durante 1999, foi equivalente a US\$ 34,2 bilhões, consideradas as de comércio exterior e cabotagem. E segundo a Secretaria de Comercio Exterior-Secex, a parcela de mercadorias que passaram pelo porto, naquele ano, entre exportações e importações, significaram o movimento de US\$ 25,7 bilhões, equivalentes a 26,5% do total brasileiro.

3 – Finanças em declínio

Com exceção de três anos, os de 1990, 1992 e 1994, os demais da década apresentaram resultados líquidos negativos para as finanças da Codesp. Do mínimo de R\$ 19,6 milhões, em 1991, ao máximo de R\$ 273,9 milhões, em 1997, o primeiro ano operacional completo após a reestruturação tarifária, a empresa mostra um quadro de insuficiências a apontarem para soluções que parecem depender de iniciativas para além do campo operacional.

No período, a Codesp sofreu profundas transformações institucionais, abandonando sua função de operadora do porto, para centrar-se na de Autoridade Portuária, no segundo semestre de 1997. Com essa decisão ministerial, a empresa tanto dispensou mão-de-obra, sujeitando-se a acordos de desligamentos, como abriu mão de receitas, numa sincronia perversa, ou seja, via aumentar seu passivo financeiro, enquanto perdia fontes de numerário.

Os números mostram um pico de receita operacional na década, em 1995, da ordem de R\$ 594 milhões, ano véspera da reestruturação tarifária, até chegar ao mínimo de R\$ 140,8 milhões, em 1999. A despesa operacional, por sua vez, que chegou ao máximo de R\$ 707,7 milhões, em 1995, baixou para o mínimo de R\$ 238,5 milhões no último ano da década.

O Anexo V apresenta algumas alterações com as participações das rubricas “outras receitas operacionais” e “outras despesas operacionais”, contudo, sem tirar a empresa de resultados líquidos negativos, sujeitando-a a renegociações com fornecedores e credores fiscais e previdenciários. Para o resultado superavitário de 1992, contribuiu de forma decisiva a entrada de R\$ 143,8 milhões à conta de outras receitas operacionais.

Digna de menção, como ilustração das mudanças ocorridas nos cofres da empresa, é a tarifa relativa à capatazia, vinculada à atividade operacional da empresa. Em alguns anos do início da década, essa receita chega a ultrapassar os 50% da receita operacional, como em 1990, que atingiu 56%. No final da década, ela declina para o equivalente a 8,1%. A tarifa de armazenagem segue um curso semelhante, embora de menor expressão relativa. Enquanto em 1990 correspondeu a 11% da receita operacional, em 1999 teve expressão negativa de R\$ 15 mil, portanto, abaixo de zero.

O Quadro 1A permite a visualização do desempenho da empresa, em termos financeiros, sempre com a moeda transformada em reais (mil) de dezembro de 1999.

Quadro 1A

Codesp Resultados Financeiros – R\$ mil/dez/99					
ANO	Receita Operacional	Receita Total	Despesa Operacional	Despesa Total	Resultado Líquido
1990	399.458	447.458	424.204	435.388	12.070
1991	331.161	370.384	371.409	390.066	(19.682)
1992	541.478	686.868	537.679	584.879	101.989
1993	445.270	540.935	568.844	600.781	(59.846)
1994	525.474	610.351	489.602	573.543	36.808
1995	593.826	674.621	707.697	785.889	(118.797)
1996	545.949	599.820	592.718	677.993	(78.169)
1997	390.980	492.786	608.596	766.672	(273.887)
1998	229.017	293.072	310.972	398.040	(104.969)
1999	140.829	246.163	238.520	331.899	(85.736)

Comparativo com a carga

Com os dados disponíveis da receita operacional da Codesp faz-se um comparativo com a tonelage movimentada na década, verificando-se a redução do peso relativo da empresa nos dispêndios dos usuários com as operações de embarque e descarga de mercadorias. De forma coincidente, tão logo a companhia procedeu à reforma tarifária, os armadores instituíram a chamada “capatazia do armador”, internacionalmente conhecida por Terminal Handling Charge-THC, à qual ficaram sujeitos os operadores portuários. A THC veio acompanhada de polêmica, principalmente porque seus valores foram aplicados uniformemente pelas diferentes linhas de navegação, ou seja, desconsiderando estratégias individuais de competição.

Um cálculo estimativo da Codesp, tomando por base a movimentação de contêineres, com THC de R\$ 180,00 para unidades de 20 pés e de R\$ 220,00 para 40 pés, de setembro de 1996 até agosto de 2000, chegou ao montante de R\$ 335 milhões recebidos pelos armadores.

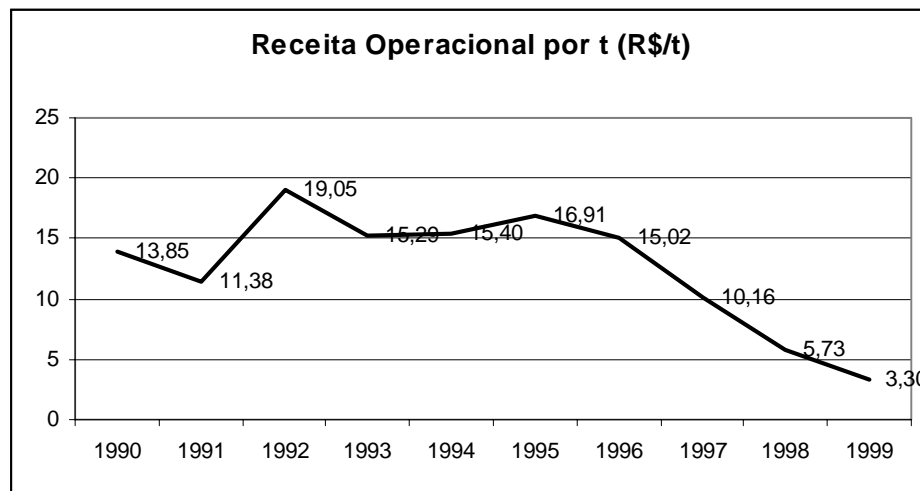
Essa estratégia do setor privado levou usuários, com destaque para os exportadores de café, a manifestarem queixas e acionar o Cade, do Ministério da Justiça, alegando a não redução dos custos portuários e a prática de cartel pelos armadores.

O Quadro 2 mostra o peso das receitas operacionais da Codesp relativamente à tonelage de carga movimentada na década.

Quadro 2

R\$ dez/99

Relação entre Receita e Movimento do Porto			
ANO	Receita Operacional R\$ mil	Movimento do porto em toneladas	R\$ por tonelada
1990	399.458	28.847.630	13,85
1991	331.161	29.097.528	11,38
1992	541.478	28.421.252	19,05
1993	445.270	29.111.337	15,29
1994	525.474	34.121.361	15,40
1995	593.826	35.111.367	16,91
1996	545.949	36.339.360	15,02
1997	390.980	38.472.130	10,16
1998	229.017	39.940.386	5,73
1999	140.829	42.675.507	3,30



Com base no quadro anterior permitem-se comparativos de custos no período, ressaltando-se a ausência de dados gerados pelos operadores portuários, que têm custos próprios e para os quais as reduções não se deram na mesma proporção. Os usuários do porto, especialmente os de carga não-padronizada, também não foram atingidos positivamente na medida do declínio histórico dos custos da infra-estrutura portuária. Simulação, baseada em triênios, do descenso parcial do custo, está no Quadro 3.

Quadro 3

Projeções de custos comparativos na década com base na receita operacional do Porto de Santos	
Média de custo por t – 1990/96	R\$ 15,27
Média de custo por t – 1997/99	R\$ 6,39
Redução (%) entre as médias	58,15
Tonelagem média de 1997 a 1999	40.362.674
Projeção custo-média 97/99 a R\$ 15,27/t	R\$ 616 milhões
Projeção custo- média 97/99 a R\$ 6,39/t	R\$ 258 milhões
Redução- média anual 97/99	R\$ 358 milhões

4 - Autoridade Portuária

A partir de 1995 foram postos em execução vários planos de reestruturação da empresa, a fim de adaptá-la à função estrita de Autoridade Portuária. A Codesp passa a assumir, progressivamente, um papel de coordenação e fiscalização da atividade portuária, abandonando a de operadora. Série de documentos foram elaborados e aprovados, tendo como eixo o Projeto Santos 2000-Preparando o Porto para o Século XXI. A diretoria executiva da Codesp, em sua reunião de 21 de dezembro de 1995, aprovou três documentos que compuseram o projeto: Diretrizes Estratégicas, documento-base do projeto, Programa de Arrendamentos e Parcerias no Porto de Santos-Proaps e Diretrizes e Regras de Transição-Diret. Os objetivos do Projeto Santos 2000 foram resumidos na busca da eficácia, remodelagem, expansão e inserção regional do Porto de Santos.

Nas Diretrizes Estratégicas foi realizado um diagnóstico do porto, projetando-se cenários com “uma visão desejada do Porto de Santos e da Codesp para o ano 2000”. O item nº 5 tratou da efetivação da transferência da operação portuária à iniciativa privada, “preservando postos de trabalho”.

O Proaps selecionou áreas para arrendamentos, com divisões entre instalações portuárias de uso público especial e instalações portuárias de uso público geral, estas utilizáveis por todos operadores portuários. Da área total do porto de 7,7 milhões de metros quadrados, foi selecionado o equivalente a 4,5 milhões de metros quadrados para o Proaps. À época, divulgou-se que havia áreas arrendadas antes da Lei 8630/93, no equivalente a 591.500,40 m² e que após a lei, mas antes do Proaps, mais 276.768,13 m². Os resultados desse programa estão editados em outro local deste documento.

O documento denominado Diretrizes e Regras de Transição-Diret foi assinado em 14 de dezembro de 1995 entre a Codesp e representantes de sete sindicatos de trabalhadores. Baseou-se em Protocolo de Intenções assinado em Brasília em 14 de novembro de 1995, com aval do Ministério dos Transportes. A finalidade do pacto foi a de baixar o custo Santos. Fez-se uma divisão entre áreas do porto, inativas e ativas, estas classificadas em de operação mista e operação exclusiva com empregados vinculados à Codesp.

Em 1996, elaborou-se o Programa de Ajustes Estruturais do Porto de Santos-Paeps, que passou por várias versões, até abril de 1998. Visava, segundo seu enunciado, “reestruturar a Codesp para desempenhar seu papel de Autoridade/Administradora, bem como criar as condições básicas para atrair investimentos privados”. Formavam o documento cinco programas: de saneamento financeiro da Codesp, implementação da Autoridade/Administradora Portuária, redução do quadro de pessoal da empresa, treinamento e desenvolvimento do pessoal da Autoridade/Administradora e investimentos em infra-estrutura básica no porto para viabilização de investimentos privados.

A quarta versão do Paeps, em abril de 1998, calculou o total de passivos “quantificados e em andamento”, mais desligamentos de pessoal e investimentos, em R\$ 860,6 milhões.

Em 28 de maio de 1999, o Conselho de Administração da Codesp, pela deliberação nº 6.99, aprovou a implantação da Estrutura Organizacional da empresa, com base em documento elaborado em novembro de 1998. Incluíam-se no documento, a estrutura dos cargos comissionados e o regimento interno da Autoridade Portuária de Santos. A letra a do item 1.1.4 do documento colocava como objetivo: “criar as condições indispensáveis ao efetivo exercício regulador e fiscalizador da Autoridade Portuária, fortalecendo atividades importantes na capacidade de arrecadação da empresa”.

Em um dos itens do documento foram postos comparativos de pessoal da Codesp, na época, e da projeção da Autoridade Portuária, conforme este resumo: Quadro da Codesp, 1992 funcionários. Quadro da Autoridade Portuária, 1098 funcionários. A diferença de remuneração foi estimada em R\$ 474.831,00 mensais.

No transcurso de cinco anos, entre 1995 e 1999, a maioria desses projetos foi implementada, com repercussões diretas sobre o quantitativo de pessoal vinculado à empresa.

Destacam-se, nesse período, inovações decisivas para o futuro do porto, entre as quais a instituição da nova estrutura tarifária (a partir de setembro de 1996) e operação ininterrupta de 24 horas diárias, em turnos de seis horas, por opção das empresas operadoras, o que ocorreu a partir de 30 de junho de 1997.

Em fevereiro de 1995, o Ministério dos Transportes editou a Portaria nº 94, pela qual se alterou profundamente a área do Porto Organizado de Santos, reduzindo-a. Pela Portaria nº 1021, de dezembro de 1993, a linha imaginária que passava pelo paralelo 23° 52’ 15” Sul e áreas adjacentes, foi mudada para o paralelo 23° 54’ 48” Sul. O ato teve como consequência imediata a desvinculação do porto organizado de dois terminais existentes na época junto ao paralelo inicial, da Cosipa e da Ultrafértil.

Em 22 de setembro de 1997, o Conselho de Autoridade Portuária-CAP, pela Resolução nº 31.97, aprovou o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos-PDZ, que já vinha sendo implementado.

A partir de 1º de junho de 1999, por meio da Resolução da Presidência nº 072/99, foi iniciada a implantação da nova estrutura organizacional da Autoridade Portuária, homologada pelo Conselho de Administração da Codesp e referendada pelo Ministério dos Transportes.

Tarifas

A estrutura tarifária da Codesp, que vigia há décadas, com 17 tabelas, sofreu profunda mudança, a partir de setembro de 1996, por proposta da empresa e homologação do Conselho de Autoridade Portuária-CAP. A inovação veio acompanhada de reduções tarifárias, com influência direta nas receitas da companhia, sob uma previsão de aumento de tonelagem movimentada, que na prática não se concretizou à altura. Instituiu-se, na ocasião, a cobrança por tempo de utilização do porto, visando o aumento da produtividade por navio.

O número final de tabelas tarifárias baixou para cinco, com as seguintes denominações: Tabela I - Utilização da infra-estrutura portuária (devida pelo requisitante).

II- Utilização da infra-estrutura terrestre (devida pelo requisitante e/ou arrendatário).

III-Armazenagem (devida pelo dono da mercadoria ou requisitante).

IV-Aluguel de equipamentos (pelo requisitante).

V – Serviços gerais (pelo requisitante).

Com a aprovação da nova estrutura, o CAP também homologou reduções tarifárias semestrais de 10,0%, com o mínimo de 7,0%, ao longo de três anos. A título de exemplo, a tarifa da Tabela I.1-Utilização da Infra-Estrutura Portuária, que passou a vigorar a partir de setembro de 1996, foi de R\$ 4,42 por tonelada movimentada pela embarcação. Em 1º de março de 1997, baixou 7,0%, para R\$ 4,11; em 1º de setembro de 1997, outra redução de 7,0%, passando para R\$ 3,82 por t. Depois dessas baixas, por decisão ministerial autônoma, foram determinadas duas grandes reduções, respectivamente, em 1º de novembro de 1997, para R\$ 2,16 por tonelada e em 1º de maio de 1998, para R\$ 1,46 por t, valor que tem permanecido até a finalização deste documento, em maio de 2001. As baixas acumuladas somavam 66,37%.

Com a iniciativa do Ministério dos Transportes, o programa de reduções semestrais de 7,0% foi suspenso.

A Tabela II – Utilização da infra-estrutura terrestre passou a ser cobrada em função do tempo (período de seis horas ou fração) e por berço de atracação.

As demais tabelas deixaram de ter aplicação prática em função do papel de Autoridade Portuária desenvolvido pela Codesp.

Proaps arrenda 2,0 milhões de m2

Até o final do ano 2000, o Programa de Arrendamentos e Parcerias do Porto de Santos-Proaps, integrante do Projeto Santos 2000, havia totalizado 37 arrendamentos de áreas e instalações sob administração da Autoridade Portuária. A soma das áreas submetidas a esse processo era de 1.914.745 m², incluindo destinações para movimento de contêineres, carga geral, granéis sólidos, granéis líquidos, estacionamento de bicicletas, laboratório para inspeção e testes de mercadorias, estacionamento para veículos e terminal turístico.

Os valores mínimos de investimentos dos arrendatários foi projetado para o equivalente a R\$ 590 milhões, o que deverá subir para cerca de R\$ 1 bilhão, ao se concluírem os arrendamentos remanescentes, com prioridades para terminais de granéis líquidos e dois de fertilizantes, estes na margem esquerda do porto.

Em junho de 2000, a Codesp assinou contrato de concessão com o setor privado de sua malha ferroviária, compreendendo cerca de 200 quilômetros de trilhos.

O procedimento de arrendar áreas pertencentes ao porto, em contratos com prazos em torno de 20 anos, com possibilidade de renovação por igual período, provocou mudanças estruturais na atividade do terminal santista. Aliado a outros fatores, a exemplo do porto 24 horas e a investimentos em tecnologia de automação, o porto passou a apresentar resultados comparativos melhores na movimentação da carga. Com isso, o tempo de operação dos navios foi diminuído substancialmente.

O Quadro 4 posiciona o resultado da política de arrendamentos, antes e depois do Proaps.

Quadro 4

Áreas disponíveis no Porto de Santos	m²	%
Total	7.700.000	-
Para arrendamentos	4.500.000	100,0
Arrendadas antes da Lei 8630/93	591.500	13,1
Arrendadas após a lei e antes do Proaps	276.768	6,2
Contratos assinados no Proaps	1.914.745	42,5
Em licitação (*)	453.800	10,1
Total disponibilizado	3.236.813	71,9

(*) Posição em janeiro de 2001.

5 - Efeitos à mão-de-obra da Codesp

Por ser empresa de economia mista, a Codesp, desde o final da década de 80 sujeitou-se às decisões do Governo Federal no sentido de reduzir o quadro de pessoal, até com a proibição de novas contratações. Essa política levou a empresa a praticar expedientes alternativos, em razão do crescimento de cargas no porto e demanda de mão-de-obra, para a qual seu contingente se mostrava insuficiente. Em 1993, com a sanção da Lei nº 8.630, as alterações no campo do trabalho seriam intensificadas, em maior medida pela saída da companhia das operações portuárias, ocorrida em 1997.

Em linhas gerais, as transformações institucionais e operacionais do porto, na década, produziram o seguinte efeito para os trabalhadores vinculados à Codesp: enquanto em 1º de janeiro de 1.990 o número total era de 10.621, em 31 de dezembro de 1.999 havia sido reduzido para 1.967. A diminuição de 8.654 trabalhadores com vínculo empregatício correspondeu a 81,5% do contingente de uma década atrás.

No ano de 2.000 esse processo teve prosseguimento, de tal modo que em janeiro de 2.001 o número total de trabalhadores com vínculo empregatício com a Codesp era de apenas 1.300. A meta programada é a de a empresa chegar a um número final de 1.098 funcionários ao longo do ano 2.001.

As sucessivas reduções de pessoal, na década, podem ser avaliadas no Quadro 5.

Quadro 5

Causas do movimento de pessoal na Codesp de 1990 a 1999						
Admissões e Readmissões	Aposentadorias	Falecimentos	Demissões		Existência	
			A Pedido	Outros	Jan/90	Dez/99
156 ¹	3.545 ²	274	68	4.923 ³	10.621	1.967

¹Inclui anistiados. ²Foram 884 com incentivo. ³Foram 3.330 com incentivo.

Em razão dos desligamentos por aposentadoria e incentivados, a empresa dispendeu recursos acima do normal, provocando massas salariais atípicas, até 1997, o que compromete a análise dos resultados. Em razão disso, os números melhor representativos da política de redução de pessoal vinculado começam a aparecer claramente a partir de 1998. O Quadro 6 mostra a contração do gasto com pessoal vinculado na década.

Força supletiva

A partir de julho de 1.993, mediante autorização do Ministério dos Transportes, a Codesp estabeleceu acordo com o Sindicato dos Operários Portuários no sentido de instituir-se uma força supletiva para atender a demanda de mão-de-obra dos navios. O sindicato assumiu a função de intermediário desse pessoal, com remuneração de 10% a 11% a título de administração e fornecimento de material de proteção ao trabalho, sobre o montante dos pagamentos. O expediente foi seguido por outros sindicatos, inclusive para atendimento de serviços de apoio e administrativos da Codesp. Esses trabalhadores passaram a receber por dias trabalhados, com acréscimos proporcionais de FGTS, férias e 13º salário, em valores médios abaixo dos correspondentes com vínculo empregatício. O recolhimento do INSS ficou de responsabilidade da Codesp.

Com a média de 410 trabalhadores, de julho a dezembro de 1.993, esse contingente atingiu o número máximo médio mensal em 1.996, com 2.133 trabalhadores. Esse número equivaleu a 38,7% da mão-de-obra vinculada naquele ano.

Com a saída da Codesp das operações, em setembro de 1.997, os trabalhadores da força supletiva obtiveram direito a cadastramento no Ogm, juntando-se aos demitidos da empresa, estes na condição de registrados, ou seja, com direito de preferência para o trabalho avulso de capatazia.

Por necessidades operacionais e administrativas, a estatal ainda continuou a demandar mão-de-obra supletiva, de tal modo que em 1.999 a média mensal de ocupação por conta da Codesp havia declinado para 824 homens. Conforme decisão ministerial, até julho de 2.001 a empresa terá que cortar, definitivamente, a utilização desse contingente.

De 1.993 a 1.999, a remuneração média mensal dos trabalhadores da força supletiva oscilou entre o mínimo de R\$ 762,00 e o máximo de R\$ 1.820,00, em termos reais, ou seja, atualizados para dezembro de 1999.

O Quadro 6 mostra o significado dos dispêndios com a mão-de-obra supletiva, relativamente ao pessoal com vínculo empregatício da Codesp.

Quadro 6

Codesp –Dispêndios com pessoal vinculado e Força Supletiva – Em R\$ de Dez/99			
Ano	Mão-de-Obra Vinculada	Força Supletiva	%
1990	337.300.458	-	-
1991	241.849.496	-	-
1992	276.421.044	-	-
1993	312.835.385	1.847.437 ¹	0,6
1994	278.805.050	15.921.316	5,7
1995	357.990.037	34.358.670	9,6
1996	393.488.879	39.599.882	10,1
1997	395.818.231	42.214.357	10,7
1998	119.509.359	20.928.296	17,5
1999	100.921.591	16.137.827	16,0

⁽¹⁾ A partir de julho.

Obs. Não considerados pagamentos p/ Ogmo, de 1997 a 1999.

Mão-de-obra contratada

Outro expediente para absorver pessoal, sem caracterização de vínculo direto com a empresa foi o da mão-de-obra contratada. Modalidade conhecida por terceirização, utilizou-se de empresas prestadoras de serviços, com as quais os contratados tinham vínculo. Há dados financeiros desde 1.994, que correspondem a pessoal administrativo e do Sindicato do Bloco, este, para funções de apoio braçal, incluindo limpeza, picagem de ferrugem e conservação de linhas férreas. Somente a partir de julho de 1.996 o setor de pessoal passou a divulgar o quantitativo da administração aproveitado temporariamente à conta de mão-de-obra contratada. Naquele mês foram 137 pessoas.

Os números que constam do Quadro 7, ilustrativo desse pessoal, em termos quantitativos, baseiam-se em médias mensais, a partir de 1.994, ano em que a empresa admite já contar com mão-de-obra contratada para seus serviços de administração e do bloco. Para efeito de maior concisão nas estimativas, os pesquisadores levantaram alguns números junto ao Sindicato do Bloco, em sete datas alternadas, de 1994 a 1999. O resultado foi o número 107, ou seja, a média mensal de bloquistas chamados pela Codesp para serviços de apoio.

Por outro lado, em cinco datas coincidentes, agora de 1996 a 1999, a média de pessoal contratado pela Codesp, para funções administrativas, foi de 120 mensais. As duas médias somadas, resultam em 227 trabalhadores.

A média de 90 pessoas contratadas pela Codesp para funções administrativas, em 1999, indica que houve tendência declinante por esse expediente alternativo. E dada a difícil mensuração real do fenômeno, simulando-se a média de 227 trabalhadores, de 1994

a 1999, obtêm-valores médios mensais de remuneração que vão de R\$ 1.342,00 a R\$ 2.994,00, per capita, respectivamente, a menor e a maior média do período, ocorridas nos anos de 1994 e 1995. Deve ser ressaltado que sobre a mão-de-obra contratada, excluída a do Sindicato do Bloco, além do ganho direto do trabalhador, há os encargos normais, acrescidos dos valores decorrentes da administração empresarial tercerizada.

A importância relativa destes dados surge quando se contrapõem suas grandezas anuais com as representadas pelos empregados com vínculo empregatício junto à Codesp. Ressalve-se que em razão das dispensas incentivadas e ganhos resultantes de causas trabalhistas, mais intensamente até 1997, as remunerações do pessoal vinculado mostram sua real situação nos anos de 1998 e 1999. O Quadro 7 melhor visualiza o fenômeno.

Quadro 7

Codesp – Pagamentos de Mão-de-Obra Vinculada e Contratada – Em R\$ de Dez/99			
Ano	Mão-de-Obra Vinculada	Mão-de-Obra Contratada	%
1994	278.805.050	3.655.892	1,3
1995	357.990.037	8.155.987	2,3
1996	393.488.879	6.513.780	1,7
1997	395.818.231	5.930.441	1,5
1998	119.509.359	5.863.036	4,9
1999	100.921.591	5.953.110	5,9

Serviços de terceiros contratados

A desativação de vários serviços praticados pela companhia ao longo da década não foi correspondida por reduções de dispêndios com pessoal na medida aparentemente desejada. Em alguns anos verificou-se até aumento das despesas, embora haja como que um mascaramento do fenômeno. Trata-se da rubrica denominada Serviços de Terceiros, pela qual são pactuadas tarefas com empresas contratadas, em parte anteriormente realizadas por seus funcionários, cujos montantes incluem remuneração da mão-de-obra, encargos e administração. Neste item se incluem, a título de exemplo, serviços de limpeza, manutenção de equipamentos, transportes e dragagem. Por outro lado, também se arrolam outros, todos à conta de custeio, cujo suprimento é externo, como os de utilidades de serviços (água, energia elétrica), fornecimento de gêneros alimentícios, seguros, comunicação, estudos e projetos e vale-refeição.

A finalidade dos serviços de terceiros, como se observa, é ampla e pode exigir investimentos patrimoniais próprios dos contratados.

Não foi possível avaliar-se o quantitativo de pessoal utilizado nesses serviços, nem a parcela do desembolso da Codesp que corresponderia a salários. Uma estimativa de pessoal técnico da empresa, admite que os salários poderão responder por cerca de 50% das faturas das empresas terceirizadas. O Quadro 8 dá a medida da importância desse item nas despesas da Codesp, na década, e seu significado relativo ante os dispêndios com pessoal vinculado.

Quadro 8

Codesp –Dispêndios com Pessoal Vinculado e Serviços de Terceiros– Em R\$ de Dez/99			
Ano	Mão-de-Obra Vinculada	Serviços de Terceiros	%
1990	337.300.458	48.351.789	14,3
1991	241.849.496	70.660.668	29,2
1992	276.421.044	175.151.919	63,4
1993	312.835.385	130.016.229	41,6
1994	278.805.050	66.011.974	23,4
1995	357.990.037	89.602.576	25,0
1996	393.488.879	80.723.532	20,5
1997	395.818.231	95.637.833	24,2
1998	119.509.359	93.443.598	78,2
1999	100.921.591	68.738.098	68,1

Em razão da alta representatividade dos serviços de terceiros nos dispêndios da empresa foram buscados pelo menos três itens, um deles de valores agregados, para detalhar com a precisão possível, seu real significado nesta análise decenal. Eles se compõem da dragagem, anteriormente realizada pela companhia e depois terceirizada, plano de saúde para os funcionários e utilidades e serviços, basicamente, representados pelos pagamentos de água, energia elétrica, telefone, correio e similares.

Acompanhe os dados específicos no Quadro 9.

Quadro 9

Porto de Santos - Codesp				
Dispêndios parciais com serviços de terceiros-R\$ Dez/99				
Ano	Dragagem	Plano de Saúde	Utilidades e Serviços	Totais
1990	2.521.103	-	5.712.671	8.233.774
1991	-	-	8.602.968	8.602.968
1992	-	-	7.866.392	7.866.392
1993	-	-	8.054.319	8.054.319
1994	7.019.559	9.993.075	7.731.117	24.743.751
1995	20.324.610	11.214.261	6.309.885	37.848.756
1996	3.007.064	11.033.940	8.324.667	22.365.671
1997	3.356.150	15.030.952	9.770.792	28.357.894
1998	6.881.745	15.983.049	8.699.740	31.564.534
1999	5.352.650	11.492.471	6.074.721	22.919.842

Complementação de aposentadoria

Desde 1988, em razão de acordo coletivo, os trabalhadores com vínculo empregatício junto à Codesp, a partir da data da aposentadoria, passaram a receber uma complementação salarial. Significa a diferença, se houver, entre o salário básico, mais adicional por tempo de serviço, confrontado com o valor dado pela Previdência Social. Na verdade, esse benefício, já vigorara de 1963 a 1965, por efeito de um acordo entre a Federação Nacional dos Portuários e o então Ministério da Viação e Obras Públicas. O seu restabelecimento, em 1988, dirigiu-se a empregados e trabalhadores admitidos na empresa até 04 de junho de 1965.

Os valores mensais dispendidos pela Codesp, na década, são variáveis, na totalidade e por aposentado, em razão de sua proporcionalidade com os ganhos da ativa. Ou seja, quanto maiores estes vencimentos, também mais significativos são as diferenças desembolsadas pela empresa. Variam também ao longo da década, conforme os tetos pagos pela Previdência.

O Quadro 10 mostra os montantes anuais dispendidos pela empresa e a distribuição per capita em datas selecionadas. Destaca-se, a título de amostragem, que o número de beneficiários varia do mínimo de 2.335 em dezembro de 1999 ao máximo de 4.815, em novembro de 1993.

Quadro 10

Codesp – Complementação de Aposentadorias Valores atualizados para R\$ de dezembro/99				
A N O	Dispêndio total R\$	Datas Seleccionadas		
		Data	Nº efetivo	R\$ per capita
1990	11.080.869	07/90	2.656	242
1991	15.422.268	07/91	4.570	243
1992	26.933.768	01/92	3.413	325
1993	17.276.920	11/93	4.815	733
1994	15.302.002	12/94	4.226	255
1995	16.883.662	01/95	4.203	253
1996	17.568.209	08/96	3.159	504
1997	15.820.328	09/97	3.462	505
1998	12.931.948	04/98	2.969	373
1999	10.620.280	12/99	2.335	317

No item Encargos Sociais do balanço econômico-financeiro da empresa há destinações de recursos para o Portus – Instituto de Seguridade Social do sistema portuário brasileiro. Em 1999, em valores nominais, a empresa contribuiu com R\$ 8,905 milhões para o Portus, enquanto os trabalhadores optantes, com R\$ 3,158 milhões.

Dispêndios totais

Ao longo da década, os dispêndios da Codesp à conta de pessoal foram influenciados pelos programas de desligamentos incentivados, seguidos dos serviços de terceiros. Nos três últimos anos, de 1997 a 1999, a companhia dispendeu, sucessivamente, em valores da época, R\$ 94,0 milhões, R\$ 29,0 milhões e R\$ 3,3 milhões (total de R\$ 126,3 milhões), a título de incentivos para desligamento de pessoal. Destaque-se que dos R\$ 94,0 milhões de 1997, quando se deu maciça transferência do pessoal da operação para o Ogmo, a União participou diretamente com R\$ 90 milhões.

Houve, ainda, influência da recuperação da Unidade Referencial de Preços-URP, na expressão de 26,05%, sobre os ganhos a partir de fevereiro de 1989. A decisão judicial pela reincorporação dos valores até então não reconhecidos, deu-se a partir de junho de 1995, para pagamento em 36 parcelas mensais.

A face da nova realidade para os recursos humanos da empresa, com isso, é melhor vista a partir de 1998, quando passou a contar, na média, com 2 mil funcionários.

Também é possível identificar-se, nesses dois anos, o claro significado dos dispêndios com pagamentos para pessoal fora do vínculo empregatício com a empresa. Em 1998, para o total de R\$ 119,5 milhões pagos aos trabalhadores vinculados, há a soma equivalente a R\$ 139,7 milhões relativos à mão-de-obra supletiva, mão-de-obra contratada, serviços de terceiros e Ogmo, ou seja, com uma diferença para mais de 16,9%. Para 1999, enquanto a mão-de-obra vinculada recebeu R\$ 100,9 milhões, os demais segmentos responderam pelo dispêndio de R\$ 97,1 milhões, excluída a complementação de aposentadoria. Quadro 11.

Quadro 11

Codesp -Dispêndios diretos com pessoal e serviços terceirizados - R\$ de dezembro de 1999-								
ANO	M. OBRA VINCULADA	M. OBRA CONTRATADA	FORÇA SUPLETIVA	OGMO	COMPLEM. APOSENT.	TOTAL	SERVIÇOS DE TERCEIROS	TOTAL GERAL
1990	337.300.458	-	-	-	11.080.869	348.381.327	48.351.789	396.733.116
1991	241.849.496	-	-	-	15.422.268	257.271.764	70.660.668	327.932.432
1992	276.421.044	-	-	-	26.933.768	303.354.812	175.151.919	478.506.731
1993	312.835.385	-	1.847.437	-	17.276.920	331.959.742	130.016.229	461.975.971
1994	278.805.050	3.655.892	15.921.316	-	15.302.002	313.684.260	66.011.974	379.696.234
1995	357.990.037	8.155.987	34.358.670	-	16.883.662	417.388.356	89.602.576	506.990.932
1996	393.488.879	6.513.780	39.599.882	-	17.568.209	457.170.750	80.723.532	537.894.282
1997	395.818.231	5.930.441	42.214.357	4.529.228	15.820.328	464.312.585	95.637.833	559.950.418
1998	119.509.359	5.863.036	20.928.296	19.515.018	12.931.948	178.747.657	93.443.598	272.191.255
1999	100.921.591	5.953.110	16.137.827	6.265.098	10.620.280	139.897.906	68.738.534	208.636.440

Fonte: Codesp

Absorção de pessoal

Contratos de arrendamento de áreas e instalações da Codesp, a partir de 1996, passaram a incluir cláusula de absorção de mão-de-obra da empresa pelos vencedores de licitações. Levantamento realizado pela companhia, em abril de 2000, deu conta de oito contratos nessas condições, com previsão de reemprego para 197 trabalhadores. À época apenas uma empresa havia cumprido a cláusula, com a admissão de 70 empregados egressos da Codesp.

Algumas pendências eram devidas à indenização esperada pelos trabalhadores.

Treinamento

Conforme registros a partir de 1993, a companhia manteve cursos de capacitação e recapacitação de pessoal a fim de manter um quadro profissional atualizado e seguindo as inovações tecnológicas. Há variações de números nos oito anos considerados, até 2000, com tendência de queda a partir de 1997, com a saída da empresa das operações portuárias.

Os cursos foram oferecidos entre internos e externos, os primeiros com monitores exclusivos da companhia, e os segundos, com pessoal contratado e parte próprio. Destinaram-se, em grande parte, ao pessoal de capatazia, especialmente por ocasião da instituição da força supletiva, no caso, em parceria com o setor privado. Cursos para guindasteiros, motoristas de empilhadeiras e assemelhados, são exemplo dessa iniciativa. No setor administrativo, ocorreram cursos de treinamento para fiéis de armazém, antes da realização de concursos internos de acesso à função. Mais recentemente tem havido cursos de teor administrativo e de segurança.

O Quadro 12 seguinte ilustra, numericamente, resultados da política da Codesp no setor, destacando-se que em 1993 houve 609 cursos, enquanto no ano 2000, 78.

Quadro 12

Cursos de Capacitação e Reciclagem de Pessoal da Codesp - Quantitativos						
A N O	Na Codesp		Externos		Totais	
	Nº Cursos	Participantes	Nº Cursos	Participantes	Nº Cursos	Participantes
1993	538	5.763	71	494	609	6.257
1994	136	612	78	330	214	942
1995	128	819	119	1.484	247	2.303
1996	132	842	217	1.329	349	2.171
1997	76	589	99	800	175	1.389
1998	32	129	44	187	76	316
1999	31	387	26	195	57	582
2000	50	196	28	337	78	533

Fonte: Codesp

6 - Investimentos

Há clara dissintonia no item dos investimentos realizados no Porto de Santos na década de 90 – da ordem de R\$ 572 milhões -, se tomados os valores aplicados à conta de recursos próprios, ou seja, diretamente do caixa da Codesp e os de terceiros, procedentes do Tesouro Nacional ou de retorno do Adicional de Tarifa Portuária-ATP, que vigorou até outubro de 1996.

De fato, os números mostram a reduzida capacidade da empresa em gerar recursos para atender deveres além dos da sua manutenção, salvo um ou outro exercício, como o de 1995, quando investiu o montante próprio de R\$ 68,0 milhões, o maior valor da década. O comparativo entre investimentos próprios e de terceiros resulta na proporção aproximada de 1 x 2, ou seja para cada real aplicado no porto pela Codesp houve dois procedentes de fora. De recursos próprios, de 1990 a 1999, foram contabilizados R\$ 187,0 milhões, contra R\$ 385,4 milhões de terceiros. O total dos investimentos foi de R\$ 572,4 milhões, em valores atualizados para dezembro de 1999.

Considerável parcela dos investimentos provindos do ATP e do Tesouro Nacional foi dirigida à obra de expansão do Tecon, posteriormente chamado de Tecon 2, que chegou ao final da década ainda inacabada e praticamente interrompida. Esses investimentos foram, na totalidade, levados ao patrimônio e transformados em aumento de capital da Codesp, em nome da União, o seu acionista majoritário.

O quadro 13 detalha o histórico dos investimentos no Porto de Santos no período sob análise.

Quadro 13

Porto de Santos – Investimentos – R\$ dez/99			
Ano	Rec. Próprios	Terceiros*	Total
1990	1.604.258	-	1.604.258
1991	3.399.034	19.261.196	22.660.230
1992	14.397.443	72.023.926	86.421.369
1993	26.806.135	36.438.953	63.245.088
1994	21.292.143	17.003.600	38.295.743
1995	68.012.316	18.350.544	86.362.860
1996	23.665.837	58.030.947	81.696.784
1997	7.000.650	74.036.632	81.037.282
1998	16.262.535	49.102.955	65.365.490
1999	4.573.416	41.136.719	45.710.135
Totais	187.013.767	385.385.472	572.399.239

(*) ATP e/ou Tesouro Nacional.

A partir de 1994, com a política de arrendamentos, o setor privado passou a realizar investimentos contratuais nas áreas e instalações arrendadas, bem como em equipamentos próprios. Os montantes efetivos são desconhecidos. Por estimativas contratuais, são divulgados valores próximo a R\$ 590 milhões até o ano 2000, conforme dados do Proaps, excluídos equipamentos.

Adicional de Tarifa Portuária – ATP

O Adicional de Tarifa Portuária, criado pela Lei nº 7.700, de 21 de dezembro de 1988 e extinto pela Lei nº 9.309, de 02 de outubro de 1996, representou elevado ônus para o Porto de Santos, que participou da arrecadação de recursos, baseada na movimentação de carga, sem contrapartida à altura. Nesse sentido, pode-se afirmar que Santos financiou o desenvolvimento de outros portos, seus concorrentes. A Lei nº 8.630/93, ainda procurou reduzir o impacto sobre a carga, derivada do ATP e vincular parte de sua arrecadação ao porto que lhe deu origem, mas para Santos pouco representou, até a extinção total do encargo, três anos depois.

Os valores atualizados para dezembro de 1999 indicam o recolhimento de R\$ 478,7 milhões ao Tesouro Nacional à conta do ATP, pela Codesp, que o cobrava dos usuários do porto, enquanto o recebido de retorno foi de R\$ 140,5 milhões. Ocorreu, assim, uma diferença de R\$ 338,2 milhões contra Santos, na década.

Verifica-se a grade de recolhimentos e recebimentos do ATP, no quadro 14.

Quadro 14

Porto de Santos		
Adicional de Tarifa Portuária-ATP –R\$ Dez/99		
Ano	Recolhido	Recebido
1990	97.120.707	-
1991	95.041.816	32.143.368
1992	110.478.426	44.862.349
1993	41.265.211	23.084.471
1994	50.082.302	12.013.089
1995	51.778.874	20.462.255
1996	28.098.012	7.892.919
1997	4.845.680	-
1998	-	-
1999	-	-
Totais	478.711.028	140.458.451

Fonte: Codesp

7 – Carga movimentada cresce 26%

O significado econômico do Porto de Santos para a economia brasileira pode ser medido em termos de peso e de valor da carga movimentada na década. Nos dez anos sob análise, a soma total das operações foi de 342.138 mil toneladas, portanto, com a média anual de 34,2 milhões de t, com acréscimo de 25,9% sobre a média da década anterior, uma performance pronunciadamente constatada a partir de 1994. Tomando-se 1989 como ano-base, o resultante de 1999 revela a diferença positiva de 39,0 %, o que significa média de crescimento anual de 3,35%, superando, em larga margem, a expansão do PIB brasileiro no período, de 1,78 % ao ano. O PIB acumulado na década correspondeu a 19,3 %. Veja Quadro 15.

Quadro 15

PORTO DE SANTOS					
MOVIMENTO DE CARGA EM t E EVOLUÇÃO DO PIB – 1989/1999					
ANO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	TOTAL	PORTO % EVOLUÇÃO	PIB % EVOLUÇÃO
1989	15.433.935	15.257.107	30.691.042	0,9	3,2
1990	14.297.365	14.550.265	28.847.630	(6,0)	(4,3)
1991	16.002.238	13.095.290	29.097.528	0,9	1,0
1992	14.323.886	14.097.366	28.421.252	(2,3)	(0,5)
1993	13.363.083	15.748.254	29.111.337	2,4	4,9
1994	15.728.276	18.393.085	34.121.361	17,2	5,9
1995	15.919.359	19.192.008	35.111.367	2,9	4,2
1996	15.617.118	20.722.242	36.339.360	3,5	2,7
1997	17.791.815	20.680.315	38.472.130	5,9	3,3
1998	19.401.126	20.539.260	39.940.386	3,8	0,2
1999	24.264.690	18.410.817	42.675.507	6,8	0,8

Fonte do PIB: IBGE

Com base em dados oficiais obtidos para os últimos cinco anos da década, observa-se que a participação do Porto de Santos na balança comercial brasileira é da ordem de 26,0% em valor US\$ Fob, e de 9,6% em peso. Este dado confirma o alto valor agregado das cargas trabalhadas neste porto. Na média anual, de 1995 a 1999, o valor das mercadorias movimentadas em Santos, exclusivamente de comércio exterior, embarcadas e desembarcadas, foi equivalente a US\$ 27,36 bilhões. Ressalte-se que o comércio exterior, em peso, representa de 70% a 80% do movimento de cargas do Porto de Santos. O restante é atribuído à cabotagem. Quadro 16.

Por ser o porto que opera com o maior quantitativo de contêineres do país, o de Santos incorpora substancial valor agregado ao seu trabalho.

Quadro 16

BALANÇA COMERCIAL BRASIL / SANTOS - EM US\$ MIL FOB									
ANO	EXPORTAÇÃO		%	IMPORTAÇÃO		%	TOTAL		%
	BRASIL	SANTOS		BRASIL	SANTOS		BRASIL	SANTOS	
1990	31.413.756	-	-	20.661.362	-	-	52.075.118	-	-
1991	31.620.459	-	-	21.040.471	-	-	52.660.930	-	-
1992	35.792.986	-	-	20.554.091	-	-	56.347.077	-	-
1993	38.554.769	-	-	25.256.001	-	-	63.810.770	-	-
1994	43.345.162	8.305.948	19,1	33.078.690	-	-	76.423.852	-	-
1995	46.506.282	12.021.513	25,8	49.971.896	13.756.332	27,5	96.478.178	25.778.845	26,7
1996	47.746.728	12.097.719	25,3	53.345.767	14.767.442	27,7	101.092.495	26.865.161	26,6
1997	52.994.341	13.591.170	25,6	59.837.496	16.007.330	26,8	112.831.837	29.598.500	26,2
1998	51.139.862	13.538.228	26,5	67.733.201	15.301.962	22,6	118.873.063	28.840.190	24,2
1999	48.011.444	13.223.220	27,5	49.220.764	12.517.867	25,4	97.232.208	25.741.087	26,5
TOT.	427.125.789	-	-	400.699.739	-	-	827.825.528	-	-

Obs.: De 1990 a 1993, os dados de Santos não estão disponíveis. As importações de Santos de 1994 foram omitidas por erro de valor na fonte de informação.

Fonte: Secex do Ministério do Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio.

Espécies de cargas

A carga geral despontou como o item de maior crescimento relativo na movimentação em peso do porto, com a taxa de 87% apurada de 1990 para 1999. Isso fez com que a representatividade desse tipo de carga também aumentasse nas estatísticas do Porto de Santos, fechando o período com a proporção de 31,2%. Contudo, houve nítida predominância dos granéis sólidos na tonelagem movimentada pelo porto, no período, da ordem de 45,7%. Nos três últimos anos, as exportações de açúcar, via terminais privativos, deram um tom afirmativo aos granéis sólidos, indicando que Santos passou a assumir um papel preponderante no mercado açucareiro internacional.

Os granéis líquidos, que representaram 23,0 % das cargas movimentadas na década, mostraram avanço de 22,1%, o menor índice relativo do porto.

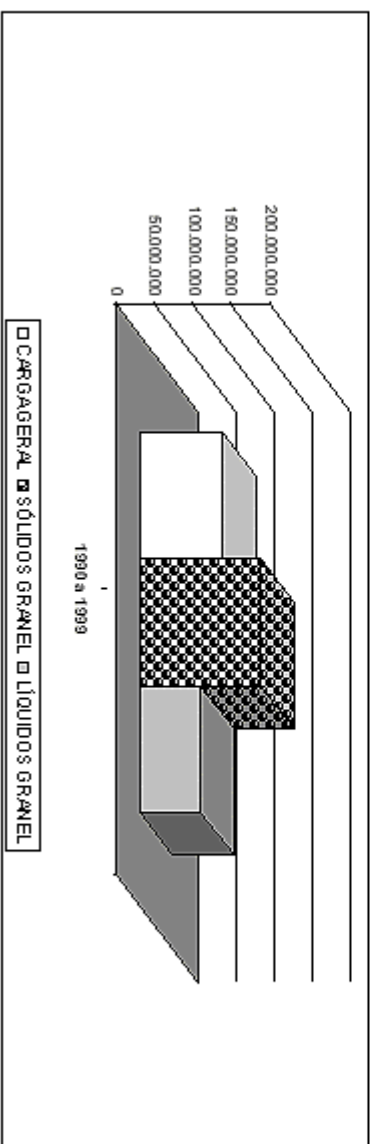
Em termos exclusivos de carga geral, há um dado destacável. Santos é um porto embarcador desse tipo de carga. A proporção apurada na década indica que, incluída a cabotagem, 67% do movimento foi de embarques e 33% de desembarques. Quadro 17.

Quadro 17

Porto de Santos - Movimento de Carga em Toneladas - 1990/99

ANO	CARGA GERAL			SÓLIDOS GRANEL			LÍQUIDOS GRANEL			TOTAL
	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	SOMA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	SOMA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	SOMA	
1990	1.909.444	5.536.760	7.446.204	10.427.019	3.093.910	13.520.929	2.213.802	5.666.695	7.880.497	28.847.630
1991	2.358.568	5.483.399	7.841.967	11.226.805	2.610.840	13.736.645	2.417.865	5.101.051	7.518.916	29.097.528
1992	2.146.804	7.073.729	9.219.533	9.664.922	2.668.376	12.313.298	2.296.640	4.591.781	6.888.421	28.421.262
1993	2.596.693	6.577.009	9.173.702	10.526.199	3.600.564	14.126.763	2.625.362	3.186.510	5.810.872	29.111.337
1994	3.210.122	7.560.407	10.760.529	12.470.692	3.637.009	16.107.701	2.712.271	4.540.860	7.263.131	34.121.361
1995	4.959.506	7.615.582	12.575.088	11.284.854	3.665.840	14.940.694	2.947.648	4.647.937	7.595.585	35.111.367
1996	4.326.366	7.513.406	11.839.772	12.607.665	4.070.437	16.678.102	3.788.211	4.033.275	7.821.486	36.339.360
1997	4.077.346	7.262.929	11.340.275	12.781.863	5.301.843	18.083.696	3.851.116	5.227.043	9.078.159	38.472.130
1998	4.951.029	7.980.468	12.931.497	11.980.663	5.659.962	17.640.615	3.607.578	5.760.696	9.368.274	39.940.386
1999	4.692.616	9.210.151	13.902.767	9.766.108	9.380.850	19.146.958	3.962.093	5.673.689	9.625.782	42.675.507
TOTAL	35.227.464	71.600.640	107.031.304	112.686.770	43.969.631	156.266.401	30.412.596	49.428.537	78.841.123	342.137.656

Fonte: Cidesp



Desempenhos específicos

Com exceção dos contêineres, que têm um enfoque exclusivo, os demais tipos de carga, pela sua importância, contam com quadros estatísticos na forma de anexos ao final deste documento. Pela ordem, listam-se:

Exportação de Açúcar – Anexo VI.

Exportação do Complexo Soja – Anexo VII.

Exportação de Café – Anexo VIII.

Movimento de Produtos Cítricos – Anexo IX.

Importação de Granéis Sólidos Seleccionados – Anexo X.

Movimento de Granéis Líquidos Seleccionados – Anexo XI.

Atracação de navios cargueiros – Anexo XII.

Balança comercial brasileira – 1990-99, em US\$ - Anexo XIII.

Gráfico do quadro anterior – Anexo XIV.

Balança comercial Brasil/Santos, em toneladas – Anexo XV.

Carga geral do Porto de Santos – exportação/importação-Anexo XVI.

Contêineres

Com uma representatividade média nacional, no início da década, da ordem de 58,0%, em número de contêineres, medido em teus-twenty feet equivalent unit (unidade equivalente de 20 pés), o Porto de Santos caiu gradativamente de posição, até chegar a 1999 com 39,64%. Mesmo assim, apresentou sensível crescimento até meados dos anos 90, iniciados com 382.972 unidades movimentadas nas suas duas margens, e concluídos com 545.972 unidades, ou mais 42,8%.

Medidas em teus, as operações, nos dois anos extremos, corresponderam, respectivamente, a 438.137 e 774.959, indicando acréscimo de 76,9%. Portanto, houve aumento na procura de contêineres de 40 pés, o que se deve, em boa medida, à mudança do critério de cobrança tarifária pela Codesp. A partir de setembro de 1996, a tarifação que era por peso, passou a ser por período de tempo, estimulando a produtividade. Verificou-se,

ainda, que a tonelagem média de carga por contêiner, incluído o seu peso, que fora de 10,66 t, em 1990, subiu para 15,82 t, em 1999, com aumento de 48,4%.

Em consequência dessas transformações, o porto fechou o ano de 1999 com 8,6 milhões de toneladas de cargas transportadas em contêineres, contra 4,1 milhões de t em 1990, o que representou aumento de 118,4 % no período.

A diretriz de arrendamento de áreas do porto, que incluiu as especializadas em contêineres, resultou em aumento da produtividade dos terminais e na redução do tempo de espera para atracação dos navios. A performance geral do porto, no item contêiner, seria ainda mais expressiva se a economia brasileira apresentasse melhor desempenho na década. Ver Quadro 18.

Quadro 18

Porto de Santos Movimento de Contêineres – 1990/99			
ANO	QUANTIDADE	TEUS	TONELADAS
1990	382.972	438.137	4.083.765
1991	364.161	427.821	4.005.570
1992	410.592	494.682	4.623.871
1993	434.498	540.037	5.346.071
1994	475.642	614.168	6.247.953
1995	591.882	817.848	7.921.668
1996	547.430	772.313	7.653.143
1997	580.592	829.486	8.284.892
1998	564.948	799.476	8.262.889
1999	546.972	774.959	8.651.320

Verificou-se que a partir de dezembro de 1997 o terminal da Cosipa, situado fora da área do porto organizado, passou a operar com contêineres, cujos quantitativos não se incluem nos números já mencionados.

Com performance crescente, o movimento de contêineres da Cosipa é mostrado no Quadro 19.

Quadro 19

Cosipa – Movimentação de Contêineres					
ANO	20'	40'	Soma	Teus	Peso em t
1998	37.302	26.526	63.828	90.354	1.007.231
1999	44.274	25.517	69.791	95.308	1.097.989
2000	66.699	40.735	107.434	148.168	1.640.216

Fonte: Cosipa

Navios atracados

O número de navios cargueiros atracados no Porto de Santos, de 1990 a 1999 foi de 37.750, portanto, com a média anual de 3.775. A tonelagem média por embarcação foi de 9.063 toneladas. Ambos dados permitem algumas conclusões, em favor dos últimos três anos da década.

Quanto ao número, tem-se a média anual de 1997/99, igual a 3.974, o que supera a média anual e dá a tendência da nova fase do porto, o que se confirma com a tonelagem movimentada por embarcação, que entre as médias de 1990/92 e 1997/99 cresceu 21,05%. O melhor ano da década, em quantidade de embarcações, foi o de 1998, com 4.187 unidades, enquanto em tonelagem média, foi 1999, com 10.834 t por navio. Anexo XII.

8 – Avulsos, menor massa de salários

O decênio sob análise iria apresentar resultados surpreendentes no âmbito do trabalhador avulso, cujas disposições normativas de trabalho foram construídas desde a década de 30. O segmento, que até o início da década administrava a própria mão-de-obra, com escalação do pessoal, pagamentos e distribuição de material de proteção, sofreu alteração estrutural com a criação do Ogmo, em 1994. Este organismo, por definição legal, passou a repassar aos trabalhadores os pagamentos devidos pelos operadores e, gradativamente, a proceder à escala do pessoal e a entregar o equipamento de proteção individual.

Até setembro de 1997, com remuneração pelo Ogmo, a categoria dos avulsos era formada apenas pelos avulsos de bordo, contratados pelo armador, mediante intermediação da agência de navegação, mas a partir de outubro daquele ano passou a ter a companhia dos avulsos de capatazia, ambos sob a requisição do operador portuário. Os avulsos de capatazia até então serviam à Codesp, em parte com vínculo empregatício ou como força supletiva, atendendo à estatal, enquanto operadora.

Além desse fato histórico, os avulsos de bordo, formados pelos estivadores, conferentes, consertadores, vigias e pessoal do bloco, iriam sofrer perdas com uma ação declaratória da Cosipa, ajuizada em 1992, pela qual a siderúrgica obteve a faculdade de convocar ou não a mão-de-obra avulsa para atuar em seu terminal. O acórdão e embargos declaratórios foram publicados em outubro de 1996 e fevereiro de 1997, a partir dos quais a siderúrgica quis torná-los concretos. Esse fato, cuja origem antecede à Portaria nº 94/95, que reduziu os limites do porto organizado de Santos, teve desfechos conflitivos em embarcações acostadas no terminal da empresa, que foram ocupadas pelos avulsos, em abril de 1997. Um acordo entre a empresa e os sindicatos da estiva e dos consertadores, com base em metas de produtividade, concluiu pela requisição intermitente destes trabalhadores para manuseio de cargas próprias da usina, ou seja, importação de produtos a granel e embarque de chapas, na proporção de 2 x 1, ou seja, duas embarcações com serviços de bordo com pessoal da Cosipa e uma com estivadores. Os conferentes não participaram do acordo, preferindo ir à justiça. Para os demais cargas, consideradas de terceiros, a exemplo de contêineres, permanecem convenções anteriores de requisição de pessoal junto ao Ogmo.

A curva decenal da massa de salários para os avulsos indica uma ascensão até 1996, ano a partir do qual ela apresenta declínio, bem como no número médio anual do pessoal requisitado. De fato, depois de chegar a R\$ 156,2 milhões em 1996, baixa para R\$ 96,0 milhões em 1999. A remuneração média mensal e individual dos avulsos, atingiu o pico de R\$ 1.958,00, em 1996, enquanto o menor valor do período apresentou-se em 1992, com apenas R\$ 842,00 per capita. Observa-se que o número médio de trabalhadores requisitados depois de 1996 também declina, para atingir o mínimo do decênio em 1999, ou seja, 4.732 por mês. O número de períodos trabalhados igualmente decresce, chegando ao mínimo de

14,7 por homem/mês, no triênio 1997/99. Esse mesmo indicador, para o triênio 1990/92, foi de 18,2, prova da maior demanda de mão-de-obra avulsa no início dos anos 90, quando o volume de carga movimentada no porto era menor. A convergência deste resultado com a redução da massa salarial da Codesp no mesmo período aponta para uma perda pronunciada do conjunto portuário junto à economia regional.

O Quadro 20 dá a visão dos períodos médios trabalhados e das remunerações médias dos avulsos de bordo na década, como primeira demonstração das ocorrências no segmento.

Quadro 20

Avulso de Bordo				
Remuneração 1990/99 – R\$ Dez/99				
Ano	Remuneração Total – R\$	Nº Médio de Trabalhadores(*)	Nº Médio Periodos (*)	Per Capita Mensal – R\$
1990	83.001.299	5.944	17,4	1.164
1991	72.344.860	6.014	19,9	1.003
1992	68.892.673	7.102	17,3	842
1993	85.262.384	6.807	15,8	1.044
1994	121.779.539	7.259	15,8	1.398
1995	155.362.341	7.187	16,2	1.801
1996	156.228.417	6.650	15,5	1.958
1997	124.539.942	5.482	14,3	1.893
1998	105.646.676	4.968	15,1	1.772
1999	95.991.948	4.732	14,7	1.690

(*) Média mensal de cada ano. Fonte: Ogmo.

Com a entrada dos avulsos de capatazia na faina portuária, com escala pelo Ogmo, resultado da saída da Codesp das operações, prosseguiram as alterações no perfil do trabalho do porto. Dá-se a transferência da remuneração da agora Autoridade Portuária para os operadores portuários, via Ogmo, mediante novas convenções de trabalho, pelas quais a remuneração média por homem declina, comparativamente à anterior, mantida com vínculo empregatício.

O Quadro 21 ilustra a ocorrência da remuneração dos avulsos de capatazia pelo Ogmo, de 1997 a 1999.

Quadro 21

Avulso de Capatazia				
Remuneração 1997/1999 – R\$ Dez/99				
Ano	Remuneração Total – R\$	Nº Médio de Trabalhadores*	Nº Médio de Períodos *	Per capita Mensal –R\$
1997 ⁽¹⁾	11.801.017	3.310	16,8	1.188
1998	34.053.934	2.495	17,9	1.137
1999	22.430.569	2.012	15,4	929

(*) Média mensal em cada ano

⁽¹⁾ Outubro a dezembro

Fonte: Ogmo

Para cumprimento dos objetivos deste trabalho, juntaram-se as remunerações dos avulsos de bordo com os avulsos de capatazia, a partir da centralização no Ogmo, desde outubro de 1997. Os números do conjunto, apresentados no triênio final da década, mostram grandezas maiores, mas não significativas, relativamente aos anos anteriores, ou seja, de 1990 a 1996, conforme o Quadro 22.

Quadro 22

Avulsos de Bordo e Capatazia			
Remuneração 1990 a 1999 – R\$ Dez/99			
Ano	Remuneração Total – R\$(*)	Nº Médio de Trabalhadores	Per capita Mensal – R\$
1990	83.001.199	5.944	1.164
1991	72.344.860	6.014	1.003
1992	68.892.673	7.102	842
1993	85.262.384	6.807	1.044
1994	121.779.539	7.259	1.398
1995	155.362.341	7.187	1.801
1996	156.228.417	6.650	1.958
1997 ¹	95.355.608	5.464	1.939
1997 ²	40.985.351	8.849	1.544
1997 ³	136.340.959	5.748	1.809
1998 ³	139.700.610	7.463	1.560
1999 ³	118.422.518	6.744	1.463

Fonte: Ogmo

(*) De 1990 a 1996, somente avulsos de bordo.

(1) Jan/set - avulsos de bordo

(2) Out/dez-bordo e capatazia

(3) Jan/dez -bordo e capatazia. (1997, simulação de 12 meses).

9 - Operador portuário substitui a Codesp

Com a definição legal da atividade de operador portuário, “a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado”, dada pelo inciso III, do artigo primeiro, da Lei 8630/93, formou-se em Santos a nova categoria empresarial. Também por preceito legal cabe à Autoridade Portuária, no caso a Codesp, pré-qualificar a empresa interessada na atividade de operador portuário, mediante atendimento a exigências administrativas e técnicas. Os operadores vieram substituir a Codesp na função de movimentar e armazenar cargas no porto.

Os operadores pré-qualificados formaram, em 22 de dezembro de 1993, o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de S. Paulo-Sopesp, que iniciou sua atuação em 04 de janeiro de 1994, com 67 associados.

A entidade, à época da fundação, compunha-se de diretoria executiva, conselho fiscal, gerência de relações de trabalho, gerência administrativa e financeira, assessoria jurídica e auditoria. A partir de dezembro de 1999, com reforma estatutária, instituiu um conselho diretor, com oito integrantes, em substituição à diretoria executiva, formado por representantes das associadas. Ao mesmo tempo, foram criadas câmaras setoriais, segundo a especialização das empresas associadas que os representam na celebração de convenções e dissídios coletivos com os sindicatos de trabalhadores portuários. Cada câmara possui um coordenador e um vice-coordenador.

Em número de sete, as câmaras setoriais têm a seguinte representação: Contêiner em Terminais Portuários Especializados; Contêiner em Cais Público; Granel Sólido em Terminais Portuários Especializados; Granel Sólido em Cais Público; Açúcar Ensacado em Terminais Portuários Especializados; Açúcar Ensacado em Cais Público; Ro-Ro e Carga Geral em Terminais Especializados em Cais Público.

Acordos

Para que a escalação dos trabalhadores passasse ao âmbito do Ogmo, o Sopesp firmou acordos com as seguintes categorias, nas seguintes datas: Sindaport (administração) e rodoviários, em 08 de março de 1999; consertadores, 17 de maio de 1999; vigias, 24 de maio de 1999; Sindogesp (guindasteiros), 27 de dezembro de 1999; Sintraport (operários), 21 de fevereiro de 2000; conferentes de carga e descarga e de capatazia, 05 de junho de 2000; estivadores e trabalhadores de bloco, 29 de novembro de 2000.

Ao substituírem a Codesp nas operações portuárias, os novos operadores passaram a contar com pessoal próprio e com vínculo empregatício e a requisitar mão de obra avulsa junto ao Ogmo. Para as funções de bordo, requisitam os avulsos tradicionais, enquanto para as de terra, os avulsos de capatazia, desde outubro de 1997. Esta última categoria é

representada pelos trabalhadores egressos da Codesp, que foram registrados no Ogmo. A força supletiva que atuava nas operações de capatazia da Codesp obteve cadastramento, também no Ogmo.

10 – Ogmo surge em 1994

Fundado em 1994, com seu primeiro estatuto social aprovado em 27 de dezembro daquele ano, o Órgão de Gestão da Mão de Obra-Ogmo, atendeu a um inciso do artigo primeiro da Lei 8630/93. Entidade civil, sem fins lucrativos, significou uma das principais novidades da relação capital-trabalho nos portos brasileiros e, dada a dimensão local, no Porto de Santos.

Suas finalidades, definidas no artigo 25 da mesma lei, são, em resumo: administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso; promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro; selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso.

Uma diretoria executiva, formada por seis representantes dos operadores portuários, dirige a entidade, que conta com um conselho de supervisão, formado por três titulares e respectivos suplentes, e uma comissão paritária. O conselho de supervisão tem composição mista. Seus membros são indicados pelos operadores, pelos trabalhadores e usuários dos serviços portuários. Sem estar previsto em lei, o Ogmo de Santos foi o primeiro no país a integrar o trabalhador na diretoria executiva, bem como representante dos usuários do porto, a partir de fevereiro de 1996.

Por sua vez, a comissão paritária, que tem por finalidade solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem alguns artigos da Lei 8630, compõe-se de dez membros titulares e igual número de suplentes. Conforme a legislação, cinco são designados pelos operadores e outros cinco pelas classes dos trabalhadores portuários.

De acordo com o estatuto da entidade, constituem suas receitas as contribuições dos participantes, auxílios, doações do poder público e outras rendas provenientes de atos de liberalidade de participantes ou de terceiros.

A título de contribuição operacional, o Ogmo tem recebido dos operadores, desde 1996, as seguintes taxas, sobre o Montante da Mão-de-Obra-MMO: 4,0%, a partir de janeiro de 1996; 3,0%, desde 1º de setembro de 1996; 2,5%, a partir de janeiro de 1997. Cumulativamente, em janeiro de 1999 passou a receber o equivalente a 1,0% pela distribuição e administração do Equipamento de Proteção Individual-EPI. Assim, até o final de 1999, a taxa cumulativa atingiu a 3,5 %, acrescida, desde os procedimentos de 1996, de 1,66%, a título de pagamento de férias e 13º salários aos avulsos. A taxa final equivalia a 5,16%.

Ao assumir obrigações de segurança e medicina, em consequência da Norma Regulamentadora nº 29/97 e de escala de algumas categorias de avulsos, o Ogmo, a partir de janeiro de 2000 aplicou novo percentual de 1,0% sobre a MMO, perfazendo o total de 6,16% naquele ano. Finalmente, a partir de janeiro de 2001, com a ampliação da escala dos trabalhadores da estiva e do bloco, foi adicionada a taxa de 2,5% sobre a MMO, fechando o período com 8,66%.

Uma parcela do MMO, de 0,3%, é repassada mensalmente para o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de S. Paulo-Sopesp, por serviços de assessoramento e apoio institucional. Em 1999 havia 116 operadores portuários inscritos no Ogmo.

De 1997 a 2000, o Montante sobre a Mão-de-Obra - MMO administrado pelo Ogmo teve o comportamento mostrado no Quadro 23.

Quadro 23

MMO-Valores Nominais	
Ano	R\$
1997	108.877.246
1998	115.712.408
1999	109.423.841
2000	94.935.224

Fonte: Ogmo

Registro e cadastro

Por atribuição legal, coube ao Ogmo instituir o registro e o cadastro do trabalhador portuário, de acordo com textos da Lei 8630. O trabalhador registrado tem preferência ao trabalho, relativamente ao cadastrado.

Em fevereiro de 2001, havia no Ogmo o contingente de 11.112 trabalhadores registrados e cadastrados, respectivamente, 6.150 e 4.962.

Por categorias, o contingente estava distribuído conforme o Quadro 24.

Quadro 24

Contingente de trabalhadores avulsos			
Categoria	Registrados	Cadastrados	Total
Estivadores	3.252	3.201	6.453
Conferentes	304	144	448
Vigias	131	143	274
Consertadores	76	134	210
Bloco	252	262	514
Conferentes de Capatazia	78	-	78
Sintraport (Operários)	1.136	998	2.134

Sindogeesp (Guindasteiros)	399	80	479
Sindaport (Administração)	404	-	404
Rodoviários	118	-	118
Totais	6.150	4.962	11.112

As inovações tecnológicas, acrescidas da abertura, pelos sindicatos de trabalhadores, da possibilidade de atuação das chamadas forças supletivas e tendo estas adquirido o direito de cadastramento no Ogmo, fez com que o acesso ao trabalho se reduzisse, individualmente. Assim, para o número total de inscritos no Ogmo, superior a 11 mil trabalhadores, em média, os pagamentos têm ficado entre 7 mil e 8 mil pessoas. Uma apuração de 12 meses, feita pelo Ogmo, entre dezembro de 1997 e novembro de 1998, concluiu que a média de 7.700 trabalhadores foram ocupados, mensalmente, apenas por 15 períodos de 6 horas. Se a ocupação fosse distribuída pelo contingente total, esses indicadores cairiam ainda para 10 períodos de 6 horas ao mês.

Serviços

Ao assumir suas atribuições, o Ogmo passou a executar serviços até então de atribuição dos sindicatos de trabalhadores. Listam-se: folha de pagamento pelo trabalho portuário, 13º salário, férias, salário família, recolhimentos do FGTS, INSS e Imposto de Renda, pensões alimentícias, repasses dos valores dos vales-refeição, entrega de vale-transporte.

Desenvolveu também ações nas áreas de treinamento, medicina ocupacional, serviço social e segurança do trabalho. No setor de treinamento, tem oferecido cursos profissionalizantes e de alfabetização pelo sistema de telecurso para o ensino fundamental.

Desde 1998, a entidade apresentou o quadro de treinamento mostrado no Quadro 25.

Quadro 25

Treinamento pelo Ogmo		
Ano	Nº Cursos	Participantes
1998	25	445
1999	71	1.384
2000	81	1.429
Total	177	3.258

Escala

Em razão de acordos com as categorias profissionais que mantêm trabalhadores inscritos no Ogmo, a entidade passou também a executar a escala da mão de obra para os serviços dos navios, cumprindo convenções entre os sindicatos laborais e o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de S. Paulo-Sopesp. Até o final de 1999, oito categorias haviam transferido sua escala para o Ogmo. Entre essas categorias incluíram-se as dos avulsos de capatazia, a partir de outubro de 1997, como efeito da retirada da Codesp das operações do porto.

Em novembro de 2000, mais duas, estiva e bloco, por determinação judicial, seguida de um termo de compromisso entre as partes, tiveram o mesmo destino, completando-se o quadro de escala, pelo Ogmo, de todas as categorias de trabalhadores portuários, no total de dez.

A escala pelo Ogmo obedeceu à ordem do Quadro 26, por categorias, seus contingentes e respectivas datas de início.

Quadro 26

Escala pelo Ogmo		
Categoria	Contingente	Data
Rodoviários	76	08/03/99
Sindaport	95	08/03/99
Consertadores	212	17/05/99
Vigias	268	24/05/99
Sindogeesp	289	27/10/99
Sintraport	2045	21/02/00
Conferentes Carga e Descarga	448	05/06/00
Conferentes de Capatazia	78	05/06/00
Estiva	6453	30/11/00
Bloco	514	30/11/00

Em consequência de dispositivo legal, operadores portuários têm contratado, com vínculo empregatício, trabalhadores registrados ou cadastrados no Ogmo. Levantamento efetuado por este organismo, em fevereiro de 2001, apurou que nessa condição estavam 295 trabalhadores.

Estrutura

Para desenvolver seus serviços internos e externos, o Ogmó criou três gerências, operacional e de gestão da mão de obra; administrativa e financeira. Até o final de 1999, a entidade realizava cerca de 5 mil pagamentos por dia, em média, ou 150 mil por mês. Para isso, dotou-se de alto grau de informatização e contratou 151 funcionários .

11- Gempo, a partir de 1995

Em 27 de abril de 1995, pelo Decreto nº 1.467, o presidente da República criou o Grupo Executivo para Modernização dos Portos-Gempo, “com a finalidade de coordenar as providências necessárias à modernização do Sistema Portuário Brasileiro, em especial a efetivação plena das disposições estabelecidas pela Lei nº 8630, de 25 de fevereiro de 1993.”

O Gempo veio subordinar-se à Câmara de Políticas de Infra-Estrutura do Conselho de Governo da Presidência da República, sendo composto por representantes indicados pelos ministérios dos Transportes, do Trabalho, da Fazenda, da Indústria, Comércio e Turismo e da Marinha.

Ainda em 1995, o Gempo realizou um levantamento do quantitativo dos trabalhadores portuários brasileiros, com base no Decreto nº 1596/95, que se estendeu de setembro de 1995 até novembro de 1995. Os resultados apontaram a existência de 61.779 trabalhadores, dos quais 40.996 eram avulsos. Os trabalhadores com vínculo empregatício somaram 15.126. Outras 5.657 pessoas compareceram ao levantamento, representadas por avulsos ou autônomos nos portos organizados, sem poderem se enquadrar como trabalhadores portuários, nos termos da Lei nº 8630/93, segundo divulgado pelo Gempo, à época. Houve, também, restrições de cadastramento e registro no Ogm, entre os trabalhadores avulsos tradicionais e os com vínculo empregatício.

Em Santos, o levantamento constatou a presença de 19.628 trabalhadores, dos quais 10.038 avulsos e 9.590 da Codesp. De forma específica, o Quadro 27 mostra esse resultado.

Quadro 27

Presença inicial de trabalhadores		
Categorias	Número	%
Estivadores	7.969	40,60
Conferentes	619	3,15
Consertadores	369	1,88
Vigias	362	1,84
Bloquistas	719	3,66
Codesp-Capatazia	3.383	17,24
Codesp- Outros	2.376	12,11
Outros	3.831	19,52
Totais	19.628	100,0

Fonte: Gempo

Todos esses quantitativos, de ordem nacional e local, foram depois depurados pelo Gempo, com o fim de chegar a um número final conforme com os dispositivos da Lei nº 8630.

Fundo indenizatório

O artigo 61, da Lei 8630/93, criou o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso-AITP, “destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, nos termos desta lei”. Os respectivos recursos, recolhidos pelos operadores portuários, foram dirigidos ao também criado Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso-FITP, gerido pelo Banco do Brasil. O adicional vigoraria de 1994 a 1997.

Para cada cancelamento de registro, cujo prazo limite foi 31 de dezembro de 1994, o fundo pagaria o equivalente, na data da lei, a Cr\$ 50 milhões¹ (cinquenta milhões de cruzeiros) e mais Cr\$ 12 milhões² (doze milhões de cruzeiros) no caso de o trabalhador constituir-se em operador portuário. Esses valores seriam corrigidos monetariamente a partir de julho de 1992 pela variação mensal do Índice de Reajuste do Salário Mínimo-IRSM, publicado pelo IBGE.

No Brasil, candidataram-se ao cancelamento do registro para efeito de indenização, 12.394 trabalhadores, dos quais apenas 425 do Porto de Santos. Em Maceió, a procura foi de 3.245 trabalhadores, enquanto em Recife, 1.356, os dois maiores quantitativos. O total previsto para indenizações, ao final de 1997, era de R\$ 237,3 milhões, sendo o equivalente a R\$ 9,3 milhões para Santos. Por sua vez, a arrecadação do fundo chegou a R\$ 193,6 milhões, importância que foi acrescida de R\$ 67,9 milhões por resultados operacionais. Em 31.12.97 havia ainda 3.300 pedidos de indenização pendentes de pagamento, cujo montante financeiro era de R\$ 75,1 milhões.

(1) Valor atualizado para dezembro de 1999: R\$ 26.051,80 (IGP-DI)

(2) Idem: R\$ 6.252,43.

12 – Economia e emprego de Santos

Há uma correlação numérica entre a queda da massa salarial originária da atividade portuária e a expressão do valor adicionado do Município de Santos nos anos finais da década. Levadas todas as grandezas para a moeda real de dezembro de 1999, tem-se, especificamente neste ano, um valor total para o Estado de S. Paulo de R\$ 200,92 bilhões, nos quais Santos participou com R\$ 1,56 bilhão, o menor desde 1995.

Em 1996, por exemplo, o valor adicionado de Santos havia sido de R\$ 1,85 bilhão. Em percentuais, enquanto no início da década Santos participava com mais de um por cento do Estado (chegou a 1,51% em 1990), em 1999 esse indicador havia declinado para 0,78%.

O valor adicionado de cada município corresponde à mensuração monetária de sua atividade econômica, inclusive as isentas de tributação e é a principal base para a redistribuição do ICMS arrecadado pelo Estado. Do total da receita de Santos, em 1999, o recurso do ICMS participou com 15,2 %. Neste particular, verifica-se brutal redução do peso desta transferência do Estado para Santos, a fim de compor sua receita total, no decorrer da década.

De fato, enquanto no triênio 1990/92 a participação do ICMS na receita total do município tem a expressão equivalente a 34,3%, para o final da década, no triênio 1998/2000, decresce para a média de 15,7%.

Embora haja coadjuvantes desse processo de redução da expressão econômica municipal, dentre os quais a própria fase de contração da atividade econômica nacional, a menor circulação de moeda na cidade tem origem no novo modelo de exploração portuária, no qual a Companhia Docas do Estado de São Paulo-Codep, também renunciou a receitas que anteriormente injetavam recursos na região. Uma parcela desses recursos foi desviada para a Terminal Handling Charge-THC, cobrada pelos armadores e retirada da circulação local.

A receita orçamentária municipal, por sua vez, aponta crescimento praticamente constante na década, estabilizando-se de 1998 para 1999. Há um acentuado salto de 1993 para 1994, ano em que o orçamento chegou a quase R\$ 400 milhões, registrando-se uma queda em 1997. O anexo XVII mostra a evolução, em moeda corrente, da receita orçamentária realizada, de 1990 a 1999.

A forma de tributação via Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS), sofreu mudança, com a saída da Codep das operações. De uma só fonte na atividade primária do porto, foi segmentada entre as dezenas de operadores portuários.

O Quadro 28 ilustra, comparativamente, o comportamento do valor adicionado, no Estado de S. Paulo, na Região Administrativa de Santos e no Município de Santos no período.

O Anexo XVIII ilustra o comportamento da receita orçamentária de Santos no período de 1990 a 1999, em reais de dezembro de 1999.

Quadro 28

Valor Adicionado no Estado e Regiões									
A N O	Valor Adicionado R\$ bilhões			Participação no Estado (%)			Evolução Comparativa 1995:100		
	Estado SP	Região Admin.	Santos	Estado SP	Região Admin.	Santos	Estado SP	Região Admin.	Santos
1990	-	-	-	100	3,61	1,51	-	-	-
1991	-	-	-	100	3,88	1,27	-	-	-
1992	-	-	-	100	4,40	0,92	-	-	-
1993	-	-	-	100	3,45	1,06	-	-	-
1994	-	-	-	100	3,29	0,85	-	-	-
1995	192,31	6,30	1,74	100	3,28	0,90	100	100	100
1996	202,71	6,32	1,85	100	3,12	0,91	105,41	100,32	106,32
1997	205,59	6,71	1,76	100	3,26	0,85	106,91	106,51	101,15
1998	202,65	6,39	1,72	100	3,15	0,85	105,38	101,43	98,85
1999	200,92	6,92	1,56	100	3,44	0,78	104,48	109,84	89,66

Fonte: Seade

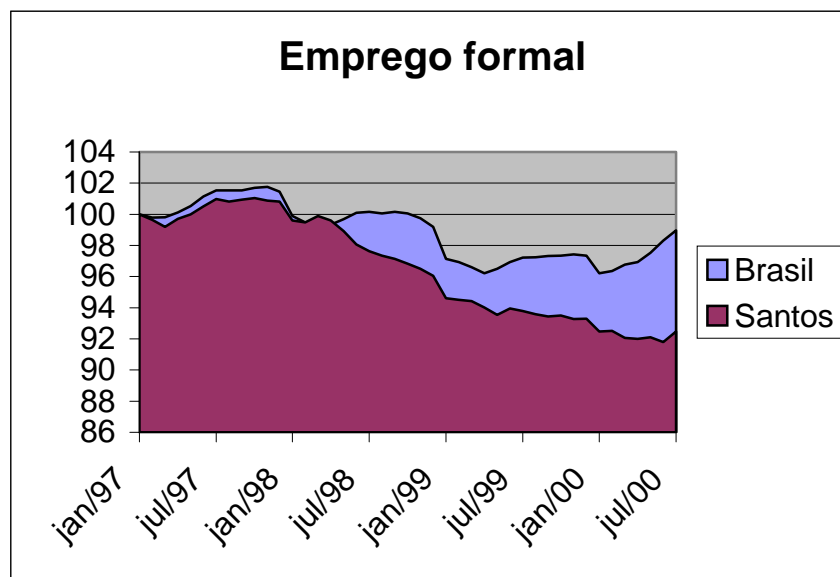
Efeitos no emprego

Com dados disponíveis desde janeiro de 1997, para o estoque do emprego formal, Santos apresenta, segundo o IBGE, estabilidade de postos de trabalho em janeiro do ano seguinte, declinando nas mesmas datas para os dois anos subsequentes. Relativamente a 1997, o último dado (1º/01/00) mostra redução de 8.307 postos de trabalho formal. De igual modo, também se verificam perdas de postos no Brasil como um todo, mas em menor proporção, conforme o Quadro 29 e o gráfico 1 na sequência sobre o emprego formal.

Quadro 29

Emprego formal			
Data	Santos		Brasil
	Estoque	Índice	Índice
1º/01/97	110.233	100	100
1º/01/98	109.788	100	100
1º/01/99	104.298	95	97
1º/01/00	101.926	92	96

Fontes: MTE/Caged e PMS/UniSanta-Nese



Fonte: MTE/Caged. Elaboração Nese/Seac

Com base nos trabalhos do Núcleo de Estudos e Pesquisas Sócio-Econômicas da Baixada Santista-Nese, da Universidade Santa Cecília, é possível ampliar-se a visão sobre o desemprego em Santos, incluindo todo o universo de trabalhadores que ocupam postos nos mercados formal e informal. As pesquisas disponíveis partem de dezembro de 1998. Para fins comparativos, listam-se resultados de Santos, da Região Metropolitana de S.

Paulo e demais municípios da Região Metropolitana de S. Paulo, os dois últimos apurados pelo convênio Fundação Seade/Dieese. O conceito utilizado é o do desemprego total.

Verifica-se que o Município de Santos apresenta, quase em termos absolutos, as maiores taxas de desemprego ante as regiões comparadas, chegando a julho de 1999 com o pico de 23,7% da população economicamente ativa, estimada em 261.774 pessoas. Representou desemprego para 62 mil trabalhadores. O Quadro 30 mostra as comparações.

Quadro 30

Taxas de Desemprego (%)			
Data	Região Metropolitana de SP⁽¹⁾	Demais cidades da RMSP⁽¹⁾	Santos⁽²⁾
Dez/98	17,4	20,5	22,1
Jul/99	20,1	22,6	23,7
Mar/00	18,4	21,3	18,0

Fontes: ⁽¹⁾ Seade/Dieese. ⁽²⁾ UniSanta-Nesse

13 – Conclusões e caminhos

Os resultados do desempenho do Porto de Santos, nesta década de transformações, mostram ganhos de produtividade expressivos na movimentação de cargas, a despeito de uma performance bastante tímida da economia brasileira. Demonstra-se que tanto a massa de salários quanto a receita operacional da Codesp decresceram substancialmente, em razão do modelo de exploração portuária implantado após o advento da nova lei dos portos, promulgada em 1993. De forma coincidente, nos anos finais da década de 90, registram-se aumento nas taxas de desemprego, em Santos, e queda na participação do ICMS na receita municipal. Os efeitos da baixa na massa de salários ainda perduram, sugerido pelo impacto negativo provocado no comércio em geral e na rede de serviços da cidade.

Conforme demonstrado, a produção média anual do Porto de Santos cresceu 25,9% nos anos 90, comparativamente aos anos 80. A carga geral, de maior valor agregado, por exemplo, teve expansão de 87% na década, com a característica do predomínio da exportação, enquanto, nesse item, os contêineres, em toneladas movimentadas, apresentaram crescimento de 118%, no comparativo entre 1990 e 1999. Essa performance, juntamente com a dos granéis sólidos e líquidos, coloca o Porto de Santos na liderança do comércio exterior brasileiro, com o equivalente a US\$ 28 bilhões, em média, no triênio 1997/99, ou 26% do total nacional.

Ao mesmo tempo, conforme diferentes comparativos apresentados, o custo da mão-de-obra reduziu-se praticamente à metade, por tonelada de carga movimentada, entre os anos iniciais e terminais da última década. Conforme se demonstra no Anexo III, a relação entre dispêndios com mão-de-obra do porto, incluídos os da Codesp, avulsos e pessoal com vínculo empregatício dos operadores portuários, neste caso, uma estimativa, com a tonelage movimentada nos anos de 1990 e 1999, resulta, respectivamente, nos valores de R\$ 16,62 e R\$ 8,06. Semelhante conclusão, mas com maior ênfase, é obtida com a relação receita operacional da Codesp versus tonelada movimentada, nos anos 90, ou seja, esse quociente que é de R\$ 13,85/t em 1990, sobe até R\$ 19,05/t em 1992, para cair ao mínimo de R\$ 3,30/t em 1999. (Quadro 2).

Ocorreram, na segunda metade da década, reduções tarifárias de monta, em benefício dos armadores e arrendatários de áreas, com a finalidade de tornar o custo Santos menor e, assim, contribuir para o crescimento da movimentação de carga em seus terminais. Tem-se como certo, também, que a instituição da Terminal Handling Charge-THC, ou capatazia do armador, absorveu parcela de receitas anteriormente dirigidas à administradora do porto.

Com as transformações institucionais havidas, tendo a Codesp deixado a operação portuária para o setor privado, e em razão de encargos que lhe foram mantidos, dos dez anos do período sob análise, sete apresentaram déficits nos resultados líquidos financeiros da empresa. O fenômeno perdurou mesmo após a execução de um rígido programa de

arrendamentos de áreas, que resultou em novas receitas patrimoniais para a Codesp. Praticamente, dois terços das áreas disponíveis foram arrendadas, até o final da década.

O fator trabalho, representado pelo pessoal da empresa estatal e dos avulsos, de acordo com os levantamentos efetuados, sofreu o impacto dessas transformações. A Codesp, sem autorização para fazer novas contratações, mesmo com o aumento da demanda portuária, ao procurar expedientes compensatórios, provoca dispêndios paralelos à conta de pessoal, cuja mensuração é surpreendente. Em 1999, por exemplo, para R\$ 100,9 milhões dispendidos com a mão-de-obra vinculada, há pagamentos equivalentes a R\$ 107,7 milhões por conta de mão-de-obra contratada, força supletiva, Ogmo, complementação de aposentadoria e serviços de terceiros, estes da ordem de R\$ 68,7 milhões. Convém reafirmar que no início de 1990, a Codesp apresentava um quadro de 10.621 servidores, número que tem decrescido, ano a ano, com previsão de chegar a apenas 1.098 em 2001.

Para os avulsos, que foram ampliados com o pessoal de capatazia, registram-se perdas mais nítidas a partir de 1997, com a faculdade da Cosipa, nas cargas próprias, de requisitar mão-de-obra junto ao Ogmo na proporção de 2 x 1, isto é, dois navios de granel ou de chapas de aço por conta da empresa e um com pessoal avulso tradicional. Nota-se que a remuneração média individual do avulso de bordo não sofre impacto negativo, ao longo da década, quando chega até a melhorar, mas a massa salarial da categoria, em razão do número médio de trabalhadores requisitados ter caído, diminui substancialmente nos últimos anos. Fica evidenciado que houve queda na chamada ao trabalho do trabalhador avulso, que no triênio 1990/92 atuou, em média, 18,2 períodos por mês, contra apenas 14,7 períodos no período de 1997 a 1999.

A conjugação dos ganhos à conta de pessoal da Codesp, no caso, incluídos serviços contratados de terceiros, mais os dos avulsos, em dois biênios comparados, de 1990/91 contra 1998/99, indica uma redução de R\$ 84 milhões (19,1%) na massa salarial do porto, por ano, sem inclusão da mão-de-obra vinculada do operador portuário. Esta queda se dá, ainda, ante uma evolução da carga movimentada nos períodos considerados, que em média foi de 42%. Se tomados os anos extremos da década, a redução da massa salarial aponta o montante de R\$ 159 milhões para menos, a favor de 1999.

A resultante das demissões do efetivo da Codesp, da menor utilização da força supletiva, das requisições de avulsos para a Cosipa, e os efeitos das novas convenções coletivas de trabalho indicam redução na demanda de mão-de-obra no porto, fenômeno que se torna claro nos dois anos finais da década. Entre os anos extremos, essa redução equivale a 3.667 trabalhadores, ou menos 22,5% em 1999, ressalvando-se as estimativas para o pessoal com vínculo dos operadores portuários.

Esse quadro tende a confirmar, no âmbito regional, resultados mundiais provocados pela privatização das atividades da faixa primária dos portos, que vem seguida de investimentos na tecnificação do trabalho e redução da mão-de-obra direta. As formas

compensatórias dessa tendência têm vindo por meio de novas atividades em áreas associadas ao porto, dentro ou fora de sua jurisdição, mas sempre próximas. Além da rede de serviços, juntam-se indústrias processadoras de porte médio, que aproveitam a via aquática para receber e escoar matérias-primas e produtos acabados ou semi-acabados.

A região de Santos, no entanto, até este momento, viu apenas efeitos insatisfatórios dos arrendamentos, até adversos, em razão da inexistência de um projeto integrado de desenvolvimento regional que contemple o porto e seus segmentos associados. Ainda perduram as formas tradicionais de interação dos potenciais disponíveis no binômio portocidades, cuja reversão favorecerá novos investimentos, compatíveis com vantagens comparativas regionais oferecidas pela mão-de-obra, condições geográficas e da natureza. Sob este aspecto, a participação dos poderes regionais na formulação das políticas portuárias e do uso do solo nas áreas agregadas, poderá representar o fator diferencial positivo, ainda ausente.

Em razão disso, os autores sugerem o debate da questão, em foruns abertos, mas de objetivos específicos, no sentido de avaliarem-se tendências brasileiras, regionais e internacionais da produção e do comércio, do transporte e dos serviços portuários. Há evidências de que um plano diretor regional, integrando prefeituras, Estado e União, representada pela Autoridade Portuária, se torna indispensável para o ordenamento do futuro do porto e da região. E da geração de empregos em bases sustentáveis e compatíveis com o meio ambiente.

Há números comprobatórios de que o comércio exterior cresce a taxas superiores às das economias mundiais, portanto, requerendo serviços portuários e retroportuários em maior escala. A Autoridade Portuária tem espaços para se expandir e ampliar seu poder de ordenação e de fiscalização do porto, mantendo um controle integrado das atividades, função que o programa denominado Supervia, que está sendo implantado na área portuária e aduaneira de Santos, pela utilização maior da ferramenta eletrônica, poderá auxiliar.

14 – Glossário

Autoridade Portuária – Expressão de uso internacional, originária de *Port Authority*, é a função assumida pela Companhia Docas do Estado de S. Paulo-Codesp, em decorrência do artigo 3º da Lei 8.630/93. A Autoridade Portuária, no Porto de Santos, delega ao setor privado a operação do porto, mediante condições pré-estabelecidas.

Avulso – Até a promulgação da Lei nº 8.630/93, era a designação do trabalhador que atuava exclusivamente por conta do proprietário da embarcação, o armador. Suas funções mais conhecidas eram as de estivador, vigia, consertador, conferente e bloquista. Por definição genérica, esse grupo veio a ser chamado de *avulsos de bordo*, pois, em consequência da citada lei, foi criada a categoria de *avulso de capatazia*, formada por trabalhadores operacionais egressos da Codesp.

Bloco – Sindicato dos Trabalhadores de Bloco nos Portos do Estado de São Paulo.

CAP – Conselho de Autoridade Portuária. Constituído em Santos em 1993, conforme disposto no artigo 30 da Lei 8.630/93. Sob a forma de colegiado, possui quatro blocos de representação dos diferentes segmentos que constituem a atividade portuária. Entre suas atribuições está a de homologar as tarifas portuárias. O seu presidente é designado pelo Governo Federal, com poder de voto de qualidade.

Capatazia – Originalmente são as funções de capataz, chefe de um grupo de trabalhadores. Na atividade portuária que se tornou tradicional, refere-se às operações de carga e descarga de embarcações, transporte e armazenagem, com utilização de pessoal *de terra*, diferente do trabalhador que atua a bordo.

Codesp – Companhia Docas do Estado de São Paulo. Formada em novembro 1980, após o período de 90 anos de concessão da exploração do porto pela Companhia Docas de Santos-CDS, é sociedade de economia mista, de capital autorizado, vinculada ao Ministério dos Transportes. O capital da empresa é formado majoritariamente pela União. A partir de 1997, gradativamente, foi deixando a função de operadora do porto para fixar-se na de administradora e Autoridade Portuária.

Gempo – Grupo Executivo para Modernização dos Portos. Criado pelo Decreto nº 1467/95, assinado pelo presidente Fernando Henrique Cardoso. O Gempo integra a Câmara de Políticas de Infra-Estrutura da Casa Civil da Presidência da República, com uma constituição colegiada da qual fazem partes representantes de vários ministérios. Sua criação visou acelerar o processo de privatização do sistema portuário brasileiro.

Lei nº 8.630/93 – Sancionada pelo ex-presidente da República Itamar Franco, em 25 de fevereiro de 1993, dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias. Publicada no Diário Oficial da União de 26/02/93.

Ogmo – Órgão de Gestão da Mão-de-Obra. Fundado em Santos em 1994, é formado pelos operadores portuários, conforme o artigo 18 da Lei 8630/93, tendo como finalidade básica a administração do fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário avulso no porto organizado. Até o advento do Ogmo, os sindicatos de trabalhadores estavam organizados para essa administração, escalando, recebendo e pagando seus associados. Em princípio, coube ao Ogmo administrar o fornecimento da mão-de-obra avulsa de bordo, reunida em cinco categorias: estiva, bloco, consertadores, vigias e conferentes. A partir de outubro de 1997, com a saída da Codesp das operações, o Ogmo passou também a coordenar a mão-de-obra avulsa de capatazia, que atua nas fainas de terra da operação portuária.

Operador portuário – Pessoa jurídica de direito privado, constituída com base no inciso II, parágrafo 1º, do artigo 1º da Lei 8.630/93, incumbelhe executar a operação portuária no porto organizado. A nova figura veio substituir funções anteriormente exercidas pela entidade estivadora. Até a promulgação da Lei 8.630/93, a função de operadora do porto cabia, com exclusividade, à Codesp, acumulada com a de administradora. A referida lei permitiu a abertura do mercado da operação ao setor privado, em regime de competição. A Codesp renunciou a essa atividade, ficando apenas com a de administradora e Autoridade Portuária.

Sindaport – Sindicato dos Trabalhadores Administrativos em Capatazia, nos Terminais Privativos e Retroportuários e na Administração em Geral dos Serviços Portuários do Estado de S. Paulo. Tradicionalmente conhecido por Sindicato da Administração.

Sindogesp – Sigla do Sindicato dos Operadores em Aparelhos Guindastescos, Empilhadeiras, Máquinas e Equipamentos Transportadores de Carga dos Portos e Terminais Marítimos e Fluviais de São Paulo.

Sintraport – Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários em Geral nas Administrações dos Portos, Retroportos e Terminais Privativos do Estado de S. Paulo. Tradicionalmente conhecido por Sindicato dos Operários Portuários.

Sopesp – Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de S. Paulo. Fundado em Santos em 22 de dezembro de 1993. Reúne os operadores portuários pré-qualificados pela Codesp. Com reformas estatutárias, formou sete câmaras setoriais, segundo as atividades básicas de seus associados. Para suas funções, os operadores utilizam-se de trabalhadores avulsos registrados ou cadastrados no Ogmo e pessoal com vínculo empregatício próprio.

Anexo II

Remuneração total do Porto de Santos – 1990 a 1999 – R\$ Dez/99						
Ano	Avulso de bordo	Avulso de capatazia	Avulso Total	Codesp* Total	Total geral	Movimento do porto em t
1990	82.997.404	-	82.997.404	396.733.116	479.730.520	28.847.630
1991	72.344.860	-	72.344.860	327.932.432	400.277.292	29.097.528
1992	68.892.673	-	68.892.673	478.506.731	547.399.404	28.421.252
1993	85.262.384	-	85.262.384	461.975.971	547.238.355	29.111.337
1994	121.779.539	-	121.779.539	379.696.234	501.475.773	34.121.361
1995	155.362.341	-	155.362.341	506.990.932	662.353.273	35.111.367
1996	156.228.417	-	156.228.417	537.894.282	694.122.699	36.339.360
1997	124.539.942	11.801.017	136.340.959	555.421.190	691.762.149	38.472.130
1998	105.646.676	34.053.934	139.700.610	252.676.237	392.376.847	39.940.386
1999	95.991.948	22.430.569	118.422.518	202.371.342	320.793.860	42.675.507

(*) Inclui Complementação de Aposentadoria e Serviços de Terceiros
 Expurgados da Codesp pagamentos ao OGMO de 1997 a 1999
 1997 – R\$ 4.529.228. 1998 – R\$ 19.515.018. 1999-R\$ 6.265.098.

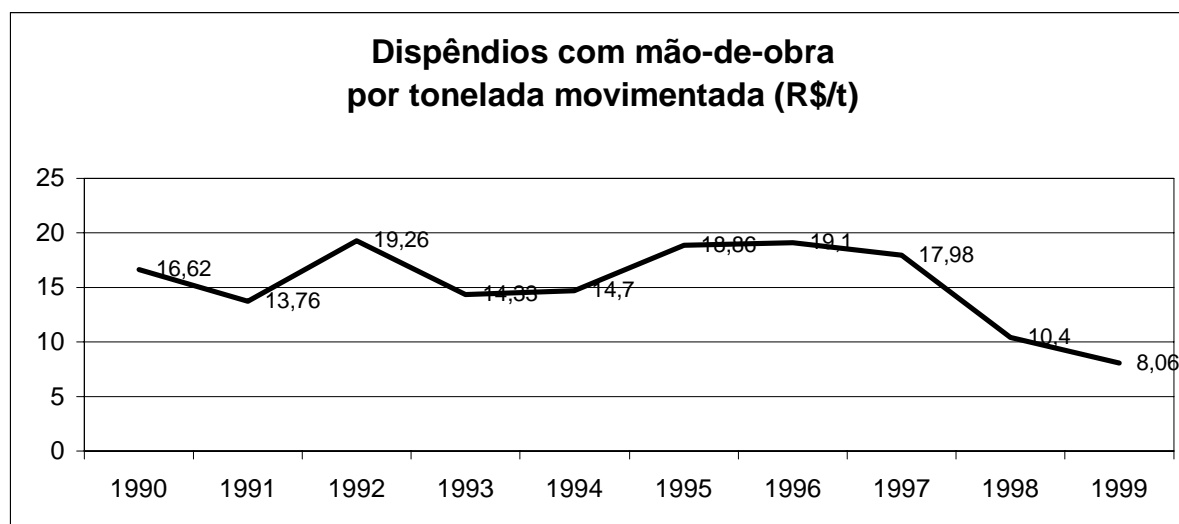
Anexo III

Dispêndios com mão-de-obra e comparativo de custo por tonelada movimentada – I – R\$ Dez/99						
Ano	Avulso Total	Codesp¹	Operadores-Pessoal com vínculo emp.²	Total³ R\$	Movimento do porto em toneladas	R\$ por tonelada
1990	82.997.404	396.733.116	-	479.730.520	28.847.630	16,62
1991	72.344.860	327.932.432	-	400.277.292	29.097.528	13,76
1992	68.892.673	478.506.731	-	547.399.404	28.421.252	19,26
1993	85.262.384	461.975.971	-	547.238.355	29.111.337	14,33
1994	121.779.539	379.696.234	-	501.475.773	34.121.361	14,70
1995	155.362.341	506.990.932	-	662.353.273	35.111.367	18,86
1996	156.228.417	537.894.282	-	694.122.699	36.339.360	19,10
1997	136.340.959	555.421.190	-	691.762.149	38.472.130	17,98
1998	139.700.610	252.676.237	23.000.000	415.376.847	39.940.386	10,40
1999	118.422.518	202.371.342	23.000.000	343.793.860	42.675.507	8,06

(¹) Inclui serviços de terceiros. Dispêndios p/ Ogmo, de 1997 a 1999, constam dos avulsos.

(²) Números estimados

(³) Não inclui pessoal com vínculo dos terminais privados



Anexo IV

Dispêndios com mão-de-obra e comparativo de custo por tonelada movimentada - II						
Ano	Avulso Total	Codesp¹	Operadores- Pessoal com vínculo emp.²	Total³ R\$	Movimento do porto em toneladas	R\$ por tonelada
1990	82.997.404	348.381.327	-	431.378.731	28.847.630	14,95
1991	72.344.860	257.271.764	-	329.616.624	29.097.528	11,33
1992	68.892.673	303.354.812	-	372.247.485	28.421.252	13,10
1993	85.262.384	331.959.742	-	417.222.126	29.111.337	14,33
1994	121.779.539	313.684.260	-	435.463.799	34.121.361	12,76
1995	155.362.341	417.388.356	-	572.750.697	35.111.367	16,31
1996	156.228.417	457.170.750	-	613.399.167	36.339.360	16,88
1997	136.340.959	464.312.585	-	600.653.544	38.472.130	15,61
1998	139.700.610	178.747.657	23.000.000	341.448.267	39.940.386	8,55
1999	118.422.518	139.897.906	23.000.000	281.320.424	42.675.507	6,59

(¹) Não inclui serviços de terceiros

(²) Números estimados

(³) Não inclui pessoal com vínculo dos terminais privativos

Anexo V

	CODESP - RESUMO ANUAL DOS PRINCIPAIS ITENS DOS QUADROS "SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA"										R\$ mil dez/99
	1990	91	92	93	94	95	96	97	98	1999	
RECEITA OPERACIONAL	399.458	331.161	541.478	445.270	525.474	593.826	545.949	390.980	229.017	140.829	
TARIFA ANTIGA	-	-	-	-	-	-	-	66.203	53.181	20.374	
Utilização do porto	6.456	49.705	161.747	165.703	209.311	207.621	164.296	27.733	25.588	8.074	
Atracação	206.139	161.406	42.986	46.711	52.566	52.856	30.762	(0)	81	72	
Capatazia	44.044	161.406	260.925	174.566	193.175	200.577	140.067	26.721	26.312	11.362	
Armazenagem (da Tarifa Antiga)	-	60.672	24.937	21.236	28.845	91.172	35.773	(148)	67	(15)	
NOVA ESTRUTURA TARIFFÁRIA (01109196=>)	-	-	-	-	-	-	146.712	337.542	184.775	130.543	
DESPESA OPERACIONAL	(424.204)	(371.409)	(537.679)	(568.844)	(489.602)	(707.697)	(592.718)	(608.596)	(310.972)	(238.520)	
Mão de obra	(337.300)	(241.849)	(276.421)	(312.835)	(278.805)	(110)	(393.489)	(395.818)	(119.509)	(100.922)	
Produtiva	(158.955)	(109.500)	(122.238)	(131.136)	(113.906)	(119)	(175.354)	(142.818)	(57.544)	(49.678)	
Encargos do trabalho	(73.111)	(59.113)	(66.361)	(82.421)	(74.644)	675	(100.293)	(155.103)	(22.159)	(17.259)	
Encargos sociais	(105.235)	(73.236)	(87.822)	(99.278)	(90.255)	(786)	(117.843)	(97.897)	(39.806)	(33.974)	
Serviço de terceiros	(48.352)	(70.661)	(175.152)	(131.891)	(85.589)	(132.117)	(126.837)	(148.312)	(139.750)	(97.095)	
OUTRAS DESPESAS OPERACIONAIS	45.597	39.008	143.836	44.534	37.061	74.506	50.021	60.551	63.785	105.333	
RESULTADO OPERACIONAL	(11.184)	(18.657)	(30.392)	(20.564)	(45.807)	(36.755)	(45.703)	(85.528)	(58.531)	(71.198)	
RESULTADO OPERACIONAL	9.666	(19.897)	106.908	(59.847)	52.913	(110.064)	(79.645)	(270.497)	(100.510)	(84.399)	
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	12.070	(19.681)	101.989	(59.846)	36.808	(118.797)	(78.169)	(273.887)	(104.969)	(85.736)	
RECEITA TOTAL	447.458	370.384	686.868	540.935	610.351	674.621	599.820	492.786	293.072	246.163	
DESPESA TOTAL	(435.388)	(390.066)	(584.879)	(600.781)	(573.543)	(785.889)	(677.993)	(766.672)	(398.040)	(231.899)	

Anexo VI

Porto de Santos – Exportação de Açúcar – Em t			
ANO	SACOS	GRANEL	TOTAL
1990	-	-	-
1991	211 380	-	211 380
1992	1 076 567	-	1 076 567
1993	975 421	242 057	1 217 478
1994	1 457 888	223 997	1 681 885
1995	1 941 576	777 943	2 719 519
1996	1 797 584	1 100 614	2 898 198
1997	1 042 568	1 335 780	2 378 348
1998	1 522 484	2 146 129	3 668 613
1999	2 346 126	4 618 884	6 965 010
TOTAL	12 371 594	10 481 404	22 816 998

Fonte: Codesp

Anexo VII

Porto de Santos – Exportação do Complexo Soja – Em t			
ANO	GRÃOS	PELETES	TOTAL
1990	1.348.859	419.135	1.767.994
1991	1.108.505	284.030	1.392.535
1992	1.286.765	197.988	1.484.753
1993	1.463.786	401.882	1.865.668
1994	1.842.448	354.768	2.197.216
1995	1.223.822	369.483	1 593 305
1996	971.057	515.220	1 486 277
1997	1.866.622	635.365	2 501 987
1998	2.089.040	1.222.579	3 311 619
1999	2.560.863	1.247.180	3 808 043
TOTAIS	15.761.767	5.647.630	21.409.397

Fonte: Codesp

Anexo VIII

Porto de Santos Exportação de Café – Em toneladas e sacas				
ANO	GRÃOS	SOLÚVEL	TOTAL (t)	SACAS
1990	524.787	103.300	628.087	10.656.102
1991	735.955	38.170	774.125	13.502.583
1992	648.912	68.700	717.612	12.961.237
1993	541.213	91.854	633.067	12.009.958
1994	514.041	97.062	611.103	11.660.783
1995	440.286	92.830	533.116	9.921.996
1996	477.178	91.840	569.018	10.758.339
1997	566.761	135.989	702.750	13.107.210
1998	467.898	48.242	516.140	12.522.651
1999	524.463	33.415	557.878	15.792.412
TOTAIS	5.441.494	801.402	6.242.896	122.893.271

Fontes: Em toneladas: Codesp. Em sacas: Associação Comercial de Santos (Certificados de Origem).

Anexo IX

Porto de Santos –Exportação de Produtos Cítricos – Em t					
ANO	SUCO A GRANEL	POLPA PELETIZADA	EM TAMBORES	IN NATURA	TOTAL
1990	568.998	612.256	365.533	ND	1 546 787
1991	553.781	435.400	330.797	ND	1 319 978
1992	614.640	427.569	363.938	ND	1 406 147
1993	716.382	591.263	338.901	ND	1 646 546
1994	835.598	553.394	284.475	ND	1 673 467
1995	677.114	1.078.927	256.780	108.695	2 121 516
1996	786.937	1.378.719	372.708	17.262	2 555 626
1997	870.858	1.377.232	304.630	50.996	2 603 716
1998	812.956	135.686	119.397	45.264	1 113 303
1999	899.597	850.461	153.513	74.861	1 978 432

Fonte: Codesp

Anexo X

Porto de Santos			
Importação de Granéis Sólidos Seleccionados – Em t			
ANO	MINERIO*	CARVÃO	ADUBO
1990	4.551.869	2.508.963	1.580.910
1991	4.100.518	2.586.549	1.354.449
1992	3.409.192	2.246.859	1.454.977
1993	3.012.199	2.478.623	1.879.184
1994	4.094.832	2.871.536	2.057.085
1995	3.352.823	2.656.799	2.035.915
1996	4.410.923	2.599.206	2.255.109
1997	4.165.343	2.873.987	2.402.846
1998	3.354.175	2.690.944	2.065.189
1999	1.616.374	2.525.620	1.880.331
TOTAIS	36.068.248	26.039.086	18.965.995

Fonte: Codesp

(*) Predominância do minério de ferro.

Anexo XI

Porto de Santos					
Movimento de Granéis Líquidos Seleccionados – Em t					
A N O	EXPORTAÇÕES			IMPORTAÇÕES	
	OLEO* DIESEL	OLEO* COMBUSTIVEL	GASOLINA	GLP	SODA CÁUSTICA
1990	1.511.593	1384777	908.443	205.420	676366
1991	1.338.942	1.114892	957979	229583	621656
1992	1.232.853	1.439.799	565.738	443.791	538952
1993	412.928	963.675	661940	593.610	649. 657
1994	1.203.288	1. 035.797	1. 003997	586.781	676..325
1995	1.511.455	1.061. 027	822071	717064	673568
1996	1439905	728649	509597	969070	641844
1997	1681541	1114380	1079413	1038435	613784
1998	1498429	1748604	1123985	976421	653184
1999	1495143	1483878	1045051	989041	625908
TOT.	13326077	12075478	8678214	6749216	6371244

Fonte: Codesp

(*) Inclui consumo de bordo

Anexo XII

Porto de Santos				
Atracação de Navios Cargueiros e Tonelagem Média				
ANO	CAIS CODESP	TERMINAIS PRIVATIVOS	TOTAL	MEDIA DE t POR NAVIO
1990	2 810	493	3 303	8 734
1991	2 983	453	3 436	8 468
1992	3 212	409	3 621	7 849
1993	3 291	431	3 722	7 821
1994	3 505	467	3 972	8 590
1995	3 227	419	3 646	9 630
1996	3 213	514	3 727	9 750
1997	3 302	495	3 797	10 132
1998	3 479	708	4 187	9 359
1999	3 255	684	3 939	10 834
TOTAIS	32 277	5 073	37 750	9 063

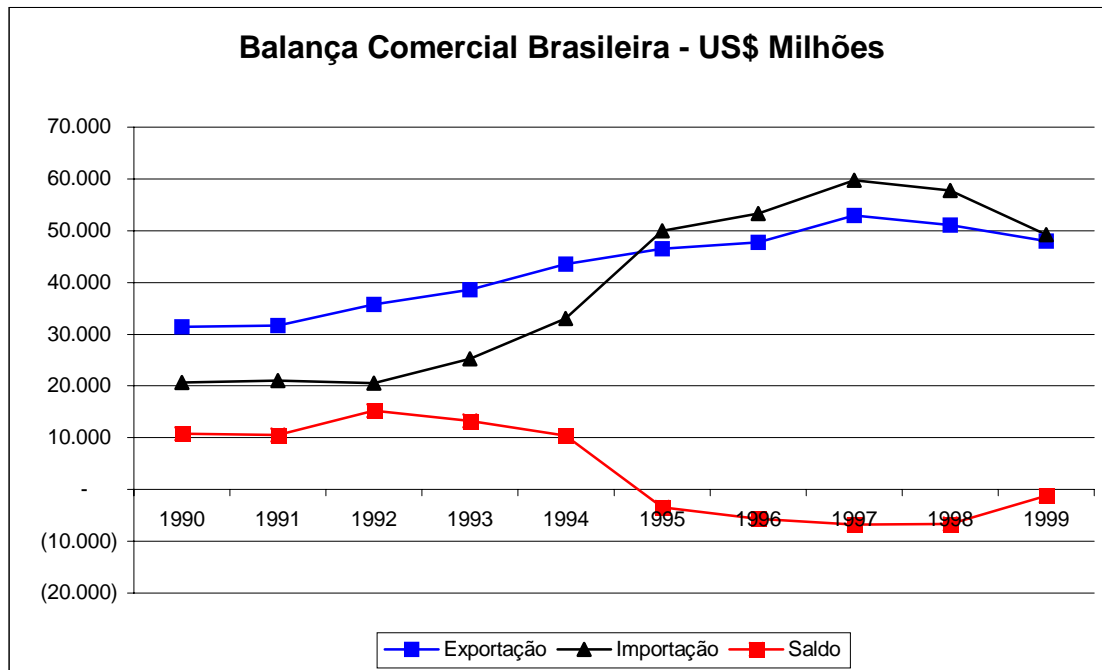
Fonte: Codesp

Anexo XIII

Balança Comercial Brasileira - US\$ milhões			
Ano	Exportação	Importação	Saldo
1990	31.414	20.661	10.753
1991	31.620	21.041	10.579
1992	35.793	20.554	15.239
1993	38.555	25.256	13.299
1994	43.545	33.079	10.446
1995	46.506	49.972	(3.466)
1996	47.747	53.346	(5.599)
1997	52.994	59.749	(6.755)
1998	51.140	57.730	(6.590)
1999	48.011	49.210	(1.199)
Totais	427.235	390.598	36.727

Fonte: Secex

Anexo XIV



An

Anexo XV

BALANÇA COMERCIAL BRASIL / SANTOS - EM t									
ANO	EXPORTAÇÃO		%	IMPORTAÇÃO		%	TOTAL		%
	BRASIL	SANTOS		BRASIL	SANTOS		BRASIL	SANTOS	
1990	168.074.790	-	-	57.212.385	-	-	225.287.175	-	-
1991	165.974.186	-	-	63.223.718	-	-	229.197.904	-	-
1992	167.294.568	-	-	67.861.471	-	-	235.156.039	-	-
1993	182.758.715	-	-	77.746.604	-	-	260.505.319	-	-
1994	195.293.714	10.052.619	5,1	81.268.035	-	-	276.561.749	-	-
1995	200.791.791	12.168.452	6,1	88.458.826	16.582.252	18,7	289.250.617	28.750.704	9,9
1996	199.332.425	12.299.902	6,2	89.642.390	13.468.662	15	288.974.815	25.768.564	8,9
1997	208.866.943	13.316.009	6,4	87.341.758	14.759.017	16,9	296.208.701	28.075.026	9,5
1998	230.282.111	15.038.084	6,5	91.207.941	14.449.769	15,8	321.490.052	29.487.853	9,2
1999	228.643.817	20.172.808	8,8	85.525.328	13.521.370	15,8	314.169.145	33.694.178	10,7
TOT.	1.947.313.060	72.995.255		789.488.456	72.781.070,00		2.736.801.516		

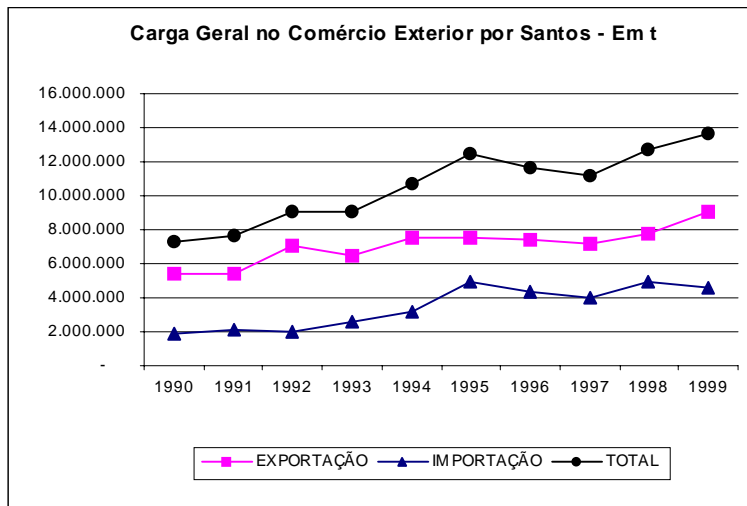
Fonte: Secex

Obs.: Soma exportações Santos: 1995/99.

Anexo XVI

Porto de Santos Carga Geral no Comercio Exterior-Em t			
ANO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	TOTAL
1990	5.455.722	1.868.553	7.324.275
1991	5.424.218	2.167.163	7.591.381
1992	7.016.319	1.986.396	9.002.715
1993	6.514.940	2.583.936	9.098.876
1994	7.493.626	3.192.642	10.686.268
1995	7.485.926	4.946.839	12.432.765
1996	7.387.768	4.315.829	11.703.597
1997	7.162.699	4.058.412	11.221.111
1998	7.813.086	4.928.321	12.741.407
1999	9.003.257	4.600.150	13.603.407
TOT.	70.757.561	34.648.241	105.405.802

Fonte: Codesp



Anexo XVII

PMS – Receita Realizada 90/99

Anexo XVIII

Santos-Receita Total		
Ano	R\$ - Dez/99	%
1989	187.734.572	100
1990	200.712.452	107
1991	252.333.091	134
1992	243.060.369	129
1993	205.785.291	110
1994	397.419.592	212
1995	397.419.592	212
1996	418.810.149	223
1997	393.332.637	210
1998	444.584.295	237
1999	445.402.098	237

Fonte: Secretaria de Finanças da PMS