

UM ESTUDO DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO PARA EXPLORAÇÃO DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA ENTRE A COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO - CODESP E O GRUPO LIBRA, À LUZ DA TEORIA DO CUSTO DE TRANSAÇÃO ECONÔMICA

Daiana Katia Maia¹, Luciana Batista Sales²

Resumo: O presente artigo pretende investigar os custos de transação da relação contratual de arrendamento para exploração de instalação portuária entre a Companhia Docas do Estado de São Paulo e o Grupo Libras, identificando os atributos de transação e pressupostos comportamentais. A estratégia da pesquisa balizou-se em um estudo de caso. Para tanto, foi realizada pesquisa do objeto de estudo, através de uma análise documental dos contratos, regulamentos e reportagens publicados nos sites das empresas, em jornais e revistas, e que estão disponíveis para consulta. Os resultados evidenciaram nos aspectos dos pressupostos comportamentais, a presença da racionalidade limitada e do oportunismo na relação entre a CODESP e o Grupo Libra, que gerou um ambiente de incertezas, e em relação os aspectos dos atributos de transação, a especificidade de ativo do objeto do contrato de arrendamento portuário.

Palavras-chave: Custo de transação, pressupostos comportamentais, atributos de transação, contrato, arrendamento portuário.

1 INTRODUÇÃO

A evolução do sistema portuário brasileiro e sua geografia se distinguem em três eras: a primeira acontece quando o Brasil é colonizado, o que dá início às exportações de bens primários; enquanto a segunda está ligada à implantação da Divisão Internacional de Trabalho no final do século XX, que mesmo com o declínio dos portos de Salvador, Recife, Belém ou Manaus e fortalecimento dos portos do Rio de Janeiro e Santos, a exportação de bens primários, como o café, e a importação de manufaturados se mantiveram. A terceira ocorre com a introdução do Brasil na economia global, que apesar da necessidade de novos centros de escoamento na Amazônia, é evidente a predominância do porto de Santos na exportação de produtos (MALLAS, 2009).

A legislação portuária teve relevante progresso ao longo dos anos. Uma das primeiras mudanças foi o decreto nº 20.933, de 13 de janeiro de 1932, que fez menção à criação do Departamento Nacional de Portos e Navegação (DNPN), o qual é responsável pela modernização, fiscalização, organização dos portos e navegação. A partir do decreto nº 24.447, de 22 de junho de 1934, foram definidas competências concedidas aos ministérios sobre os serviços dos portos organizados. E por meio do decreto 24.599 de 1934, foi definido um regime de concessão dos portos aos Estados ou às empresas privadas. Por intermédio da lei nº 2.666, de 10 julho de 1975, foi criada a Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRÁS), assim extinguindo o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), com a intenção de supervisionar, orientar, coordenar, controlar e fiscalizar as atividades relacionadas à construção, administração e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores.

Conforme o disposto nas alíneas d e f do inciso XII do art. 21 da Constituição Federal de 1988, é competência da União “explorar diretamente ou por concessão, autorização ou

¹ Bacharelado em Ciências Contábeis.

² Doutora em Administração.

permissão, os serviços de transporte ferroviário e aquaviário, entre portos brasileiros, fronteiras nacionais, portos marítimos, fluviais e lacustres”. É por meio dos Institutos de autorização, concessão, permissão e arrendamento portuário que ocorre a exploração privada do porto. De acordo com o disposto no art. 2º da lei 9.277, de maio de 1996, a União está autorizada a delegar a administração dos portos aos Municípios, Estados da Federação e Distrito Federal, por intermédio do Ministério dos Transportes. Em vista disso, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), uma sociedade de economia mista, companhia de capital fechado, vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), com sede e foro na cidade de Santos, Estado de São Paulo, é responsável pela administração do Porto de Santos (CODESP, 2018).

De acordo com o disposto na lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, a CODESP pode, mediante arrendamento de bem público, conceder a exploração portuária, por tempo determinado, por intermédio da celebração de um contrato, precedido de licitações realizadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Foi por intermédio de licitação de arrendamento portuária que, em 1995, a Libra Terminais S.A, um grupo formado por empresas que atua no segmento de navegação, que realiza atividades de logística portuária, ganhou o direito de explorar o Terminal 37. Em 1998, o Grupo Libra vence novamente outra licitação conquistando o Terminal 35. Em 2009, adquire o Terminal 33. Mediante o segundo aditivo do contrato PRES/32.98, em 2015, os contratos foram unificados de acordo com alínea d do parágrafo §2º do art. 84º da Resolução ANTAQ nº 2240, de 4 de outubro de 2011 (GRUPO LIBRA, 2018).

Porém, em maio de 2018, o Tribunal de Contas da União (TCU) considerou irregular a renovação antecipada, por mais de 20 anos, dos contratos entre o Grupo Libra e a CODESP, realizado em 2015; estabelecendo, assim, que o Ministério de Transporte anule o contrato de renovação e aplique medidas para realizar outra licitação dos terminais em maio de 2020, com o propósito de não provocar prejuízos ao setor portuário, além de determinar que a unidade técnica terá que apurar as responsabilidades dos agentes envolvidos na renovação antecipada do contrato (ESTADÃO, 2018).

De acordo com Williamson (1979), as relações econômicas, entre firmas, ocasionam custo de transação, devido ao comportamento oportunista de determinados agentes econômicos. Esses custos surgem com base na observação de que os contratos são imperfeitos. Conforme Coase (1937), as transações se tornam custosas e os mercados falham em alcançar um equilíbrio eficiente, quando acontecem custos para negociar, monitorar e coordenar o comportamento dos indivíduos. Logo, buscar-se-á responder: Quais os atributos de transação e pressupostos comportamentais na relação contratual de arrendamento entre a Companhia Docas do Estado de São Paulo e o Grupo Libras?

Diante desse cenário, esta pesquisa tem como objetivo analisar os atributos de transação e os pressupostos comportamentais na relação contratual de arrendamento portuário entre a CODESP e o Grupo Libra. Por meio de análise documental e de conteúdo, realizar-se-á um exame detalhado do contrato de arrendamento do objeto de estudo, com o propósito de identificar os atributos de transação, bem como os pressupostos comportamentais e dessa forma relacioná-los.

Segundo Williamson (1985), a frequência, a incerteza e a especificidade de ativos envolvidos são os três atributos básicos que explicam a transação, os quais são encarregados pela definição da estrutura utilizada na organização. De acordo com Coase (1937), os custos para elaboração e comprimento dos contratos são elevados, em razão disso é necessário considerar as possíveis complicações nas negociações. Oliver e Zanquetto Filho (2011) acreditam que apesar do contrato tentar presumir formas de resolver situações que possam ocorrer nas relações de trocas de bens e serviços entre organizações, é impossível prever todas as possibilidades que venham a ocorrer no futuro, tornando o contrato incompleto. Conforme Williamson (2002), a complexidade de uma negociação favorece a contratos incompletos, precisando assim de ajustes conforme os imprevistos vão ocorrendo.

Em seu estudo, Heinz, Cruz e Barbosa (2017), constataram que as falhas contratuais, ocasionadas pelo oportunismo, racionalidade limitada e incertezas dos agentes

provocam custos de transação em virtude dos custos presentes, nas negociações, como monitoramento, coordenação e manutenção do contrato. Para Souza e Bánkuti (2012), a formalização contratual torna a estrutura de governança mais adequada, o que favorece a padronização e, dessa forma, reduzem os custos e asseguram os direitos das partes. Conforme os achados de Martins e Souza (2014), os agentes consideram o contrato formal como uma garantia de que o acordado entre as partes será cumprido.

Logo, esta pesquisa se justifica por disseminar a teoria do custo de transação econômica na academia, bem como instigar questionamentos que possam ser subsidiados e explorados por meio de discussões relacionadas a esta temática, a fim de enriquecer a literatura. Conforme a pesquisa bibliométrica de Arruda *et al.* (2013), em virtude das relações contratuais em todas as áreas da Administração, existe um potencial relevante para o desenvolvimento de trabalho sobre a Teoria dos Custos de Transação em diversas áreas. Já em termos práticos, a contribuição deste trabalho é entender os pressupostos e os atributos das relações contratuais, a fim de evidenciar a importância das informações para a redução dos custos de transação econômica.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Portos e arrendamentos

Com a chegada dos escravos trazidos da África, dos colonos e das mercadorias vindas de Portugal, surgem as primeiras cidades portuárias brasileiras, que serviam também de pontos de embarques de produtos tropicais e agrícolas no Brasil, o que foi um fator importante para a formação do território brasileiro. A hierarquia portuária, antes centralizada nas cidades nordestinas, mudou para os portos do Sudeste devido a transferência da capital da colônia de Salvador para a de São Sebastião do Rio de Janeiro e a mudança do centro de gravidade do espaço econômico brasileiro (MONIÉ, 2011).

Antes de 1808, devido ao exclusivo colonial, apenas barcos lusitanos podiam utilizar os portos brasileiros; porém esta situação mudou, quando as nações amigas de Dom João VI conseguiram o direito de usufruir dos portos, assim contribuíram com o sistema portuário, conforme a inclusão dos portos brasileiros, na troca de mercadorias, com outras nações, além da metrópole. Com o comércio mundial evoluindo, países centrais trocavam mercadorias com os países periféricos, um sistema de trocas desiguais; logo, o café brasileiro despertou o interesse de grandes investidores, que em razão do domínio britânico, contribuíram para a construção de ferrovias e vias que colaboraram para o acesso aos portos, principalmente, ao porto de Santos, facilitando o escoamento da produção e exportação dos grãos de café (MALLAS, 2009).

Em 13 de outubro de 1869, o governo imperial implementou o Decreto nº 1.746, também conhecido como a “Lei das Docas”, sendo a primeira lei que permitia a contratação de empresas de iniciativa privada para a exploração dos portos do Império. Em 1888, no período republicano, com a abertura da concorrência, para a exploração dos portos, as administrações foram privatizadas. O porto de Santos foi o primeiro, quando um grupo comandado por Cândido Graffé e Eduardo Guinle adquiriram o direito de administrar e explorar o porto por noventa anos, criando a Empresa das Obras de Melhoramentos do Porto de Santos em 1889, porém o Termo de Concessão foi assinado pela Companhia Docas de Santos em 7 de novembro de 1890. Com a construção de 260 metros de cais concluída foi possível a atracação de navios com maior calado, tornando-se o primeiro trecho de porto organizado do país (CODESP, 2018; KAPPEL, 2005).

De acordo com Mallas (2009), os portos tiveram uma participação essencial no desenvolvimento das cidades brasileiras e da organização do espaço econômico que acompanhou a colonização desta região e do mundo. Porém, Kappel (2005) destaca que, mesmo com a privatização das instalações portuárias, não houve uma preocupação por parte dos governantes em criar políticas de desenvolvimento, em virtude disso, o setor permaneceu precário e fragmentado. O autor ainda ressalta que, com a industrialização e o desenvolvimento de novos polos de produção, o sistema portuário reascendeu e,

concomitante a isso, o governo mudou as políticas, os planejamentos e a legislação portuária, alterando inclusive a administração do setor.

Com o objetivo de regular os setores portuários e de navegação, o Governo Federal criou a Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais e a Inspeção Federal de Navegação por meio do Decreto nº 9.078, de 03 de novembro de 1911, vinculadas ao Ministério da Viação e Obras Públicas. Com a publicação do Decreto 20.933 de agosto de 1932, essas atividades foram unificadas e ficaram sob a administração do Departamento Nacional de Portos e Navegação (DNPN), que, em 1943, foi modificada para o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais (DNPRC), sendo este, responsável por promover, orientar e instruir todas as questões relativas à construção, melhoramento, manutenção e exploração dos portos e vias navegáveis do País, que, em seguida, em 1963, transformou-se em uma autarquia com personalidade jurídica de direito público com autonomia administrativa, técnica e financeira, órgão da administração indireta, e passou a ser conhecida como Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN). Em 1975, por meio da lei nº 6.222, extingue o DNPVN e inaugura a Empresa de Portos do Brasil S.A (PORTOBRÁS), uma “holding” vinculado ao Ministério dos Transportes, responsável por administrar diretamente ou por meio das Companhias Docas. Porém, com a lei 8.029 de 1990, a PORTOBRÁS é extinta e os portos ficam sendo administrados diretamente pelas Companhias Docas por determinação do Ministério dos Transportes (PORTOS DO BRASIL, 2018).

De acordo com o disposto nas alíneas d e f do inciso XII do art. 21 da Constituição Federal de 1988, a União tem a autoridade de explorar de forma direta ou mediante concessão, os serviços de transporte aquaviário dos portos brasileiros, fronteiras nacionais, portos marítimos, fluviais e lacustres. A concessão ocorre por intermédio de um contrato administrativo, precedido de concorrência, em que o poder público transfere o direito de explorar o bem concedido, para a pessoa jurídica ou para um consócio de empresas, que executará um serviço público por sua conta e risco.

A lei nº 10.233, de 2001, criou a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), uma autarquia encarregada de regulamentar, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviários e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, sendo a responsável por executar os processos licitatórios de concessão e arrendamento, podendo ser feito na modalidade de leilão.

Ao longo dos anos, a legislação acerca da exploração dos portos e instalações portuárias teve algumas mudanças, conforme pode ser notado no Quadro 1.

Quadro 1–Evolução da legislação sobre a exploração dos portos e instalações portuárias

Decreto nº 1.746, de 13 de outubro de 1869	Primeira lei que autoriza a concessão dos portos, docas e armazéns para empresa privadas, conhecida como “Lei das Docas”.
Decreto nº 24.599 de 3 de julho de 1934	Com a intenção de suprir as necessidades da primeira de concessão dos portos, lei das docas, e permitir obras e melhoramentos dos portos.
Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993	Regula o regime jurídico de exploração dos portos e instalações portuárias, conhecida como a Lei dos Portos.
Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996	Por meio do Ministério dos Transportes, a União pode delegar aos Municípios, Estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração dos portos federais, regulamentado pelo decreto nº 2.184, de 24 de março de 1997.
Decreto nº 4.391, de 26 de setembro de 2002	Regulamenta os arrendamentos das áreas e instalações portuárias, além de criar o Programa Nacional de Arrendamento de Área e Instalações Portuárias.
Lei 12.815, de 5 de junho de 2013	Altera e cria novas regras que regulamentam exploração direta ou indireta dos portos e instalações portuárias pela União, com o objetivo de modernizar os portos brasileiros, conhecida com a Nova Lei dos Portos.

Fonte: Elaborada pela autora, 2018

A exploração indireta acontece por meio de concessão e arrendamento para portos organizados e para as instalações portuárias localizados no porto, enquanto as instalações, localizadas fora dos portos organizados, acontecerão mediante autorização, de acordo com a Lei 12.815/2013, que considera porto organizado como um bem público apropriado para

“atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias” (BRASIL, 2013).

2.2 Teoria do custo de transação econômica

A teoria do custo de transação econômica (TCT) tem seus primeiros registros no ano de 1937, quando o autor Ronald Coase publica o artigo *The nature of the Firm*, questionando a existência da firma e o porquê as mesmas optam por produzir bens ou serviços ou adquiri-los no mercado.

Tais questionamentos foram fundamentais para a compreensão de que a firma vai além das funções de produção e as respostas encontradas por Coase (1937) fundamentam a TCT, quando afirma que os custos de transação se encontra nas operações de compra e venda, permitindo a utilização de um sistema de preço, direcionando o empreendedor a alocar os recursos e economizar de forma adequada.

De acordo com Coase (1937), os custos de transação ocorrem como consequência da busca por informações a respeito dos agentes do mercado, antes de se formalizar uma transação. Este processo é específico a cada organização e os custos irão variar de acordo com cada negociação e estabelecimento de contrato.

Ao aprofundar os estudos de Coase, Williamson (1985) destaca que os custos de transação são aqueles necessários para planejar, adaptar e monitorar as interações entre os agentes, de modo que os termos contratuais sejam executados de forma satisfatória para as partes envolvidas.

Williamson (1981) afirma que a transação ocorre quando existe uma troca de bens ou serviços entre os agentes, por meio de uma interface tecnologicamente separável. Ilha (2010) corrobora com o autor, ao destacar que, além da entrega física de recursos, também deve se levar em consideração os aspectos legais da transação, como exemplo: a transferência de direito de propriedade entre as partes.

Conforme Williamson (1985), os custos de transações podem se diferenciar em *ex-ante* e *ex-post*. Os custos *ex-ante* ocorrem no processo de preparar, negociar e salvaguardar a transação antes do acordo ser firmado, enquanto os custos *ex-post* ocorrem na manutenção do acordo, monitorando e ajustando, quando a transação é afetada por erros, falhas e modificações imprevistas, adaptando assim as cláusulas acordadas. A teoria tem como base dois pressupostos comportamentais dos agentes econômicos: o comportamento oportunista e a racionalidade limitada; e os atributos de transação: especificidade dos ativos, a incerteza e a frequência.

2.2.1 Pressupostos comportamentais

Williamson (1985, 1981) destaca que o estudo da racionalidade limitada e o oportunismo são essenciais para compreender como o ser humano se comporta em uma negociação. Segundo o autor, no momento em que os agentes reconhecem os pressupostos comportamentais nas transações, auxilia na redução dos custos relacionados. Ele ressalta que o indivíduo tem limitações quanto a capacidade cognitiva, para acessar ou processar as informações, o que proporciona um ambiente de incertezas. Ilha (2010) converge com o pensamento do autor, ao afirmar que devido a racionalidade dos indivíduos, os mesmos se dedicam a soluções satisfatórias de contratos incompletos, quando necessitam de futuras negociações que provocam um aumento nos custos da transação.

Rocha e Melo (2018) constataram, em seu estudo, que a incapacidade dos agentes para prever as infinitas possibilidades e incertezas de uma transação, e a falha na divulgação e compartilhamento de informações, entre as partes envolvidas na relação contratual, poderá acarretar custos de transação. Sales (2016) constatou que, apesar de a limitação cognitiva está presente no inconsciente humano, é possível contornar e reduzir a capacidade limitada com o compartilhamento de informações entre as partes.

Orsiolli, Morais-da-Silva, May (2015) e Melo *et al.* (2018) observaram que as lacunas presentes, nos contratos, provocadas pela a racionalidade limitada pode ocasionar o

comportamento oportunista dos agentes econômicos, devido à falta de conhecimento sobre os fornecedores e clientes da empresa, o que acarreta a desconfiança entre os agentes. O comportamento oportunista ocorre, quando as partes envolvidas se preocupam apenas com o benefício próprio, ao atuar de forma intencional, buscando seus próprios interesses (WILLAMSON, 1985).

Já Pacheco *et al.* (2018) identificaram, em sua pesquisa, que em razão da baixa concorrência nas licitações de determinados serviços especializados, houve aumento dos custos de transação, em consequência do oportunismo crescente.

2.2.2 Atributos de transação

Williamson (1985) explica que a especificidade de ativo diz respeito ao grau de reutilização que um ativo pode ter. Segundo ele as especificidades podem ser classificadas em: a) Especificidade de ativos humanos; b) Especificidade locacional ou geográfica; c) Especificidade de ativos dedicados; d) Especificidade física do ativo; e) Especificidade de marca; f) Especificidade temporal.

Ao tratarmos da Especificidade dos Ativos, podemos entender que os ativos específicos são os que não são reempregáveis sem que tal implique em alguma perda de valor. A condição de especificidade do ativo ocorre na situação em que é reduzido o número de produtores capazes de ofertar e de demandantes interessados em adquirir o ativo em questão (WILLIAMSON, 1985).

Consoante com os pensamentos de Williamson, Pacheco *et al.* (2018) consideram que a incapacidade de utilizar certos ativos está ligado ao nível de especificidade do ativo, quando o aumento dos custos é proporcional ao grau de especificidade do ativo.

Campos (2013) acredita que é a especificidade de ativo que transforma a transação única, assim, os ativos terão qualidades específicas diferentes em cada negociação. O autor relaciona a especificidade de ativo com o investimento necessário para desenvolver determinadas atividades bem como a realocação dos custos nos casos de perda dos valores.

Pacheco *et al.* (2018) destacam que devido à falta de prestadores de determinados serviços específicos em certas regiões, as organizações devem se planejar, a fim de evitar os comportamentos oportunistas, além de considerar um aumento nos custos de transação.

A segunda variável da transação é a frequência, que segundo, Williamson (1985) é a intensidade que ocorre a efetivação das entre os agentes econômicos. Corroborando com Williamson, Rocha (2018) evidencia em seu estudo, que frequência da transação entre os agentes pode reduzir o comportamento oportunista, diminuindo os custos de transação, entre tanto, a frequência também pode gerar uma dependência por parte da contratante, colocando-a em posição de inferioridade, dando uma margem para a contratada obtenha lucros além do acordado.

Outro atributo apresentado pela TCT é a incerteza. Segundo Williamson (1985) a incerteza é a falta de conhecimento das possíveis mudanças que podem ocorrer no ambiente econômico que afeta as transações devido a racionalidade limitada dos agentes, o autor associa a incerteza com o grau de especificidade dos ativos e o comportamento oportunista.

Bizzi (2017) destaca ainda a relevância das relações contratuais em um ambiente de incertezas que pode ocasionar o comportamento oportunista. Para Silva e Brito (2013), o grau de variação de mudanças e distinção de elementos, especificados e consolidados é considerado como incerteza. Os autores destacam que o limite da racionalidade humana é evidenciado pela presença da incerteza.

Para Sales (2016), a sucessão nas transações proporciona uma confiança entre os agentes, dessa forma reduz a incerteza. Pacheco *et al.* (2018) constatou que devido à pouca ocorrência da transação entre os agentes pode provocar o comportamento oportunista entre as partes, dessa forma há um aumento nos custos de transação.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Esta pesquisa tem como objetivo analisar os atributos de transação e os pressupostos comportamentais na relação contratual de arrendamento portuário entre a CODESP e o Grupo Libra. Será utilizado o método monográfico por ser um estudo de caso, onde com a análise profunda dará suporte a outros casos semelhantes, para Gil (2008), estudo de caso é definido como um estudo intenso e detalhado de um ou de poucos objetos, permitindo um conhecimento aprofundado, podendo ser usado em pesquisas exploratórias como nas descritivas e explicativas.

O enfoque principal deste estudo é a abordagem qualitativa, que de acordo com Raupp e Beuren (2013) a pesquisa qualitativa como uma análise detalhada dos fenômenos estudado, objetivando a destacar características que não são notadas por meio de um estudo quantitativo.

Este estudo se classifica como uma pesquisa descritiva, uma vez que, será feito um exame detalhado do contrato de arrendamento de exploração portuária, com o propósito de identificar os atributos de transação, bem como os pressupostos comportamentais e dessa forma relacioná-los. Segundo Gil (2008), pesquisas descritivas tem como objetivo definir as características de uma população, fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis, onde existe uma ampla variedade de estudos sob esse título e uma das particularidades relevantes é a utilização técnicas padronizadas de coleta de dados.

A fim de executar a pesquisa, foram feitas investigações e pesquisas em sites do Governo Federal pelos documentos necessários para análise, como os contratos de arrendamentos de exploração de instalação portuárias, peças de arbitragens, decisões e relatórios emitidos pelas partes envolvidas, além de reportagens publicados nos sites das empresas, em jornais e revistas, e que estão disponíveis para consulta. Para Martins e Theophilo (2007) desfrutar de documentos como fonte de dados, informações e evidências é classificado como uma pesquisa documental.

Desta forma, os dados coletados são classificados como dados secundários. Para Mattar (1996) classifica dados secundários que são disponibilizados pela própria empresa, publicações, governo, instituições não governamentais e serviços padronizados de informações de marketing, onde já foram coletados, tabulados e, às vezes, até analisados e estão disponíveis aos interessados. Que foram tratados por meio de análise de conteúdo, destacando os atributos de transação e pressupostos comportamentais identificados no objeto de estudo. Segundo Bardin (2011) a análise de conteúdo é um conjunto de técnicas que auxiliar na análise das comunicações.

A pesquisa foi realizada em um recorte temporal transversal, pois as análises foram feitas em um único momento. Segundo Malhotra (2012) a coleta de dados feita uma única vez de qualquer amostra de elementos da população é um recorte transversal.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Objetivo desse trabalho é analisar os atributos de transação e os pressupostos comportamentais na relação contratual de arrendamento portuário entre a CODESP e o Grupo Libra, para tanto buscou-se fontes que estão aparadas por decisões judiciais e por dados que foram obtidos em investigações a respeito do inquérito dos portos e o caso da Codesp e o Grupo Libra.

Para uma melhor compreensão sobre o caso Copesp e o Grupo Libra e necessária uma breve síntese acerca dos objetos de análise, os contratos de arrendamentos de exploração portuária.

A Codesp, sociedade de economia mista, responsável pela administração do porto de Santos, por meio da lei nº 8.630/93, a lei dos portos, inicia o processo de exploração dos terminais portuários para a iniciativa privada através de contratos de arrendamentos de exploração portuária, tendo como um dos objetivos, atrair investimentos privados para a melhoria do porto de Santos.

Com a publicação do edital de licitação, objetivando escolher a melhor proposta de arrendamento, a Libra consagrou-se vencedora, celebrando assim o primeiro contrato operacional PRES nº 11/95 (contrato-37), em 04 de setembro de 1995, arrendando uma área de 20.177m², localizada na região do projetado Armazém 37 (interno), com o objetivo de receber, movimentar e armazenar contêineres bem como para as demais atividades correlatas de interesse da mesma e sob a sua supervisão, com a movimentação mínima anual de 75.000 (setenta e cinco mil) contêineres, por um prazo de 20 anos, sendo a responsável financeira pela modernização, melhoramento e equipamento da área arrendada.

Foi acordado que a Libra pagaria a Codesp um valor mensal ou fração equivalente a 11,77 por m², tendo agosto de 1995 como base, pelo arrendamento da área; pela utilização da infraestrutura da instalação disponibilizada; e pela mão-de-obra operacional consumida na área referida, além de eventuais serviços que não estavam previstos nos contratos.

Sendo responsável pelo Terminal 37 e o armazém XXXIX, era conveniente o arrendamento dos outros terminais próximos, dessa forma participou do edital de concorrência nº 12/97 e vencendo assim o direito de explorar a área de aproximadamente 100.000 m², composto pelos armazéns 34 e 35 (internos), XXXVI (externo), os pátios entre os armazéns 34 e 35, e os pátios do lado sul dos armazéns 35 e XXXVI, bem como a região de cais fronteira aos armazéns 34 e 35, e os pátios entre os armazéns 34 e 35, e do lado sul do armazém 35, pelo o prazo de 20 anos, sendo possível a prorrogação de comum acordo entre as partes por prazo máximo igual ao originalmente contratado.

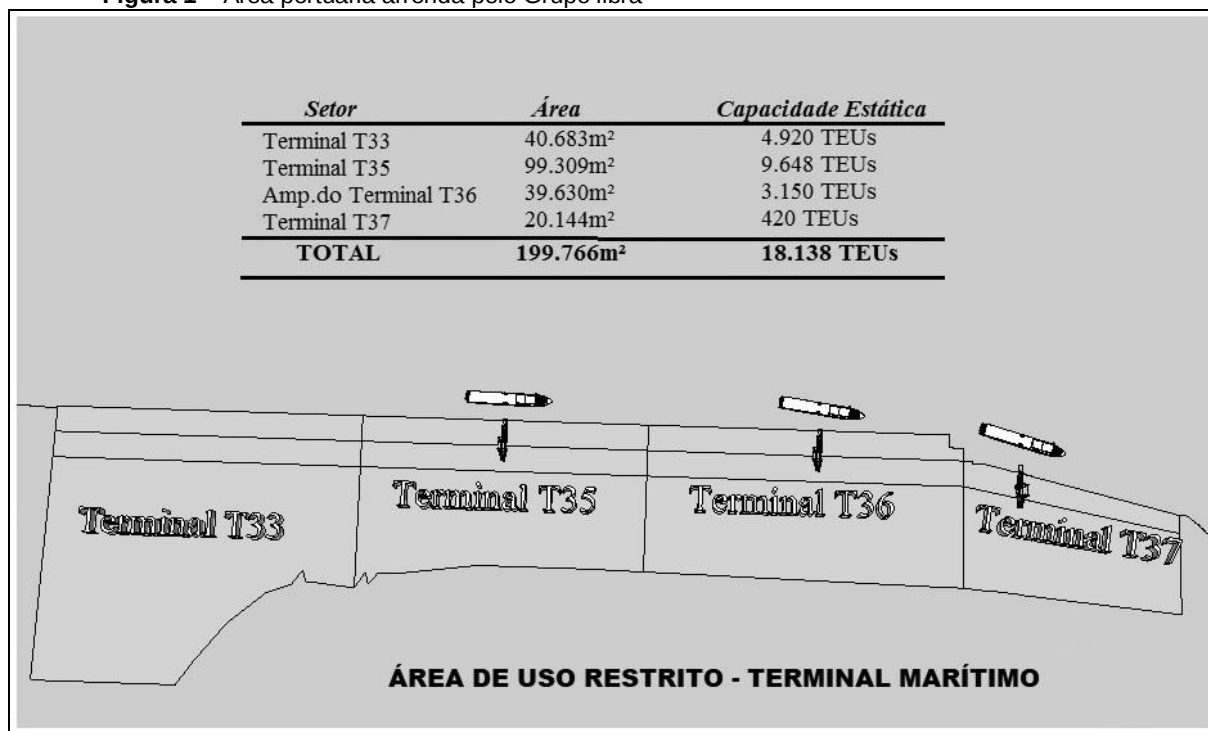
O Grupo Libra se consagrou vencedora, o que culminou na celebração do Instrumento Particular de Contrato de Arrendamento para exploração de instalação portuária, denominado Contrato PRES nº 32/98 (contrato T-35), em 25 de junho de 1998. A arrendaria seria responsável pelos investimentos necessários à construção, implantação e operação para movimentação e armazenagem de contêineres na referida área.

Porém o que chama atenção foi a proposta muito audaciosa. Onde Libra apresentou o valor de R\$ 5,00/m² como o mínimo de remuneração da área arrendada, o edital determinava R\$ 0,50/m² e os concorrentes ofereceram um valor médio de R\$ 1,91/m². E em relação ao preço por contêiner movimentado foi estipulado um valor mínimo de R\$ 8,00, enquanto o preço médio ofertado pelos concorrentes era de R\$ 23,72, o Grupo Libra ofertou R\$ 44,00. No item de movimentação mínima de contêineres, o edital definiu durante a concessão o valor mínimo de 75 mil, entretanto a Libra estabeleceu 300 mil no primeiro ano da concessão e 750 mil no vigésimo ano, enquanto a proposta média apresentada pelas concorrentes foi de 95 mil no início da concessão e 202 mil no último ano.

Com a publicação do Decreto nº 8.465, de 08 de junho de 2015, foi possível a prorrogação antecipada dos contratos de arrendamento portuário. Dessa forma, todos os contratos de titularidade do grupo Libra até então vigentes, Contrato PRES 32/98 (arrendamento do Terminal 35, cujo vencimento se daria em 25/6/2018), Contrato DP/019.2000 (arrendamento do Terminal 33, cujo vencimento se daria em 16/5/2020) e

Contrato PRES 11/95 (arrendamento do Terminal 37, cujo vencimento se daria em 4/9/2015), foram unificados com em 02 de setembro de 2015 com o Segundo Termo do Aditivo do Contrato PRES 32/ 98. Com a prorrogação antecipada do contrato, área localizada entre os terminais 35 e 37 (denominado 'enclave') foi incluída como objeto do contrato. Na Figura 1, é possível identificar o resultado do objeto do contrato depois da unificação.

Figura 1 – Área portuária arrenda pelo Grupo libra



Fonte: adaptado pela autora, 2020.

Foi desenvolvido o Plano de investimentos, por os contratos de titularidade do Grupo Libra por não ter realizado a cláusula de renovação, descrevendo os investimentos necessários, a capacidade e desempenho esperado com a unificação, o qual foi prorrogado antecipadamente.

Após a unificação dos contratos e conclusão das obras, a área arrenda totalizará 119.766 m² e com uma capacidade estática de 18.138 TEUs (*twenty-foot equivalente unit*). O prazo final do contrato foi prorrogado para o dia 04 de setembro de 2015. De acordo com o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), previamente aprovado pela Antaq, foi estimado que o valor do contrato totaliza R\$ 11.594.147.782,65.

Entretanto foi constatado que há anos o Grupo Libra e a Codesp procuravam soluções de controvérsias contratuais dos arrendamentos, antes mesmo da prorrogação antecipada do contrato. A Libra não efetuava o pagamento integral dos valores devido a Codesp desde da vigência do contrato PRES 32/98. Estipulas que de aluguel e tarifas de movimentação do período de dezembro de 1998 até setembro de 2014 somava-se um débito financeiro de R\$ 1.138.364.952,31, onde apenas cerca de 10% desse valor foi depositado pelo Grupo Libra. Dessa forma a autoridade portuária considerava receber da arrendaria um montante de cerca de R\$ 2,3 bilhões.

De acordo com a Lei 12.815/2013, as concessionárias, arrendatárias, autorizarias e operadoras com inadimplência financeiras perante a administração do porto e a Antaq, não poderiam celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações, porém o Decreto 8.465, de 8 de junho de 2015, tendo como base na Lei de Arbitragem (Lei 9.307/1996), queregulamenta o uso da arbitragem para litígios sobre a inadimplência de obrigações contratuais, controvérsias sobre direitos patrimoniais disponíveis e cálculo de indenizações da extinção ou transferência do contrato.

Com base nos efeitos da lei 9.307/1996, com a redação dada pela Lei nº 13.129/2015, do § 1º, do art. 62, da Lei nº 12.815/2013 e do Decreto 8.465/2015, que flexibiliza a autorização da prorrogação de concessões com concessionários inadimplentes, as partes celebraram em 02 de setembro de 2015 o Termo de Compromisso Arbitral, colocando assim o fim aos nove processos judiciais, que se tornaram objeto do processo de arbitragem.

As alegações da arrendaria era a área arrendada disponibilizada era menor do que a descrita na licitação, a obrigação da Codesp em relação a dragagem e manutenção da profundidade do cais T-35, além de não terem remanejado a linha férrea que cruza a área, a mesma afirma que devido a essas alegações não efetuava o pagamento do valor estabelecido contratualmente.

Entretanto, a CODESP declara que a adaptação da estrutura do cais, como obras para adequar, ampliar e modernizar as instalações portuárias, necessárias para a sua operação, estavam previsto no edital de licitação com responsabilidade exclusiva da licitante, e que está previsto na Proposta de Projeto e Memória Descritiva das Instalações, Equipamentos e de suas Características Físicas e Operacionais pela Libra.

Após analisar os pedidos das partes, o Tribunal Arbitral em 07 de janeiro de 2019, divulgou a Sentença Arbitral Parcial, concluiu o inadimplemento da Libra com a Codesp e que deveria cumprir as obrigações pecuniárias. De modo que a arrendatária pagará a arrendante a diferença do valor devido de acordo contrato e o depositado, com os ajustes devidos de acordo com os termos contratuais e legais. Na Sentença Arbitral Final, divulgada em 2 de setembro de 2019, foi definido que o valor total devido pela Libra era de R\$ 3.423.346.623,36. A arbitragem constatou ainda que não houve violação contratual por parte da CODESP.

Porém, em maio de 2018, o TCU determinou que o Ministério de Transporte anulasse o contrato, pois considerou irregular a renovação antecipada, e determinou que houvesse uma nova licitação, e que para não ocorresse prejuízo às atividades no setor portuário, determinou que o Grupo Libra continuaria até maio de 2020 operando os terminais, até o momento em que a futura vencedora da licitação assumisse as operações, além de determinar que a unidade técnica terá que apurar as responsabilidades dos agentes envolvidos na renovação antecipada do contrato (estadão, 2018).

Um dos fatores estranhos que chamou a atenção do tribunal, foi que no mesmo dia que aconteceu a renovação do contrato por mais 20 anos, o Grupo Libra e a Codesp entraram em um processo de arbitragem na justiça, que era a única possibilidade de renovação, mesmo com dívidas, ou seja, só poderia acontecer a renovação após o pagamento de uma espécie de caução determinado pela corte arbitral (ESTADÃO, 2018).

O Decreto 8.465/2015, no art. 13, definiu três critérios que deveriam ser cumpridos para a validação da prorrogação antecipada: (i) pagamento dos valores incontroversos à Administração Pública; (ii) pagamento ou depósito em juízo do valor provisório da obrigação litigiosa fixado pelo árbitro; e (iii) assunção da obrigação de pagar todo o valor a que eventualmente se venha a ser condenado.

De acordo com o relatório emitido em 2018 pela TCU, o que prova a irregularidade, tornando inválido a prorrogação antecipada, é o descumprimento do pagamento prévio do valor provisório da obrigação litigiosa, que deveria ter sido definida pelo árbitro antes da assinatura do termo do aditivo. Entretanto a Libra e o MTPA justificaram a prorrogação antecipada devido ao fim da vigência de um dos contratos unificados.

O TCU ainda ressalta a ausência de competência do MTPA na definição da obrigação litigiosa, tendo em vista que era inconcebível estipular o valor provisório já que o termo de compromisso arbitral e o aditivo de prorrogação foram assinados na mesma data, sendo impossível a definição e fixação do valor pelo árbitro e seu pagamento pela arrendaria em apenas um dia.

Depois o MTPA admite que os processos de arbitragem previstos iria finalizar antes da data final de um dos contratos. Entretanto, alegou que foi decidido a prorrogação antecipada sem ter feito o pagamento das obrigações litigiosas, devido a falta do valor

fixado pelo árbitro, garantiria a decisão de prorrogar o Contrato DP 032/98 sem prévio recolhimento de valor provisório.

Em 28 de maio de 2019 o Grupo libra anuncia o encerramento das atividades comerciais no Porto de Santos, e que as operações antes atendidas por ela no porto, serão transferidas para outro terminal, sobre responsabilidade da DP World. A Libra ainda destaca que foi a insegurança de continuidade gerada pela decisão do TCU que levou ao encerramento dos serviços de atendimento a navios no cais. A companhia comunicou tal situação não teria efeitos negativos nas demais atividades do Grupo Libra, que segue o curso normal de suas operações.

O Grupo Libra, assim como outras empresas do setor portuário, é investigado na Operação Skala, da Polícia federal, suspeita de pagar propinas, em troca de benefícios promovidos pelas mudanças do governo. Foi através da última mudança do Decreto dos Portos, que a mesma conseguiu renovar o contrato de arrendamento portuário, mesmo com um debito de mais de R\$ 2 bilhões de reais a Codesp, o que antes era vedado as empresas devedoras celebrar ou renovar contratos, sendo o primeiro e único do setor a usar esse recurso (G1, 2018).

Após a delação premiada dos executivos da J&F, denunciando agentes públicos, entre eles o ex presidente Michel Temer, o Supremo Tribunal Federal (STF) abre inquérito dos portos com intuito de apurar as suspeitas irregularidades na edição do Decreto nº 8.465, de 08 de junho de 2015, conhecido como Decretos dos Portos, editado por Temer, se tinha como objetivo beneficiar empresas que atuam no porto de Santos (G1, 2018).

As doações feitas para as campanhas eleitorais do ex-presidente Michel temer pela família Torrealba, que soma um montante de mais de R\$ 1 milhão, foram investigadas entre as suspeitas sobre o Grupo Libra. Apesar de alguns executivos do Grupo Libra serem presos na Operação Skala, onde os investigadores analisaram provas de fatos que aconteceram nos últimos 20 anos, foi definido ao fim das investigações que o Grupo Libra e seus acionistas não seriam denunciados pela Procuradoria-Geral da República.

Em 17 de junho de 2020, como medida par garantir o pagamento da dívida com a Autoridade Portuária de Santos, o TCU determinou o bloqueio dos bens de empresas do Grupo Libra por um ano. No ano anterior, empresas do Grupo que operavam no Porto de Santos ajuizaram pedido de recuperação judicial, e logo em seguida encerraram as atividades no Porto de Santos.

Como forma de desvincular a imagem de corrupção do Porto de Santos, em uma assembleia geral extraordinária, realizada em 19 de março, no qual foi alterado o estatuto social da companhia do porto, até então Codesp, modificando o nome para Autoridade Portuária de Santos S.A, dominação que é destinada apenas para documentos oficiais, para os demais usos, será utilizado o nome fantasia, Santos Port Authority (SPA), dessa forma alinhando ao padrão mundial de comunicação. Para a companhia, a nova identidade simboliza os novos valores da empresa.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa teve como objetivo identificar quais os atributos de transação e pressupostos comportamentais na relação contratual de arrendamento entre a Companhia Docas do Estado de São Paulo e o Grupo Libras, por meio de um estudo de caso na relação contratual. Nessa perspectiva constatou-se, inicialmente que a relação entre as partes enfrentava dificuldades contratuais, onde ambas alegavam o descumprimento de acordos prefixados.

No quesito de atributos de transação, os resultados evidenciaram a especificidade do ativo nos objetos dos contratos de arredamento portuário, tendo em vista que não são reempregáveis para outros fins, destacando os investimentos altos necessários para a realização e continuidade da transação, de acordo com os termos contratuais acordado entre as partes. Tais equipamentos não se pode sucatear, pois qualidade material e operacional tem mercado e vida útil válida, na operação com contêineres para dar produtividade a algum terminal.

No aspecto dos pressupostos comportamentais, a racionalidade limitada e o oportunismo estavam presentes nas irregularidades contratuais. Evidenciados no descumprimento do depósito da obrigação litigiosa necessário para a prorrogação de contratos com arrendatárias inadimplentes, de forma que a prorrogação antecipada foi considerada irregular segundo os termos da lei.

Em consequência do comportamento dos agentes, gerou um ambiente de incertezas, e com o grau elevado de especificidade do ativo, gerou risco para a Codesp, com os prejuízos causado com a falta de pagamentos devidos por parte do Grupo Libra, elevando o custo das áreas arrenda.

REFERÊNCIAS

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Resolução nº 2240**, de 4 de outubro de 2011. Aprova a norma que regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão das administrações portuárias no âmbito dos portos organizados. Disponível em: http://www.suape.pe.gov.br/images/publicacoes/resolucao/Resolucao_ANTAQ_n__2.240.2011.PDF Acesso em: 15 jul. 2018.

ARRUDA, A. G.; Benevides, G; Farina, M. C; Faria, A. C. Teoria dos Custos de Transação (TCT): análises bibliométrica e sociométrica nos Enanpads de 1997 a 2010. Revista de Administração, v. 11, n. 2, p. 174-199, 2013.

AUGUSTO, C. A. **Estruturas de Governança no Setor Automotivo no Estado do Paraná**: implicações sob a consideração dos custos de transação, custos de mensuração e recursos estratégicos. 431 fls. 2015. Tese (Doutorado em Administração) Programa de Pós-Graduação em Administração. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.

BIZZI, A. G. A Teoria dos Custos de Transação: Um diagnóstico a luz do pensamento de Oliver Williamson. **Negócios e Talentos**, v. 15, n. 2, p. 9, 2017.

BRASIL. **Constituição Federal de 1988**. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 26 jun. 2018.

BRASIL. **Decreto n.º 2.184**, de 24 de março de 1997. Regulamenta o art. 2º da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, que autoriza a União a delegar aos Municípios ou Estados da Federação a exploração dos portos federais. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2184.htm. Acesso em: 28 jun. 2018.

BRASIL. **Decreto n.º 8.033**, de 27 de junho de 2013. Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011_2014/2013/Decreto/D8033.htm#art48. Acesso em: 26 jun. 2018.

BRASIL. **Decreto n.º 9.048**, de 10 de maio de 2017. Altera o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 2017. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2017/Decreto/D9048.htm#art1. Acesso em: 26 jun. 2018.

BRASIL. **Lei n.º 12.815**, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nos 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nos 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nos 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm. Acesso em: 26 jun. 2018.

BRASIL. **Lei n.º 9.277**, de 10 de maio de 1996. Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 1996. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9277.htm. Acesso em: 28 jun. 2018.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Representação de Unidade Técnica. Irregularidades na prorrogação antecipada de contrato de concessão portuária. Oitivas. Descumprimento de exigências. Determinação no sentido de limitar a vigência do aditivo de prorrogação. Determinação para que se realize nova licitação. Formação de apartado para apuração de responsabilidades. RECOMENDAÇÃO. CIÊNCIA. RP: 02463120167, Relator: ANA ARRAES, Data de Julgamento:

23/05/2018, Plenário. Disponível em: <https://portal.tcu.gov.br/data/files/A1/31/1F/D1/068A3610738D4636F18818A8/024.631-2016-7%20-%20Libra.pdf>. Acesso em: 01 jul de 2020.

BRASIL. **Decreto n.º 8.465**, de 8 de junho de 2015. Regulamenta o § 1º do art. 62 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para dispor sobre os critérios de arbitragem para dirimir litígios no âmbito do setor portuário. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2017/Decreto/D9048.htm#art1. Acesso em: 15 jul. 2018.

CAMPOS, S. A. P. **A economia dos custos de transação e a visão baseada em recursos: aproximações teóricas**. **Revista Reuna**, Belo Horizonte, setembro. 2013.

COASE, R. The Nature of the Firm. **Economica**, New Series, v. 4, n. 16, 1937.

CODESP. Companhia Docas do Estado de São Paulo. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/>. Acesso em: 26 jun. 2018

Estadão. **TCU determina anulação de renovação de contratos do Grupo Libra no Porto de Santos**. Disponível em: <https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/tcu-determina-anulacao-de-renovacao-de-contratos-do-grupo-libra-no-porto-de-santos/> Acesso em: 15 jul. 2018.

G1. **PF vê indício de crime por parte de Temer e mais 10 e pede bloqueio de bens; Barroso pede parecer da PGR**. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2018/10/16/policia-federal-entrega-relatorio-final-de-inquerito-dos-portos-ao-stf.ghtml>. Acesso em 20 de nov de 2020.

G1 Santos. **Grupo Libra anuncia encerramento das operações no Porto de Santos, SP**. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2019/03/28/grupo-libra-anuncia-encerramento-das-operacoes-no-porto-de-santos-sp.ghtml>. Acesso em: 20 de nov de 2020

HEINZ, M. U.; CRUZ, A. P. C.; BARBOSA, M. A. G. **Contratos de obra: uma análise a partir da perspectiva dos custos de transação**. In: Anais do Congresso Brasileiro de Custos-ABC. 2017.

KAPPEL, R. F. Portos brasileiros: novo desafio para a sociedade. **Anais da 57ª reunião anual da SBPC**, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2005.

MALLAS, D. Os portos brasileiros na globalização: Uma nova geografia portuária. **Encontro De Geógrafos Da América Latina**, v. 12, 2009.

MARTINS, D. L. C. C.; SOUZA, J. P. Atributos da transação e mensuração e sua influência nas relações entre cooperados e cooperativas em sistemas agroindustriais suínocolas. **Revista de Administração Mackenzie (Mackenzie Management Review)**, v. 15, n. 3, 2014.

MONIÉ, F. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade porto no Brasil. Artigo extraído do livro Circulação, transportes e logística. Diferentes Perspectivas. Organização: Márcio Rogério Silveira. 1ª edição. Outras Expressões, São Paulo, 2011.

O Grupo Libra. Disponível em: <http://www.grupolibra.com.br/>. Acesso em: 26 jun. 2018

OLIVEIRA, F. P.; ZANQUETTO FILHO, H. Gestão de relacionamento comprador-fornecedor em ambientes com contratos estruturados: o caso de uma grande multinacional. **Revista de Gestão**, v. 18, n. 4, art. 10, p. 659-674, 2011

PONDÉ, J. L.; FAGUNDES, J.; POSSAS, M. Custos de transação e política de defesa da concorrência. In. **Revista de Economia Contemporânea**, 1(2), julho/dezembro, p. 115-135. Rio de Janeiro, 1997.

PONTOS DO BRASIL. Secretaria Nacional de Portos, Ministerio dos Portos Transportes, portos e Aviação Civil. Disponível: <http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/institucional/base-juridica-da-estrutura-organizacional>, acesso em 25 de julho de 2018

REDAÇÃO, F. B. TCU bloqueia bens de operadoras para garantir pagamento de R\$ 3,4 bilhões. Disponível em: <https://www.atribuna.com.br/noticias/portoemar/tcu-bloqueia-bens-de-operadoras-para-garantir-pagamento-de-r-3-4-bilh%C3%B5es-1.105445>. Acesso em: 08 nov. 2020.

ROVER, T. **Codesp vence disputa bilionária em arbitragem contra o grupo Libra**. Consultor Jurídico. 8 de janeiro de 2019. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2019-jan-08/codesp-vence-disputa-bilionaria-arbitragem-grupo-libra?imprimir=1>. Acesso em 21 de nov de 2020.

SALES, L. B. **Cluster e Custo de Transação Econômica**: um estudo de caso. 305 f. 2016. Tese (Doutorado em Administração). Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Escola de Negócios, Programa de pós-graduação em administração, Curitiba, 2016.

SANTOS, N. M.; FERRAZ, I. N.; FALQUETO, J. M. Z.; VERGA, E. Teoria dos custos de transação nas pesquisas de estratégia no Brasil. **Revista Ibero-Americana de Estratégia – RIAE**, V. 16, N. 2. Abril/Junho. 2017.

SCHLABITZ, C. J. **Custos de Transação e o Mercado de Crédito Brasileiro**: uma análise sob a ótica da nova economia institucional, 2008. Porto Alegre. Tese (Doutorado em Ciências Econômicas) - Programa de pós-graduação em economia. Faculdade de Ciências Econômicas. Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

SOUZA, J. P.; BÁNKUTI, S. M. S. Uma análise dos contratos no sistema agroindustrial suinícola no Oeste Paranaense pela ótica da mensuração e da transação. **Informe Gepec**, v. 16, n. 2, p. 79-97, 2012.

WILLIAMSON, O. E. Transaction-cost economics: The governance of contractual relations. *Journal of Law and Economics*, v. 22, n. 2, p. 233–261, 1979.

WILLIAMSON, O. E. The economics of organization: The transaction cost approach. **American Journal of Sociology**, v. 87, p. 548-577, Nov. 1981.

WILLIAMSON, O. E. **The economic institutions of capitalism**. New York: Free Press, 1985.

WILLIAMSON, O. E. The theory of the firm as governance structure: from choice to contract. *Journal of Economic Perspectives*, v. 16, n. 3, p. 171–195, 2002.