

INTRODUÇÃO

Nos dias de hoje, a necessidade da manutenção e ampliação da frota mercante e de apoio marítimo são vitais para o aquecimento da economia e para o progresso de uma nação, porém, para realizar tal, se faz necessário uma indústria naval forte e eficiente para atender uma demanda tão alta de navios, como acontece em nossos estaleiros.

O Brasil conta hoje com mais de uma centena de estaleiros com capacidade de atender pequenos navios de pesca a navios de grande porte.

A importância se faz ao fato do “boom” da indústria petrolífera brasileira, causada pelo descobrimento de imensas jazidas de petróleo abaixo da camada do pré-sal.

Hoje o país, com a economia aquecida, revive os anos gloriosos de 1960 a 1980 da indústria naval, onde alcançou o segundo lugar mundial, fazendo frente aos grandes estaleiros estrangeiros, porém, existiram problemas que levaram os estaleiros navais brasileiros fecharem suas portas.

CAPÍTULO I

Histórico da Marinha Mercante Brasileira

A indústria da construção naval no Brasil vem dos tempos coloniais. Os portugueses, que no século XV eram grandes construtores navais, logo perceberam as vantagens de construir navios em terras brasileiras, aproveitando a quantidade e qualidade das madeiras e da mão-de-obra indígena, que era habituada em trabalhar em madeiras. A partir disso, muitos estaleiros foram construídos ao longo do litoral, mas, sendo o mais importante até meados do Século XIX, foi o Arsenal de Marinha da Bahia, em Salvador, fundado por Thomé de Souza, onde foram construídas grandes naus, que eram os maiores navios de guerra do seu tempo. Em 1763, um grande impulso foi dado à construção naval, onde ao tempo do Vice-Rei Conde da Cunha, fundou o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, até hoje existente, e cuja primeira construção foi a nau S. Sebastião, de 1767. Porém, no Rio de Janeiro, um grande feito, foi por volta de 1670, a construção da nau Padre Eterno, dita como sendo o maior navio do seu tempo em todo mundo.

Na primeira metade do Século XIX, o Arsenal da Bahia foi o maior estaleiro construtor, sendo o Arsenal do Rio de Janeiro principalmente um centro de reparos navais, circunstância essa que forçou a modernização desse Arsenal para poder atender os primeiros navios a vapor que começavam a chegar. Assim, a partir de 1840, foi

contínua e notável a ampliação e modernização do Arsenal do Rio, com a implantação de novas oficinas e com a vinda dos primeiros brasileiros com um curso formal de engenharia naval na Europa, destacando-se os nomes de Napoleão Level, Trajano de Carvalho e Carlos Braconnot. Com isso, conseguiu o Arsenal pioneirismos notáveis, como a construção do primeiro navio a hélice em 1852, o primeiro navio encouraçado em 1865, e o primeiro de construção inteiramente metálica em 1883. Em 1890, foi construído o cruzador Tamandaré, de 4.537t, navio cujo porte só seria ultrapassado 72 anos depois, em 1962. Por essa época, o Arsenal chegou a atingir um adiantamento técnico comparável ao que havia nos centros mais avançados da Europa.

Em 11 de agosto de 1846, Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, tornou-se proprietário do Estabelecimento de Fundição e Estaleiros da Ponta d' Areia, em Niterói, Rio de Janeiro. Este é considerado o empreendimento pioneiro na industrialização do Brasil. Foi o primeiro a ser aberto na América Latina. Quando a Guerra do Paraguai eclodiu quase um terço da frota naval brasileira havia sido construída na Ponta d' Areia. O estaleiro chegou a construir mais de 70 navios a vapor e a vela para navegação de cabotagem no país. Em 1890, no entanto, suas atividades foram praticamente encerradas, e a frota que operava no Brasil era estrangeira em quase sua totalidade.

O Estaleiro Mauá foi integrado à Companhia Comércio e Navegação (CCN) em 1905, ano em que foi fundada esta companhia, especializada em construção e reparo de navios. Na época, a CCN era também uma das maiores companhias de construção e reparos da América Latina.

A partir de 1890, o Arsenal do Rio estagnou, e, com isso entrou em um processo de decadência irreversível, em uma época de grande evolução na indústria mundial, ficando assim, em pouco tempo, obsoleto e quase inútil.

Os 47 anos seguintes foram de decadência e quase total paralisação da construção naval brasileira. Mesmo assim, contam-se nesse período, algumas tentativas de reativação, como a construção em 1919/22, de três navios mercantes no estaleiro de Henrique Lage, na Ilha do Viana; dois desses navios tinham 3.500 t. Outro fato interessante foi a construção, nesse mesmo estaleiro, do pequeno petroleiro 340-B, de 1.500 t, por encomenda do governo argentino, tendo sido assim o primeiro navio construído para exportação.

Afinal, em 1937, foi retomada a construção naval no Brasil, com o lançamento ao mar do Monitor Fluvial Parnaíba, no novo Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (atual Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro). Seguiu-se a série dos seis navios mineiros da classe Carioca, e os três grandes contra-torpedeiros da classe Marcílio Dias, navios de estrutura soldada que representaram um grande progresso tecnológico. Vieram depois os seis contra-torpedeiros da classe Amazonas e vários outros navios menores, destacando-se os navios hidrográficos da classe Argus, no final da década de 1950, que tiveram como novidades a superestrutura de alumínio e a construção pelo sistema de acabamento avançado, com a pré-fabricação de grandes blocos de estrutura.

A partir de 1958, com a criação do Fundo de Marinha Mercante e depois a organização do GEICON (Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval), e da Comissão de Marinha Mercante, que faziam parte do Plano de Metas do Governo Juscelino Kubitschek, deu-se o renascimento da grande construção naval mercante no Brasil. Fundaram-se dois grandes estaleiros e foram feitas a ampliação e modernização de outros estaleiros, com um investimento total de US\$ 40 milhões. O primeiro navio construído dentro desse programa foi o pequeno cargueiro Ponta d'Areia, de 1.550 t, em 1961, no Estaleiro Mauá.

Depois desse modesto começo, o progresso foi contínuo e notável até 1979, com a construção de um número cada vez maior de navios, não só de maior porte, como mais diversificados e mais sofisticados. Em 1962, com o cargueiro Henrique Lage, de 10.500 t, ultrapassava-se, pela primeira vez, o porte do velho cruzador Tamandaré, de 1890. E o aumento de tonelagem unitária dos navios prosseguia, chegando-se afinal, em 1986, aos graneleiros Docefjord e Tijuca, dois gigantes de 305.000 t, com 332 m de comprimento, que foram, na ocasião, recorde mundial de navios de sua classe.

Nos dias de hoje , com a descoberta do pré-sal, exploração do mesmo pode produzir uma revolução na indústria de construção naval brasileira . Segundo cálculos do Sinaval (Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore) , estão previstos 338 empreendimentos nos próximos oito ano , o que inclui entre outros , 49 navios petroleiros encomendados pela Transpetro no Promef 1 e 2 , 146 navios de apoio marítimo a plataformas de produção de petróleo , 6 plataformas de produção de petróleo e 28 navios sonda de perfuração . O país tem 26 estaleiros de grande e médio porte com capacidade de processamento de aço de 630 mil toneladas por ano e já voltou ao patamar de 40 mil empregos, o mesmo da década de 1970 e deve chegar a 70 mil até 2013 . O número de encomendas pode dobrar ou triplicar com o pré-sal.

CAPÍTULO II

Crise no Setor Naval

2.1- A Queda

Entre as décadas de 1960 e 80 o Brasil chegou a ser o segundo maior construtor de navios do mundo, perdendo apenas para o Japão. Foi determinante para esse sucesso a disponibilidade, no país, de aço e componentes elétricos, fabricados pelas recém-inauguradas siderúrgicas estatais e pela indústria eletrometalomecânica em expansão. Esse cenário começou a mudar no início dos anos 80, pois Em 1981, o país assiste à primeira recessão econômica desde o pós-guerra.

A Sunamam (Superintendência Nacional da Marinha Mercante) apresentava em dificuldades financeiras desde o final da década de 1970. Com a retração mundial armadores não tinham mercado onde utilizar os navios. Situação agravada pelo aumento de custos de produção e má administração da Sunamam.

O Plano Permanente de Construção Naval (PPCN: 1981-1983) foi lançado, para inverter a tendência de depressão econômica. Sob o PPCN os armadores teriam mais poder de decisão sobre quanto investir e especificações dos navios.

Com a crise, o II PCN, que deveria estar concluído em 1980, arrastou-se até 1984. A construção de alguns dos últimos navios chegou a demorar até dez anos, devido a prolongadas paralisações causada por dificuldades financeiras, greves por atraso no pagamento de salário, e outros. Não foram raros também os casos de navios já lançados ao mar que foram transferidos para o acabamento em outro estaleiro, por causa da desorganização ou da situação falimentar do estaleiro de construção.

Em 1983, a gestão financeira dos contratos de financiamentos à construção naval passa para o BNDES. As operações são enquadradas pelo Conselho Diretor do FMM (com representantes de estaleiros e armadores) e a aprovação dos financiamentos fica sob a responsabilidade do Ministério dos Transportes.

Em 1987, a Sunamam foi extinta, no final do século 20, a indústria naval brasileira estava completamente sucateada. Destacou-se como elemento para essa degradação o escândalo da Sunamam, hoje extinta. Durante a presidência de João Baptista Figueiredo, a indústria naval brasileira era altamente subsidiada pelo governo federal. Funcionários da Sunamam e de outros setores da administração, em conjunto com armadores e construtores navais, fraudaram contratos e desviaram bilhões em dinheiro público, daí em diante, os subsídios para a indústria naval foram cortados, a gestão do Fundo da Marinha Mercante foi transferida para o BNDES e a indústria naval entrou numa grave crise. A produção despencou drasticamente e muitos dos estaleiros foram fechados. “Os efeitos da política neoliberal adotada nos anos 1990 atingiram diretamente a marinha mercante e a indústria da construção naval brasileira. Se com o escândalo da Sunamam o setor da navegação já seguia uma trajetória de crise, a recessão e o desmonte do Estado quase extinguiram a indústria da construção naval e os armadores nacionais.

Diversas foram as razões para o declínio da atividade de marinha mercante no país, podendo-se mencionar como principais:

- Abertura completa e rápida do mercado - diversas medidas foram tomadas sem estudos prévios de impacto no setor. As Portarias 7 e 8/91 do Ministério da Infra-Estrutura, por exemplo, introduziram fortes efeitos desregulamentadores.

Permitiam, principalmente, acesso a qualquer tráfego pelas linhas autorizadas, o término de quotas determinadas pelo poder público nas conferências e o fim das próprias conferências de fretes fechadas. Tais medidas, aliadas ao congelamento do capital mínimo exigido para a autorização de novas empresas (que chegou em um nível próximo de US\$ 10 mil), atraíram corretores de cargas (brokers) e agentes, até então obrigados a valerem-se dos serviços de empresas de navegação brasileira para o transporte de cargas. Mais que estimular a concorrência, o que se observou foi a desarticulação do mercado pelas “novas” empresas, criadas somente para dar cobertura de bandeira aos armadores estrangeiros. As empresas autorizadas também passaram a ter acesso aos tráfegos reservados por acordos bilaterais (Brasil/Argentina, Brasil/Chile etc.), abrindo assim mais uma brecha às empresas estrangeiras.

- Falta de competitividade da indústria de construção naval brasileira no mercado externo - o parque industrial destinado à construção naval foi criado para dar suporte ao desenvolvimento da marinha mercante brasileira, que atuava em mercado protegido, portanto, sem preocupação com custos. Nunca houve, portanto, necessidade de adequar a estrutura produtiva e financeira para competir internacionalmente. Resultado: deseconomias de escala que afetaram a produtividade; custos indiretos e requerimentos de lucratividade incompatíveis com o mercado internacional; navios mais caros do que a rentabilidade normal da atividade de marinha mercante podia suportar etc.

- Alterações constantes nas políticas do FMM - o período gasto em todo o mundo entre a decisão de adquirir um navio e efetivamente recebê-lo é de, em média, cinco anos. As constantes alterações das políticas do FMM inibiram diversos

investimentos em andamento, por falta de visibilidade de longo prazo sobre a ambiência do setor.

- Condições econômicas do país antes da implantação do Real - os estaleiros, como toda a indústria nacional de bens de capital sob encomenda, sofreram pesadamente com a situação econômica do Brasil e as altas taxas de inflação registradas em período recente. Construir um navio, com custo que chega a US\$ 75 milhões e cujo prazo de construção varia de 24 a 36 meses, administrando centenas de encomendas e fornecedores de diversos países, exigia uma boa dose de coragem e aventura.

A década de 90 assistiu a pior fase da nossa Marinha Mercante. A frota nacional se reduziu drasticamente; grandes companhias brasileiras faliram; estaleiros fecharam suas portas parando a fabricação de embarcações no Brasil e praticamente jogando fora todo o desenvolvimento tecnológico adquirido nos anos anteriores. O ciclo que levou a construção naval brasileira ao posto de segundo parque industrial naval mundial, em toneladas de porte bruto (TPB) construídas, e a empregar diretamente mais de 40 mil trabalhadores, chegou ao fim. A indústria naval brasileira não atingiu, nesta fase, grau satisfatório de competitividade internacional. Ficou claro que as empresas locais não tinham porte para enfrentar grandes operadores em escala mundial. Nessa época, para se ter uma idéia, as Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante do Rio de Janeiro e de Belém do Pará estavam formando, juntas, turmas que somavam o ínfimo número de no máximo 30 novos Oficiais.

CAPÍTULO III

Renascimento da Indústria Naval Brasileira

3.1- PROMEF

As notícias do ressurgimento da indústria naval brasileira começaram a aparecer na mídia em 2004, em função de dois fatores: o lançamento da primeira etapa do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef) e o início da construção do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), o maior e mais moderno deste hemisfério.

Em 2003, o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, determina a prioridade para estaleiros locais de navios e equipamentos de exploração e produção de petróleo pela Petrobrás. A Transpetro lançou o Programa de Modernização e Expansão da Frota, licitando petroleiros de grande porte em estaleiros locais.

Os estaleiros em fase de reativação ingressam em fase de consolidação e expansão. Grandes grupos empresariais brasileiros investem na construção de novos estaleiros.

A necessidade de modernizar e aumentar sua frota de navios para atingir a meta de atender à Petrobrás em 100% nos navios de cabotagem e em 50% no longo curso levou a Transpetro a estruturar um programa capaz de contribuir para a consolidação de uma indústria naval moderna e competitiva. O Promef revitaliza a indústria naval, partir da encomenda de 49 navios que irão complementar a frota da Transpetro, que já conta com 52 navios, até 2014. O programa baseia-se em três premissas essenciais: construir navios no Brasil, alcançar um nível mínimo de nacionalização (65% na primeira fase e

70% na segunda), e oferecer condições para os estaleiros nacionais conquistarem competitividade em nível global.

Este é um dos principais projetos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Está gerando 15 mil empregos diretos, e este número chegará a 40 mil até a sua conclusão, além dos 160 mil empregos indiretos, totalizando 200 mil novos postos de trabalho, dentro dessas vagas, para aproximadamente 3800 tripulantes.

O Promef já teve uma primeira fase, lançada em 2005, quando foram licitados 26 navios, onde foram investidos US\$ 2,5 bilhões. A segunda etapa teve licitação aberta em meados de 2009 e ainda está em andamento, prevê a construção de 23 embarcações, considerando uma compra direta do Metal Tanque VI, do Estaleiro Itajaí. A terceira fase levará em conta o aumento da produção de petróleo e gás advindos dos campos do pré-sal, a entrada em funcionamento das quatro novas refinarias do nordeste (Pernambuco, Ceará, Maranhão e Rio Grande do Norte) e do Comperj, Complexo Químico em Itaboraí, no Grande Rio.

A construção de 41 dessas embarcações já foi licitada, significando investimentos da ordem de R\$ 7 bilhões. Também serão economizados cerca de R\$ 3 bilhões anuais, gasto referente ao fretamento de embarcações estrangeiras.

Dentre as encomendas contratadas temos: Dez navios Suezmax (160.000 TPB), cinco navios Aframax (110.000 TPB), quatro navios aliviadores Suezmax DP (Posicionamento Dinâmico) e três navios aliviadores Aframax DP, no Estaleiro Atlântico Sul; quatro navios Panamax (73.000 TPB) no Estaleiro Ilha S.A.; quatro navios de produtos (48.000 TPB) no Estaleiro Mauá; três navios de bunker (combustível marítimo) da Indústria Superpesa.

O reaquecimento da indústria naval brasileira atinge direta e indiretamente diversos setores da economia, além da forte dimensão social. Os milhares de novos empregos gerados transformam uma simples proposta de trabalho em uma nova perspectiva de futuro graças ao estímulo à especialização e ao aprendizado incentivado pelo Promef e pelas empresas parceiras do programa. A presidenta Dilma Rousseff reafirmou compromisso de manter o desenvolvimento do setor de construção naval brasileiro assumindo e reiterando o compromisso com a indústria naval brasileira. Eu assumo o compromisso de sempre querer melhorar o conteúdo nacional. “Nós agora temos de querer estabelecer no Brasil uma indústria de navipeças, assim como temos a indústria de autopeças”, disse Dilma, principal incentivadora da indústria naval no Governo Lula

CAPÍTULO IV

Fundo da Marinha Mercante

4.1- Criação do Fundo

O Fundo da Marinha Mercante - FMM, criado em 24 de abril de 1958 pela Lei nº. 3.381, no ambiente do programa do período Kubitschek é um fundo de natureza contábil, Destinado a prover recursos para a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante nacional, e para o desenvolvimento da indústria de construção, naval no País, bem como, complementarmente, para a construção de navios auxiliares e hidrográficos ou oceanográficos para a Marinha do Brasil, objetivando o atendimento das reais necessidades e segurança do transporte hidroviário.

O fundo foi criado para subsidiar o desenvolvimento da indústria naval, onde 25% de tudo que é pago pelos importadores é arrecadado, Em média, reponde por 80%da necessidade de financiamento dos projetos de construção de navios. O restante é complementado por investimentos próprios dos estaleiros.

Após uma fase de reestruturação, o FMM passou a operar como uma espécie de BNDES para o setor naval, financiando a construção de embarcações e, agora, a abertura de estaleiros a condições especiais. Os recursos vêm do Adicional de Frete da Marinha Mercante (AFMM), taxa cobrada sobre o frete no transporte marítimo.

4.2- Situação Atual do Fundo

O Fundo de Marinha Mercante (FMM) espera terminar 2014 com R\$ 30 bilhões contratados em 12 anos. A estimativa foi feita pelo diretor do Fundo, Amaury Neto, que revelou que entre 2003 e 2010 já foram contratados R\$ 17,3 bilhões em 406 projetos.

Em termos de desembolso, o FMM já aportou R\$ 2,1 bilhões desde 2003 em 255 projetos.

O FMM foi de suma importância para a instalação de dois estaleiros de grande porte na Bahia (estaleiros da Bahia e Paraguaçu) e em Alagoas (Estaleiro Eisa), além da ampliação de capacidade de mais quatro estaleiros de menor porte - dois no Rio Grande do Sul, um no Ceará e um na Bahia.

Outro aspecto do FMM é que o adicional do FMM à indústria naval brasileira beneficia a cadeia complementar de navieças e pode significar para o país ganhos em termos de competitividade e eficiência, onde a competitividade com outros países como a China, um volume de encomendas dessa magnitude abre para o Brasil a possibilidade de pensar o atendimento da demanda interna e também se qualificar para ser um “player” na produção de alguns tipos de barcos que o país pode, seguramente, se habilitar e se colocar no plano internacional.

No ano de 2011, o conselho do FMM, marcada para 17 de dezembro, deverá analisar 165 projetos, envolvendo recursos entre R\$ 12 bilhões e R\$ 13 bilhões. Amaury Neto garantiu que, apesar do vultoso volume de recursos envolvidos, não faltará dinheiro para por em prática os projetos.

CAPÍTULO V

Setor Navipeças

5.1- Peças para Navios

Com a demanda crescente nos estaleiros, a indústria de equipamentos para navios, ou navipeças, também se movimenta para acompanhar o mercado. Boa parte das peças utilizadas no Brasil ainda é importada, mas existe uma mudança em curso neste quadro. No ano de 2000, o setor gerava cerca de 2 mil empregos diretos e, atualmente, gira em torno dos 47 mil empregos.

Na segunda metade dos anos 2000 a demanda do setor naval abriu novas perspectivas para as empresas que fornecem peças para os navios, as chamadas navipeças. Conforme visto nesse trabalho, a maior parte da demanda de navios é proveniente das encomendas vinculadas ao setor de petróleo (Petrobrás e Transpetro). No entanto, não é tarefa trivial aproveitar as oportunidades que estão sendo geradas. A produção de navios no Brasil pode ser realizada importando-se partes de peças e componentes em pacotes tecnológicos provenientes do exterior. A opção pela criação de vantagens competitivas pode também ser uma estratégia mais virtuosa para a inserção internacional da indústria brasileira.

Atualmente, o setor de navipeças brasileiro é composto por 200 indústrias de máquinas, componentes, equipamentos e acessórios. Boa parte delas já está no Brasil desde as décadas de 1970 e 1980, quando o País construía muitos navios. Depois do apagão naval da década de 1990, todas essas empresas passaram a direcionar seus produtos a outros setores, com mais investimentos, como são os mercados industrial, siderúrgico, de mineração, alimentício, agrícola, de bioenergia e petróleo.

O ressurgimento da indústria naval brasileira após quase duas décadas de paralisia pode esbarrar na limitação da oferta local de bens e serviços. Para se antecipar a esse cenário, a Onip (Organização Nacional da Indústria do Petróleo) e a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI) lançaram um catálogo informatizado de navipeças, com o objetivo de identificar fornecedores para quase dois mil itens demandados em construção e reparo de navios. Assim, a idéia é agrupar e dar visibilidade à cadeia de suprimento do setor, que se esvaziou ao longo dos anos 90, quando as encomendas da indústria naval brasileira praticamente sumiram.

O mercado estima que o setor de navipeças no Brasil poderá movimentar mais de R\$ 5 bilhões, usando como base o último financiamento aprovado pelo Fundo de Marinha Mercante (FMM), em 2009, de R\$ 14,2 bilhões. Em média, 40% desses recursos vão para a cadeia de suprimento. A conta não inclui outros R\$ 7,8 bilhões aprovados pelo FMM em 2008, mas ainda não contratados. E nem a totalidade do cenário de encomendas até 2020, que já beira 500 navios, entre unidades contratadas e anunciadas.

5.2- Estímulo ao Setor

Restrito a fornecedores instalados no Brasil, o catálogo de navipeças poderá ser um instrumento para ampliar o conteúdo local na indústria naval. No primeiro ciclo, quando os estaleiros contavam com cerca de 1,3 mil fornecedores diretos, boa parte da demanda era suprida por itens importados.

Um atrativo adicional para incentivar o ingresso de novos fornecedores na cadeia é a sinergia com a indústria offshore. Muitos itens que servem aos estaleiros na construção de navios também são demandados na construção de plataformas.

O sistema já está acessível para 14 estaleiros, incluindo todos os associados do Sinaval. As informações mais preciosas para o setor naval estão nos certificados obtidos, como API e ASME; e no histórico de fornecimento da empresa, incluindo contratos em outras áreas. A localização geográfica passou a ser relevante com o deslocamento de parte da indústria naval brasileira para as regiões Sul e Nordeste, especialmente para contratação de serviços.

A presidente Dilma Rousseff afirmou que o governo pretende desenvolver no País uma indústria de navipeças, cujo modelo, segundo ela, seria similar ao utilizado para o setor de autopeças, e reiterou o compromisso de estimular a indústria naval brasileira e ter cada vez mais conteúdo nacional nas plataformas produzidas para a Petrobras, para a extração de petróleo e gás.

Dilma Rousseff afirmou que a formação da indústria de navipeças vai contar com a parceria de setores privados, inclusive de empresas estrangeiras interessadas em se estabelecer no País.

A nova onda do setor naval no Brasil é comparável ao primeiro ciclo, nos anos 80, quando o total de embarcações construídas no país alcançou 13 milhões de toneladas de porte bruto (TPB).

CAPÍTULO VI

Estaleiros

6.1- Principais Estaleiros Brasileiros

6.1.1 - Estaleiro Rio Grande

Situado na cidade de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, o Estaleiro Rio Grande, com área total construída de 450 mil metros quadrados, abrigará o maior Dique Seco da América Latina, com exatos 133 metros de largura por 350 metros de comprimento terá capacidade de receber, simultaneamente, duas embarcações do tipo VLCC para construção ou manutenção, igual às atuais estruturas asiáticas deste segmento, além de construção e reparos em plataformas do tipo FPSO e semissubmersível. Também farão parte do complexo naval do Grupo os ERG II e ERG III.

- Área Construída: 450.000 m²
- Galpão coberto: 20 mil m²
- Dique seco: 130 m x 350 m
- Pórtico: 600t
- Carretas hidráulicas: 400t

6.1.2 - Estaleiro Itajaí S.A.

O estaleiro Itajaí opera desde 1995, esteve sob o controle do “Grupo Metalnave”, em instalações industriais modernizadas. É especializado na construção de navios tecnologicamente sofisticados, como gaseiros, químicos, porta-contêineres e de apoio offshore. Hoje o estaleiro pertence a Elcano.

- Área total: 168.422 m²;
- Área coberta: aproximadamente 10.000 m² – galpões de processamento e montagem de blocos e diversas oficinas, servidos por pontes rolantes e outros equipamentos;
- Carreira de lançamento: 150m de comprimento (em expansão para 200m); capacidade para navios de até 10.000 TPB (em expansão para 30.000 TPB);
- Elevador de embarcações tipo “Hydrolift”: para embarcações pequenas, de até 570 ton de peso
- Sistema de transferência de pesos de até 570 ton através de uma malha de trilhos e vagonetas
- Cais de acabamento: 150m de comprimento; atendido por 2 guindastes com capacidades de carga de 30 ton e 8 ton

6.1.3 - Estaleiro Navship Ltda.

O Estaleiro Navship, inaugurado em 2006 e localizado numa área de 220 mil m² na margem esquerda do Rio Itajaí-Açu, em Navegantes, Estado de Santa Catarina, é o primeiro estaleiro do “*Grupo Edison Chouest Offshore*” no Exterior. Especializado na

construção de barcos de apoio a plataformas de exploração e produção de petróleo e gás, o Navship constrói atualmente vários tipos de embarcações como PSV's, com 80 metros de comprimento, e já tem contratada a construção de várias embarcações. Para a construção dessas embarcações, o estaleiro recebeu financiamento do Fundo da Marinha Mercante.

- área total: 175.000 m²;
- Área coberta: 31.145 m²;
- Carreira de lançamento: capacidade de lançamento de embarcações de até 115 metros de comprimento e acima de 7.000 ton de arqueação.

6.1.4 - Detroit Brasil Ltda.

Localizada no litoral de Santa Catarina, na cidade de Itajaí, a Detroit Brasil oferece o que há de melhor no mercado da indústria naval do País. Estrategicamente, a empresa foi construída às margens do Rio Itajaí-Açu, em um terreno com área de 90 mil m², a 13km do porto. A empresa é o braço de atuação da “Divisão Naval” do “Grupo Detroit” no Brasil. Com matriz situada no Chile, o Grupo escolheu expandir seus negócios de construção naval neste País em função de seu imenso litoral, onde se concentram os maiores portos da América do Sul. A Detroit Brasil foca suas atividades no reparo e na construção de embarcações de médio porte, como rebocadores portuários e oceânicos, navios PSV (Platform Supply Vessels) e demais embarcações de trabalho.

- Área total: 90.000 m²;

- Área industrial: 14.000 m²;
- Área coberta: 5.000 m²;
- Laterais das docas elevatórias utilizadas como cais de acabamento;
- Grua sobre trilhos com capacidade de até 4 ton ;
- 2 guindastes móveis com capacidade de 200 toneladas cada um;
- 2 carros de transferência para embarcações de médio porte;
- Galpões equipados com cinco pontes rolantes de 4 a 10 toneladas de capacidade a 15 m de altura para atender às oficinas de montagens de blocos, mecânica, elétrica e acabamento.
- Docas elevatórias (capacidade máxima): 110 m comprimento; 23 m de boca livre; 5,50m de calado livre; capacidade de içamento de 3.600 ton; sistema eletromecânico computadorizado, com controle por meio de células de carga, para estabilidade na operação.

6.1.5 - Estaleiro Wilson Sons S.A.

O Grupo Wilson Sons, desde 1837, sempre manteve uma estreita relação com o transporte marítimo e sua entrada na indústria da construção naval, há mais de 80 anos, foi uma consequência inevitável. Foi o primeiro a obter a certificação ISO 9002, emitida pelo LRQA – Lloyd’s Register Quality Assurance. Localizado no Porto de Santos, tem como especialidade a construção de embarcações supridoras de plataformas marítimas (PSVs), rebocadores e embarcações de trabalho em geral, tendo como matéria-prima o

aço ou o alumínio. Por possuir um arranjo combinado de dique/carreira, o estaleiro está habilitado a realizar trabalhos de reparos e docagens.

- Área total: 22.000m²;
- Carreira/dique: comprimento de 205m; largura de 16m; calado máximo de 5m; capacidade para embarcações de até 1.500 TPB.

6.1.6 - Estaleiro Brasfels S.A.

O Brasfels é o estaleiro do “Grupo Keppel Fels” situado em Angra dos Reis. Este era o antigo estaleiro Verolme. O estaleiro de Angra dos Reis é adequado para reparos offshore e construções de grande porte, como por exemplo a construção das semisubmersíveis P-51 e P-52. Tem capacidade de processar 50 mil t de aço por ano e de construir navios de até 300 mil TPB.

- Área total: 1.000.000 m², aproximadamente;
- Área coberta: 135.000 m², aproximadamente;
- Carreira nº 1: 174m de comprimento; 30m de largura; capacidade para navios de até 45.000 TPB; servida por um guindaste de 80t e um guindaste de 40t;
- Carreira nº 2: 310m de comprimento; 45m de largura; capacidade para navios de até 150.000 TPB; servida por 2 guindastes de 80t;
- Carreira nº 3: 300m de comprimento; 70m de largura; capacidade para navios de até 600.000 TPB; servida por um guindaste de 40t, um guindaste de 80t e um pórtico de 660t;

- Dique seco: 80m de comprimento; 70m de largura; servido pelos mesmos guindastes da carreira nº 3 e pelo pórtico de 660t;
- Cais de Agulha: 313m de comprimento; extensão de 54m; servido por um guindaste de 40t e um guindaste de 80t;
- Cais de acabamento: 200m de comprimento; extensão de 130m; servido por um guindaste de 40t;
- Pista Um: 460m de comprimento; servida por 2 guindastes de 80t;
- Pista Dois: 460m de comprimento; servida por um guindaste de 80t;
- Pista Três: 460m de comprimento; servida por um guindaste de 40t.

6.1.7 - Sermetal Estaleiros Ltda.

A Sermetal, empresa de capital 100% nacional oriunda da antiga “Ishibras”, atua nas áreas de construção, reparos e conversões (naval e offshore). Opera o maior dique seco da América Latina (400.000 TPB). Em suas instalações, no Caju, Rio de Janeiro, possui capacidade de processamento de aço de 60.000 t/ano.

- Área coberta: 16.550 m² (oficinas de caldeiraria, tubulação, estrutural e usinagem)
- Dique nº 1: 160 m de comprimento; 25 m de largura; calado com maré zero de 4 m, capacidade para navios de até 25.000 TPB

- Dique nº 2: 350 m de comprimento; 65 m de largura; calado máximo de 6,20 m; capacidade para navios de até 400.000 TPB;
- Guindastes: 1 x 300 ton; 1 x 200 ton; 1 x 100 ton; 2 x 40 ton; 1 x 20 ton
- Cais de acabamento 1 e 2: comprimento de 293 m; calado máximo de 6m
- Cais de acabamento nº 3: comprimento de 45 m; calado máximo de 8 m
- Cais de acabamento nº 4: comprimento de 286 m; calado máximo de 8 m

6.1.8 - Estaleiro Ilha S.A – EISA

Situado na Ilha do Governador, Rio de Janeiro, opera desde 1995 nas instalações do antigo Estaleiro EMAQ, tradicional construtor naval brasileiro desde 1949. Mais de 500 embarcações dos mais variados tipos e tamanhos foram construídas nesta instalação para tradicionais clientes do Brasil e do Exterior, incluindo-se ainda o segmento offshore, portuário, militar e de apoio marítimo e portuário. Investindo em equipamentos, tecnologia e instalações, pioneiro em projetos de engenharia naval e participando ativamente do crescimento da indústria naval do País, o EISA possui toda a infra-estrutura para construção de navios de até 280m. Experiência, informatização, profissionais altamente qualificados, layout funcional, tradição e sucesso. Assim é o EISA. Um estaleiro que trabalha cada vez mais para, em conjunto com seus clientes, levar adiante projetos de sucesso, garantindo tecnologia, segurança e qualidade.

- Área total: 150.000 m²;

- Área coberta: 55.000 m²;
- Capacidade de processamento de aço/ano: 52.000 ton
- Carreiras: 2 carreiras laterais de lançamento para navios até 280 m x 46 m e 133 m x 22 m
- Guindastes: quatro, sobre trilhos, de: 1 x 60 ton; 1 x 50 ton; 2 x 20 ton
- Pórticos: 2, de 48 m de largura, com capacidade de 2 x 50 ton + 1 x 20 ton
- Cais de acabamento: 3 para navios de até 280 m, 250 m e 200 m de comprimento;
- Galpões na área de acabamento: 3 de 125m x 25m, com 8 pontes rolantes de 5 a 10 ton

6.1.9 - Estaleiro STX Brazil Offshore S.A.

O Estaleiro STX Europe, antigo Promar que agora será implantado no Nordeste, o STX líder na construção de embarcações de apoio marítimo, está também alcançando resultados expressivos na jumborização, modernização e reparação de embarcações offshore. Essa parceria resultou na liderança no mercado de construção de embarcações de apoio offshore no Brasil e na América latina, consolidando seu posicionamento estratégico, imprimindo dinâmica ao processo de transferência de tecnologia e abrindo portas para a comercialização de embarcações em âmbito mundial.

- Área total: 120.000 m²;

- Carreira: capacidade de carga até 3.000 ton, para embarcações de comprimento até 100 m
- Cais de acabamento: 300 m de comprimento
- Guindastes: instalados na carreira, ao longo do cais e móvel, com capacidade de até 250 ton
- Oficinas de montagem: providas de facilidades e equipamentos de carga
- Dique flutuante: Comprimento: 150,80 m; boca: 24,70 m; pontal: 11,58 m; para embarcações com arqueação bruta até 4.920 ton

6.1.10 - Estaleiro Aliança S/A

Aliança, antigo “Ebin S.A. – Indústria Naval”, fundado em 1966 e estava abandonado e sua área foi revitalizada pelo seu novo dono a CBO, encontra-se estrategicamente localizado às margens da Baía de Guanabara e da rodovia BR-101 (Avenida do Contorno), em Niterói, Estado do Rio de Janeiro. Atualmente o estaleiro está construindo para a “CBO – Companhia Brasileira de Offshore” quatro navios tipo PSV-3000.

- Área total: 61.000 m²;
- Área coberta: 11.000 m²;
- Carreira: para 3.000t /10.000 TPB;
- Guindastes: 60 t;

- Cais: dois com 100 m cada um.

6.1.11 - Estaleiro Renave e Enavi

Fundada em 1974 e situada na Ilha do Viana, na Baía de Guanabara, a RENAVE é o maior estaleiro de reparos navais da América Latina. A empresa executa obras gerais de reparos, jumborização, remotorização, conversão e extensão de vida útil de navios, além de reparos de embarcações flutuando, em qualquer parte do Brasil, estando física e tecnologicamente capacitada a atender navios de até 80.000 TPB. O estaleiro estabeleceu convênios com empresas de pintura industrial, produtores de tintas, fabricantes de motores à diesel e fornecedores de serviços elétricos e de refrigeração, garantindo, assim, a mais atualizada tecnologia para qualquer tipo de reparo. A especialização da mão-de-obra é, também, um dos fatores responsáveis pelo desenvolvimento de novos métodos de trabalho e pela elevação dos níveis de produtividade, com redução de custos e prazos e diversificação das linhas de serviços, utilizando recursos computacionais. A empresa, sob o controle do “Grupo REICON”, agregou as facilidades da ENAVI, transferindo para a Ilha do Viana o dique flutuante “Almirante Guilhem”, bem como todos os equipamentos, o ferramental e os profissionais daquele estaleiro. Operando em associação com a RENAVE, a ENAVI está apta a prestar todos os tipos de reparos e serviços aos armadores, como a revisão de motores principais e auxiliares, de trocadores de calor, caldeiras, sistemas de refrigeração, bombas, etc., além dos serviços rotineiros de docagem. A ENAVI executa serviços especializados de pintura interna total ou parcial de tanques de carga de navios petroleiros e de transporte de produtos químicos, obedecendo às mais rigorosas especificações dos fabricantes de tintas.

6.1.11.1 - RENAVE

- Área total: cerca de 200.000 m²;
- Dique flutuante “Almirante Alexandrino”: 215 m de comprimento total; 35 m de largura interna livre; pontal de 9,50m sobre os picadeiros; capacidade de elevação de 20.000 ton, para navios de até 80.000 TPB
- Dique seco “Henrique Lage”: 184 m de comprimento total; 27 m de largura na entrada; calado máximo de 8,50 m; capacidade para navios de até 30.000 TPB
- Dique seco “Orlando Barbosa”: 136 m de comprimento total; 17,43 m de largura na entrada; calado máximo de 4,33 m; capacidade para navios de até 8.000 TPB
- Dique flutuante “José Rebelo”: 70 m de comprimento total; 17 m de largura interna livre; calado máximo de 4m; capacidade de elevação de 1.800 ton
- Oficinas: aparelhadas com máquinas para processamento de aço, fabricação e montagem de tubulações e usinagem de eixos, madres e buchas; ferramental para manutenção de motores diesel, bombas, turbinas, caldeiras e trocadores de calor, vulcanização de eixos simplex no local, fundição com centrifugação de buchas e enrolamento de motores elétricos. Completos serviços de docagem e capacidade de execução de tratamento de superfícies e aplicação de revestimentos externos e internos à base de epóxi, borracha clorada, silicato inorgânico de zinco, SPC e outros.

6.1.11.2 - ENAVI

Dique flutuante “Almirante Guilhem”: 200 m de comprimento total; comprimento do flutuante na linha de centro de 180 m; largura interna entre as laterais de 34 m; largura interna livre entre defensas de 32,80 m; pontal moldado de 15,6 0m;

altura dos picadeiros na quilha de 1,75 m; calado máximo sobre os picadeiros da quilha de 7,75 m; capacidade de elevação de 18.000 ton; tempo máximo de elevação de 2:30 h; servido por 2 guindastes de 10 ton.

6.1.12 - Estaleiro Mauá S.A.

Fundado em 11 de agosto de 1846 por Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá. O Estaleiro Mauá é, hoje, um dos maiores estaleiros do Brasil, e a mais tradicional empresa da área naval ainda em operação. Localizado na Ponta d' Areia, Niterói – RJ, é o único estaleiro de grande porte na Baía de Guanabara, situado antes da Ponte Rio – Niterói, facilitando a atracação de embarcações que possuem restrição significativa de altura e / ou manobra. Aos clientes externos, o Mauá oferece uma ampla linha de serviços, incluindo docagem, reparos flutuando, engenharia especializada, conversões, novas construções, e muitas outras atividades correlatas. O Mauá dispõe de três unidades industriais, adequadamente equipadas e localizadas na Baía de Guanabara. Na Ilha do Caju, Baía de Guanabara a unidade é capaz de atender a quaisquer requisitos de fabricação e reparação naval, offshore ou industrial. Ali está sendo construída a jaqueta de Mexilhão. O Canteiro do Caximbau, na Ilha da Conceição, foi reaberto após 10 anos, em 19/02/02, e ali se constroem os módulos de plataformas. O Estaleiro Mauá está habilitado a construir todos os tipos de embarcações como: cargueiros, full–containers, navios – tanque, graneleiros, roll-on / roll-off, químicos, equipamentos de offshore, plataformas petrolíferas; continuando a conquistar clientes importantes com seu desempenho e preços competitivos.

- Área total: 78.000 m²

- Carreira: horizontal, para construção de módulos com duas linhas, cada uma com capacidade de 280 t/m até 167m de extensão

6.1.13 - Estaleiro MacLaren

O Grupo Mac Laren teve início em 1938 quando Arthur Frederico Mac Laren deu início às suas atividades como “Ship-chandler”. Logo após, adquiriu as primeiras lanchas rebocadas e chatas para o transporte de lenha e cimento na Baía de Guanabara. Em função do grande número de unidades empregadas nesses serviços, adquiriu o primeiro estaleiro destinado a manutenção e reparo da frota. Posteriormente construiu as primeiras embarcações. A excelência e o desempenho de suas obras levaram-na, sem contestação, a ser o estaleiro brasileiro que adquiriu maior experiência na construção de embarcações mercantes e militares de pequeno e médio porte, destacando-se por apresentar um excelente nível técnico e elevado índice de nacionalização, utilizando projeto, tecnologia e “know-how” inteiramente nacionais, que conferiram o prêmio Revista Exame – Melhores de Maiores de 1983 – na categoria “Empresa do Ano”.

6.1.13.1 - PA - Unidade Ponta D’Areia

A Unidade da Ponta D’Areia dispõe de 25.000 m² e apresenta instalações independentes para construção de módulos e skids

6.1.13.2 - IC – Unidade Ilha da Conceição

Esta unidade fica situada na Ilha da Conceição e ocupa uma área de 60.000m², com disponibilidade de 500m de frente para o mar e cais com 250 metros de extensão. Em suas instalações industriais, podem ser construídas embarcações de até 90 metros de comprimento. Possui uma careira com 30 metros de largura que permite a construção

embarcações de até 1.500 TDW cada. Esta área hoje é ocupada pela Aker Promar até janeiro de 2012.

6.1.14 - Estaleiro Atlântico Sul

O Estaleiro Atlântico Sul S.A., criado em novembro de 2005 e tendo como sócios os grupos Camargo Corrêa e Queiroz Galvão, a sul-coreana Samsung Heavy Industries (SHI) e a empresa PJMR, objetiva ser a maior e mais moderna empresa do setor de construção naval e offshore do hemisfério onde está localizado. O empreendimento, um marco na revitalização da indústria naval no Brasil, é resultado de investimentos de R\$ 1,8 bilhão e tem capacidade instalada de processamento da ordem de 160 mil toneladas de aço por ano. A empresa produz todos os tipos de navios cargueiros de até 500 mil toneladas de porte bruto (TPB), além de plataformas offshore dos tipos semissubmersível, FPSO (Unidades Flutuantes de Produção e Armazenamento offshore), TLP (Plataformas de Pernas Atirantadas) e SPAR, entre outras.

- Área construída: 1.620.000 m²
- Área coberta: 130.000 m²
- Dique seco: 400m comprimento x 73m largura, o dique é servido por dois pórticos Goliaths de 1.500 toneladas/cada, dois guindastes de 50 toneladas/cada e dois de 35 toneladas/cada.

6.1.15 - Estaleiro Cassinú Ltda.

Fundado em 1995, o Estaleiro Cassinú tem se tornado referência em reparo naval, construção e operações onshore e offshore. Assim, desde o primeiro momento aprende-se que, se uma empresa quer seriamente crescer, deve modernizar suas

atividades e, principalmente, concentrar recursos sólidos na capacitação profissional de seu pessoal, na segurança do trabalho, na conscientização da responsabilidade social e, finalmente, no bem-estar geral. É o que a empresa tem feito desde então e os resultados são um produto final limpo, bem acabado e plenamente satisfatório, uma razoável relação custo benefício e um ambiente livre de acidentes

Facilidades industriais:

- **Cais:** 200m
- **Dique seco:** 69m de comprimento; 12,60m de largura; calado máximo de 3,50m; servido por um pórtico para 25t;
- **Dique flutuante:** 30m de comprimento; 14,40m de largura; 4,20m de calado;

Guindastes: 1 x 30 ton; 1 x 40 ton; 1 x 75 ton; 1 x 125 ton.

6.1.16 - Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro

Criado em 29 de dezembro de 1763 pelo Vice-rei Antônio Álvares da Cunha, 1º conde da Cunha, tinha o fim de reparar os navios da Marinha de Portugal. À época, acontecia a transferência da capital da Colônia, de Salvador para o Rio de Janeiro, entre outras razões, para a melhor proteção do ouro que provinha das Minas Gerais pela Estrada Real. O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) é uma Organização Militar (OM) da Marinha do Brasil. Localiza-se na ilha das Cobras, no interior da baía de Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro. Principal centro de manutenção da Marinha do Brasil, destaca-se pela excelência das suas atividades técnicas e industriais, envolvendo o projeto, construção e manutenção dos meios navais, não apenas da Armada Brasileira, mas também de embarcações de nações amigas. A partir de 1948,

apenas o Arsenal localizado na Ilha das Cobras subsistiu, assumindo a designação de Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Facilidades industriais:

- **Dique Almirante Régis:** tem capacidade para docar navios da Marinha do Brasil ou navios mercantes de até 80.000 DWT.

Comprimento: 254,58 m; **Largura:** 35,96 m; **Altura:**15,51 m

- **Dique Almirante Jardim:** tem capacidade para docar navios da Marinha do Brasil ou navios mercantes de até 16.000 DWT.

Comprimento: 165,15 m; **Largura:** 19,00 m; **Altura:** 11,21 m

- **Dique Santa Cruz:** tem capacidade para docar navios da Marinha do Brasil ou navios mercantes de até 2.500 DWT.

- **Comprimento:** 88,45 m; **Largura:** 9,15 m; **Altura:** 8,50m

- **Dique Flutuante Almirante Schieck:** tem capacidade para docar navios da Marinha do Brasil ou navios mercantes de até 5.000 DWT.

Comprimento: 100,00 m; **Largura:** 14,00 m

- **Carreira**

Comprimento: 116,00 m; **Declividade:** 6%; **Boca:** 25,00 m

- **Guindastes:** 3 x 30 ton; 5 x 10 ton; 1 x 5 ton; 1 x 6 ton; 1 x 11 ton; 1 x 13 ton; 1 x 20 ton; 1 x 70 ton

6.1.17 - Rio Nave Serviços Navais Ltda.

O Estaleiro Rio Nave arrendou, em 2000, as instalações do antigo estaleiro “Caneco”. Dedicar-se à construção de navios do tipo Panamax, porta-contêineres, ro-ro/lo-lo e químicos, embarcações offshore, dragas, rebocadores, chatas e embarcações de qualquer natureza até 100.000 TPB. Presta serviços, ainda, na execução de reparos navais em geral, construção de blocos estruturais, módulos de plataformas de petróleo e componentes estruturais para terceiros, conversões, jumborização e modernização de embarcações. Conta atualmente com uma força de trabalho de 650 colaboradores, com projeção de aumento em curto prazo para 2.500 profissionais.

Facilidades industriais:

- **Área total:** 94.766 m²
- **Área coberta:** 43.052 m²
- **Carreira nº 1:** comprimento de 230 m; largura de 36 m; capacidade para navios até 100.000 TPB, servida por 3 guindastes de 40 ton e 1 guindaste de 20 ton
- **Carreira nº 2:** comprimento de 159 m; largura de 34 m; capacidade para navios até 30.000 TPB, servida por 2 guindastes de 40 ton e 1 guindaste de 20 ton
- **Cais de acabamento nº 1:** comprimento de 182 m; profundidade de 5 m; servido por 1 guindaste de 40 ton e 1 guindaste de 20 ton
- **Cais de acabamento nº 2:** mesmas dimensões do Cais nº 1, servido por 2 guindastes de 20 ton
- **Cais de acabamento nº 3:** comprimento de 76 m; profundidade de 6 m;

- **Cais de acabamento nº 4:** comprimento de 115 m; profundidade de 7 m; servido por 1 guindaste de 20 ton
- **Pier nº 1:** comprimento de 35 m; profundidade de 7 m, servido por 1 guindaste de 40 ton e 1 guindaste de 20 ton
- **Pier nº 2:** comprimento de 60 m; profundidade de 7 m, servido por 2 guindastes de 20 ton

6.1.18 - ERIN - Estaleiros Rio Negro Ltda.

O Estaleiro ERIN, fundado em 1971, com sede em Manaus-AM, fabrica embarcações em aço, alumínio e executa obras de calderaria e estruturas para setor industrial.

Facilidades industriais

Área total: 60.000m².

- **Área construída :** 30.130m².
- **Potência elétrica instalada:** 3.500KW
- 1 carreira para lançamento de Navios até 20.000 TPB
- 4 carreiras cobertas com comprimento de 60 mts, podendo construir embarcações de até 12.000 TPB.

6.1.19 - Estaleiro Rio Maguari S.A.

Fundado em 1997, às margens do Rio Maguari, em Belém do Pará, tem capacidade para construir e reparar balsas, empurradores, rebocadores, barcos de pesca e de passageiros, ferry boat, terminais flutuantes e estruturas metálicas em aço ou

alumínio.

Facilidades industriais

- **Área total:** 120.000 m².
- **Área coberta:** 6.000 m².
- **Dique seco:** 120m de comprimento x 35m de largura
- **Catenária para fabricação e lançamento de balsas:** 120m de comprimento x 30m de largura
- **2 Galpões para fabricação e pré-montagem:** 5.703 m²
- **Almoxarifado de campo:** 3.860 m²
- **Almoxarifado coberto:** 936 m²
- **Almoxarifado avançado e ferramentaria:** 120 m²
- **Oficina mecânica:** 270 m²

6.1.20 - Transnave Estaleiro de Reparos e Construção Naval S.A.

O estaleiro Transnave, fundado em 1985, está localizado na Praia da Ribeira,

Ilha do Governador, Rio de Janeiro. É uma empresa do “Grupo Transtur”.

Realiza obras de complexidade incluindo navios de apoio marítimo.

Facilidades industriais

Área total: 15.000 m²

- **Área coberta:** 1.035 m²
- **Pátio de montagem de blocos:** 8.982 m²
- **Carreira:** capacidade para embarcações de até 500 TPB
- **Cais de acabamento:** para embarcações de até 60 m de comprimento, calado máximo de 4 m.

6.1.21 - Indústria Naval do Ceará S.A. - INACE

O estaleiro Inace, fundado em 1965, está instalado em Fortaleza, Ceará. Constrói rebocadores, supplies, navios-patrolha, navios de pesca e iates oceânicos. Trabalha em reparos navais.

Facilidades industriais

- **Área coberta:** 11.000 m².
- **Plataforma elevatória de embarcações:** 80m de comprimento; 15,50m de largura; capacidade para embarcações de até 4.000t de peso; interligada por um ship-carrier sobre trilhos a um grande pátio de transferência, comunicando-se por trilhos com todos os berços de construção e reparos. Amplas oficinas e galpões localizados nas áreas cobertas.

- **Área total:** 150.000 m².

CAPÍTULO VII

Situação Atual dos Estaleiros no País

7.1 - Situação Estaleiros Brasileiros

Os estaleiros brasileiros estão preparados para o desafio de produzir navios-sonda, plataformas de produção, navios de apoio marítimo, petroleiros e todos os equipamentos necessários para essa nova fase do Brasil na produção de petróleo no pré-sal.

Os estaleiros nacionais em sua fase de consolidação estão investindo em ampliação e construção novas unidades. A Construção Naval brasileira trabalha com uma carteira de encomendas de três milhões de TPB (Toneladas de Porte Bruto), praticamente duplicando a frota brasileira de navios. É o momento da construção no Brasil de navios de grande porte (petroleiros de 157 mil TPB), levando o setor a um novo patamar industrial e tecnológico. Além dos navios, os 28 estaleiros atuais e quatro novos estaleiros em instalação irão construir oito cascos de navios-plataforma de produção de petróleo e 28 navios-sonda de perfuração. As empresas de construção naval apresentam a capacidade de realizar acordos com fornecedores internacionais de tecnologia, transferindo ao país esse conhecimento, gerando mais de 45 mil empregos diretos no país, mantendo com a indústria nacional de navieças um programa de aumento do fornecimento local de equipamentos, através de programas desenvolvidos pelo Ministério de Minas e Energia, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e do Sinaval. Realiza esse esforço com o aperfeiçoamento das relações trabalhistas em conjunto com o Ministério do Trabalho e Emprego. Com esse fortalecimento da indústria naval, a matriz de transportes do Brasil poderá ser

equilibrada paulatinamente, já que, atualmente, apenas 13% das cargas são transportadas por hidrovias, enquanto 58% da movimentação fica com as rodovias. O crescimento do transporte aquaviário também trará benefícios ambientais

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho exposto quis mostrar, com um tema tão atual, como o advento do pré-sal, o renascimento da indústria naval brasileira e de sua frota mercante, fez com o que as pesquisas para a elaboração desta monografia fossem feitas a maioria no ano de 2011, a fim de mostrar dados realistas e atualizados.

Os anos obscuros que assolaram a marinha mercante nos anos 90 vão ficando para trás, para dar a lugar um futuro não muito distante, visto os grandes descobrimentos das reservas de petróleo nas reservas do pré-sal, esperança ao país e aos brasileiros, que se fazendo ao mar, poderão alavancar a economia do país, talvez, chegando ao posto que era em 1860, quando era o segundo maior parque industrial naval mundial ou melhor.

A indústria naval brasileira não poderá ser esquecida, e sim ser apoiada estrategicamente pelo governo, pois ela é uma grande fonte de captação de divisas, gerando impostos e milhares de empregos, impulsionando o país em grandes níveis de desenvolvimento.

O setor de navieças nacional, com o apoio do governo da Presidenta Dilma Rousseff, e do fundo da marinha mercante terá que se reestruturar, e expandir, nacionalizando ainda mais os navios, para que os estaleiros não mais dependam de empresas estrangeiras na fabricação de determinadas peças, melhorando a competitividade com outros países, e fazendo do Brasil entrar no plano internacional de navieças, gerando mais empregos e divisas pro país.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. TELLES, Pedro Carlos da Silva. História da Construção naval no Brasil / Pedro Carlos da Silva FEMAR ,2001.
2. GUIMARÃES, J. C. de Macedo Soares. Navegar é preciso: (crônicas de muitas lutas) – Rio de Janeiro: Rio Fundo Ed, 1996.
3. Uma âncora para navieças. Disponível em: <http://www.energiahoje.com/brasilenergia/noticiario/2010/08/03/415075/uma-ancora-para-navieças.html>. Acesso em: 10 de Julho de 2011.
4. Estaleiros. Disponível em: <http://www.portalnaval.com.br/estaleiros-no-rio-de-janeiro>. Acesso em: 13 de Novembro de 2010.
5. Uma âncora para navieças. Disponível em: <http://www.energiahoje.com/brasilenergia/noticiario/2010/08/03/415075/uma-ancora-para-navieças.html>. Acesso em 18 de Julho de 2011
6. Brasil vai precisar aumentar conteúdo local de navieças para atender investimentos
7. 000p--na exploração de petróleo. Disponível em: <http://www.informativosportos.com.br/?p=375>. Acesso em: 9 de Julho de 2010.
8. Dilma diz que tem o compromisso de desenvolver indústria naval no Brasil. Disponível em: <http://www.jb.com.br/pais/noticias/2011/06/03/dilma-diz-que-tem-o-compromisso-de-desenvolver-industria-naval-no-brasil/>. Acesso 23 de Janeiro de 2011.

9. Indústria naval brasileira. <http://www.administradores.com.br/informe-se/artigos/industria-naval-brasileira/45745/>

- 10.** Indústria naval brasileira. Disponível em: <http://www.administradores.com.br/informe-se/artigos/industria-naval-brasileira/45745/>. Acesso em 5 de Julho de 2011

11. Promef: a nova era da indústria naval brasileira. Disponível em: <http://www.jornalpelicano.com.br/2010/05/promef-a-nova-era-da-industria-naval-brasileira/>. Acesso em 10 de Junho de 2011.

