

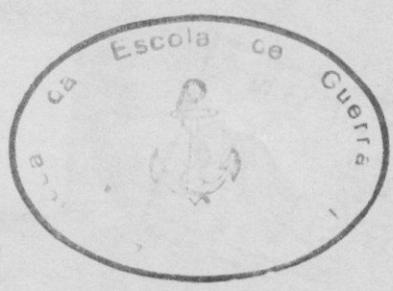
4-E-27

1995

82

4-E-27

CURSO: e-PEM  
Soluções do P-III-4 (Mo)



**A CABOTAGEM SOB OS ASPECTOS  
DO  
PODER MARÍTIMO**

**HENRIQUE ALMEIDA DE MENDONÇA KÜSEL**  
**Capitão-de-Mar-e-Guerra**

**MINISTÉRIO DA MARINHA**  
**ESCOLA DE GUERRA NAVAL**  
**1995**

MM - EGN  
BIBLIOTECA  
07/03/1996  
N° 4.295

GN-00011455-9

Küsel, Henrique Almeida de Mendonça, 1948

A Cabotagem sob os Aspectos do Poder Marítimo / Henrique Almeida de Mendonça Küsel. - Rio de Janeiro : EGN, 1995

xiii, 53f. : il.

Monografia: C-PEM, 1995

Bibliografia: f. A-15 - A-21

1. Cabotagem. 2. Portos Brasileiros. 3. Abertura da Cabotagem. I. Escola de Guerra Naval (Brasil). II. Título.

#### EXTRATO

Situação da navegação de cabotagem no Brasil, desde a época em que recebia incentivos do Governo para sua expansão, até os dias atuais, marcados por uma "crise" que compromete a sobrevivência do setor.

As interferências do Governo; os incentivos ao transporte rodoviário; e a crise na construção naval motivada, principalmente, por falta de uma política de desenvolvimento para a Marinha Mercante, prejudicando o desenvolvimento do transporte doméstico de cargas, via marítima.

Os altos custos e a baixa qualidade dos serviços portuários, como fatores, principais, que inviabilizam a cabotagem, e o novo ordenamento jurídico de exploração e funcionamento dos portos nacionais, estabelecido pela Lei nº 8630/93, que permitirá a consecução de um transporte mais rápido e econômico.

As indústrias de navieças e a sua participação no desempenho da navegação de cabotagem. Dificuldades do setor, padrão de qualidade e custos dos produtos fabricados no Brasil, diante dos importados.

A importância da cabotagem para o país e os reflexos da

**TEMA: A CABOTAGEM SOB OS ASPECTOS DO PODER  
MARÍTIMO**

**Tópicos a abordar:** A situação da cabotagem, dos anteceden-  
tes às condições atuais;

Interferências governamentais que pre-  
judicam a competitividade da modal;

A influência dos serviços portuários e  
sua problemática;

A influência dos custos dos sobressalentes;

A importância da navegação de cabo-  
tagem e as perspectivas sobre a abertura  
do mercado; e

Perspectivas para cabotagem no Brasil.

**PROPOSIÇÃO:** Examinar a situação da navegação de cabo-  
tagem no país e a influência das interferên-  
cias governamentais, dos serviços portuários  
e dos custos dos sobressalentes no atual de-  
sempenho do modal marítimo de transporte  
de carga.

Mostrar a importância dessa atividade como  
fator de desenvolvimento econômico e social  
e as controversias sobre a abertura do merca-  
do, recentemente aprovada pelo Congresso  
Nacional.

Apresentar as perspectivas para o setor, em  
decorrência da estabilização econômica e da  
Política Marítima Nacional vigente.

## Í N D I C E

LISTA DE TABELAS.....	IX
INTRODUÇÃO.....	XI
CAPÍTULO 1 - A SITUAÇÃO DA CABOTAGEM.....	1
- SEÇÃO I - ANTECEDENTES.....	1
- SEÇÃO II - SITUAÇÃO ATUAL.....	5
- SEÇÃO III - SITUAÇÕES IRREGULARES.....	9
CAPÍTULO 2 - INTERFERÊNCIAS DO GOVERNO.....	13
- SEÇÃO I - INCENTIVOS AO TRANSPORTE RO- DOVIÁRIO.....	16
- SEÇÃO II - CRISE NA CONSTRUÇÃO NAVAL.....	17
CAPÍTULO 3 - A INFLUÊNCIA DOS SERVIÇOS PORTU- ÁRIOS.....	23
- SEÇÃO I - A IMPORTÂNCIA DOS PORTOS.....	23
- SEÇÃO II - A PROBLEMÁTICA DOS PORTOS BRASILEIROS.....	24
- SEÇÃO III - BALIZAMENTO DE ACESSO AOS PORTOS.....	31
- SEÇÃO IV - AS GREVES.....	34
CAPÍTULO 4 - INFLUÊNCIA DOS CUSTOS DOS SOBRES- SALENTE NA CABOTAGEM.....	36
CAPÍTULO 5 - A IMPORTÂNCIA DA CABOTAGEM E AS PERSPECTIVAS SOBRE A ABERTURA DO MERCADO.....	42
CAPÍTULO 6 - PERSPECTIVAS.....	48
ANEXO A - DEMONSTRATIVO DE CUSTOS DO TRANS- PORTE MARÍTIMO DE CABOTAGEM.....	A-1
ANEXO B - ACORDOS E ATOS ADMINISTRATIVOS CENTRO DE SINALIZAÇÃO NAÚTICA E	

REPAROS ALMIRANTE MORAIS REGO - PARTICULARES.....	A-4
ANEXO C - CALENDÁRIO PERMANENTE DAS GREVES OCORRIDAS NA ORLA MARÍTIMA PORTUÁRIA - ANO 1994.....	A-6
ANEXO D - CONSTITUIÇÕES BRASILEIRAS QUE REGU- LAMENTAVAM A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM, COM EXCLUSIVIDADE PARA OS NAVIOS NACIONAIS.....	A-9
ANEXO E - POTÊNCIAS MARÍTIMAS QUE MANTÉM A RESERVA DE MERCADO À NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM.....	A-10
ANEXO F - RELAÇÃO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NACIONAIS QUE ATUAM NA CABOTAGEM..	A-12
ANEXO G - RELAÇÃO DAS ENTREVISTAS REALIZADAS	A-14
BIBLIOGRAFIA.....	A-15

## LISTA DE TABELAS

TAB.Nº	TÍTULO	FOLHA
1	MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NA CABOTAGEM NOS ANOS 1965 , 1970 E 1980 (EM 1000 TON.)	2-A
2	FROTA BRASILEIRA DE CABOTAGEM POR IDADE MÉDIA	9-A
3	DEMONSTRATIVO DE AFRETAMENTOS CONCEDIDOS À CABOTAGEM - 1993	10-A
4	DEMONSTRATIVO DE AFRETAMENTOS CONCEDIDOS À CABOTAGEM - 1994	10-B
5	NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM - QUADRO GERAL 1994	11-A
6	ALÍQUOTA MÁXIMA INCIDENTE SOBRE OS LUCROS DAS EMPRESAS - "RANKING" MUNDIAL	15-A
7	NECESSIDADE DE CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES, PERÍODO 1995 - 1999	44-A
8	FROTA BRASILEIRA DE CABOTAGEM	46-A

## INTRODUÇÃO

No ano de 1967, a navegação de cabotagem se encontrava em uma situação muito precária, praticamente inexistente. Assim, foi determinado ao LLOYD brasileiro alocar uma quantidade regular de navios para atender à essa modalidade. Isto foi feito com trinta e dois navios, criando-se a chamada "**Linha de Integração Nacional**", cujo objetivo era restituir a confiança do usuário nesse tipo de transporte.

Hoje, passados quase trinta anos, a navegação de cabotagem encontra-se atrofiada não só pela ineficiência e altos custos dos nossos portos e das atividades correlatas aí desenvolvidas, como também pelas interferências do Governo em áreas diretamente relacionadas com o setor marítimo. O próprio custo dos sobressalentes, necessários à construção e à manutenção dos navios, é apontado, por alguns empresários, como um dos responsáveis pela atual situação da cabotagem.

Por outro lado, a falta de **incentivos** e as **desonerações** fiscais, recebidas por outros setores ligados ao transporte, certamente contribuíram significativamente para que esse importante segmento da economia nacional perdesse competitividade no mercado. A esse fato acrescenta-se a adoção de um **modelo rodoviário** para o País, construindo e mantendo estradas à fundo perdido, que redundou na utilização excessiva do transporte rodoviário. Hoje, o escoamento da nossa produção, no sentido norte-sul, faz-se prioritariamente pela modal de transporte terrestre, negligenciando o potencial da cabotagem.

Dessa forma, nosso trabalho procurará mostrar a

situação atual da cabotagem no Brasil, em decorrência desses vários **fatores intervenientes**, já mencionados anteriormente, e como cada um, "**de per si**", prejudicou ou contribuiu para que essa modal perdesse a competitividade no transporte de cargas.

Finalmente, apresentaremos as perspectivas para o setor, à vista das medidas que têm sido adotadas pelo Governo para recuperar as atividades marítimas no País e, também, como uma consequência do processo de estabilização da economia nacional.

## CAPÍTULO 1

### A SITUAÇÃO DA CABOTAGEM

#### SEÇÃO I - ANTECEDENTES

A Marinha Mercante Brasileira começou a se expandir a partir do final dos anos sessenta, através uma política governamental de substanciais incentivos à implantação de novas empresas e contratação de novas embarcações. Os principais mecanismos que permitiram esse crescimento da frota nacional, foram o estabelecimento do princípio da reserva de carga, através dos Decretos-Lei nº 666/69 e 687/69, e a utilização dos recursos do Fundo de Marinha Mercante (FMM), de forma mais intensiva. Assim, a Marinha Mercante Nacional experimentou uma significativa expansão na década dos setenta que foi, também, um período muito promissor para a frota de navios de cabotagem.

Os planos de Construção Naval que se seguiram - I PCN e II PCN, e o Plano Permanente de Construção Naval - PPCN, colocaram a nossa Marinha Mercante, no final da década dos setenta, entre as vinte primeiras do mundo. O II PCN, elaborado para o quinquênio 1975/79, teve especial importância para a cabotagem uma vez que definiu, de forma qualitativa e quantitativa, a maior parte da sua frota. O Plano Permanente - 1981/82, somente introduziu algumas modificações nesse perfil.

Os planos de construção visavam atender ao desenvolvimento da demanda, pelos serviços de cabotagem, projetado para o período 1975/80, à vista do conjunto de

**Programas e Metas de Investimentos Governamentais**, dos quais quatro se destacavam com especial repercussão no transporte de cabotagem:

- Plano Siderúrgico Nacional;
- Programa de Auto-Suficiência da Petrobrás;
- Programa Petroquímico; e
- Política de Incentivos à Produção Tritícola Nacional.

A TAB. N<sup>o</sup> 1 apresenta o movimento dos principais produtos transportados pela cabotagem nos anos de 1965 e 1970, e também, a projeção do mercado para a cabotagem no período 1975/80 e o que foi realmente transportado.

Em 17 de fevereiro de 1977, o Governo baixou o Decreto n<sup>o</sup> 79.132 que estabelecia a obrigatoriedade do transporte ferroviário e aquaviário para a carga dos órgãos da Administração Federal direta e indireta, inclusive fundações. O objetivo era o de proporcionar economia de combustível. Entretanto, o cumprimento desse decreto deixou muito a desejar, em virtude da falta de entendimentos entre as extintas SUNAMAM e PORTOBRÁS.

O segundo "choque do petróleo", ocorrido no ano de 1979, fez com que o Brasil enfatizasse, ainda mais, a busca de petróleo nacional e o desenvolvimento de fontes de energia alternativas, como o álcool e o carvão. Nos transportes, setor que consome mais da metade do petróleo despendido no País, um programa de conservação de energia deveria observar dois aspectos fundamentais:

- esforço vigoroso para reduzir o consumo; e
- nova estrutura na demanda de transporte como,

# MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NA CABOTAGEM NOS ANOS

1965 - 1970 - 1980 (em 1000 ton)

<b>ANO</b> <b>CARGA</b>	<b>1965</b> <b>REAL</b>	<b>1970</b> <b>REAL</b>	<b>1980</b> <b>PROJETADO</b>	<b>1980</b> <b>REAL</b>
<b>PETROLEO E DERIVADOS</b>	6.207	10.392	22.898	15.130
<b>SAL</b>	587	901	1.373	1.452
<b>TRIGO</b>	0	476	2.047	276
<b>CARVÃO</b>	742	918	1.707	2.488
<b>MINÉRIO DE FERRO</b>	0	177	1.342	2.282
<b>PRODUTOS QUÍMICOS</b>	0	25	940	1.185
<b>CARGA GERAL</b>	599	534	978	1.417
<b>OUTROS</b>	51	336	347	529
<b>TOTAL</b>	<b>8.186</b>	<b>13.759</b>	<b>31.632</b>	<b>24.759</b>

**FONTE: KEF Administração e Participação Ltda., empresa especializada em consultoria de transportes marítimos.**

TAB.Nº1

por exemplo, a movimentação do carvão.

Particularmente no transporte marítimo por cabotagem, a meta pretendida contemplava a transferência de grandes fluxos de granéis, como o carvão, e a dinamização do sistema Roll-on/Roll-off (RO/RO) entre Santos, Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Dentro deste contexto é que foram feitas as contratações de navios durante o PPCN (1981/82).

A inovação decorrente da introdução dos navios RO/RO na cabotagem, produziu um impacto renovador na filosofia do transporte nacional, inicialmente com a finalidade de distribuir a produção da indústria automobilística, ao longo da costa. Não chegou a ser concretizada, em face das reações dos fabricantes, que continuaram a preferir o modo terrestre, pelo interesse direto das empresas rodoviárias em operação, bem como pela dificuldade das revendedoras absorverem grandes partidas de carro. Todavia, quando passaram a operar com o RO/RO de múltiplo uso, transportando carretas e containers, começaram a afirmar-se, transformando-se num dos mais importantes segmentos da cabotagem e provocando a reorganização das empresas convencionais, para se tornarem competitivas. As empresas que operam navios RO/RO mostram enorme versatilidade, liberando-se das instalações portuárias e introduzindo novos conceitos operativos - enquanto em um cargueiro convencional a cubagem deve ser mensurada com sensibilidade, para aproveitamento inteligente dos seus espaços, jogando volume contra o peso das mercadorias, a estivagem a bordo dos RO/RO se processa na ocupação de áreas pelas carretas ou containers, tendo por referência para

as tarifas de frete, o metro linear.

Entretanto, a navegação de cabotagem, por suas próprias deficiências e, também, porque lhe são debitados os ônus de uma organização portuária arcaica, deixou de merecer a preferência dos embarcadores por falta exclusiva de credibilidade - a irresponsabilidade na operação da carga, que se deve ao método ultrapassado do emprego da estiva, as faltas e avarias, os roubos e por fim os custos finais, justificavam essa atitude em relação ao transporte marítimo. Os próprios navios RO/RO não alcançaram o nível de eficiência possível e desejável, face à incompreensão de líderes da estiva que encaram com restrições essa modalidade, responsável, em uma certa época, pela revitalização da cabotagem. Por outro lado, havia uma questão considerada, por muitos, como nociva à economia nacional: as empresas que operavam os RO/RO estavam empregando **navios estrangeiros afretados**, com justificativas que não eram bem claras, contrariando a Constituição Federal à época e causando uma certa agitação na categoria dos marítimos.

As tarifas de Fretes de Cabotagem (FRECAB) também foram uma das grandes responsáveis pela difícil situação econômico-financeira de várias empresas do setor marítimo, com reflexos no desempenho da modal. Os reajustes dessas tarifas eram semestrais e sofriam um rigoroso crivo do Governo, que em geral atrasava a sua apreciação. Entretanto, as correções mensais dos custos, inclusive financeiros, provocavam sério desequilíbrio no fluxo de caixa dos armadores. Dessa forma, o desenvolvimento do transporte

rodoviário, aliando rapidez, segurança e condução porta a porta, conquistou facilmente esse movimento doméstico de carga.

No ano de 1988, o então presidente da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), preocupado com o desempenho da cabotagem no País, alertava para o fato de que os navios utilizados naquela modal de transporte de carga eram, na verdade, embarcações de longo curso adaptados e que, por esse motivo, tinham custos mais elevados e menor eficiência operacional. Assim, o frete rodoviário continuou ganhando a preferência e dominando o mercado, na movimentação de carga doméstica. Segundo levantamentos feitos naquele ano, 99% da carga geral que seria destinada para o transporte de cabotagem era levada por caminhões. Desta forma o presidente da ABAC preconizava uma renovação de navios de cabotagem, com a construção de embarcações projetadas especificamente para o transporte de carga pelo litoral brasileiro. Esses navios, que poderiam ter um custo reduzido em até 40%, teriam maior eficiência. Para isso, seria necessário obter do Governo, financiamentos com juros mais baixos. Parte da frota, àquela época, em operação na navegação de cabotagem, era fruto dos já mencionados planos de construção naval, criados com o propósito de incentivar o fortalecimento e a expansão da Marinha Mercante Brasileira.

## SEÇÃO II - SITUAÇÃO ATUAL

Segundo estatísticas do Departamento de Portos e Hidrovias (DPH), do Ministério dos Transportes, está

havendo um considerável declínio na movimentação de cargas pela cabotagem. Em 1992, o setor movimentou:

- 78.330.680 toneladas de granéis líquidos;
- 17.723.895 toneladas de granéis sólidos; e
- 1.045.053 toneladas de carga geral.

Já no ano de 1993, a movimentação de granéis líquidos caiu para 69.442.090 toneladas; os granéis sólidos para 14.924.172 toneladas; e a carga geral para 429.508 toneladas. No ano de 1994, foram movimentadas:

- 20.530.205,01 toneladas de granéis líquidos;
- 10.483.445,97 toneladas de granéis sólidos; e
- 125.836,37 toneladas de carga geral.

Assim, no início deste ano - março/95, os armadores brasileiros se reuniram com políticos no Rio de Janeiro, numa tentativa de motivá-los a tomarem posição a favor da navegação mercante no País. Entretanto, nem tudo que ocorre na atividade marítima é de fácil solução. Na cabotagem, por exemplo, os problemas são muitos, dentre eles, os custos portuários e o corporativismo dos trabalhadores que atuam nessa área, as tributações, a concorrência com o transporte rodoviário e a ameaça da concorrência de navios estrangeiros. A grande questão na cabotagem, porém, está no custo por tonelagem transportada, da carga geral. Se os custos do transporte marítimo de cargas ainda são altos, o problema não é do frete cobrado e sim das despesas portuárias, em especial - tarifas, capatazia, estiva e tempo de operação no porto. O anexo "A" apresenta os custos, do navio e portuários, decorrentes do transporte de cargas. Em alguns casos, o

prejuízo obriga as empresas a suspenderem linhas comerciais. Por exemplo, o transporte de containers por navios de quatorze mil toneladas, na linha Santos-Manaus, gerava uma receita de US\$ 660 mil. As despesas com carregamento e descarga somavam US\$ 175 mil; as despesas com capatazia US\$ 75 mil; o custo do navio em vinte dois dias de viagem US\$ 147.400; e os custos portuários, decorrentes de cinco escalas em portos nacionais, chegavam a US\$ 36 mil. Isso, sem incluir impostos e outras despesas. No somatório de receitas e despesas, a linha dava prejuízos constantes.

À vista desses fatos, o Governo estuda proposta, apresentada por um grupo de armadores brasileiros, que contempla a redução, para apenas 10%, das taxas portuárias que incidem sobre a movimentação da carga geral na cabotagem. Esse estudo teve por base o transporte de um container entre Salvador e Santos, mantidos os preços da estiva. Esta variável não foi alterada, uma vez que não se pode reduzir o ganho da classe. Entretanto, a partir do momento em que vingar a "lei dos portos", esses custos poderão ser reavaliados. Por esse estudo, os custos cairiam de R\$ 683,00 para R\$ 173,00, o que possibilitaria aos armadores oferecerem fretes marítimos até 33,8% mais baratos que os cobrados pelo sistema rodoviário. Dessa forma, os trabalhadores em transportes marítimos acreditam que cerca de vinte milhões de toneladas de carga, hoje transportadas pelas rodovias, subsidiadas pelos diversos impostos pagos pelos contribuintes, poderiam voltar à via marítima, mantidas a competitividade entre as empresas nacionais, o emprego para

os marítimos e a eficiência do transporte nacional.

Acossados pelos custos rodoviários crescentes e pela necessidade de renovação da frota de caminhões, a preços cada vez mais cartelizados pelas montadoras, os importadores e exportadores voltaram-se para a ruptura da reserva da cabotagem para navios nacionais. Entretanto, os armadores brasileiros entendem que abrir a cabotagem às empresas estrangeiras significa entregar o comando da estratégia do abastecimento interno a estrangeiros. Questionam: "quem vai garantir o nosso abastecimento? Por que o Governo não libera a compra de embarcações, o óleo, o emprego da tripulação e a manutenção estrangeiras?. Com os custos menores também podemos ser competitivos". A respeito dessa última colocação, vale lembrar que o óleo combustível consumido pelos navios de cabotagem custa o dobro do preço cobrado aos navios de longo curso e estrangeiros que se reabastecem no País. Só esse fato faz com que os fretes praticados sofram uma majoração de 19%. Acrescentam, ainda, que não têm condições de competir com empresas estrangeiras, uma vez que elas não têm os encargos sociais que são obrigatórios às empresas nacionais. Nenhuma das dez maiores nações do mundo terceiriza a cabotagem.

Aparentemente, a navegação de cabotagem não tem muitos atrativos para os armadores estrangeiros. A carga geral quase não existe mais, restando praticamente o transporte de granéis sólidos e a distribuição do petróleo, até agora monopólio da PETROBRÁS. Este é, no fundo, o mercado que os armadores estrangeiros querem obter - granéis e o petróleo.

Assim, permitir que empresas estrangeiras operem na cabotagem não reduzirá os fretes, até porque elas estarão sujeitas, também, às mesmas despesas portuárias. A única vantagem é que não estarão submetidas à mesma carga tributária imposta aos armadores nacionais.

Hoje, existem cerca de cento e vinte e quatro navios nacionais operando na navegação de cabotagem, com uma idade média de quinze anos, havendo necessidade de se começar a estudar a renovação da frota (TAB. N°2). Entretanto, **por falta de uma política marítima** e de encomendas que possam atender às necessidades do mercado, a curto prazo, os armadores brasileiros vêm utilizando embarcações estrangeiras. A PETROBRÁS, por exemplo, afreta cerca de trinta navios, para o transporte de granel líquido, valendo-se de uma autorização governamental.

### SEÇÃO III - SITUAÇÕES IRREGULARES

No decorrer do ano de 1992, armadores nacionais formalizaram, junto ao Departamento de Marinha Mercante (DMM), do Ministério dos Transportes, denúncias de que navios estrangeiros estavam invadindo a navegação de cabotagem brasileira, com operações ilegais de transporte de carga, ferindo preceitos estabelecidos na Constituição Federal. Essas denúncias puderam ser confirmadas pelo DMM através da digitação diária dos manifestos de carga, utilizando o Sistema Informatizado de Estatística. As empresas estrangeiras usavam a "Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA)", sem internar as mercadorias de

**FROTA BRASILEIRA DE CABOTAGEM POR IDADE MÉDIA**

TIPOS	CABOTAGEM	
	IDADE MÉDIA	NAVIOS
CARGUEIRO	21.23	13.00
GRANELEIRO	14.27	37.00
PETROLEIRO	12.84	45.00
LPG	11.63	8.00
PASSAGEIRO	0.00	0.00
RO-RO	20.67	3.00
MIN-PETROL	0.00	0.00
MULTIPROP	14.00	2.00
P.CONTAINER	19.86	7.00
FRIGORÍFICO	22.00	1.00
QUÍMICO	18.63	8.00
OUTROS	0.00	0.00
<b>TOTAL</b>	<b>15.12</b>	<b>124.00</b>

FONTE: DEPARTAMENTO DE MARINHA MERCANTE  
 POSIÇÃO EM 8 MAR.1995.

TAB.Nº 2

importação, mas desembarcando-as em um porto brasileiro, para depois seguir viagem, com a mesma carga, para outro porto nacional. Esse desrespeito à legislação brasileira afetou, também, a arrecadação do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), pois mercadorias importadas acabavam sendo internadas no País como se fossem nacionais.

Por outro lado, relatórios estatísticos inerentes ao ano de 1992, sobre gastos com afretamentos de navios estrangeiros, para a cabotagem - alugados por empresas nacionais - indicavam uma evasão de divisas da ordem de US\$ 22,8 milhões. Relembra-se que, à época, os afretamentos na cabotagem feriam princípios constitucionais ao utilizarem embarcações estrangeiras. Os tipos de navios mais afretados eram os de passageiros, inexistentes no País, e os petroleiros. De acordo com os dados estatísticos levantados pela ABAC, houve um crescimento muito grande no uso de navios estrangeiros afretados, nos últimos anos. No ano de 1988, a frota nacional dispunha de setenta navios próprios, empregava vinte e sete navios nacionais afretados e apenas nove estrangeiros alugados. Em 1992, esse quadro foi revertido, com a cabotagem registrando a participação de sessenta e oito navios próprios, vinte e quatro navios nacionais afretados e **noventa e dois navios estrangeiros**. Vemos, assim, que os armadores continuam gastando, cada vez mais, com o afretamento de embarcações para o transporte de mercadorias (TAB. Nº 3 E 4). De acordo com estatística divulgada pelo DMM, em 1994 as empresas de navegação brasileiras gastaram

**DEMONSTRATIVO DE AFRETAMENTOS CONCEDIDOS À  
CABOTAGEM - 1993**

<b>TIPOS</b>	<b>CABOTAGEM</b>	
	<b>TPB MÉDIO</b>	<b>GASTOS</b>
<b>CARGUEIRO</b>	3.398	151.755
<b>GRANELEIRO</b>	66.213	3.706.650
<b>PETROLEIRO</b>	35.341	2.512.000
<b>LPG</b>	7.193	6.103.459
<b>PASSAGEIRO</b>	6.380	12.920.508
<b>RO-RO</b>	0	0
<b>MIN-PETROL</b>	0	0
<b>MULTIPROP</b>	0	0
<b>P.CONTAINER</b>	0	0
<b>FRIGORÍFICO</b>	0	0
<b>QUÍMICO</b>	4.479	1.457.663
<b>OUTROS</b>	2.650	987.761
<b>TOTAL</b>	<b>125.655</b>	<b>27.839.796</b>

**FONTE: DEPARTAMENTO DE MARINHA MERCANTE  
POSIÇÃO EM 18 ABR.1995**

**TAB.Nº 3**

**DEMONSTRATIVO DE AFRETAMENTOS CONCEDIDOS À  
CABOTAGEM - 1994**

TIPOS	CABOTAGEM	
	TPB MÉDIO	GASTOS(US\$)
CARGUEIRO	8.690	482.015
GRANELEIRO	107.256	10.068.020
PETROLEIRO	157.655	8.775.900
LPG	6.933	2.336.164
PASSAGEIRO	3.330	17.652.539
RO-RO	1	0
MIN-PETROL	0	0
MULTIPROF	0	0
P.CONTAINER	0	0
FRIGORÍFICO	0	0
QUÍMICO	24.082	3.245.264
OUTROS	3.015	814.850
<b>TOTAL</b>	<b>310.963</b>	<b>43.374.751</b>

FONTE: DEPARTAMENTO DE MARINHA MERCANTE.  
POSIÇÃO EM 18 ABR.1995

TAB.Nº 4

cerca de US\$ 752 milhões com aluguel de navios, sendo que na cabotagem as despesas totalizaram US\$ 43,37 milhões, o que correspondeu a uma movimentação de carga da ordem de nove milhões e seiscentas mil toneladas em navios afretados (30,92%)(TAB. Nº 5). As empresas que mais gastaram com afretamento de navios para a cabotagem, foram a PETROBRÁS - US\$ 8,87 milhões, e a ÂNCORA - US\$ 21,60 milhões com navios de passageiros.

Essas duas irregularidades constatadas na navegação de cabotagem, em que empresas estrangeiras de navegação burlavam a lei então vigente para aquela atividade, se refletiram negativamente na cabotagem brasileira, justamente no momento em que começavam a surgir oportunidades para a sua reativação.

Mais recentemente, em meados de 1994, tentou-se burlar novamente o preceito constitucional que previa a exclusividade na navegação de cabotagem à embarcações de registro e bandeira brasileiras, com o afretamento de rebocador panamenho destinado a operar regularmente no porto de Salvador. Aquela época, entidades representativas do setor marítimo - Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA), Sindicato Nacional da Indústria de Construção Naval (SINAVAL), ABAC, e representantes da atividade de apoio portuário, alertavam que o fato poderia abrir um precedente perigoso para a cabotagem. Entendem que a navegação de apoio portuário e de apoio marítimo - que se movimenta entre os portos e as plataformas de exploração e exploração de petróleo, transportando

**NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM  
QUADRO GERAL - 1994**

**FRETES (milhares de US\$)**

	<b>GRANEL LÍQUIDO (%)</b>	<b>GRANEL SÓLIDO (%)</b>	<b>CARGA GERAL (%)</b>	<b>TOTAL (%)</b>
<b>PRÓPRIOS</b>	163.295,93 (80,48)	49.958,36 (62,17)	1.423,98 (36,62)	214.678,27 (74,76)
<b>AFRETADOS</b>	39.605,80 (19,52)	30.394,43 (37,83)	2.464,20 (63,38)	72.464,44 (25,24)
<b>TOTAL</b>	202.901,73 (100)	80.352,79 (100)	3.888,18 (100)	287.142,71 (100)

**QUANTIDADE TRANSPORTADA (em ton.)**

	<b>GRANEL LÍQUIDO (%)</b>	<b>GRANEL SÓLIDO (%)</b>	<b>CARGA GERAL (%)</b>	<b>TOTAL (%)</b>
<b>PRÓPRIOS</b>	15.303.209,37 (74,54)	6.155.479,88 (58,72)	51.205,50 (40,69)	21.509.894,75 (69,08)
<b>AFRETADOS</b>	5.226.995,64 (25,46)	4.327.966,09 (41,28)	74.630,87 (59,31)	9.629.592,61 (30,92)
<b>TOTAL</b>	20.530.205,01 (100)	10.483.445,97 (100)	125.836,37 (100)	31.139.487,36 (100)

**FONTE: DEPARTAMENTO DE MARINHA MERCANTE**

**TAB.Nº5**

alimentos, peças de reposição e pessoal - deveriam estar enquadradas na lei como empresas de cabotagem, já que são prestadoras de serviços marítimos, sempre em águas territoriais nacionais.

Dessa forma, as empresas estrangeiras estão conseguindo, a cada dia que passa, se imiscuirem cada vez mais no tráfego entre os portos nacionais, reduzindo o já restrito mercado das empresas brasileiras no transporte marítimo de cabotagem. Em alguns casos, a intromissão se materializa com o simples expediente da manipulação de datas de embarque de cargas e o posicionamento de navios estrangeiros em portos brasileiros, contribuindo, também, para essa situação, a falta de embarcações nacionais especializadas.

Hoje, o setor opera praticamente só a granel - bauxita, minério de ferro, sal e trigo. A carga geral praticamente acabou na costa brasileira, em virtude dos altos custos portuários, pela concorrência com os caminhões, além de uma política de incentivos presente nas rodovias, que recebem recursos livres e desembaraçados, a fundo perdido, e outros tipos de interferências do Governo.

## CAPÍTULO 2

### INTERFERÊNCIAS DO GOVERNO

A navegação de cabotagem sofreu e ainda sofre interferências do Estado, tendo que cumprir legislações, normas e regulamentos de pelo menos cinco Ministérios - FAZENDA, SAÚDE, TRANSPORTES, TRABALHO e MARINHA. Uma dessas interferências ocorria na operação comercial dos navios, com o estabelecimento de um regime de linhas regulares na cabotagem, restringindo sobremaneira a atuação dos armadores e impondo-lhes, por vezes, perda de rentabilidade nessa atividade.

As linhas de navegação foram estabelecidas pelas Resoluções nº 4246/73 e nº 4429/74 da extinta SUNAMAM, que fixavam normas gerais para o funcionamento do tráfego marítimo, em função do porte bruto e do tipo da embarcação. As "Linhas Comerciais" LC-5 a LC-10, por exemplo, eram privativas de navios de três mil Toneladas de Porte Bruto (TPB). Os armadores ao optarem por uma dessas linhas, matriculavam os seus navios naquelas que pretendiam explorar, obedecendo os critérios estabelecidos quanto ao Porte Bruto e o tempo de **viagem redonda** (ida e volta). A opção por uma determinada linha obrigava o armador a escalar portos pré-estabelecidos, possuir ou não cargas para aquele lugar. Os navios mistos, de passageiros, frigoríficos, RO/RO e propaneiros tinham tratamento especial, de acordo com o tráfego específico para o qual fossem projetados. O emprego desses navios era regulado, também, por meio de resoluções

específicas de acordo com a classe. Assim, a regulamentação das linhas de cabotagem evidenciavam uma interferência total do Estado na operação comercial das companhias de navegação, impondo-lhes navios específicos, escalas obrigatórias, roteiros pré-estabelecidos e reservas de carga, restringindo o espaço de atuação do armador.

Outro problema para a navegação de cabotagem é o excesso de **burocracia da Receita Federal**, com poucas perspectivas de solução a curto prazo. Como exemplo, podemos citar o "Documento de Trânsito Aduaneiro" que custa US\$ 60 por "Bill Landing - BL" (manifesto de carga) e é cobrado por ocasião do desembarque da carga. O problema é que o documento tem que ser pago, mesmo quando a carga vai seguir viagem, e nem sai da zona portuária. E o desembaraço demora cerca de três dias. Esse fato não ocorre em lugar nenhum do mundo.

A carga tributária alta, que se verifica em todos os setores da economia nacional, se constitui em um grande inibidor do desenvolvimento da cabotagem, pois aumenta significativamente os custos operacionais do transporte. Os encargos trabalhistas, por exemplo, se situam na ordem de 143% sobre a folha de pagamento do pessoal - em outros países correspondem somente a 20%. Enquanto as empresas de navegação brasileiras pagam todos os impostos e encargos trabalhistas, a navegação estrangeira está isenta, paga preços menores pelos combustíveis e usa menos tripulantes. Tudo isso influenciando sobre os custos dos transportes, numa competição desleal com os armadores nacionais. Foi com o

intuito de eliminar essa discrepância que o Deputado Francisco Dornelles apresentou, no início deste ano, projeto de lei taxando os navios estrangeiros que frequentam os portos brasileiros. De qualquer forma, a política tributária do Governo tem aumentado, significativamente, a carga de impostos que incidem sobre as empresas nacionais, criando obstáculos, como já dissemos, à competitividade. Quase metade dos lucros das empresas, neste ano, será recolhido na forma de impostos - a lei nº 8.981/95 elevou a carga tributária de 40,91% para 48,18%, um aumento de 17,78% em relação a 1994. Essa situação coloca o Brasil em terceiro lugar na classificação de impostos, só superados pelo Japão, cuja alíquota máxima é de 57,9%, e pela Itália que cobra até 52,2% de impostos (TAB. Nº 6).

Outra dificuldade diz respeito à importação de sobressalentes. Navios contruídos no Brasil, incluindo os de cabotagem têm, normalmente, componentes importados e inexistentes no mercado interno. A compra no exterior desses componentes é controlada pelas autoridades aduaneiras e depende de autorização, o que tem gerado paralizações desnecessárias, com prejuízos para as empresas de navegação. É importante frisar que a importação de sobressalentes para atender reparos de navios estrangeiros, surto em portos nacionais, não sofre qualquer atraso ou entrave da nossa aduana.

Alguns empresários acreditam que enquanto não houver uma simplificação na burocracia Estatal, ficará difícil pensar em cabotagem como algo maior.

**ALICOTA MÁXIMA INCIDENTE SOBRE O LUCRO DAS  
EMPRESAS**

**O RANKING MUNDIAL**

JAPÃO	57.9%
ITÁLIA	52.2%
<b>BRASIL</b>	<b>48.18%</b>
ALEMANHA	45.00%
CANADÁ	44.34%
COLÔMBIA	37.50%
SUIÇA	37.00%
PORTUGAL	36.00%
EUA, ESPANHA E FILIPINAS	35.00%
ÁUSTRIA, MÉXICO E VENEZUELA	34.00%
FRANÇA	33.33%
INGLATERRA	33.00%
ARGENINA, PERU, GUATEMALA, CORÉIA, TAILÂNDIA E MALÁSIA	30.00%

**FONTE: ARTHUR ANDERSEN - CONSULTORIA**

**TAB.Nº 6**

## SEÇÃO I - INCENTIVOS AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Atualmente, a modal rodoviária de transporte de carga absorve cerca de 55,91% de toda a carga transportada no País, restando às modais aquaviária e ferroviária aproximadamente 19,44% e 20,57%, respectivamente.

No Brasil, o transporte rodoviário tem sido privilegiado, há algum tempo, com "facilidades" não toleradas em qualquer outra parte do mundo. Subsídios ao combustível e à construção e manutenção das rodovias, o desrespeito às tarifas e a prática de "dumping", sob às mais variadas formas, são permitidas a essa modal, cujos sobre custos reais não são pagos somente pelos usuários e sim transferidos à toda comunidade. O caminhão trafegando frequentemente com excesso de carga, depreda as estradas custeadas pelos contribuintes, reduz sua vida útil e eleva, a altos níveis, a insegurança nas rodovias. Já existe consenso entre as autoridades do Governo, de que a utilização predatória do caminhão precisa ser limitada, e as "facilidades" que contemplam essa atividade precisam ser eliminadas ou corrigidas, através de uma regulamentação adequada.

A crescente demanda por transporte que hoje se verifica em todo o País, função de um aumento da produtividade e da produção, sem dúvidas trará, como consequência, a utilização de modais de maior competitividade econômica e de maior capacidade, substituindo assim a velha frota de caminhões que hoje supre as necessidades de transporte de carga do País, cobrando fretes pequenos demais para cobrirem seus próprios custos (a menos que não obedeçam à lei da balança)

e elevados demais para garantirem a competitividade dos produtos brasileiros no mercado externo e no abastecimento racional dos centros de consumo do País.

Como todos sabem, um navio de porte médio transporta a carga de mil caminhões, com apenas vinte e poucos homens na tripulação e um consumo de combustível infinitamente menor e mais barato. Portanto, não é de se estranhar que poderosos "lobbies" no Congresso Nacional, empreendidos por empreiteiras, estejam voltados para a construção de rodovias e ferrovias, muitas vezes paralelas ao litoral. O mar é uma estrada natural que já está pronta e que não necessita de manutenção.

Em síntese, o transporte rodoviário de carga se constitui em uma concorrência desleal às modalidades organizadas e mais econômicas como a cabotagem, sobretudo porque naquela modalidade o setor público aplica vultosos investimentos.

## SEÇÃO II - CRISE NA CONSTRUÇÃO NAVAL

Os estaleiros e também as empresas brasileiras de navegação receberam, no decorrer dos anos setenta e oitenta, grande estímulo e proteção do Governo. Particularmente a construção naval, à época da finada SUNAMAM, recebeu pesados investimentos do Estado, colocando o Brasil entre os maiores construtores de navios do mundo. Com o escândalo da SUNAMAM e a quase falência do Estado, não foi mais possível fornecer os créditos necessários à manutenção da capacidade de produção dos estaleiros nacionais, com reflexos negativos na renovação da frota mercante brasileira.

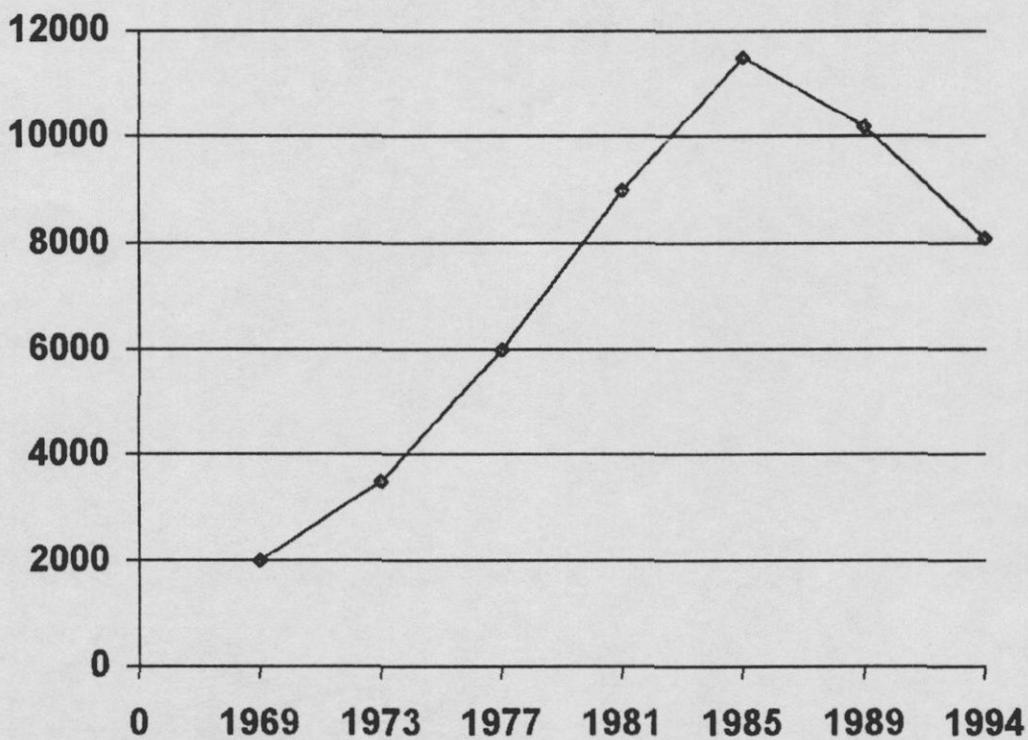
Enquanto a política governamental era protecionista, a frota mercante brasileira evoluiu de dois milhões de TPB, no final da década dos sessenta, para onze milhões e quinhentas mil TPB em meados da década de oitenta (FIG.Nº1). A partir de então, os governos passaram a adotar uma política de liberação do mercado, expondo as empresas brasileiras de navegação uma competição desigual e nociva à sua própria existência. Os efeitos negativos dessa política adotada pelo Governo, se fazem sentir ainda hoje nas indústrias de construção naval, que atravessam uma de suas piores crises, com ocupação de somente 30% de suas capacidades instaladas - carreiras de construção operando com grande ociosidade. Todos os grandes construtores navais de nosso País encontram-se em sérias dificuldades financeiras, muitos deles até em concordata. Fruto dessa crise que atravessa a indústria naval, dois grandes negócios foram acertados no meio empresarial:

- a gigantesca Indústria Verolme-Ishibrás (IVI) vendeu o estaleiro EMAQ, na Ilha do Governador; e
- os estaleiros Mauá e Caneco estão se fundindo numa única empresa, após amargarem prejuízos consecutivos e verificarem uma capacidade ociosa superior a 50%, a vários anos.

Tudo isso está ocorrendo, em primeiro lugar, por **falta de uma política de desenvolvimento para a Marinha Mercante**. Em segundo lugar, por culpa, em parte, da desregulamentação do setor, imposta pelo Governo COLLOR. Como consequência, milhares de brasileiros perderam, e ainda

## EVOLUÇÃO DA FROTA MERCANTE BRASILEIRA

(TPB x 1000)



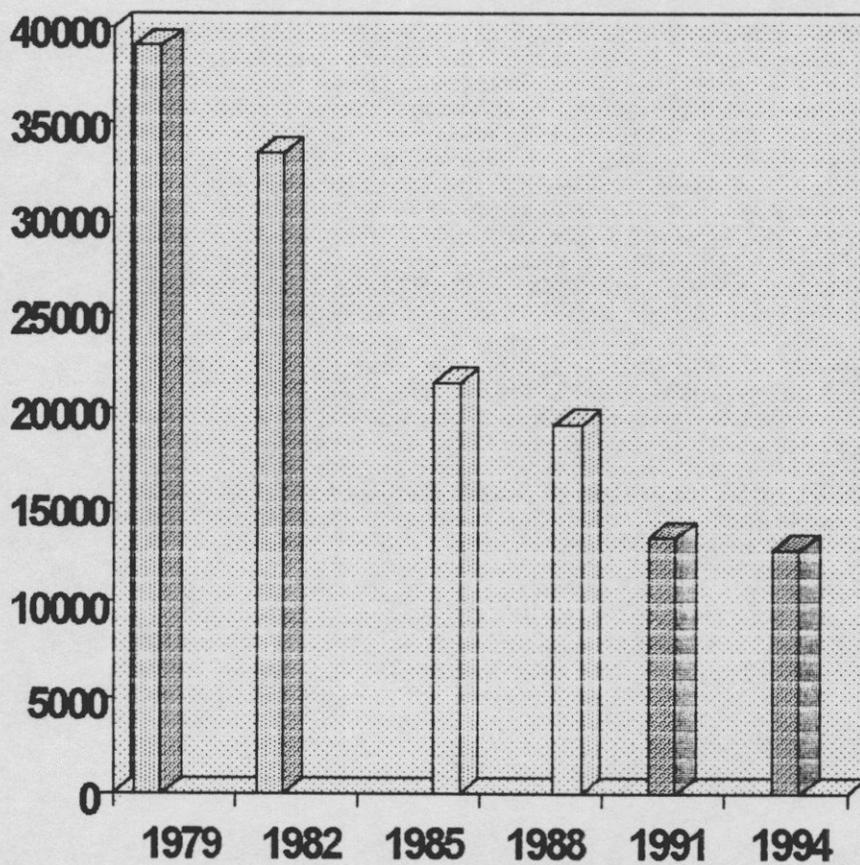
FONTE: DEPARTAMENTO DE MARINHA MERCANTE -  
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

FIG.Nº1

estão perdendo, seus empregos, com a desativação de estaleiros e de empresas de navegação nacionais. Segundo levantamentos realizados pelo Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro, onde se encontram 95% das indústrias de construção naval do País, a redução da oferta de empregos no setor tem caído significativamente nos últimos anos - em 1979 existiam trinta e nove mil empregos diretos, enquanto que em 1994 apenas doze mil e setecentos. De acordo com a classe empresarial, cerca de cento e vinte mil trabalhadores perderam seus empregos nos estaleiros e indústrias subsidiárias (FIG. N<sup>o</sup>2).

A frota mercante brasileira em operação, incluindo aí a empregada na navegação de cabotagem, tem uma idade média de quinze anos. Considerando-se que um navio pode permanecer no tráfego, com segurança, por um período de vinte anos, já está na hora dos armadores nacionais pensarem na renovação de seus navios. Segundo levantamentos efetuados pelo DMM, a Marinha Mercante Brasileira necessitaria de US\$ 10 bilhões, nos próximos dez anos, para atender a um programa de construção de duzentas embarcações. Entretanto, os recursos atualmente existentes para a renovação da frota são insuficientes. O FMM, vem conseguindo arrecadar, nos últimos anos, uma média de US\$ 200 milhões, valor esse que fica muito aquém da quantia necessária, a cada doze meses, para dar sustentação ao programa visualizado - US\$ 1,5 bilhão. Além disso, o retorno dos financiamentos ao caixa do FMM tem que ser no prazo de quinze anos, o que não agrada aos armadores. Para piorar a

## EVOLUÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO NA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO NAVAL



FONTE: SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO NAVAL (SINAVAL)

FIG.Nº2

situação, o Ministro da Fazenda determinou, em março deste ano, a retirada de 52% dos recursos do FMM, por conta do "Fundo Social de Emergência", para manutenção do "Plano Real". Como houve um protesto muito grande contra essa medida, o Governo acabou lançando mão de apenas 20% da arrecadação do FMM - cerca de US\$ 40 milhões.

Hoje, os financiamentos para construção de novos navios são corrigidos pela Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP), criada em dezembro de 1994, para adequar-se aos novos níveis inflacionários observados, e esperados, com o advento do "Plano Real". A Taxa Referencial (TR), que até então vinha sendo praticada, onerava excessivamente os contratos, em função dos altos índices que batiam a inflação. À época da criação da TJLP, os técnicos esperavam uma variação anual de seu índice dentro da faixa de 20% a 24%. Entretanto, ao ser lançado, o novo índice projetou uma correção de 26% ao ano, que é considerado, ainda, bastante elevado para os armadores. O fato é que, corrigida ou não pela TJLP, ainda não surgiram mudanças significativas no financiamento da construção naval, quanto ao aporte de recursos.

À vista da ameaça de demissões em estaleiros nacionais, cerca de três mil, ao longo desse ano, por falta de encomendas, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) prometeu se empenhar no sentido de conseguir a liberação de verbas, junto ao Governo Federal, para financiar a indústria naval, tendo em vista ser ele apenas o gestor dos recursos do FMM, dependendo da concordância dos Ministérios da Fazenda e do Planejamento. Somente o

estaleiro Mauá entregou, em maio do corrente ano, aviso prévio a mil e setecentos funcionários, tendo em vista a falta de acordo para o financiamento de três novos contratos. Segundo trabalhadores da indústria naval, o financiamento prometido seria muito importante na medida em que aproveitaria a grande demanda por navios existentes no mercado nacional e mundial, e com isso garantiria e aumentaria a oferta de empregos no setor. Hoje, já existem pedidos para a construção de sessenta navios para o exterior, e as empresas nacionais - Libra, Transroll, Frota Oceânica, Docenave e Petrobrás - já expressaram a intenção de contratar a construção de novos navios, aguardando somente o financiamento.

Por outro lado, objetivando a retomada do desenvolvimento da Indústria Naval, o Governo estuda um pacote de medidas para o setor, visando tornar as linhas de crédito mais atraentes e com isso, estimular a contratação da construção de novos navios. Apesar da contenção dos gastos públicos prevista no programa de estabilização, o setor naval está entre as principais prioridades na liberação de recursos. Uma das medidas é a que propõe a substituição da TJLP nos contratos de financiamento do FMM, pela adoção da **variação cambial** como fator de correção monetária dos contratos. Ao câmbio seriam acrescidos juros de 6% ao ano. Outra proposta é a abertura de uma nova linha de crédito para o setor naval, com correção cambial e reajuste anual pela taxa praticada no mercado londrino - **LIBOR**. A diferença entre essa taxa e os juros de 6%, cobrados nos demais contratos, seria equalizada

pelo FMM. Alguns armadores acreditam que essa situação necessita de uma avaliação profunda e reafirmam, também, a necessidade imediata da definição de uma **Política de Marinha Mercante** objetiva, sem a qual não haverá estímulo ao investimento.

De qualquer forma, o problema dos armadores brasileiros que operam na cabotagem, não está somente nas "interferências do Governo" mas, principalmente, nos serviços portuários, que são os grandes responsáveis pelo encarecimento da carga transportada.

## CAPÍTULO 3

### A INFLUÊNCIA DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS

#### SEÇÃO I - A IMPORTÂNCIA DOS PORTOS

Os portos tiveram e ainda têm uma grande importância para os países industrializados, como ponto de sustentação de suas economias. Como exemplo, podemos citar os portos de Hamburgo e Bremen, na Alemanha; Havre, na França; Rotterdam, na Holanda; e Antuérpia, na Bélgica, considerados os mais eficientes complexos portuários do mundo.

Com o surto industrial do pós-guerra, os países europeus logo compreenderam que os portos deveriam ser modernizados em parceria com o setor privado, não só pela íntima ligação com o mercado, mas também pelos vultosos investimentos necessários. Assim, a livre empresa foi se responsabilizando pelos serviços do cais, por investimentos em caros equipamentos e também pela movimentação e armazenagem da carga. O poder público - Federal, Estadual ou Municipal - permaneceu encarregado somente da administração da infraestrutura, compreendendo controle de tráfego e acostamento de navios; segurança; saúde; fiscalização; aduana.

A privatização dos serviços portuários na Europa acabou beneficiando os trabalhadores da orla marítima, através uma maior oferta de empregos não só devido à expansão do movimento, como também pelo desdobramento das atividades das empresas estivadoras. As preocupações atuais dos portuários europeus são:

- aumento de competitividade;

- aprimoramento da qualidade; e
- diminuição dos custos.

Esses preceitos são considerados essenciais para a disputa e conquista de clientes à empresas estivadoras concorrentes.

## SEÇÃO II - A PROBLEMÁTICA DOS PORTOS BRASILEIROS

No Brasil, o desenvolvimento de uma infra-estrutura portuária e sua conseqüente utilização, ocorreu no início desse século, para atender navios pequenos e mais baratos, que podiam se dar ao luxo de ficar mais tempo parados - de dezoito a vinte e cinco dias, para a movimentação de suas cargas.

Durante esse longo período de tempo, os portos foram administrados das mais diversas formas e sempre com elevada interferência do Estado no seu gerenciamento, particularmente no provimento de recursos para investimentos em reformas, melhoramento das instalações, aquisição e montagem de novos equipamentos. Portanto, os portos brasileiros conviveram durante muito tempo com sistemas acentuadamente dependentes do Poder Central no campo das decisões gerenciais, do planejamento e também na área dos recursos humanos. Sofreram, ainda, rigorosos e constantes controles das tarifas portuárias, por parte das autoridades da área econômica, nas tentativas de redução do processo inflacionário. Assim, os portos brasileiros tiveram ao longo desses anos uma confortável sobrevivência, mantida às custas da União, com ônus para seus usuários e toda a sociedade.

Com as mudanças na tecnologia marítima, os navios ficaram maiores e mais caros. No entanto, a maioria dos portos não acompanhou essa evolução tecnológica, que exige águas mais profundas, disponibilidades de frentes de atracação, instalações de grande capacidade e especializadas para movimentação de graneis e containers. Hoje, o tempo previsto para atracar e descarregar é medido em "horas", pois a cada dia parado o navio dá um prejuízo de US\$ 20 a US\$ 30 mil ao armador. Dos trinta e cinco **portos marítimos** organizados, de uso público, poucos atendem ou podem atender a essas exigências.

Todos reconhecem a necessidade urgente de se modernizar os portos nacionais, incluindo a renovação de seus arcaicos equipamentos, de modo a permitir que as operações portuárias se processem de forma mais **rápida e segura**, exigindo também, adaptações na estrutura portuária com a criação de retroáreas - locais que possibilitam uma rápida operação de carregamento e descarga. Porém, inexistem recursos oficiais para a indispensável substituição desses equipamentos, que já se tornaram de perigoso manuseio - guindastes, gruas, pontes rolantes. Apenas em Santos e no Rio de Janeiro seriam necessários US\$ 2 bilhões. Acreditamos que o Governo não vai dispende essa quantia no setor portuário, quando faltam verbas para hospitais, escolas e segurança pública.

Com a promulgação da Lei nº 8.630 de fevereiro de 1993, a qual se convencionou chamar de "**Lei de Modernização dos Portos**", extinguiram-se as atividades da

Portobrás. Estabeleceu-se no País um novo regime jurídico de exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, livrando-se o Brasil de uma legislação arcaica que regia o funcionamento dos portos nacionais desde o início do século, e atendendo aos anseios da comunidade usuária, no sentido de acompanhar a evolução mundial das atividades portuárias.

A alteração mais significativa produzida pela lei em questão, foi a de ter decretado o fim do "protecionismo" aos serviços de **estiva** e **capatazia**, estabelecendo parâmetros eficazes para a livre concorrência, com o objetivo de reduzir os custos portuários e contribuir para a consecução de um transporte mais rápido e econômico. Isto será alcançado:

- descentralizando os serviços portuários executados pela União, na modalidade de concessão, permitindo maior autonomia gerencial e administrativa, inclusive à iniciativa privada;
- promovendo novo ordenamento das relações entre o trabalhador e o tomador dos serviços portuários.

Além disso, os "**avulsos**" poderão fazer parte de um **Orgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO)**; os portos públicos fixarão suas próprias tarifas através dos **Conselhos de Autoridades Portuárias (CAP)**; e os terminais privativos poderão se transformar em terminais de uso misto.

Essa lei, entretanto, ainda não teve o necessário entendimento da grande maioria dos portuários, em função da resistência e intransigência de lideranças sindicais e de alguns políticos, e do corporativismo de setores do próprio

Governo, que vêm tentando retardar ou mesmo obstruir a sua implantação. As reivindicações das federações dos trabalhadores da orla marítima não deixam dúvidas quanto à intenção de obstruírem a lei, que só traria vantagens e direitos aos próprios trabalhadores, e benefícios à economia do País:

- exigência de celebração de contrato coletivo de trabalho;
- exigência de definição do Governo quanto à atuação das Companhias Docas, como Operadoras Portuárias;
- pedido de não arrendamento de áreas nos portos, à iniciativa privada.

Duas posturas, em particular, dificultam significativamente a aplicação da lei. A primeira diz respeito à idéia de considerar os terminais privativos, situados dentro dos portos públicos, sujeitos aos mesmos regulamentos das Companhias Docas. A segunda se refere à proposta de contrato coletivo nacional, em gestão no Ministério do Trabalho. Caso aplicada ao setor portuário, estaria prejudicada a benéfica competição entre os portos, responsável direta pela redução dos custos e melhoria da qualidade dos serviços.

As conquistas ainda são pequenas, mas já começam a se fazer sentir em alguns portos. Dos sessenta e oito terminais privativos, cinco já vêm processando cargas de terceiros e com isso desafogando os grandes complexos públicos - CARGIL; COTRIJUI; CST; TUBARÃO; e TREVO. Em vários Estados, mais trinta terminais já estão autorizados a

processar cargas de outras empresas. No entanto, não receberam da Receita Federal, até agora, a necessária habilitação para operar como **Unidade Alfandegada** e, assim, providenciar o desembaraço de mercadorias. A falta dessa autorização (**ATO DECLARATÓRIO**), na prática, impede a participação de terminais na concorrência dos serviços portuários e, conseqüentemente, na batalha pela redução dos seus custos.

A entrada no mercado de terminais privativos, fez com que os portos públicos perdessem cargas: o porto de Vitória, perdeu mais de setecentas mil toneladas de carga, entre soja e produtos siderúrgicos, para os terminais privativos da **Vale do Rio Doce e da Companhia Siderúrgica de Tubarão**; o porto de Santos perdeu, também, a movimentação de soja e açúcar para os terminais da **CARGIL e IMBITUBA**; e o porto do Rio Grande perdeu todo o carregamento de calçados para o terminal de **IMBITUBA**. Aliás, o porto de **IMBITUBA**, hoje totalmente privatizado, é apontado por muitos como modelo a ser seguido. Sua administração aposta em seu sucesso como "Operador Portuário".

Diante dessa situação de fato, os portos públicos começaram a se preocupar em reduzir suas tarifas e ensaiarem uma política de "**marketing**", firmando contratos operacionais e dando descontos, buscando com isso, aumentar a eficiência. O porto do Rio de Janeiro, por exemplo, já está diminuindo o número de tabelas a serem cobradas aos embarcadores; Santos pretende investir US\$ 18 milhões em equipamentos, além de ampliar seu terminal de containers, construir novos silos,

cortar despesas e operar 24 horas; o porto de Vitória também já cortou metade de seu quadro de pessoal, reduziu custos, firmou contratos operacionais e até aumentou a produtividade, que passou de **2.940 para 4.560** toneladas/homem/hora; o super porto de Rio Grande também já está adotando providências para não perder mais carga - quer segurar a soja, para que esta não saia cada vez mais pelo terminal de **COTRIJUÍ** e posteriormente pelo porto da **BIANCHINI**. Para isso, iniciou uma política de descontos para o embarque da soja, que variam de 10% a 35%, dependendo da quantidade a ser movimentada.

Essa disputa por melhores preços entre os complexos portuários estatais trará, sem dúvida, reflexos positivos ao mercado. Custos portuários menores permitirão o barateamento dos produtos.

Porém, a verdade é que os portos públicos ainda não têm condições de competir com os portos privados. A burocracia impera, o quadro de pessoal não raramente é inchado - a Companhia Docas do Rio de Janeiro conta com cerca de três mil e vinte e sete funcionários, dois mil a mais do que realmente necessita - e os equipamentos, na maior parte das vezes, são velhos e obsoletos. Em Santos, por exemplo, a maioria dos sessenta e seis guindastes são da década dos quarenta. Dessa maneira, a falta de equipamentos para melhorar a qualidade das operações, bem como investimentos reduzidos para a manutenção dos equipamentos existentes, devido à falta de recursos, comprometem a agilidade dos portos públicos e o seu perfeito funcionamento.

Cabe ressaltar que a descentralização dos serviços portuários está sendo implantada de forma bastante lenta. Dos setenta e um portos nacionais organizados até o ano de 1994, apenas quinze são da iniciativa privada. Os demais são tutelados pela União. Desses, quatro já estão sendo repassados à exploração de terceiros - ITAJAÍ, LAGUNA, CABEDELO e PORTO VELHO, observando os novos critérios. Há indícios de que as atuais administrações portuárias (pertencentes à União) se opõem e dificultam o repasse de suas atividades a terceiros, pois vão perder parte substancial das receitas atualmente obtidas.

Por fim, é importante lembrar que os custos de movimentação de cargas nos portos, ainda são os que mais contribuem para o preço final de utilização dos portos brasileiros e, por conseguinte, no valor da mercadoria. Decorridos mais de dois anos da promulgação da "lei de modernização", nossos portos continuam **ineficazes, lentos** e situam-se entre os mais **caros** do mundo. Esses custos são por volta de 70% mais caros do que os verificados, por exemplo, nos portos de **HAMBURGO** e **ROTTERDAM**. Segundo estudos da Secretaria Nacional de Transportes, o custo portuário, incluindo a demora, e da estiva são maiores que o frete rodoviário entre as cidades de ARATU e SÃO PAULO. Assim, mesmo que o navio tivesse custo "**zero**", o transporte aquaviário na cabotagem não teria como competir, mantidas as atuais condições de funcionamento e exploração dos portos públicos nacionais.

Com a privatização dos portos brasileiros, acreditamos

que o transporte marítimo nacional ganhará um maior dinamismo. Para a cabotagem, a opção por terminais particulares é de fundamental importância, pois permitirá aos embarcadores se livrarem dos altos custos e dos péssimos serviços prestados pelos atracadores públicos, aumentando assim, a competitividade da economia.

### **SEÇÃO III - BALIZAMENTO DE ACESSO AOS PORTOS E TERMINAIS**

Outro aspecto muito importante previsto na "Lei de Modernização dos Portos" e que pode influir diretamente nos custos do transporte de carga, via marítima, é o que atribui competência às Companhias Docas ou às Administrações dos Portos, dentro dos limites da área do porto, de estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto. Entretanto, por total falta de capacitação técnica - pessoal e material, incluindo as embarcações de apoio necessárias, esse tipo de serviço deverá permanecer a cargo da Marinha (Diretoria de Hidrografia e Navegação) por um longo período de tempo, tendo em vista, também, a falta de interesse demonstrado pelos portos em assumirem essa atividade.

Interessante notar que, atualmente, já existem no País companhias privadas especializadas em serviços dessa natureza. Porém, à vista da capacitação técnica e da prática da Marinha na realização dos serviços de balizamento, e também, em função dos custos envolvidos na sua implantação e manutenção que requer, por exemplo, a importação de todo

material necessário ao sistema luminoso/eletrônico, a prática dessa atividade ainda não vem sendo requerida à iniciativa privada, muito embora ela já tenha manifestado interesse. Para a Marinha, esses custos são minimizados, pois não pagamos as Taxas e o Imposto de Importação que seriam normalmente cobrados de uma firma civil. Além do mais, todo o material utilizado no estabelecimento de um balizamento, quer seja de fundeio (de origem nacional), como também o material luminoso/eletrônico (de origem americana) é adquirido com recursos oriundos da TARIFA DE UTILIZAÇÃO DE FARÓIS (TUF). Entretanto, é importante frizar que esses recursos poderão se tornar cada vez mais escassos, em um futuro não muito distante. Os encargos financeiros referentes às atividades de implantação, manutenção e modernização de nossa sinalização náutica, têm comprometido os recursos arrecadados com a TUF, acrescidos das necessidades de investimentos para aquisição de novos navios e lanchas balizadoras e, também, para a ampliação da rede de faróis. Essa situação se agravou a partir de setembro do ano passado, quando os navios de treze países, com os quais o Brasil mantém acordo sobre COMÉRCIO MARÍTIMO, passaram a ficar isentos do pagamento daquela tarifa, ocasionando uma redução prevista de 14% do total a ser arrecadado anualmente. Ocorre que outros países, que também têm navios navegando em nossa costa e arribando a portos nacionais, poderão reivindicar tratamento semelhante, o que acabará comprometendo a TUF.

É oportuno lembrar que a TUF é cobrada a todos os

navios estrangeiros que demandam os portos nacionais, em retribuição à efetiva utilização dos serviços de proteção à navegação. Será acrescida de 50% para navios de mais de cinquenta mil toneladas de arqueação, e de 100% para os que tenham mais de cem mil toneladas. Hoje, a arrecadação anual da TUF gira em torno de US\$ 18 milhões.

A Diretoria de Hidrografia e Navegação, através do Centro de Sinalização Náutica e Reparos Almirante Moraes Rego (CAMR), tem firmado vários Acordos e Atos Administrativos com entidades portuárias, companhias estatais e particulares, para a manutenção do balizamento de canais, vias de acesso, terminais, baías, etc, permitindo, dessa forma, uma navegação segura ao transporte de carga.

É importante frizar que se o balizamento de acesso a um porto não estiver em perfeitas condições, o **seguro** da carga aumenta, com reflexos no **frete** cobrado.

Os principais Acordos mantidos pelo CAMR constam do anexo "B".

Particularmente com o Estado do Paraná, o Centro de Sinalização Náutica mantém um acordo para a prestação de serviços de manutenção do balizamento do canal de acesso ao Porto de PARANAGUÁ, pelo qual o Governo daquele Estado arca com todos os custos envolvidos.

Como vimos, a implantação do balizamento dos portos e canais de acesso, seguida de uma cuidadosa e constante manutenção, é de capital importância à viabilização do transporte de cargas por via marítima. Na cabotagem, os reflexos da existência de um balizamento bem feito se fazem

sentir de forma mais significativa, pois os custos decorrentes de um "SEGURO" elevado, pela sua inexistência ou má conservação, poderão inviabilizar o transporte de carga por essa modal, até mesmo pelos riscos envolvidos. Dessa forma o transporte rodoviário ganha a preferência dos embarcadores.

Em resumo, tendo em vista o desinteresse que as Administrações Portuárias vêm demonstrando em assumir esse importante serviço, principalmente pela falta de capacitação técnica, as perspectivas são de que a Marinha ainda continuará, por algum tempo, com a atividade de balizamento, quando na verdade deveria agir somente como um **ÓRGÃO NORMATIVO**. No que diz respeito aos faróis, a Marinha continuará responsável pela sua implantação e conservação. São notórias as dificuldades encontradas pelas Capitânicas no sentido de compulsarem as Administrações Portuárias a executar a manutenção do **balizamento** e a dragagem do canal de acesso aos portos. Essa questão é de grande relevância, como já dissemos, para a segurança do transporte e o decorrente "seguro" cobrado às Companhias, com reflexos no preço final da mercadoria transportada.

#### SEÇÃO IV - AS GREVES

Uma outra variável que contribui para a demora e o encarecimento do transporte marítimo é a prática, abusiva, de greve levada a efeito, com certa frequência, por trabalhadores envolvidos com atividades na orla portuária (**ANEXO "C"**).

No decorrer do mês de junho de 1995, mais uma greve paralizou os três mil e vinte sete portuários que trabalham

para a Companhia Docas do Rio de Janeiro, com um prejuízo diário de cerca de R\$ 400 mil. Por sua vez, o porto de Santos também foi paralizado, pela terceira greve em apenas cinco meses, causando grandes prejuízos não só à economia do País, como também à vida cotidiana da população. Somente com a modernização do sistema portuário, inspirada na economia de mercado, em fase de implantação com o advento da Lei nº 8.630/93, poderemos ter uma maior tranquilidade na orla portuária, uma vez que essa nova filosofia de trabalho desestimula as ações grevistas.

A privatização do sistema portuário brasileiro o tornará, sem dúvidas, mais eficiente. A competição entre os portos e/ou terminais privativos trará reflexos diretos na qualidade e nos custos dos serviços, reduzindo assim, de maneira significativa, o frete cobrado na cabotagem. Os trabalhadores portuários serão levados a colaborar com os empresários, na disputa de clientes, como já ocorre nos principais portos do mundo - NEW YORK, HAMBURGO, ANTUÉRPIA, ROTERDAM, SINGAPURA, HONG KONG, HAVRE, etc. Mais usuários significam melhores salários. Greves, nem pensar.

Os problemas portuários são, como vimos, os principais responsáveis pela atual situação da cabotagem no Brasil. Entretanto, alguns armadores entendem que os custos dos sobressalentes necessários à construção e manutenção de navios, também comprometem o desempenho do setor.

## CAPÍTULO 4

### INFLUÊNCIA DOS CUSTOS DOS SOBRESSALENTES, NA CABOTAGEM

O nosso parque industrial de peças e equipamentos navais - **navipeças**, formado por cerca de cento e vinte empresas, é um dos maiores e mais bem equipados da América do Sul. Como exemplo, podemos mencionar a CEC - Equipamentos Marítimos e Industriais S/A. Sua participação no desenvolvimento sócio-econômico do País é bastante significativo, particularmente nos Estados do Rio de Janeiro e de São Paulo. O setor emprega cerca de trinta e duas mil pessoas, o que corresponde a mais de duas vezes o número existente, atualmente, na construção naval.

Para se ter uma idéia melhor das possibilidades dessas indústrias, podemos dizer que o índice de nacionalização de navipeças, em navios construídos no país, poderia chegar à cerca de 80%, se fosse do interesse dos armadores, excetuando-se uma parte significativa de equipamentos eletrônicos, tais como radares e equipamentos de comunicação.

Muito embora possa parecer exagero para alguns, os produtos fabricados no Brasil têm alto padrão de qualidade e são, por isso mesmo, reconhecidos e aceitos no mercado internacional. Para exemplificar, citamos a "**Companhia Brasileira de Amarras (BrasilAmarras)**", que é uma das poucas indústrias de navipeças a possuir o certificado de qualidade "**ISO 9002**". No mundo existem somente cinco

fábricas de amarras concorrendo no mercado internacional: duas no Japão; uma na Suécia; uma no Brasil; e uma na Espanha.

A da Espanha é a maior e absorve, sozinha, 30% do mercado.

Diante desses fatos, questionamos, de imediato, o “porquê” das dificuldades do setor em se afirmar no mercado nacional, à vista da preferência dada pelos armadores e estaleiros nacionais aos produtos importados. O problema é complexo e envolve variáveis diversas. Inicialmente, podemos mencionar as facilidades concedidas pelo Governo aos armadores e construtores navais, para importar equipamentos e peças. Para cada navio em construção no País, o estaleiro ou armador pode importar até 30% dos equipamentos necessários, com isenção total dos Impostos de Importação (II), e sobre Produtos Industrializados (IPI). Na realidade, as importações das peças necessárias para equipar os navios chegam hoje a 100%, com total isenção. Assim, a ausência de taxaço ou limite para importar equipamentos, facilitou aos fabricantes internacionais ocuparem espaços dentro do mercado brasileiro. Como consequência, verificou-se uma indesejável retração da indústria nacional, acompanhada de uma crescente taxa de desemprego. Os nossos produtos, atrelados a uma grande carga tributária, perderam mercado.

Essa abertura de importações, ocorrida no início dos anos noventa, acompanhada de uma redução no percentual do Adicional de Frete recolhido ao FMM, e também dos reflexos causados à construção naval pelo uso indevido da verba do FMM para pagamento das dívidas da SUNAMAM e do LLOYD,

causaram um grande impacto na indústria de navieças.

Outro aspecto a ser considerado, de acordo com o vice-presidente do Departamento Nacional de Equipamentos Navais (DNEN), órgão do Sindicato e da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas (SIDIMAQ/ABIMAQ), é a escassez de recursos que o País enfrenta, ainda mais para a aquisição de equipamentos. Entretanto, para compras no exterior o dinheiro surge "cash" e dentro do prazo, antes do recebimento da mercadoria - lá fora o produto é pago em moeda forte. Já no Brasil existiam, e até certo ponto ainda existem, atrasos no pagamento e dificuldades contratuais devido à inflação e aos pesados reajustes, que até pouco tempo sufocavam o mercado.

Por outro lado, os impostos e taxas praticados pelo Governo e que incidem sobre os produtos fabricados no País, se constituem em fortes complicadores ao processo de desenvolvimento, e até mesmo sobrevivência, das indústrias nacionais de navieças. O Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) é o que mais pesa, por seu valor elevado. É importante frizar que este imposto não é cobrado para as mercadorias que vêm do exterior.

Portanto, na opinião de alguns, a participação de firmas estrangeiras no mercado interno é responsável pela atual situação das indústrias de navieças. Para outros, o problema dos preços das navieças é função direta de uma economia de escala. No exterior, o fabricante consegue produzir seus equipamentos, porque têm encomendas certas. Com isso os seus custos são menores e os seus produtos mais baratos.

A lei da "Similaridade", que proibia a importação de componentes também fabricados no Brasil, contribuía para a alta exagerada dos preços. Com o advento da crise no setor da construção naval, essa tendência se manteve. Porém, a liberação das importações provocou uma redução nos preços dos produtos nacionais, tornando-os mais competitivos. Em média, os produtos brasileiros são 20% a 30% mais caros que os estrangeiros. Houve épocas em que custavam até oito vezes mais.

Acreditamos que a concorrência estrangeira de navipeças é muito boa para o setor, uma vez que estimula os fabricantes nacionais a perseguirem padrões de qualidade cada vez maiores, com o objetivo de disputarem a preferência do mercado. De qualquer maneira, com as facilidades já mencionadas para importar peças e equipamentos, essa concorrência se tornou nociva, dificultando ou mesmo inviabilizando a manutenção da atividade no País.

É importante mencionar que os produtos brasileiros são, na verdade, mais baratos que os importados. Porém, com uma taxa total de cerca de 43%, levando-se em consideração que uma taxa incide sobre outra, as navipeças nacionais ficam mais caras.

Defensores do setor entendem que, mesmo com a entrada dos importados e com todos os impostos, as indústrias nacionais estão conseguindo manter seus preços em um patamar compatível com as estrangeiras. Afirmam que as oportunidades são as mesmas - a concorrência é internacional e ganha quem tem o melhor preço. Segundo levantamento da

Fundação Getúlio Vargas (FGV), os preços dos equipamentos nacionais estão consideravelmente mais baixos do que há dez anos, pelo menos para equipamentos de máquinas. Os fabricantes nacionais acreditam que, com a redução dos impostos, esses preços poderão ficar mais baixos ainda. Porém, além de diminuir a carga tributária e aumentar a produtividade, é necessário, também, investir em tecnologia. Entretanto, o que impossibilita um investimento maior é o problema da demanda, pois quanto menos navios são construídos no país, menos peças são adquiridas.

Hoje, os importados ainda prevalecem em termos de preferência dos armadores. Estima-se que cerca de 30% a 50% de navipeças que equipam os navios nacionais são estrangeiras chegando, em alguns casos, a 80%. Os equipamentos nacionais de maior competitividade são aqueles mais estruturais, que não envolvam muita eletrônica.

Preocupados com o desempenho das indústrias, e diante das sombrias perspectivas para o setor, os fabricantes de navipeças tentam sensibilizar as autoridades governamentais com o intuito de obterem uma expressiva redução dos impostos. Por outro lado, para sobreviverem, algumas empresas deram prosseguimento a uma política de diversificação e passaram a atender outros mercados.

Por fim, podemos presumir que as indústrias de navipeças no Brasil, longe de serem um obstáculo à navegação de cabotagem, se constituem em fator de força e segurança ao bom desempenho da modal, pois atendem a tempo e a hora os pedidos dos construtores/armadores. Os custos envolvidos

também não prejudicam os empresários do setor naval, uma vez que os contratos firmados por ocasião da construção de um navio, são sempre na base do "**Financiamento à Construção**", ou seja, os fabricantes fornecem todas as peças e equipamentos necessários/pedidos, durante a construção da embarcação - aproximadamente vinte e quatro meses - e somente após a prova de mar é que os estaleiros começam a quitar suas dívidas com as indústrias de navipeças. Entretanto o que ocorre, normalmente, é que encerrada a construção e realizada a prova de mar, os construtores não saldaram seus compromissos.

Em síntese podemos dizer:

1. o setor de navipeças não compromete o desempenho da navegação de cabotagem no País, quer seja no atendimento de suas necessidades, como também em função dos preços praticados pelos fabricantes em relação aos produtos estrangeiros; e
2. com a grave crise que atravessa o setor da construção naval, acrescidas das facilidades concedidas pelo Governo aos armadores para importar navipeças, as indústrias nacionais de peças e equipamentos navais tendem a desaparecer, com sérias consequências sócio-econômicas para o País e um indesejável enfraquecimento do nosso **Poder Marítimo**.

## CAPÍTULO 5

### A IMPORTÂNCIA DA CABOTAGEM E AS ESPECTATIVAS SOBRE A ABERTURA DO MERCADO

A atual Constituição Brasileira, promulgada em 5 de outubro de 1988, estabelecia no **parágrafo 3º de seu artigo 178** que “A navegação de cabotagem e a interior são **privativas** de embarcações nacionais, salvo em caso de necessidade pública, segundo dispuser a lei”, postura que vinha sendo mantida desde a Constituição do ano de 1891 (**ANEXO “D”**).

Esse princípio também é adotado pelas principais potências marítimas, que reservam à seus navios o transporte de cabotagem. Vale aqui mencionar os **Estados Unidos da América**, país considerado “**o mais liberal**”, que praticam a reserva de mercado na cabotagem. Exigem, também, que as embarcações empregadas nessa modal sejam construídas e reparadas no país, tripuladas por cidadãos americanos, que as empresas a que pertençam sejam americanas e seus proprietários cidadãos norte-americanos. Acrescente-se, ainda, as atividades de exploração e produção de petróleo, que essas mesmas potências marítimas não abrem mão de praticar com embarcações nacionais (**ANEXO “E”**).

A emenda constitucional, sancionada pelo Congresso Nacional no mês de agosto do corrente ano, que altera o art. 178, abrindo a navegação de cabotagem à armadores estrangeiros, poderá permitir, em função do seu pouco detalhamento, que empresas estrangeiras atuem no setor, sem

a necessária transferência de capital e a instalação, de fato, no Brasil. O importante seria que essa mudança beneficiasse o País, com a geração de empregos e transferência de tecnologia. A emenda, em seu parágrafo único, diz: "A lei disciplinará a navegação de cabotagem e de interior". No artigo 2 estabelece: "Enquanto não se editar a lei que cuida do parágrafo único do artigo 178 da Constituição, a navegação de cabotagem e a interior permanecerão privativas de embarcações nacionais, salvo caso de necessidade pública, segundo dispuser a lei".

O argumento do Governo para essa alteração constitucional é que, abrindo o mercado, os fretes tenderão a baixar. Entretanto, lideranças empresariais asseguram que o principal problema nos custos do transporte marítimo é o perfil antiquado da atividade portuária do País. De nada adianta introduzir a competitividade no transporte, se os empresários ainda tiverem de suportar atrasos na operação de carga e descarga de navios. Os fretes só não são mais baratos em função, como já dissemos, dos custos portuários, embora em alguns portos, como **ITAQUÍ** no Maranhão, os navios de cabotagem tenham descontos de 30% na tarifa.

Dessa forma, entendem alguns políticos e empresários do setor marítimo, que o comércio interno e o escoamento de gêneros de primeira necessidade e insumos para as indústrias de base, não podem ficar à mercê de grupos internacionais, que poderão condicionar a realização dos transportes às suas conveniências e ao frete que decidirem impor. Para se ter uma idéia melhor da relevância da questão, o transporte de

cabotagem no Brasil totalizou, no ano de 1993, cerca de quinze milhões de toneladas - excetuando o petróleo e seus derivados - dentre bauxita, minério de ferro, carvão, fertilizantes, produtos químicos, sal, trigo, milho, gerando fretes da ordem de US\$ 226.559.000,00. No ano de 1994, totalizou cerca de trinta e um milhões de toneladas, gerando fretes de aproximadamente US\$ 287 milhões. Acreditam, ainda, que a abertura da navegação de cabotagem às empresas estrangeiras não atrairá investimentos externos para o País podendo, por outro lado, prejudicar a retomada da indústria naval do Rio de Janeiro, que passa por um momento de lenta recuperação.

Fazendo um paralelo com a navegação aérea, observamos que o tráfego doméstico é privativo das empresas nacionais e operado por aeronaves brasileiras. Não se pensa na utilização de aviões estrangeiros para atuarem entre os aeroportos brasileiros.

O mercado brasileiro encontra-se atendido pela frota nacional, com uma capacidade bruta de três milhões, seiscentos e vinte e sete mil, setecentas e dez TPB (TAB. N<sup>o</sup>7) composta por navios pertencentes a cinquenta e cinco empresas nacionais (ANEXO "F"), operando em regime de livre concorrência e que se obrigam a manter os navios no tráfego doméstico, não havendo nenhum impedimento constitucional ao afretamento de embarcações estrangeiras, para atender a uma eventual necessidade de complementação. A concorrência com navios estrangeiros, de baixa qualificação (custos baixos X acidente ecológico) e/ou subsidiados por

# NECESSIDADE DE CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES

PERÍODO 1995 - 1999

TIPO	TPB	N*NAVIOS	TPB TOTAL	ORCAMENTO
GRANELEIRO	42.500	3	127.500	120
GRANELEIRO	42.000	11	462.000	373
GRANELEIRO	38.000	1	38.000	32
P.CONTAINER	30.000	8	240.000	540
P.CONTAINER	23.000	1	23.000	51
P.CONTAINER	16.550	3	49.650	135
P.CONTAINER	6.000	2	12.000	32
MULTIPURPOSE	28.000	1	28.000	40
MULTIPURPOSE	20.000	8	160.000	280
MULTIPURPOSE	10.900	2	21.800	60
POST-PANAMAX	33.000	2	66.000	180
PANAMAX	73.000	8	584.000	280
QUÍMICO	50.000	3	150.000	210
QUÍMICO	12.000	2	24.000	90
QUÍMICO/GAS.	13.000	2	26.000	70
QUÍMICO/GAS.	7.500	1	7.500	30
GAS.CRIOGENIO	7.500	1	7.500	24
GASEIRO	5.000	2	10.000	40
RO-RO	20.000	1	20.000	38
V.L.D.O.	300.000	1	300.000	105
O.B.O.S.	150.000	2	300.000	130
HANDY SYSES	50.000	2	100.000	50
BARCA OCEÂNICA	6.000	1	6.000	8
REBOQUE	1.600	2	3.200	50
TOTAL	--X--	70	3.766.150	2.268
REBOCADOR	300(AB)	16	4.800(AB)	104
TOTAL	--X--	86	--X--	2.372

FONTE: Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem

TAB.Nº7

seus países, não reduzirá os custos dos transportes, tendo em vista que os preços dos serviços portuários são os que mais pesam. Poderá sim, provocar uma evasão inadmissível de divisas, através pagamentos ao exterior pela importação desnecessária de fretes, e o desemprego para muitos brasileiros. É interessante notar que, recentemente, o Governo elevou as alíquotas de importação de automóveis, para compensar o fraco desempenho da balança comercial, protegendo nossas reservas cambiais, e também, as indústrias automobilísticas multinacionais instaladas no País. No entanto, pretende promover a importação de fretes na cabotagem, sem qualquer imposto, agravando nossa já deficitária conta de serviços, **segunda parcela** da imensa dívida externa brasileira.

Hoje existe uma oferta excessiva de navios no mercado internacional e qualquer mudança nesse cenário pode fazer com que os armadores desloquem seus navios para regiões mais atraentes, comprometendo, dessa maneira, o abastecimento interno brasileiro ou mesmo provocando uma elevação perigosa dos níveis de frete. Atualmente, o transporte de cargas por via marítima, no mercado interno brasileiro, gera fretes da ordem de US\$ 1 bilhão.

Com o intuito de manter a garantia do abastecimento doméstico, empresas brasileiras de navegação de cabotagem tencionavam contratar a construção de trinta e quatro embarcações dos tipos graneleiro, químico, gaseiro, rebocador, barca-oceânica e de reboque, que correspondem a 40% das necessidades de construção da frota nacional, no

período de 1995 a 1999 (TAB.Nº8), no valor aproximado de US\$ 2 bilhões, com geração de empregos para marítimos e metalúrgicos. A aprovação da emenda constitucional poderá inviabilizar essas encomendas a estaleiros nacionais, que estavam sendo negociadas por empresários brasileiros junto ao FMM. A empresa marítima GLOBAL TRANSPORTES OCEÂNICOS, por exemplo, estava contratando a construção de um navio químico de doze mil toneladas, a ser utilizado basicamente na cabotagem. O armador já negociava com o BNDES a aplicação da nova taxa de juros (TJLP) para o financiamento. Entretanto, a decisão sobre a efetivação do projeto estava condicionada à manutenção do texto constitucional sobre a reserva de mercado para a navegação de cabotagem brasileira. Por ter o Congresso sancionado a proposta de emenda que abre a cabotagem à empresas estrangeiras, a GLOBAL poderá desistir do seu projeto.

Para evidenciar ainda mais a importância do transporte marítimo para a economia de um país, relembramos que um dos pontos mais polêmicos da “Rodada do Uruguai (GATT)”, foi a postura dos EUA que não permitiram a inclusão, no item sobre serviços, da liberação do transporte marítimo internacional, mantendo a reserva de carga existente, nesse transporte, para navios americanos. Embora defensores do comércio “livre” e “justo”, os EUA consideram que o caso da Marinha Mercante, inclusive a cabotagem, deva ter tratamento distinto, dadas as peculiaridades do setor, por eles considerado estratégico.

Outro aspecto a ser mencionado diz respeito à coerência

**FROTA BRASILEIRA DE CABOTAGEM**

<b>TIPOS</b>	<b>CABOTAGEM</b>	
	<b>TONELAGEM</b>	<b>NAVIOS</b>
<b>CARGUEIRO</b>	126.203	13
<b>GRANELEIRO</b>	1.228.320	37
<b>PETROLEIRO</b>	1.972.979	45
<b>LPG</b>	55.062	8
<b>PASSAGEIRO</b>	0	0
<b>RO-RO</b>	9.753	3
<b>MIN-PETROL</b>	0	0
<b>MULTIPROF</b>	25.552	2
<b>P.CONTAINER</b>	128.941	7
<b>FRIGORÍFICO</b>	7.665	1
<b>QUÍMICO</b>	73.235	8
<b>OUTROS</b>	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>3.627.710</b>	<b>124</b>

**FONTE: DEPARTAMENTO DE MARINHA MERCANTE  
 POSIÇÃO EM 8 MAR.1995**

**TAB.Nº8**

dos quatro países signatários do "MERCOSUL", quando da assinatura do Tratado de Assunção, que reconheceram a privacidade das respectivas cabotagens.

A **União Européia** tenta, até hoje, internacionalizar a cabotagem entre os países membros.

Nosso País, com dimensão continental e extensa costa de cerca de oito mil e quinhentos km e vias de penetração hidroviária, com muito mais razão teria que optar, quase que naturalmente, pelo transporte aquaviário, capaz de escoar com maior economicidade as cargas de interesse de um mercado interno bastante expressivo.

Por fim, a nossa cabotagem não tem condições de competir com empresas estrangeiras, uma vez que essas não têm os encargos sociais que nós temos, e há diferença de 25% entre os custos dos fretes nacionais e dos fretes de conveniência. Há, ainda, a defasagem cambial. De acordo com o Presidente da ABAC, a "abertura" aprovada recentemente pelo Congresso, poderá acabar com os armadores nacionais de cabotagem, além de gerar uma reação em cadeia nas áreas de construção naval e de navipeças, afetando também a geração de empregos para marítimos, sem falar na evasão de divisas.

## CAPÍTULO 6

### PERSPECTIVAS

O Presidente **Fernando Henrique Cardoso**, durante a sua campanha eleitoral, asseverava que a grande participação do caminhão no transporte interno de mercadorias não tinha precedentes em todo o mundo desenvolvido e que a **navegação teria que crescer**. Essa posição era defendida, certamente, pela equipe do Governo de então, da qual o candidato à presidência fizera parte. Tanto é assim que, no final do ano de 1994, foi baixado o Decreto nº 1.265, aprovando a **Política Marítima Nacional (PMN)**, cuja finalidade é orientar o desenvolvimento das atividades marítimas do País. Dentre seus objetivos mais importantes ressaltamos:

- racionalidade e economicidade das atividades marítimas;
- produção, no País, de navios, embarcações, equipamentos e material específico relacionados com o desenvolvimento das atividades marítimas;
- aprimoramento da infra-estrutura portuária; e
- otimização do transporte aquaviário no comércio interno e externo.

Dessa forma, o Governo expressa, efetivamente, sua preocupação com setores de navegação, reconhecendo a importância de uma eficaz aplicação do **Poder Marítimo** em benefício do desenvolvimento do País.

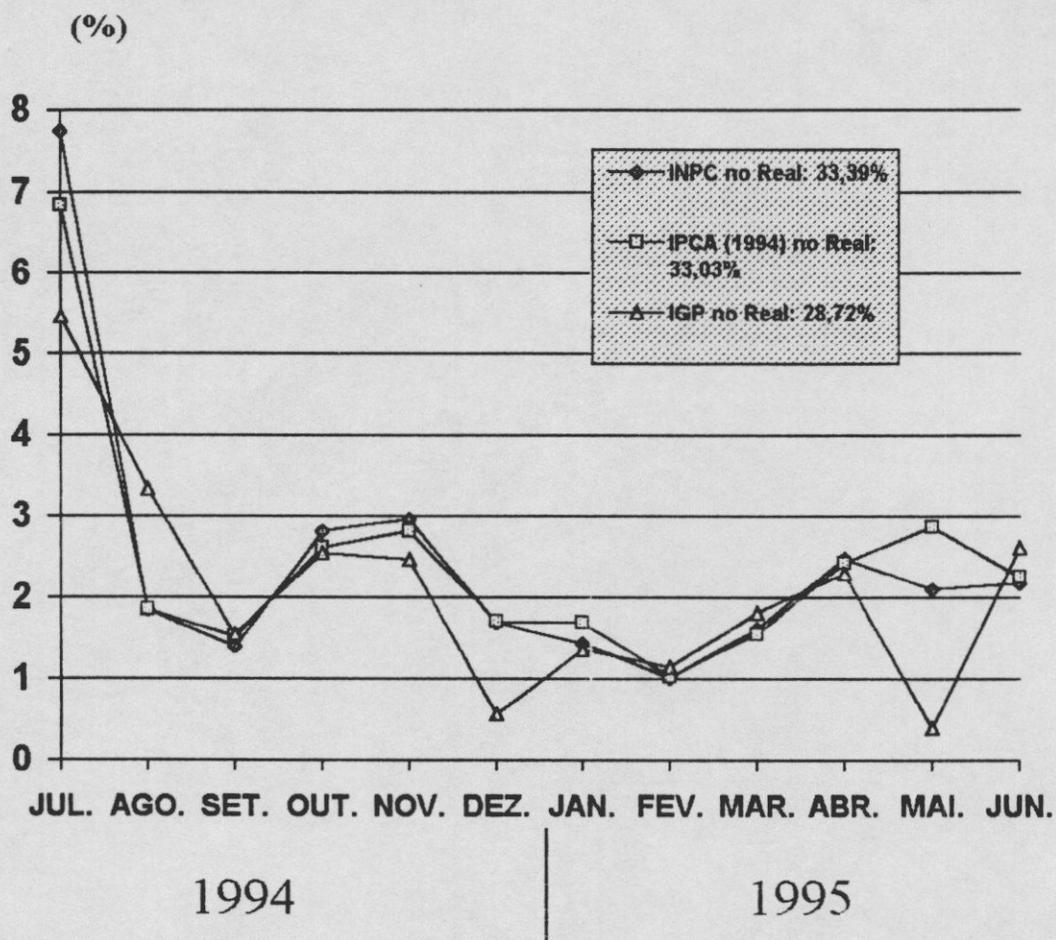
Um fato importante associado à essa atual preocupação com o transporte marítimo é a reestruturação organizacional

do Ministério dos Transportes, em fase de conclusão, que prevê a criação de duas novas Secretarias: uma de transporte **aquaviário**; e outra de transporte **terrestre** - substituirão a Secretaria da Produção, que hoje administra as duas áreas.

Por outro lado, o sucesso que vem obtendo o "Plano Real", mantendo a estabilidade e a expansão da economia nacional, é forte indicador de "**dias melhores**" para o setor dos transportes marítimos. A economia nunca cresceu tanto, na comparação de um trimestre com igual período do ano anterior. De janeiro a março deste ano, o PIB expandiu-se em 10,5%, na taxa mais elevada desde 1980. A inflação tem se mantido em patamares bastante razoáveis. A continuar assim, como tudo indica, teremos a taxa mais baixa dos últimos vinte e cinco anos, sem congelamento e sem recessão (**FIG.Nº3**). Essa situação poderá favorecer o soerguimento das indústrias de construção naval e de atividades afins, possibilitando os armadores nacionais renovarem suas frotas com navios adequados ao emprego na cabotagem.

Uma outra medida tomada pelo Governo e que poderá contribuir para o reaquecimento da cabotagem, particularmente no transporte de carga geral, foi a promulgação da **Lei nº 8.630**, que ainda carece de plena aplicação. Os armadores estão esperançosos de que o fim do monopólio dos trabalhadores avulsos, o aumento da participação do setor privado nos portos com a conseqüente concorrência que, forçosamente, existirá entre eles, e a permissão para que terminais privativos operem cargas de terceiros, provocará uma redução dos custos portuários aliado

# ÍNDICES NO REAL



FONTE: IBGE e FGV.

FIG.3

a uma maior eficiência, contribuindo sensivelmente para uma redução dos níveis de fretes, retorno das cargas e uma maior competitividade ao navio na disputa com a modal rodoviária.

Em alguns portos a operação já está mais ágil e os custos mais baixos. Em outros, porém, ainda se observa uma forte resistência dos sindicatos da orla portuária.

Com a criação do **Grupo Executivo para a Modernização dos Portos (GEMPO)**, formado por representantes dos Ministérios da Marinha, Transportes, Trabalho, Indústria e Comércio, tendo como Secretário Executivo o representante da Marinha, o Governo espera vencer a resistência dos trabalhadores à implantação dos OGMO, e deslançar o processo de modernização dos portos. O Grupo Executivo deverá monitorar o **Programa Integrado de Modernização dos Portos**, descentralizar a execução dos serviços portuários e adotar medidas visando o efetivo funcionamento dos OGMO, que substituirão os sindicatos na indicação dos trabalhadores avulsos, para as tarefas de carga e descarga.

Por outro lado, com o propósito de acelerar a modernização do sistema portuário brasileiro, o Presidente da República determinou, recentemente, a inclusão dos portos públicos no **Programa Nacional de Desestatização (PND)**. Com essa medida acredita que poderá agilizar o processo de transferência do setor de transporte à iniciativa privada.

A efetivação da lei de modernização dos portos permitirá à cabotagem retomar cargas que eram transportadas por mar e que foram perdidas para caminhões, já que os custos

portuários poderão cair pela metade, de acordo com previsões da ABAC. Há vinte e três anos a cabotagem era responsável pela movimentação de vinte e quatro milhões de toneladas de carga geral, enquanto que no ano de 1992 não chegou a transportar cem milhões de toneladas.

Diante desses fatos extremamente favoráveis - pensamento do Governo sobre a participação do transporte marítimo na economia do País; sucesso do plano de estabilização econômica; e a determinação do Governo em implantar a "lei de modernização dos portos" - os empresários do setor naval e transporte marítimo sentiram-se motivados a reivindicar, junto ao Ministério dos Transportes, a redução da carga tributária que incide sobre as atividades navais, visando assim obterem uma maior competitividade diante da concorrência desleal das empresas estrangeiras, que recebem subsídios de seus governos para gerarem divisas e empregos. Sobre essa questão, citamos dois exemplos bastante significativos:

1<sup>o</sup>. por causa dos impostos, a **indústria naval brasileira**, tem preços de 10% a 20% mais altos que os do mercado internacional; e

2<sup>o</sup>. o país gasta com fretes marítimos e afretamento de embarcações, uma base de US\$ 5.5 bilhões anuais, o equivalente ao nosso déficit na balança de serviços.

Com a adoção de uma política de incentivos, o Governo poderia contornar essa situação. Assim, mudanças na legislação tributária e fiscal, eliminando a cobrança do **PIS** e **COFFINS** sobre o faturamento, e o **ICMS** sobre os insumos

nacionais e importados, seriam benéficas à recuperação das atividades ligadas ao setor dos transportes marítimos, de acordo com a opinião da classe empresarial, com a qual concordamos. Outra medida importante visualizada para o setor de construção naval, seria igualar os impostos que incidem tanto em navios construídos para armadores brasileiros quanto aos destinados à exportação, criando-se também uma linha de financiamento para os estaleiros. Com relação à essa última medida, o **Conselho Monetário Nacional**, em reunião realizada no mês de junho próximo passado, aprovou um voto que garante novos recursos para financiamento da indústria de construção naval, tendo em vista que o padrão de financiamento até então em vigor, com recursos do FMM, tem-se mostrado incompatível com as necessidades daquela indústria, não só pela insuficiência de recursos como também pelas condições de financiamento. O novo padrão será lastreado com recursos ordinários do BNDES e outros captados no exterior, consistindo em referenciar os empréstimos em **dólar**, ao custo da taxa de juros praticada no mercado londrino - **LIBOR**, mais 6% ao ano. Os financiamentos terão prazo de doze anos, sendo três de carência. Os recursos do FMM serão utilizados agora, somente para cobrir quatro tipos de riscos:

- equalização das taxas de juros (diferença entre a LIBOR e a TJLP, que remunera o Fundo de Auxílio ao Trabalhador, principal fonte de recursos do BNDES);
- diferenças entre os custos internos e o câmbio;
- risco de performance dos estaleiros (com reservas de

- crédito de 20% do valor da obra); e
- risco de inadimplência do tomador (Spread - taxa preferencial, de 8% ao ano, acertado previamente).

O CMN autorizou, ainda, a Marinha, a Petrobrás e a Docenave a contratarem empréstimos ao BNDES para a aquisição de navios. Essa autorização exige a abertura de uma exceção às restrições de crédito ao setor público, determinadas pela Resolução 2.008 do CMN. Entretanto, o Presidente da República já declarou que os empréstimos para o setor são prioritários, uma vez que a indústria naval é grande empregadora de mão-de-obra, e também, pelo fato de que a frota nacional necessita de renovação urgente.

Como vimos, recuperar e incentivar o crescimento dos setores ligados ao transporte marítimo tem sido uma preocupação do atual Governo. Assim, com a desoneração fiscal, a possibilidade de retenção dos fretes, a modernização do sistema portuário, a atualização da legislação trabalhista - já existe no Congresso um "movimento" no sentido de reduzir o número de contribuições sociais, que hoje é de 21, para 5 ou 6 - e a liberação de financiamentos que permitam a retomada das atividades pelas nossas indústrias de construção naval, estão criadas as condições necessárias para a navegação de cabotagem retomar sua importante participação no mercado brasileiro. Temos a convicção de que o Brasil, com seu extenso litoral de **8.500 km**, não pode prescindir de uma cabotagem ágil, atuante e competitiva, como fator de desenvolvimento econômico e social, e de fortalecimento do nosso **Poder Marítimo**.

ANEXO A

DEMONSTRATIVO DE CUSTOS DO  
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CABOTAGEM

TRANSPORTE DE PRODUTOS QUÍMICOS ENTRE ARATU E SANTOS - 10.000 TONS

FRETE LÍQUIDO (A) .....	100,00
TABELA PORTUÁRIA .....	39,00
AFRMM .....	13,90
ICMS .....	16,30
<hr/>	
PAGO PELO CLIENTE .....	169,20
<hr/>	
ATRACAÇÃO .....	2,05
AMARRAÇÃO .....	0,23
PRATICAGEM .....	1,27
REBOCADORES/LANCHAS .....	2,60
AGENCIAMENTO .....	3,35
OUTRAS DESPESAS PORTUÁRIAS .....	1,20
<hr/>	
PAGO PELO ARMADOR (B) .....	10,70
<hr/>	
TOTAL (C) .....	179,90
<hr/>	
VARIAÇÃO A - B/C (%) .....	49,64

Vemos, assim, que o transporte marítimo representa 49,64% do custo total.

TRANSPORTE DE SAL A GRANEL ENTRE O TERMINAL DE AREIA BRANCA (TERMISA)  
E SANTOS - 28.000 TONS

FRETE LÍQUIDO (A) .....	232.750,00
TABELA PORTUÁRIA .....	97.160,00
FRMM .....	32.991,00
ICMS .....	34.838,50
<hr/>	
PAGO PELO CLIENTE .....	397.739,50
<hr/>	
ATRACAÇÃO .....	24.385,03
AMARRAÇÃO .....	279,13
PRATICAGEM .....	4.115,89
REBOCADORES/LANCHAS .....	9.745,87
AGENCIAMENTO .....	11.343,40
OUTRAS DESPESAS PORTUÁRIAS .....	700,00
<hr/>	
PAGO PELO ARMADOR (B) .....	50.569,32

SUBTOTAL (C) .....	448.308,82
CARREGAMENTO E DESCARGA .....	85.400,00
CAPATAZIAS .....	84.588,00
TAXA DE ESTEIRA .....	4.704,00
<hr/>	
PAGO PELO CONSIGNATÁRIO (D) .....	174.692,00
TOTAL (C + D) .....	623.000,82
VARIAÇÃO A - B/C + D (%) .....	29,24

Vemos que, neste caso, o navio é responsável por 29,24% dos custos totais do transporte.

TRANSPORTE DE SAL A GRANEL ENTRE TUTOIA E SANTOS - 6.200 TONS

FRETE LÍQUIDO (A) .....	71.300,00
TABELA PORTUÁRIA .....	16.244,00
AFRMM .....	8.754,00
ICMS .....	9.244,65
<hr/>	
PAGO PELO CLIENTE .....	105.542,65
ATRACAÇÃO E AMARRAÇÃO .....	13.710,06
PRATICAGEM .....	2.262,01
REBOCADORES/LANCHAS .....	5.571,69
AGENCIAMENTO .....	3.409,62
OUTRAS DESPESAS PORTUÁRIAS .....	843,78
<hr/>	
PAGO PELO ARMADOR (B) .....	25.797,16
SUBTOTAL (C) .....	131.339,81
DESCARGA .....	24.838,76
CAPATAZIAS .....	33.958,28
<hr/>	
PAGO PELO CONSIGNATÁRIO (D) .....	58.797,04
TOTAL (C + D) .....	190.136,85
<hr/>	
VARIAÇÃO A - B/C + D (%) .....	23,93

Neste caso o navio correspondeu a 23,93% do custo total do transporte.

TRANSPORTE DE CONTAINERS ENTRE SANTOS E MANAUS - 500 CNTRS

FRETE LÍQUIDO (A) .....	600.000,00
AFRMM .....	60.000,00
<hr/>	
PAGO PELO CLIENTE .....	660.000,00

CARREGAMENTO E DESCARGA .....	175.000,00
CAPATAZIAS .....	75.000,00
AGENCIAMENTO .....	35.000,00
ICMS .....	60.000,00
ALUGUEL DE CONTAINERS .....	75.000,00
TABELA PORTUÁRIA, AMARRAÇÃO, ETC. ....	36.000,00
OUTRAS DESPESAS .....	10.000,00
<hr/>	
PAGO PELO ARMADOR (B) .....	466.000,00
<hr/>	
TOTAL (C) .....	1.126.000,00
<hr/>	
VARIAÇÃO A -B/C (%) .....	11,90

Neste caso vemos que a carga e a descarga oneraram o transporte, com o navio representando 11,90% do custo total.

ANEXO B

ACORDOS E ATOS ADMINISTRATIVOS

CENTRO DE SINALIZAÇÃO NAÚTICA E REPAROS ALMIRANTE

MORAIS REGO - PARTICULARES

ACORDO	NÚMERO	CONTRATANTE	BALIZAMENTO
CONTRATO	517/87-003/00	DOW QUÍMICA S/A	Canal de Cotegipe - BA
ADENDO	517/87-003/01	DOW QUÍMICA S/A	Canal de Cotegipe - BA
CONVÊNIO	517/90-001/00	ALUMAR	Canal da Alumar - MA
CONVÊNIO	517/90-002/00	MRN	Rio Trombetas - PA
TERMO ADITIVO	517/90-002/01	MRN	Rio Trombetas - PA
CONVÊNIO	517/90-005/00	PORTOCEL - ES	Term. Barra do Riacho
CONVÊNIO	517/90-006/00	NUCLEP	Coroa Grande- Sepetiba
CONVÊNIO	517/91-002/00	MONTE DOURADO	Rio Jarí - PA
CONVÊNIO	517/91-003/00	BAROID PIGMINA BA	P.I. Grande C. CAMAMU
CONVÊNIO	517/91-004/00	PETROBRÁS (TEBI G)	Bahia I. Grande - RJ
CONVÊNIO	517/91-005/00	PETROBRÁS	Porto Guamaré - RN
CONVÊNIO	517/91-006/00	CVRD	Pta. da Madeira - MA
CONVÊNIO	517/92-001/00	MBR	Term. I. Guaíba - RJ
CONVÊNIO	517/92-002/00	COSIPA - SP	Canal de Piaçaguera
CONVÊNIO	517/92-003/00	PETROBRÁS	Madre de Deus - BA
CONVÊNIO	517/92-004/00	PETROBRÁS	Term. S. Sebastião - SP
CONVÊNIO	517/93-001/00	CESP - SP	Hidrovia do Tietê
CONVÊNIO	517/93-002/00	ELETRONORTE - PA	Rios Guamá e Acará
CONVÊNIO	517/93-003/00	CDRJ - RJ	Baía de Sepetiba
CONVÊNIO	517/93-004/00	CODESP - SP	Vias Naveg. Interior
CONVÊNIO	517/93-005/00	CVRD	Porto Tubarão - ES
CONVÊNIO	517/93-006/00	ESNISA - MA	Baía de Igoronhon - MA
CONTRATO DE ARRENDAMENTO	517/93-001/00	Sr. Heitor Gonçalves Azevedo - RJ	Residência Far. ATAFONA

ADENDO	517/91-002/01	JARI CELULOSE S/A (Ex.Monte Dourado)	Acréscimo sinais Rio Jari - PA
TERMO ADITIVO	517/90-005/01	PORTOCEL Barra do Riacho - ES	Alt. NRORD e Reposição de Sinais
CONVÊNIO	517/94-031/00	Prefeitura de S.Francisco do Sul - SC	Laranjeiras e do Estal.
CONVÊNIO	517/94-032/00	CESP - SP	S.Sebastião (I.Bela)
CONTRATO	517/94-033/00	CODERN - RN	Areia Branca
CONVÊNIO	517/94-034/00	SAMARCO - ES	Ponta do Ubú
CONVÊNIO	517/94-035/00	DOW QUÍMICA	Canal de Cotegipe - BA
CONVÊNIO	517/94-036/00	PETROBRÁS	Farol Paracuru - CE
CONVÊNIO	517/94-037/00	PETROBRÁS	Carmópolis - SE
CONVÊNIO	517/94-038/00	ALUMAR	Canal de Alumar - MA
CONTRATO	517/94-039/00	PETROBRÁS	Porto de Macaé - RJ
CONVÊNIO	517/94-040/00	PETROBRÁS	I. Redonda - B. Guanab.
CONVÊNIO	517/94-042/00	SERGIPORTOS	Farol Porto de Sergipe
CONVÊNIO	517/94-043/00	CONERJ - RJ	Mangaratiba
CONVÊNIO	517/94-044/00	ALBRÁS - PA	Vila do Conde
CONVÊNIO	517/94-045/00	SERGIPORTOS	Term. Porto de Sergipe
CONVÊNIO	517/94-046/00	SABESP - SP	Emissário Sub. Guarujá
CONVÊNIO	517/94-047/00	TELERN - RN	Farol Ponta Tabatinga
CONVÊNIO	517/94-050/00	NORDESTE - BA	Canal Comandatuba
CONVÊNIO	517/94-051/00	CODESP - SP	Vias Naveg. Interiores
CONVÊNIO	517/94-052/00	JARI	Rio Jari - PA
CONVÊNIO	517/94-053/00	CODEBA - BA/SE	Port. Salvador/Aracajú
CONVÊNIO	517/94-054/00	ADM.PORT.PARAN AGUÁ/ANTON. - PR	Paranaguá/ Antonina
CONVÊNIO	517/94-056/00	AHIMOC- CODOMAR	Rio Madeira - AM

FONTE: Centro de Sinalização Náutica e Reparos Almirante Moraes Rêgo - Departamento de Sinalização Náutica.

Atualizado em 22 de novembro de 1994.

## ANEXO C

### CALENDÁRIO PERMANENTE DAS GREVES OCORRIDAS NA ORLA MARÍTIMA E PORTUÁRIA - ANO 1994

#### MÊS DE JANEIRO

Greve dos PORTUÁRIOS de Salvador e Aratu, motivada pelo descumprimento do acordo de trabalho pela CODEBA. Período de 26 a 27/1.

#### MÊS DE MARÇO

Greve dos PORTUÁRIOS de Porto Alegre, motivada por falta de pagamento. Período de 7 a 10/3.  
Greve dos PORTUÁRIOS do Recife, motivada por questões trabalhistas e recebimento de vale transporte. Período de 8 a 10/3.

#### MÊS DE ABRIL

Greve dos PORTUÁRIOS do Rio de Janeiro, Sepetiba, Angra dos Reis, Forno e Niterói, motivada por questões trabalhistas. Período de 5 a 10/4.  
Greve dos FISCAIS DA RECEITA FEDERAL de todos os portos brasileiros, exceto os do complexo portuário de ITAQUÍ, motivada por reivindicações de reposições das perdas salariais com a conversão dos salários em URV. Período de 27 a 28/4.

#### MÊS DE MAIO

Greve dos PORTUÁRIOS de São Francisco do Sul, Belém, Recife, Imbituba, Manaus e Paranaguá. Período de 4 a 6/5.  
Greve dos PORTUÁRIOS de todos os portos brasileiros, exceto do complexo portuário de ITAQUÍ. Período de 11 a 14/5.  
Greve dos FISCAIS DA RECEITA FEDERAL de todos os portos brasileiros, exceto os do complexo portuário de ITAQUÍ, motivada por reivindicações de reposições das perdas salariais com a conversão dos salários em URV. Período de 18 a 24/5.  
Greve dos ARMADORES de Belém, motivada pelo pagamento em URV. Período de 18 a 19/5.  
Greve dos FISCAIS DA RECEITA FEDERAL de todos os portos brasileiros, exceto os do complexo portuário de ITAQUÍ, motivada por questões salariais. Período de 26 a 27/5.

#### MÊS DE JUNHO

Greve dos PORTUÁRIOS de todos os portos brasileiros, exceto do complexo portuário de ITAQUÍ, motivada por questões de reposição salarial. Período de 7/6.  
Greve dos MARÍTIMOS DE REBOCADORES de Paranaguá, motivada por questões de reposição salarial. Período de 9 a 20/6.

## MÊS DE JULHO

Greve dos PORTUÁRIOS de todos os portos brasileiros, exceto Manaus, Belém, Santana, Itaquí, Vitória, Angra dos Reis, Santos, São Sebastião, Paranaguá, Itajaí, São Francisco do Sul e Imbituba, motivada por questões de reivindicações salariais, não aceitas pelas respectivas CIAS DOCAS. Período de 11 a 12/7.

Greve dos PORTUÁRIOS dos portos de Aratu e Salvador, motivada por questões salariais - rejeitaram proposta da CIA DOCAS. Período de 13 a 19/7.

Greve dos AFTN - FISCAIS DA RECEITA FEDERAL de todos os portos brasileiros, exceto Itaquí, Itajaí, Rio de Janeiro e Santos, motivada por questões de reposição salarial de 90.47%, referente à inflação de janeiro e fevereiro, adoção de uma política salarial e um plano de carreira. Período de 20 a 23/7.

## MÊS DE AGOSTO

Greve dos AFTN - FISCAIS DA RECEITA FEDERAL de todos os portos brasileiros, exceto Itaquí, Belém, Salvador, Aratu e Ilhéus, motivada por questões de reposição salarial. Período de 8 a 10/7.

Greve dos PORTUÁRIOS de Vitória, motivada por questões de filiação ao Sindicato Unificado dos Trabalhadores da Orla Portuária do Espírito Santo. Período de 26/8.

Greve dos AFTN - FISCAIS DA RECEITA FEDERAL de todos os portos brasileiros, exceto Itaquí, motivada por questões de reajuste salarial e plano de carreira. Período 30/8 a 01/9.

## MÊS DE SETEMBRO

Greve dos AFTN - FISCAIS DA RECEITA FEDERAL de todos os portos brasileiros, exceto Itaquí, motivada por questões de reajuste salarial e plano de carreira. Período de 5 a 7/9.

Greve dos PORTUÁRIOS de Itajaí - Operação Padrão. Período de 5 a 12/9.

Greve dos PORTUÁRIOS de Itajaí, motivada por questões de reposição salarial. Período de 13 a 15/9.

Greve dos AFTN - FISCAIS DA RECEITA FEDERAL de todos os portos brasileiros, exceto Itaquí, motivada por questões de reajuste salarial e plano de carreira. Período de 12 a 14/9.

Greve dos PORTUÁRIOS de Recife, motivada por questões de reivindicações salariais. Período de 15 a 16/9.

Greve dos AFTN - FISCAIS DA RECEITA FEDERAL de todos os portos brasileiros, exceto Itaquí, motivada por questões de reajuste salarial e plano de carreira. Período de 19 a 21/9. Operação Padrão de 22 a 25/9.

## MÊS DE OUTUBRO

Greve dos PORTUÁRIOS de todos os portos brasileiros, exceto Itaquí, Manaus, Porto Alegre, Rio Grande e Paranaguá, motivada pela posição contrária à privatização e à possibilidade dos portuários, com vínculo empregatício, não participarem do contrato coletivo que antecede à criação dos OGMO. Período 11/10.

Greve dos MARÍTIMOS DE REBOCADORES de Santos, motivada por questões de reposição salarial. Período de 21 a 24/10.

## MÊS DE NOVEMBRO

Greve dos MARÍTIMOS DE REBOCADORES de Paranaguá, motivada pelo descumprimento do Acordo firmado em jun./94, no Tribunal Regional do Trabalho, a título de reposição de perdas salariais

retroativa a fev./94. Período de 4 a 15/11.

Greve dos PORTUÁRIOS DA ADMINISTRAÇÃO de Itajaí, motivada pela reivindicação de concessões de benefícios não contemplados pela CODESP. Período de 11 a 12/11 e de 16 a 18/11.

<b>MÊS DE DEZEMBRO</b>
------------------------

Greve dos PORTUÁRIOS de Recife, motivada por questões de reposição salarial e outras vantagens. Período de 1 a 7/12.

Greve dos ESTIVADORES do Rio de Janeiro - movimento de repúdio à instalação do OGMO no porto do Rio de Janeiro. Período 16/12.

Greve dos MARÍTIMOS DE REBOCADORES de Paranaguá, motivada pelo dissídio coletivo e reivindicação salarial. Período de 20 a 22/12.

**FONTE:** Centro Nacional de Navegação Transatlântica, órgão técnico e consultivo do Poder Público - Decreto nº 27.842 de 1 de março de 1950.

## ANEXO D

### CONSTITUIÇÕES BRASILEIRAS QUE REGULAMENTAVAM A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM , COM EXCLUSIVIDADE PARA OS NAVIOS NACIONAIS

1891

A Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada a 24 de fevereiro de 1891, declara, no artigo 13, parágrafo único, que “ a navegação de cabotagem será feita por navios nacionais”.

1934

A Constituição da República Federativa dos Estados Unidos do Brasil, promulgada a 16 de julho de 1934, contém um título relativo à ordem econômica e social. Nele se lê:

Art. 132 - Os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, bem como tripulantes na proporção de dois terços, pelo menos, devem ser brasileiros natos, ressalvando-se a estes a prática das barras, portos, rios e lagos.

1937

A Constituição dos Estados Unidos do Brasil, decretada a 10 de novembro de 1937, contém os artigos 16 (“Da organização nacional”) e 149 (“Da ordem econômica”):

Art. 16 - Compete privativamente à União o poder de legislar sobre as seguintes matérias:

XII - a navegação de cabotagem, só permitida esta, quanto a mercadorias, aos navios nacionais.

Art. 149 - Os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, bem como tripulantes na proporção de dois terços, pelo menos, devem ser brasileiros natos, ressalvando-se a estes a prática das barras, portos, rios e lagos.

1946

A Constituição dos Estados Unidos do Brasil, promulgada a 18 de setembro de 1946, trata da matéria nos artigos 5 e 155:

Art. 155 - A navegação de cabotagem para o transporte de mercadorias é privativa dos navios nacionais, salvo caso de necessidade pública.

Parágrafo único - os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, bem como dois terços, pelo menos, de seus tripulantes, devem ser brasileiros.

1967

A Constituição do Brasil, promulgada a 24 de janeiro de 1967, trata de navegação nos artigos 8 e 165. Com a Emenda Constitucional nº 1, de 17 de outubro de 1969, este artigo passou a numerar-se 173 e teve acrescido o último parágrafo:

Art. 173 - A navegação de cabotagem para o transporte de mercadorias é privativa de navios nacionais, salvo caso de necessidade pública.

Parágrafo 1º - os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, bem como dois terços, pelo menos, de seus tripulantes, devem ser brasileiros natos.

## ANEXO E

### POTÊNCIAS MARÍTIMAS QUE MANTÉM A RESERVA DE MERCADO À NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

#### FINLÂNDIA

A legislação exclui navios de bandeira estrangeira dos tráfegos domésticos; no entanto, permissões especiais podem ser obtidas se navios de bandeira finlandesa não estiverem disponíveis.

#### JAPÃO

Sob a Japan Ship Law, artigos 1, 3, 4, 5 (1988) e outras leis, restrições e subsídios são mantidos para o tráfego doméstico: exclusão da bandeira estrangeira no tráfego doméstico.

#### ALEMANHA

Permite-se que navios de bandeira estrangeira trafeguem nas águas costeiras apenas se não houver navios alemães disponíveis, ou disponíveis apenas a taxas e condições substancialmente menos favoráveis que as de navios de bandeira estrangeira.

#### FRANÇA

A França reserva o tráfego de cabotagem para os navios de bandeira francesa no Registro Metropolitano (que devem ter tripulações compostas com cem por cento de nacionais franceses). Se tais navios não estão disponíveis, a próxima preferência vai para navios de bandeira francesa do Registro das Kerguelen, e então para navios da Comunidade Européia. Outros registros de bandeira podem ser usados se não houver navios de bandeira francesa ou da Comunidade Européia, para operação.

A menos que permissões especiais sejam obtidas, a França também requer que as embarcações de suprimento OFF-SHORE arvoem o pavilhão francês.

A França não possui um requisito para a propriedade de navios. No entanto, as empresas que operam navios de bandeira francesa devem ter, pelo menos, cinquenta por cento de suas diretorias compostas de nacionais franceses.

#### ITÁLIA

O código de navegação exclui todos os navios de bandeira estrangeira do tráfego doméstico. No entanto, se existir número insuficiente de embarcações de suprimento OFF-SHORE domésticas, pode ser obtida permissão para uso de navios de bandeira estrangeira.

#### GRÉCIA

O tráfego costeiro é reservado para navios de bandeira grega (incluindo embarcações de suprimento OFF-SHORE em águas territoriais) e devem ser inteiramente tripulados por nacionais gregos. Cinquenta por cento da propriedade desses navios devem ser controlados por gregos.



## COMUNIDADE EUROPÉIA

Em junho de 1992, os doze países da Comunidade Européia alcançaram um acordo para um regime de cabotagem dentro da Comunidade, com implementação planejada para um período de transição de 1993 a 2004. Entre os países da Comunidade Européia, regimes de cabotagem são mantidos pela França, Alemanha, Itália, Espanha, Grécia e Portugal.

## ARGENTINA

O Decreto Argentino 19.492 de 1944, mais tarde ratificado pela lei 12.980, e outras relacionadas com a cabotagem, estabelecem as seguintes provisões ou restrições: exclusão de navios de bandeira estrangeira do tráfego entre portos domésticos; subsídios a estaleiros, por uma taxa de exportação ( dois por cento do frete ) e uma taxa de importação ( doze por cento no frete ) ; pelo menos setenta e cinco por cento das tripulações de navios de tráfego doméstico devem ser de cidadãos argentinos; os operadores de navios devem ser cidadãos argentinos.

## CHILE

A cabotagem é reservada para navios de bandeira chilena, mais se a carga ultrapassar novecentas toneladas métricas, um embarcador pode usar um navio de bandeira estrangeira, após solicitações públicas serem feitas para transporte de sua carga. Se a carga for menor que novecentas toneladas métricas, as autoridades marítimas podem autorizar um navio de bandeira estrangeira a efetuar o transporte, se não existir capacidade de porão em um navio chileno. A regra também estabelece que um embarcador deve usar um navio de bandeira chilena, se este for adequado e estiver disponível dentro dos seguintes limites de tempo: oito dias para carga geral e três dias para carga refrigerada; após esses períodos qualquer navio pode ser usado.

## ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

O artigo 883 do Jones Act., dentre outras leis e regulamentos relacionados com a cabotagem, contém as seguintes restrições às atividades de transporte de passageiros e cargas: exclusão dos navios de bandeira estrangeira do tráfego doméstico Americano; as tripulações dos navios de cabotagem devem ser compostas por cidadãos norte-americanos; os navios devem ser construídos e reparados nos Estados Unidos, e arvorarem a sua bandeira; os proprietários dos navios devem ser cidadãos Americanos ; existem restrições para que um navio que deixou de arvorar a bandeira Americana volte a fazê-lo novamente.

OBS: por ato do Presidente CLINTON, datado de 1 de março de 1995, toda a exportação de petróleo do Alaska será obrigatoriamente feita em navios americanos, tripulados por americanos.

## ANEXO F

### RELAÇÃO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NACIONAIS QUE ATUAM NA CABOTAGEM

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ALIANÇA S/A.  
ÂNCORA CRUZEIROS MARÍTIMOS LTDA.  
ARGOS NAVEGAÇÃO S/A.  
ASTROMARÍTIMA NAVEGAÇÃO S/A.  
BIGMAR.  
BRASILMAR NAVEGAÇÃO S/A.  
CARGOMAR COMPANHIA MARÍTIMA S/A.  
CASIMIRO FILHO (IND. E COM. S/A).  
CHAVAL NAVEGAÇÃO LTDA.  
CINCO - COMPANHIA INTERAMERICANA DE NAV. E COM.  
CNA (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA).  
COMERCIAL MARÍTIMA OCEÂNICA S/A.  
CONAN - CIA. DE NAVEGAÇÃO DO NORTE.  
CORTRANS INTERNACIONAL MULTIMODAL LTDA.  
DI GREGÓRIO NAVEGAÇÃO LTDA.  
VALE DO RIO DOCE NAVEGAÇÃO S/A - DOCENAVE.  
FLUMAR TRANSPORTES FLUVIAIS E MARÍTIMOS S/A.  
FUNDO DE MARINHA MERCANTE - FMM.  
FROTA AMAZÔNICA S/A.  
FROTA OCEÂNICA BRASILEIRA S/A.  
GLOBAL TRANSPORTE OCEÂNICO S/A.  
GRANCARGA MARÍTIMA LTDA.  
GRANINTER TRANSPORTE MARÍTIMO DE GRANÉIS S/A.  
NAVEGAÇÃO GUARITA LTDA.  
H. DANTAS COM. NAV. E INDÚSTRIA LTDA.  
HIPERMODAL S/A TRANSPORTE E NAVEGAÇÃO.

**INAVE S/A INDÚSTRIA E NAVEGAÇÃO.**

**LIBRA - LINHAS BRASILEIRAS DE NAVEGAÇÃO S/A.**

**COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO.**

**LOLISA - LLOYD/LIBRA NAVEGAÇÃO S/A.**

**MABIN RIO NAVEGAÇÃO LTDA.**

**NAVEGAÇÃO MANSUR S/A.**

**MARVI S/A TRANSPORTES MARÍTIMOS.**

**EMPRESA DE NAVEGAÇÃO MERCANTIL S/A.**

**MERCOSUL DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA LTDA.**

**METALNAVE S/A COMÉRCIO E INDÚSTRIA.**

**COMPANHIA MARÍTIMA NACIONAL.**

**NARSA - NAVEGAÇÃO ANTONIO RAMOS S/A.**

**NASA - NAVEGAÇÃO ATLÂNTICO SUL S/A.**

**NEPTUNIA SOCIEDADE DE NAVEGAÇÃO LTDA.**

**CIA. DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA NETUMAR.**

**CIA. DE NAVEGAÇÃO NORSUL.**

**COMPANHIA PAULISTA DE COMÉRCIO MARÍTIMO.**

**PETRÓLEO BRASILEIRO S/A - PETROBRÁS.**

**NAVEGAÇÃO RIO DOCE LTDA.**

**SINACOM - SOCIEDADE INTERN. NAV. E COMERC. LTDA.**

**SOBRARE SERVEMAR S/A.**

**SIMB - SOCIEDADE DE TRANSPORTES MARÍTIMOS BRAS. LTDA.**

**SUPERPESA - CIA. DE TRANS. ESPEC. E INTERMODAIS.**

**TRANSLISE - TRANSP. ROD. E MARÍTIMO LTDA.**

**TRANNAVE NAVEGAÇÃO S/A.**

**TRANSROLL NAVEGAÇÃO S/A.**

**ULTRATEC PETRÓLEO COM. E SERV. LTDA.**

## ANEXO G

### RELAÇÃO DAS ENTREVISTAS REALIZADAS

1. Entrevista concedida pelo Dr. Elizeo Moreira da Fonseca, Presidente do Departamento Nacional de Equipamentos Navais (DNEN) , órgão do Sindicato e da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas (SIDIMAQ/ABIMAQ) ; Presidente da Companhia Brasileira de Amarras (BRASILAMARRAS) , no Rio de Janeiro em 10 de março de 1995 .
2. Entrevista concedida pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) Thiago de Moraes, Presidente da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC) , no Rio de Janeiro em 24 de março de 1995 .
3. Entrevista concedida pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Luis Fernando Palmer da Fonseca, Comandante do Centro de Sinalização Náutica e Reparos Almirante Moraes Rêgo , no Rio de Janeiro em 30 de março de 1995 .
4. Entrevista concedida pelo Capitão de Fragata Luiz Augusto de Mello, Chefe do Departamento de Polícia Naval da Diretoria de Portos e Costas , no Rio de Janeiro em 30 de março de 1995 .
5. Entrevista concedida pelo Vice Almirante (Ref.) Ramon Gomes Leite Labarthe, ex-Presidente da FRONAPE , no Rio de Janeiro em 8 de abril de 1995 .
6. Entrevista concedida pelo Dr. Wagner Cardoso, Departamento de Comércio Exterior e Investimentos da Confederação Nacional da Indústria (CNI) , no Rio de Janeiro em abril de 1995 .

## BIBLIOGRAFIA

1. ABOIM, João R. L. O transporte marítimo e a marinha mercante. Rio de Janeiro: EGN, 1984. Palestra proferida na EGN em 15 jun. 1984.
2. ACCIOLY, Brasília. A regulamentação rodoviária e os armadores de cabotagem. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.25, n.272, p.23, abr.1982.
3. ACCIOLY, Inês. Cabotagem e desburocratização. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.27, n.285, p.50-51, maio 1983.
4. ACORDOS mudam o perfil do tráfego brasileiro. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.33, n.374, p.12-13, ago.1991.
5. ALFANDEGAMENTO. O Globo, Rio de Janeiro, 13 abr.1995. Economia, p.22.
6. AMANDO, L. C. Pinto. Limites da privatização. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 3 fev.1994, p.13.
7. ———, L. C. Pinto. O custo do Brasil. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 14 fev.1995, p.15.
8. ———, L. C. Pinto. Emenda vazia. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 21 fev.1995, p.14.
9. ———, L. C. Pinto. Mare nostrum. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 18 abr.1995, p.A-23.
10. ———, L. C. Pinto. Ministro da Marinha defende protecionismo. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 18 abr.1995, p.1 e A-23.
11. ANTÔNIO Kandir propõe reduzir número de contribuições sociais. O Globo, Rio de Janeiro, 11 jul.1995. O País, p.4.
12. APROVADA a abertura na cabotagem. O Globo, Rio de Janeiro, 11 maio 1995. O País, p.5
13. ARMADORES criam frente para combater abertura. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 21 fev.1995, p.1 e 14.
14. BARROS, Romualdo. Custos altos de navios ameaça a cabotagem. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 22 jan.1988, cad.1, p.17.

15. BNDES promete apoio à indústria naval. O Globo, Rio de Janeiro, 13 abr.1995. Economia, p.22.
16. BRASIL. Constituição. Constituição: República Federativa do Brasil, 1988. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988.
17. BRASIL. Decreto nº70.198, de 24 de fevereiro de 1972. Regulamenta o Decreto-lei nº1.023, de 21 de outubro de 1969, que dispõe sobre a tarifa de utilização de faróis e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 25 fev.1972. Publicado no Bol. do MM n.11 de 17 mar.1972.
18. BRASIL. Decreto nº1.265, de 11 de outubro de 1994. Aprova a Política Marítima Nacional (PMN). Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 13 de out.1994. Seção 1. Publicada no Bol. do MM n.10/94. Tomo I.
19. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-215A. Guia para elaboração de teses e monografias. Rio de Janeiro, 1981.
20. ————. FI. Manual básico de redação. Guia para elaboração de ensaios. Rio de Janeiro, 1992.
21. ————. FI-219A. Guia para elaboração de referências bibliográficas. Rio de Janeiro, 1992.
22. BRASIL. Lei nº8.630 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico de exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 26 fev.1993. Seção 1. Publicada no Bol. do MM n.03/93. Tomo I.
23. BRASIL terá secretaria de transporte aquaviário. O Globo, Rio de Janeiro, 13 jul.1995. Economia, p.34.
24. CABOTAGEM: Câmara confirma emenda. O Globo, Rio de Janeiro, 1 jun.1995. O País, p.3.
25. CABOTAGEM apela contra revisão. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 7 fev.1995, p.15.
26. CABOTAGEM e a indústria naval. O Globo, Rio de Janeiro, 9 fev.1995, p.1.
27. CABOTAGEM tem prejuízos com navios estrangeiros. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 3 fev.1994, p.12.

- 28.A CABOTAGEM "vai a guerra". Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.25, n.273, p.31, maio 1982.
- 29.CÂMARA quebra reserva de mercado na cabotagem. O Globo, Rio de Janeiro, 18 maio 1995. O País, p.3.
- 30.CANECO e Mauá negociam fusão. O Globo, Rio de Janeiro, 19 maio 1995. Economia/Negócios, p.27.
- 31.AS CINCO emendas. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 17 fev.1995,p.4.
- 32.COMISSÃO de transporte. O Globo, Rio de Janeiro, 20 abr.1995. Economia, p.28.
- 33.CRISE no setor de navipeças vive auge em 91. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.33, n.377, p.14-15, dez.1991.
- 34.DIAS, Tatiana. Um peso e uma medida. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.36, n.398, p.10-12, mar.1994.
- 35.DISCRETO otimismo. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.36, n.393, p.8-10, set.1993.
- 36.DUNNINGHAM, Andréa. Emaq é vendido a ex-dirigente. O Globo, Rio de Janeiro, 19 maio 1995. Economia/Negócios, p.27.
- 37.—, Andréa. Fundo de marinha mercante está em crise. O Globo, Rio de Janeiro, 12 nov.1992, p.32.
- 38.—, Andréa. Projeto altera normas de financiamento do FMM. O Globo, Rio de Janeiro, 10 set.1992, p.26.
- 39.—, Andréa. Setor marítimo pedirá apoio ao governador contra abertura. O Globo, Rio de Janeiro, 30 mar.1995. Economia, p.32.
- 40.—, Andréa. Setor naval terá mais recursos do BNDES. O Globo, Rio de Janeiro, 1 jun.1995. Economia, p.32.
- 41.EM TESE, os mais caros. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.34, n.386, p.15-16, fev.1993.
- 42.ESTE ano será melhor; 1996, melhor ainda. O Globo, Rio de Janeiro, 2 jan.1995. O País, p.4.
- 43.ESTALEIRO Mauá pode demitir 1.700. O Globo, Rio de Janeiro, 27 abr.1995. Economia, p.24.

- 44.FH cria grupo para intervir em portos. O Globo, Rio de Janeiro, 27 abr.1995. Economia, p.24.
- 45.FH garante: Lei dos portos será cumprida. O Globo, Rio de Janeiro, 28 abr.1995. Economia, p.24.
- 46.FIGUEIREDO, Hugo. Uma opinião sobre o PL3324. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.36, n.394, p.86-87, out.1993.
- 47.FORTUNA, Hernani Goulart. O poder marítimo como projeção do poder nacional. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v.112, n.10/12, out./dez.1992.
- 48.GRANCARGA investe infra-estrutura para a Cabotagem. Folha de São Paulo, São Paulo, 7 jul.1988. Cad.B, p.6.
- 49.IGP-M de maio, de 0.58% é o menor desde 89. O Globo, Rio de Janeiro, 31 maio 1995. Economia, p.28.
- 50.KEF ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES Ltda. A crise na navegação de cabotagem, suas causas, conseqüências e soluções sob a ótica dos armadores privados. Rio de Janeiro, 1985. Estudo realizado a pedido da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem, em 8 ago.1985.
- 51.KLEIN dá prioridade à privatização dos portos. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 18 abr.1995, p.A-23.
- 52.A LEI pegou. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.36, n.398, p.22-23, mar.1994.
- 53.LIBRA investe US\$330 milhões na construção de seis navios. O Globo, Rio de Janeiro, 26 maio 1995. Economia/Negócios, p.28.
- 54.LIMA, Carlos Eduardo Abreu e. Portos: é hora de agir. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.33, n.374, p.22-23, dez.1991.
- 55.———, Carlos Eduardo de Abreu e. Um bilhão por ano. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.37, n.408, p.8-11, jan.1995.
- 56.LIMA, Joarez Oliveira. Cabotagem. O Globo, Rio de Janeiro, 21 fev.1995, p.6.
- 57.MALAN: Inflação ficará em onze por cento no semestre. O Globo, Rio de Janeiro, 19 maio 1995. Economia, p.19.

- 58.MANTELI, Wilen. A burocracia ataca os portos. O Globo, Rio de Janeiro, 22 jun.1995. Opinião, p.6.
- 59.MARINHA nos portos. O Globo, Rio de Janeiro, 27 abr.1995. Economia, p.24.
- 60.MAUÁ pode manter 400 empregos. O Globo, Rio de Janeiro, 28 abr.1995. Economia, p.24.
- 61.MINISTRO apoia com reserva emenda para a cabotagem. O Globo, Rio de Janeiro, 12 abr.1995. O País, p.5.
- 62.MOREIRA, Paulo Romano. Multimodalidade. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.34, n.384, p.36-37, dez.1992.
- 63.NAVEGAÇÃO de cabotagem perde espaço. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 9 dez.1992, p.7.
- 64.NEVES, Patrícia. Modernização, a meta dos portos brasileiros. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.32, n.364, p.6-8, jan./fev.1990.
- 65.NEPTUNIA inaugura turismo na cabotagem. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.33, n.368, p.12-13, nov./dez.1990.
- 66.OLIVEIRA, Carlos Tavares de. A importância dos portos. O Globo, Rio de Janeiro, 10 out.1991. Economia, p.30.
- 67.———, Carlos Tavares de. A propósito da greve portuária. O Globo, Rio de Janeiro, 30 mar.1995. Economia, p.32.
- 68.———, Carlos Tavares de. Roterdã já se prepara para CE-93. O Globo, Rio de Janeiro, 5 out.1991. Economia, p.27.
- 69.OLIVEIRA, Eliane. Governo agirá com rigor para mudar portos. O Globo, Rio de Janeiro, 20 abr.1995. Economia, p.28.
- 70.ORDOÑEZ, Ramona. Setor naval pede redução tributária. O Globo, Rio de Janeiro, 22 jun.1995. Economia, p.28.
- 71.ORGÃO explica norma da cabotagem. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 4 nov.1993, p.13.
- 72.PERES, Omar Resende. A marinha mercante no Brasil. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 13 abr.1994, p.11.
- 73.PIB cresceu 10,5% até março e taxa anual deve ser de 6,1%.

- O Globo, Rio de Janeiro, 19 maio 1995. Economia, p.21.
74. PILATI, Raul. Privatização vai começar por quatro portos pequenos. O Globo, Rio de Janeiro, 8 jun.1995. Economia, p.38.
75. PORTUÁRIOS de Santos podem retornar ao trabalho hoje. O Globo, Rio de Janeiro, 10 out.1991. Economia, p.30.
76. PORTUÁRIOS do Rio entram em greve. O Globo, Rio de Janeiro, 14 jun.1995. Economia, p.26.
77. PPR critica abertura na área de navegação. Jornal de Brasília, Brasília, 18 fev.1995, p.06.
78. PROJETO taxa embarcações estrangeiras. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 18 abr.1995, p.A-23.
79. QUEM dá menos. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.37, n.401, p.8-10, jun.1994.
80. REPÚBLICA portuária. O Globo, Rio de Janeiro, 12 abr.1995. Economia, p.33.
81. RIVA, Joaquim Carlos Teixeira. Intermodalidade de transporte hidrovia-ferrovia: opção obrigatória para o desenvolvimento brasileiro. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.33, n.365, p.44-46, mar./abr.1990.
82. SANTOS, Hermes Vargas dos. Serviços portuários: o anacronismo dos monopólios estatal e sindical. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.33, n.377, p.40-41, dez.1991.
83. SCHFFÜNER, Cláudia. Verba do FMM depende do orçamento da União. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 24 mar.1993, p.7.
84. SERRA garante recursos para a indústria de construção naval. O Globo, Rio de Janeiro, 5 jun.1995. Economia, p.19.
85. SERRA quer atrair novas obras para o setor naval. O Globo, Rio de Janeiro, 25 maio 1995. Economia, p.34.
86. SETOR de cabotagem quer juros menores para renovar a frota. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 27 maio 1988. Cad.1, p.18.
87. SETOR discute legislação da marinha mercante. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 3 mar.1993, p.7.

88. SOARES, Marcos Martins. Um modelo para exploração dos portos. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.37, n.400, p.36-43, maio 1994.
89. SOUZA, Adalmir José de. A integração dos portos. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v.34, n.379, p.36-43, jul.1992.
90. TAVERA, Leise. Fernando Henrique inclui portos e rodovias no PND. O Globo, Rio de Janeiro, 22 jun.1995. Economia, p.28.
91. TRANSPORTE hidroviário de Carga - 1992-93. In: Anuário estatístico dos transportes - 1994, Brasília: GEIPOT, 1994. Cap.05 - Transporte hidroviário, p.168.
92. TRANSPORTE de carga : composição percentual 1989-93. In: Anuário estatístico dos transportes - 1994, Brasília: GEIPOT, 1994. Cap.08 - Informações complementares, p.224.
93. TRIGO traz perdas para a cabotagem. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 30 dez.1992, p.7.

Kusel, Henrique Almeida de Mendonça

A cabotagem sob os aspectos do poder marítimo

4-E-27

DEVOLVER NOME LEIT. (4225/96)

01 MAI 1996	cc Piche
06 MAI 1996	cc IGOR
06 JUL 1996	CCM ROBERTO TORRES FERREIRA
07 DEZ 1996	cc (om) Luis Penuci
04 JAN 1997	cc Abduanes
28 FEV 1997	CCM TESTON
27 ABR 1997	CCM (md) MEDRADO
20 ABR 1997	cc PONTES WMA
16 MAI 1997	eng ARNON
23 JUL 1997	CCM MARCIO

Devolver em

Nome do Leitor

19 AGO 1997

CLC - Lima

06 AGO 1998

CMG FERRETO

16 JUL 1999

CC TURRA

25 MAR 2000

11 JUL 2000

CC (md) Renato



00113320004225

A Cabotagem sob os aspectos

4-E-27

Este livro deve ser devolvido na  
última data carimbada

01 MAI 1996			
06 MAI 1996			
16 JUL 1996			
07 DEZ 1996			
04 JAN 1997			
28 FEV 1997			
27 ABR 1997			
20 ABR 1997			
16 MAI 1997			
23 JUL 1997			
06 AGO 1998			
16 JUL 1999			
25 MAR 2000			
17 JUL 2001			

Kusel, Henrique Almeida de Men  
donça

A cabotagem sob os aspectos do  
poder marítimo

4-E-27

(4225/96)

53  
21  
74