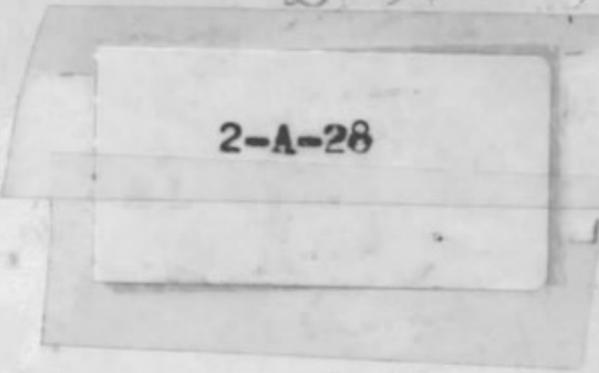


CMG MARINHO

2-A-23

ESCOLA DE GUERRA M



2-A-28

11

Curso C-PEM/85

Partido

Solução do P-III-5 (Mo) MONOGRAFIA

Apresentada por

WALDEMIR BARROS CALS

CAPITÃO-DE-LONGO CURSO  
NOME E POSTO



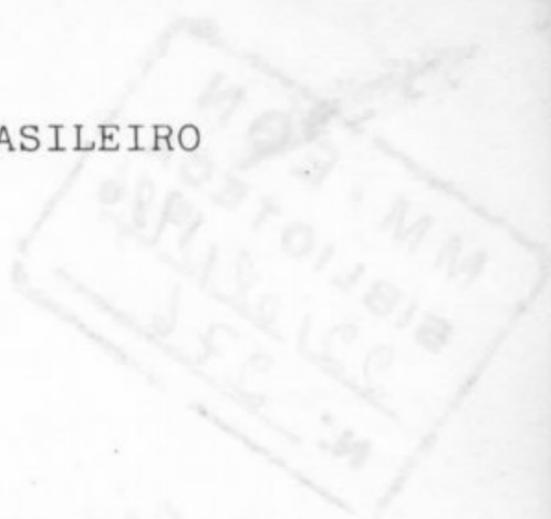
RIO DE JANEIRO

19.85

8-9-10-11-

2

A CONJUNTURA ECONÔMICA E O PODER MARÍTIMO BRASILEIRO



WALDEMIR BARROS CALS  
Capitão-de-Longo-Curso



MINISTÉRIO DA MARINHA  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL  
=1985=

GN-00000989-5

MM-EGN  
BIBLIOTECA  
22/02/1986  
N: 276

CAD ACERVO  
83139

EXEMPLAR  
87198



P R O P O S I Ç Ã O

TEMA: A CONJUNTURA ECONÔMICA E O PODER MARÍTIMO BRASILEIRO

Tópicos a abordar: Aspectos Macroeconômicos da economia brasileira.

O comércio marítimo e a Marinha Mercante brasileira.

A crise da construção naval.

Tendências e perspectivas atuais do desenvolvimento do poder marítimo brasileiro.

PROPOSIÇÃO: Aspectos Atuais da Macroeconomia Brasileira.

O Comércio Marítimo e a Marinha Mercante Brasileira, abordando os fatores que influenciaram tanto positiva, como negativamente nas atividades do comércio marítimo brasileiro, apresentando sugestões para melhores produções desse comércio.

A Crise da Construção Naval Brasileira, abordando os fatores que motivaram a crise, bem como apresentando sugestões de medidas a serem tomadas para a superação da crise.

O Desenvolvimento do "Poder Marítimo Brasileiro" - Suas Tendências e Perspectivas Atuais, apresentando sugestões para melhor evolução do "Poder Marítimo".

# Í N D I C E

	FOLHA
PROPOSIÇÃO.....	II
ÍNDICE.....	III
INTRODUÇÃO.....	V
CAPÍTULO 1-ASPECTOS MACROECONÔMICOS DA ECONOMIA BRASILEIRA.....	1
Reflexos das Crises Econômicas Sobre o Brasil.....	2
A Economia Brasileira a partir de 1980.....	3
Análise da Situação Econômica Seto- rial Brasileira, no Período 1980/84...	3
Perfil da Economia Brasileira, em 1984.....	5
CAPÍTULO 2-O COMÉRCIO MARÍTIMO E A MARINHA MER- CANTE BRASILEIRA.....	8
Análise da Participação da Frota Mer- cante Brasileira, em 1984.....	12
Óbices às Ações do Nosso Comércio Ma- rítimo.....	14
Influências Positivas às Ações do Nos- so Comércio Marítimo.....	14
Sugestões.....	14
CAPÍTULO 3-A CRISE DA CONSTRUÇÃO NAVAL BRASILEIRA	16
Panorama da Crise da Construção Naval Brasileira.....	18
Sugestões.....	19
CAPÍTULO 4-TENDÊNCIAS E PERSPECTIVAS ATUAIS DO DE- SENVOLVIMENTO DO PODER MARÍTIMO BRASI- LEIRO.....	21
SEÇÃO I-O PODER NAVAL.....	21

# Í N D I C E

		FOLHA
	Sugestões.....	24
SEÇÃO	II-MARINHA MERCANTE.....	25
	Sugestões.....	28
SEÇÃO	III-INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA.....	29
	Tendências da Indústria Naval Brasileira.....	32
	Perspectivas da Indústria Naval, face a Obsolescência da Frota Mercante Brasileira.....	33
	Óbices ao Desenvolvimento da Indústria Naval Brasileira.....	34
	Fatores Positivos.....	34
SEÇÃO	IV-SETOR DE REPAROS NAVAIS.....	35
	Sugestões.....	37
SEÇÃO	V-INDÚSTRIA DE NAVIPEÇAS.....	38
	Tendências.....	40
SEÇÃO	VI-O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO.....	40
	Fatores Positivos Para o Desenvolvimento Portuário Brasileiro.....	42
	Fatores Negativos na Evolução do Sistema Portuário Brasileiro.....	43
	Realizações e Projetos no Sistema Portuário Brasileiro, no Período entre 1970/84.....	43
SEÇÃO	VII-O HOMEM COMO ELEMENTO BÁSICO DO PODER MARÍTIMO.....	44
	A Mentalidade Marítima.....	45
	Sugestões para o Aumento de Uma Mentalidade Marítima.....	47
CAPÍTULO	5-CONCLUSÕES.....	48
BIBLIOGRAFIA.....		A-1

## INTRODUÇÃO

Ao analisarmos o processo histórico da humanidade, podemos facilmente constatar a existência de fatos, que levaram os povos a passarem momentos de dificuldades e privações, sejam os oriundos da natureza, sejam os produzidos pelas idéias e ambições do próprio homem.

Desta feita, em 1973, os árabes com seu produto principal, o petróleo, legaram ao mundo uma verdadeira catástrofe de ordem econômica, ao aumentarem abruptamente os preços desse produto, tão largamente utilizado nos dias atuais por todos os países, como fonte de energia nos transportes e desenvolvimento industrial.

Essa catástrofe desabou sobre o Brasil com uma intensidade de tão grande, que ainda estamos tentando reorganizar nossas finanças.

Mas apesar de todas as dificuldades, estamos aprendendo, embora vagarosamente, a adotar medidas que possam proteger nos futuramente de semelhante acontecimento.

Assim sendo, o Governo passou a aplicar maiores investimentos nas pesquisas e produção interna de petróleo, além de buscar outras fontes energéticas alternativas, como, a substituição da gasolina pelo álcool, como propelente, e também, a adotar políticas de maior intensidade com o comércio externo. Contudo, até que sejam equacionados os diversos problemas causados pela catástrofe, alguns Setores do País ainda enfrentarão diversas dificuldades.

Dentro desse contexto, este estudo dedicou-se à abordagem da Conjuntura Econômica e o Poder Marítimo Brasileiro, fazendo análise superficial dos "Aspectos Macroeconômicos da Economia Brasileira", enfatizando o período entre 1980 e 1984.

Procurou-se também, de maneira simples, analisar-se o "Comércio Marítimo e a Marinha Mercante Brasileira", a "Crise da

=V=

N

## CAPÍTULO 1

### ASPECTOS MACROECONÔMICOS DA ECONOMIA BRASILEIRA

Ao efetuarmos uma ligeira análise da situação econômica mundial e suas alterações ocorridas nas últimas décadas, podemos facilmente constatar a ocorrência de dois fatores, preponderantes, para que os países adotassem medidas totalmente diferentes para a condução de suas economias. O primeiro fator, foi em 1971, que extinguiu o Sistema de "Bretton Woods" e que permitiu no plano internacional, uma maior maneabilidade das taxas de câmbio, além de ter facilitado aos países, o controle dos "déficits" e "superávits" de seus balanços de pagamentos. O segundo fator, decorreu dos dois choques econômicos gerados pelo excessivo aumento dos preços aquisitivos do barril de petróleo, respectivamente, em 1973 e 1979.

Esses fatores forçaram os países industrializados a adotarem novas formas de política econômica, compatíveis com suas reservas internas de petróleo e a controlarem seus balanços de pagamentos, com a meta de conseguirem maior equilíbrio nos seus Produtos Internos Brutos e crescimento interno racional. Com tais formas de política, esses países, de certo modo, obtiveram sucesso em relação às dificuldades de ordem econômica e, ainda, mantiveram estabilidade em seus setores políticos e sociais.

Quanto aos países em fase de desenvolvimento, em sua maioria, mantiveram as mesmas taxas de rápido crescimento interno e, por absoluta falta de respaldo econômico, foram gradativamente aumentando suas dívidas externas, que, em 1983 já situavam-se na casa dos US\$ 670 bilhões de dólares e como agravante, também atingindo "déficits" orçamentários cada vez mais progressivos. As altas taxas de juros para as amortizações dessas dívidas externas, causaram aos países em de-

N

envolvimento, um substancial ônus sobre seus balanços de pagamentos, pois passaram a desviar desses balanços, elevadíssimas quantias, somente para pagamento dos referidos juros e provocando assim, sérios desajustes em suas economias e consequentemente, maiores atrasos em seus desenvolvimentos, além de sensíveis reduções dos níveis de vida de suas populações.

Reflexos das Crises Econômicas Sobre o Brasil- No Brasil, na década de 70, foram adotadas medidas para consistentes mudanças estruturais no comércio e na política do Governo.

Desprovido de estoques de petróleo, pela falta de previsão do bloqueio árabe, o País passou a enfrentar as crises impostas pelos aumentos dos preços desse produto energético e, com as políticas adotadas pelo Governo, houve uma sensível redução do poder aquisitivo do povo, principalmente, da chamada "classe média".

No cômputo geral, ao analisarmos os aspectos positivos que as crises causaram sobre o campo psicossocial, podemos enumerar os seguintes:

1)- maior conscientização nacional sobre as consequências das taxas de juros a serem pagas pelo País, para a amortização da dívida, devido a contração de empréstimos no exterior;

2)- maior empenho do Ministério das Minas e Energia, através da PETROBRÁS, nas explorações e produção interna de petróleo;

3)- maior esforço na procura de outras fontes de energia propelente, elevando investimentos nas pesquisas do álcool, em substituição à gasolina. Sendo o álcool hoje, largamente utilizado na combustão de diversos tipos de motores e veículos brasileiros,

4)- maior conscientização da população em relação às finalidades dos depósitos em poupança; e

N

5)- maior conscientização geral , quanto à necessidade de um melhor comércio exterior do País, em busca de saldos positivos nos balanços de pagamentos, considerando que, até 1980, o Brasil acumulava "déficit" comercial da ordem de US\$ 18 bilhões de dólares.

A partir de 1980, o Brasil alterou sua política econômica, já conseguindo excelentes resultados na produção interna de petróleo, que, principalmente, além de fornecer boas perspectivas no plano da produção interna, permitiu ao Governo adotar uma nova política econômica, voltada para as exportações, numa tentativa de conseguir melhores resultados nos saldos de sua balança comercial.

A Economia Brasileira a Partir de 1980- O Governo Brasileiro, em 1980, iniciou sua política de recessão, ou seja, restringir as importações e exportar o máximo possível. Essa política enfrentou uma série de dificuldades, sendo, uma delas, a restrição e sobre-taxas de alguns produtos brasileiros por países industrializados, principalmente, pelos Estados Unidos da América, que passaram a adotar a prática da política protecionista.

Outros países como o México e a Argentina, também causaram dificuldades à nova política econômica do Governo, ao reduzirem sensivelmente as importações de produtos brasileiros.

Essas reduções causaram ao País, em 1982, uma perda de cerca de US\$ 5 bilhões de dólares, o que concorreu como um dos motivos, para que o Brasil, em fevereiro de 1983, determinasse uma maxidesvalorização do Cruzeiro, da ordem de 30%, na tentativa de obter "superávit" comercial superior a US\$ 6 bilhões de dólares, de acordo com a estimativa do Programa de Ajustamento Externo Brasileiro.

Análise da Situação Econômica Setorial Brasileira no Período 1980/84- a)- Agropecuária: os produtos agropecuários bra

N

sileiros, tiveram no período em referência, um crescimento da ordem de 10,1%. Em 1982, sofreram uma ligeira queda, originada por questões climáticas. Em 1984, apresentaram um crescimento relativo da ordem de 3,9%.

b)- Indústria: a indústria brasileira foi sofrendo variações em seus índices de crescimento, de acordo com as políticas econômicas implantadas pelo Governo. Entre 1980 e 1983, o produto industrial sofreu uma queda de 11,4%, mas em 1984, apresentou uma elevação de crescimento de 5,8%, mas, ainda abaixo dos índices alcançados em 1980.

c)- Transportes e Comunicações: o avanço da tecnologia, bem como, o apoio governamental, foram fatores relevantes, para a evolução dos meios de comunicações do País, no período em enfoque. A política de exportação do Governo, incentivou um aumento razoável no setor de transportes, pela necessidade das transferências das cargas em suas diversas etapas.

Outro fator expressivo para o crescimento e modernização dos meios de comunicações, foi a expansão do sistema telefônico, do telex, do rádio e de televisão.

Essa evolução obedeceu as seguintes proporções: comunicações: +6,4%; transportes hidroviários: + 22,2%; transportes ferroviários: + 21,2%; transportes aeroviários: + 3,2% e transportes rodoviários: + 1,8%.

Comércio Interno: de acordo com as informações da Fundação Getúlio Vargas (FGV), somente em 1984, foi que esse Setor apresentou ligeiro crescimento, em relação a 1983, de 2,3%. O Comércio Interno, foi seriamente afetado pela política do Governo de contenção salarial e pela recessão industrial urbana, a qual contribuiu maciçamente para a elevação do nível de desemprego, com conseqüente redução do poder aquisitivo populacional. O ligeiro crescimento apresentado em 1984, foi motivado pelo aumento das exportações e pelo melhor aproveitamento

N

da produção agropecuária, onde as atividades no varejo, em muito contribuíram para melhorar a situação do comércio interno.

e)- Comércio Externo: foi o mais beneficiado pela política do Governo. Em 1984, esse Setor atingiu o elevado montante de US\$ 27 bilhões de dólares, conseguindo um "superávit" na balança comercial, da ordem de US\$ 13 bilhões de dólares. Seu crescimento apontou índices de 28,3%.

f)- Importações: ao contrário das exportações, esse Setor apresentou uma sensível queda, registrando os menores índices dos últimos anos, pelos motivos já expostos. Em 1984, as importações foram da ordem de US\$ 14 bilhões de dólares, destacando-se a redução das importações de petróleo, que apresentaram uma queda de 13,6%. Os demais produtos de importação apresentaram uma queda de 5,5%.

g)- Nível de Emprego: o aumento da produtividade e a aplicação em massa de capital nas indústrias metalúrgicas e automobilísticas, proporcionaram uma ligeira elevação do nível de emprego somente em 1984, isso, em relação ao Produto Interno Bruto (PIB), que nesse mesmo ano atingiu 4,1%. As aplicações de capital nas indústrias, tanto metalúrgicas, quanto automobilísticas, foram motivadas pelas exportações. As principais regiões metropolitanas apresentaram uma taxa de desemprego da ordem de 4,8%.

Perfil da Economia Brasileira, em 1984- Em 1984, a economia brasileira esteve às voltas com seus problemas de amortização e negociação da dívida externa do País, da ordem de US\$ 95 bilhões de dólares.

A política econômica não conseguiu a meta de redução da inflação, que atingiu os elevados índices de 223,8%, sem precedentes na história do País.

O aumento da produção interna de petróleo contribuiu sig

N

nificativamente para a redução das importações desse produto, pois atingimos a produção diária de cerca de 524.000 barris, sendo esse fator crucial para a redução de nosso "déficit" comercial.

A redução das importações de matérias primas e o aumento substancial das exportações, possibilitaram melhor saldo comercial e também melhor imagem do País perante os credores externos.

O incremento das exportações de manufaturados, proporcionou uma consistente melhora no processo de recuperação industrial.

Devido à falta de adequabilidade às reais necessidades e conômicas do País, as 5ª e 6ª Cartas de Intenções do Fundo Monetário Internacional (FMI), não puderam ser cumpridas na íntegra e condicionaram o Governo, a adotar medidas de caráter restricionista, atingindo principalmente as empresas privadas nacionais, com as dificuldades provenientes das altas taxas de juros, do aumento da carga tributária e redução da demanda.

As exportações tiveram desempenhos significativos, destacando-se os resultados da Siderurgia, do Alumínio e outros metais não ferrosos, do Papel e Celulose e da Petroquímica, da qual, passamos rapidamente da condição de importadores para exportadores.

No Setor Agrícola de Exportações, como por exemplo, a sôja, café e suco de laranja, obtivemos excelentes resultados.

No Setor de Política Salarial, houve ainda um descompasso em relação aos índices inflacionários e persistiu a redução do poder aquisitivo da população, em prejuízo das atividades comerciais internas.

A evolução do nosso Produto Interno Bruto (PIB), foi da ordem de 4,1% em relação a 1983, mas se compararmos com os dados obtidos em 1980, constataremos que a evolução positiva

nesses últimos quatro anos, foi de apenas 0,2%, o que traduz uma redução real de 9,2% na renda "per-capita", considerando a taxa anual de expansão demográfica de 2,48%.

Como melhor especificação do perfil da situação brasileira em 1984, podemos dizer que esse ano foi período de "transição", além de no Setor Econômico, em todos os outros Setores do País.

Todos esse problemas de origens econômicas, também atingiram a capacidade de desenvolvimento do nosso "Poder Marítimo", conforme poderemos constatar nos Capítulos seguintes deste trabalho.

## CAPÍTULO 2

### O COMÉRCIO MARÍTIMO E A MARINHA MERCANTE BRASILEIRA

Considerando que no Brasil, cerca de 97% do nosso comércio exterior é efetuado através dos transportes marítimos, é de significativa importância a participação intensa de navios de bandeira brasileira na linha de longo curso, em lugar dos navios de terceira bandeira, para transportar nossos próprios produtos de exportação, pois essa participação indicaria nossa potencialidade marítima, já que o potencial marítimo de um país é avaliado de acordo com a tonelagem transportada, ou de fretes gerados com a participação de seus próprios navios.

A Marinha Mercante Brasileira, tem como finalidade precípua, o transporte de todos os tipos de carga viáveis às dinâmicas dos navios, obedecendo obviamente, normas internacionais de segurança, inviolabilidade e conservação das cargas.

A importância do comércio marítimo reside no fato dos navios transportarem mercadorias essenciais à vida humana, além de produtos capitais para o funcionamento e desenvolvimento das indústrias e outras modalidades de transportes. Devido a participação da Marinha Mercante no comércio exterior, e por ser ainda o transporte marítimo, o mais barato entre todas as outras modalidades de transportes, é que, o País consegue uma arrecadação substancial de divisas.

Devido aos acordos bilaterais, dependendo do grau de desenvolvimento dos países envolvidos nas trocas comerciais, as cargas devem ser transportadas num percentual de 40% pelos armadores nacionais do país, importador e exportador. Assim sendo, surgem os fretes marítimos.

O comércio marítimo é dividido em duas categorias de transportes, a primeira é a chamada carga geral, que engloba diversos tipos e características de navios e, a segunda, é o

N

X

transporte de cargas à granel. A carga geral, como o próprio nome indica, caracteriza-se em diversas modalidades de mercadorias e produtos de diferentes formas e embalagens. A carga à granel pode ser líquida e sólida.

Esses dois tipos de transportes possuem princípios administrativos singulares. O transporte de carga geral é regido por normas de tráfegos regulares, com escalas nos portos com datas pré-determinadas. O mesmo não acontece com os graneleiros, que operam em mercado livre, sem compromissos com datas de escalas e suas operações nos portos dependem, preferencialmente, das urgências de suprimento, principalmente, os petroleiros.

Os navios de carga geral obedecem as Conferências de Fretes, com tarifas estáveis e com prazos razoáveis para serem alteradas, possibilitando às partes envolvidas no comércio a realizarem seus negócios com confiança.

Nos navios de carga à granel os fretes são variáveis, com preços instáveis, dependendo de fatores circunstanciais.

Nas operações de fretes, aparecem também os navios de carga geral, que, eventualmente, fazem linhas regulares, mas que não são sujeitos às Conferências. Esses navios empregados nessas modalidades de transportes, são chamados de "outsiders". Este não compromisso de regularidade de linha numa mesma área, faz com que tais navios não sejam bem aceitos pelo comércio.

Quanto ao aspecto comercial, os graneleiros são classificados como navios "tramps".

Assim sendo, podemos constatar a existência de três diferentes modalidades de fretes: o navio carga geral Conferenciado, o navio carga geral não Conferenciado, ou "outsiders" e, finalmente, os graneleiros, classificados no aspecto comercial como "tramps" ou "trampings".

DTV/1845  
DEPARTAMENTO  
DE SERVIÇOS

+

Após estas ligeiras abordagens, vejamos a situação da Marinha Mercante Brasileira, dentro do contexto do mercado de fretes.

Há cerca de 20 anos, devido à pequena frota mercante existente, o Brasil pouco participava com seus navios no comércio exterior, somente o Lloyd Brasileiro é que transportava cerca de 5% do total de nossas exportações, sendo o restante transportado por navios de terceira bandeira.

Para que essa anormalidade fosse contornada, haveria, obviamente, a necessidade de ampliação de nossa frota mercante, para que os navios brasileiros pudessem competir no mercado de fretes com os navios de armações estrangeiras. Sendo assim, em 1967, o Governo deu início a essa expansão, através da antiga Comissão de Marinha Mercante, que estabeleceu a Resolução nº 2.995, que, entre outros fatores, determinou o seguinte:

1)- que o tráfego marítimo entre o Brasil e os demais países, deveria ter a predominância de armadores nacionais do país importador e exportador das mercadorias;

2)- que na execução da Política Brasileira de Transporte Marítimo Internacional, o objetivo eventual é a igualdade de participação entre os armadores nacionais do país importador e exportador.

Também foram adotadas outras medidas, com a finalidade, de uma maior participação dos navios brasileiros no mercado de transporte, tais como:

1)- expandir a frota do Lloyd Brasileiro, com a aquisição de uma quantidade suplementar de navios, a fim de atender o comércio exterior de carga geral; e

2)- autorizar a participação de outros armadores nacionais privados, na linha do longo curso, em complemento ao Lloyd Brasileiro.

N

+

A partir desse evento, foram iniciados os primeiros Programas de Construção Naval para atender a demanda de pedidos de construções e houve a necessidade de melhorar a estrutura portuária do País, bem como, as vias interiores.

III-1

Com o advento da crise econômica mundial, houve paralisação de um grande número de navios em diversas partes do mundo. Os navios graneleiros foram adaptados tecnicamente com o sistema "ore-oil", que significa a capacidade do navio transportar minério e petróleo, ou seja, numa viagem carrega petróleo e noutra, após as necessárias limpezas dos porões-tanques, transporta minério, evitando assim, que esses navios efetuassem longas viagens com praças mortas.

III-1

Na busca de soluções para os diversos problemas econômicos, os armadores brasileiros passaram a adotar contenção de despesas com combustível e seus navios passaram a navegar com marcha reduzida. Contudo, esse processo gerou polêmicas, já que, os navios realmente economizavam combustível, mas devido o incremento considerável do tempo de duração das viagens, tal medida econômica, criava uma certa margem de dúvidas quanto a sua eficácia, pois ao mesmo tempo, havia o fator perda de fretes.

Com a ocorrência dessas dificuldades, os países em desenvolvimento, os mais prejudicados, devido a redução produtiva dos países industrializados, gerando assim menos fretes, passaram a estudar outras modalidades de comércio marítimo e trocas de mercadorias, sem haver, necessariamente, o envolvimento de trocas de divisas, sendo o comércio efetuado pelas simples trocas de mercadorias.

O Brasil foi um dos primeiros países a utilizar esse processo, através da INTERBRÁS, subsidiária da PETROBRÁS. Esse é um processo novo de trocas, mas que vem sendo largamente utilizado pelos países em desenvolvimento, destacando-se as

N

X

as atuações entre o Brasil e a Nigéria.

A tal esquema de trocas, chamamos de "Barter", onde as negociações são realizadas mediante contrato único, que na maioria das vezes determina embarques realizados num curto espaço de tempo. Na prática, o esquema "Barter" tem sua aplicação limitada pela dificuldade de se encontrar países com reciprocidade de interesses, coincidentes num dado momento.

Surgiram também, outras modalidades de negociações semelhantes ao "Barter", em suas bases de trocas, sendo a principal delas a "Compensação", que caracteriza-se também, pela obrigatoriedade de embarques simultâneos, com a diferença que os produtos negociados possuem valores monetários como referência. Nesta modalidade, o país vendedor recebe como pagamento, a combinação de produtos com moedas, cujos percentuais, são previamente acertados mediante acordos.

Algumas das compras da PETROBRÁS, principalmente o petróleo, vem ultimamente, assumindo o caráter de "Compensação". Ao assinar o contrato, a PETROBRÁS entra em acordo com o país vendedor, que este deverá comprar também, produtos brasileiros equivalentes ao valor do contrato, ou a um determinado percentual.

Essas inovações nos tipos de comércio marítimo, vem tendo a participação gradativa da frota mercante brasileira e as atuações da INTERBRÁS, primam nos contratos, pela obrigatoriedade dessa participação.

Análise da Participação da Frota Mercante Brasileira, em 1984- O transporte marítimo apresentou, em 1984, um crescimento em relação a 1983, de cerca de 18% no longo curso, 32% na cabotagem e 0,7% na navegação interior.

Foram transportadas 183.304 mil toneladas de carga somente na linha de longo curso, cabendo às exportações o total de 130.950 toneladas, o que evidencia a política de ex-

portação do País.

Na cabotagem foram transportadas 45.585 mil toneladas, sendo que, os graneis líquidos, apresentaram uma evolução de 44% em relação a 1983, o que traduz o aumento de nossas produção interna de petróleo.

Na navegação interior, foram transportadas 1.850 mil toneladas. A Bacia Amazônica somou 62% do movimento e a Bacia do Sudeste, ficou em segundo lugar, com a participação de 34%.

O mercado internacional de petróleo continuou com excesso de oferta em relação a demanda e com os preços nominais em baixa. A Frota Nacional de Petroleiros (FRONAPE), transportou cerca de 85 milhões de toneladas métricas, entre petróleo bruto, produtos químicos e derivados de petróleo, sendo cerca de 52 milhões no longo curso e 33 milhões na cabotagem. Também foram transportadas cerca de 1.500 mil toneladas de álcool na cabotagem e 240 mil no longo curso.

Vale salientar, que somente cerca de 48% do total da carga, foi transportada pelos navios de bandeira brasileira, o restante, foi efetuado através de unidades afretadas.

A participação dos navios próprios nos fretes gerados pelo petróleo, tende a aumentar em futuro próximo, com a incorporação de mais nove navios, já em fase de construção em estaleiros nacionais, bem como, de outras contratações em negociações.

O total de tonelagem dos navios afretados pela FRONAPE, foi de 4.765.647 TPB.

O total de tonelagem de afretamento entre todos os armadores brasileiros foi de 8.266.729 TPB, correspondendo a 462 navios, fretes estes que geraram cerca de US\$ 400 milhões de dólares para os navios afretados em regime de "Time Charter" e US\$ 251 milhões de dólares para os de "Voyage Charter".

+

Óbices às Ações do Nosso Comércio Marítimo- Podemos neste tópico, relacionar os seguintes óbices:

1)- a queda no mercado de fretes provocada pela recessão econômica mundial;

2)- a obsolescência de grande parte de nossa frota mercante, o que a impossibilita de concorrer com os navios de terceira bandeira. Essa obsolescência, verificou-se com maior intensidade, nos graneleiros construídos na faixa entre 25.000 e 38.000 TPB, durante o 2º PCN, pois destinavam-se a carga de graneis num período em que o mercado de fretes para esse tipo de carga, era compensador. Com as mudanças no mercado, as atenções se voltaram para os graneleiros de maior porte, classe "PANAMAX", de 70.000 TPB, melhores adaptados para a crise;

3)- a falta de uma maior mentalidade marítima no País ;

4)- a falta de um Programa de Construção Naval adequado às nossas reais necessidades no mercado; e

5)- a violenta retração imposta pelo Governo às importações, que teve reflexo imediato nas empresas que operam com cargas conferenciadas.

Influências Positivas às Ações do Nosso Comércio Marítimo- Apontamos as seguintes:

1)- o advento dos navios contentores;

2)- maior participação dos armadores nacionais com navios da classe ro-ro;

3)- maior participação da PETROBRÁS no transporte de petróleo com navios próprios e a redução gradativa da participação dos afretados na cabotagem; e

3)- a inegável evolução do nosso parque industrial naval.

Sugestões- Visando uma maior evolução do nosso comércio marítimo, sugerimos a adoção dos seguintes critérios:

1)- dotar o País de uma maior conscientização geral sobre a importância do comércio marítimo como fator de desenvolvimento econômico;

2)- colocar nos cargos de gerenciamento e programação de navios, pessoas que realmente conheçam as funções desses setores da armação nacional;

3)- dotar os navios de peças sobressalentes, em quantidade e qualidade suficientes para as reposições por parte da tripulação, em caso de reparos de emergências, evitando, assim, prejuízos decorrentes de paradas prolongadas e de despesas desnecessárias com oficinas;

4)- construir os navios com o maior percentual possível de equipamentos nacionais, para evitar a improvisação de peças e reparos, pela dependência das importações dessas peças e a operação prolongada dos navios sem equipamentos, muitas das vezes caríssimos, sofisticados e de importância significativa para o prolongamento de suas vidas úteis;

5)- evitar a contratação de pessoal desqualificado para determinados tipos de reparos a bordo. Esses reparos, conhecidos por "safa-onça", por suas características visíveis de improvisação, além de provocarem maiores complicações, bloqueiam a capacidade de emprego de pessoal mais habilitado tecnicamente;

6)- agilizar o processo de desburocratização dos portos brasileiros, além de suas modernizações, contribuindo deste modo, para acelerar as estadias dos navios e assim, maior capitalização de divisas; e

7)- adequar os navios empregados no transporte na cabotagem, pois, em abril de 1983, haviam cerca de 20 navios parados, por gerarem prejuízos aos seus armadores, devido às obsolescências de seus sistemas propulsores, com consumo demasiado de combustível.

## A CRISE DA CONSTRUÇÃO NAVAL BRASILEIRA

O bloqueio do Canal de Suez concorreu para que fossem feitas compensações nos transportes de petróleo, através de encomendas de navios de grandes portes, tendo em vista o aumento de duração dos tempos de viagens, com a necessidade de contorno do Cabo da Boa Esperança, no Sul da África.

Esse aumento de porte bruto dos navios, que chegou a atingir até 500 mil toneladas, causou sérios problemas sobre a capacidade de produção e de concorrência dos estaleiros de menores recursos.

As medidas de caráter recessivo adotadas pelo Governo Brasileiro, em consequência dos altos gastos para aquisição do petróleo e a desaceleração do ritmo de crescimento real dos países industrializados, originaram uma sensível redução no comércio marítimo e, portanto, uma brusca diminuição nas encomendas de novas construções navais.

Todas essas crises de origem econômicas, desabaram sobre o País, quando atravessávamos a fase final do II Plano de Construção Naval e os estaleiros que terminaram as entregas de encomendas relativas a esse Plano, ficaram sem novos pedidos de construções e passaram a enfrentar períodos de ociosidade, sendo obrigados a demitir pessoal em larga escala, incluindo mão de obra especializada.

As dificuldades econômicas dos estaleiros, também se avolumaram, devido ao largo tempo que decorre entre a contratação da encomenda e a entrega real do navio ao armador, pois dependendo da sofisticação técnica e do porte do navio, esse tempo é de aproximadamente três anos, o que requer a construção seriada de unidades, para que haja rotatividade de capital.

Por outro lado, a cada final de construção, torna-se necessário a imediata entrada em construção de novas unidades,

A

a fim de evitar-se a paralisação de determinados setores operacionais especializados dos estaleiros.

A rápida liberalização dos financiamentos por parte do Governo é de capital importância para a continuidade das atividades das construções, mas geralmente, as crises econômicas tendem a retardar essas liberalizações, provocando que alguns projetos, após suas conclusões, já sejam entregues ao armador em fase de obsolescência.

A crise financeira da SUNAMAM, motivada, além de outros fatores de ordens administrativas, pela demora do Governo em determinar os índices de nacionalização dos navios, agravou mais ainda o processo de liberalização de novos financiamentos.

Numa tentativa de criar melhoras no setor da Indústria de Construção Naval Brasileira, inclusive no aspecto de financiamentos, o Governo estabeleceu novas diretrizes, através do Decreto-lei nº 1801, instituindo o Programa Permanente de Construção Naval (PPCN), o qual foi aprovado em 1981.

Esse Programa teve como principal característica, a garantia de novas contratações para ocupação das carreiras dos estaleiros até 1984, autorizando para isso, empréstimos no exterior, através da SUNAMAM.

O Plano Permanente de Construção Naval, basicamente estimava uma demanda de encomendas em torno de 3 milhões de toneladas e desta maneira, estabelecia em 1 milhão de toneladas por ano, o total de contratações pelos armadores à Indústria de Construção Naval, à partir de 1981.

Devido ao caos financeiro da SUNAMAM, o PPCN também fracassou, pois logo após as primeiras encomendas, a maioria delas por parte da PETROBRÁS-FRONAPE, os estaleiros nacionais não receberam mais nenhum pedido compensador e o resultado, foi mais uma vez, a ociosidade e o desemprego, que permaneceu

cem até os dias atuais.

As repercussões da crise da Construção Naval pressionaram o Governo a tomar medidas de impacto, uma delas foi a transferência imediata do setor financeiro da SUNAMAM para o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), e, com a política de expansão do nosso comércio exterior e com a necessidade de reposição da frota em obsolescência, a expectativa, era que os estaleiros superassem a crise, mas tal não aconteceu, devido às dificuldades do mercado interno.

Efetivamente, as encomendas pelo mercado interno foram reduzidíssimas, excetuando-se alguns pedidos da PETROBRÁS, de alguns navios classe ro-ro e de pequenas embarcações para apoio "off-shore", a carência de outras contratações fez-se notória.

Em busca de recursos para superação da crise, os estaleiros empenham-se em negociações com o mercado externo, na tentativa de exportação de seus produtos. Entre essas negociações, podemos citar as desenvolvidas com a Argélia, Egito, E.U.A., Arábia Saudita e a Nigéria. Contudo, para execução das exportações seria necessário o apoio do Governo.

Outro fator que leva os estaleiros a procurarem o mercado externo é a boa aceitação do produto navio-brasileiro no exterior, mas aparecem as dificuldades das concorrências de outros mercados produtores.

O Brasil, apesar de dispor de mão de obra barata (uma das mais baratas do mundo), ainda esbarra nas dificuldades das importações de peças e equipamentos especiais o que concorre significativamente, para o encarecimento final de seus produtos.

Panorama da Crise da Construção Naval Brasileira- Até 1983, a Indústria de Construção Naval Brasileira, empregava ao todo, cerca de quarenta mil empregados, chegando a situ-

ar-se no segundo lugar do "ranking" mundial.

Pelos problemas de ordens econômicas já descritos, essa indústria, nos dias atuais, emprega somente cerca de vinte e cinco mil trabalhadores.

O decréscimo das operações no comércio mundial com os choques do petróleo, provocou a paralisação e desativação de uma série de petroleiros e uma considerável quantidade de navios, que chegou a atingir cerca de 80 milhões de TPB.

Os diversos cancelamentos de contratos de construções, as rejeições por parte dos armadores aos navios já construídos, a ociosidade e o desemprego no Setor, foram os principais motivos para o desencadeamento da atual crise em nossa Indústria de Construção Naval.

Somente o Estaleiro EMAQ, sem considerarmos os demais, demitiu, em outubro de 1984, cerca de 432 funcionários, sob a alegação da impossibilidade de manter mão de obra ociosa. Tal empresa, que tinha em seus quadros cerca de 5 mil empregados, restringia-se até o início de 1985, a cerca de somente 3.300 trabalhadores, isso, sem considerarmos, que a falta de novas encomendas, certamente provocará a dispensa de maior número de empregados.

Sugestões- Do nosso ponto de vista, alguns fatores poderiam ser aplicados numa tentativa, senão de superação, mas para atenuação da crise, como, por exemplo, os seguintes:

1)- a total retirada dos navios estrangeiros que operam na cabotagem, principalmente, os que se encontram a serviço da PETROBRÁS, o que, certamente, geraria a contratação de novas encomendas para suprir as necessidades dessa empresa;

2)- com a implantação do Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM), algumas unidades navais poderiam ser construídas nos estaleiros de capital privado, observando-se o percentual de mão de obra e material nacional a ser empregado

CAPÍTULO 4

nas construções. Para cumprir este item, haveria, evidentemente, a necessidade de transferência de "Know-How" tecnológico do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), para os estaleiros privados.

O PRM prevê a construção de algumas unidades navais em estaleiros privados, pela sensibilidade da Marinha Brasileira aos problemas da construção naval do País, além das dificuldades de construção seriada por parte do AMRJ;

3)- a encomenda de construções de navios e rebocadores próprios da PETROBRÁS, em estaleiros nacionais, para as operações promissoras de "suppliers" de pesquisas e operações petrolíferas; e

4)- uma maior produção de navios para exportação, com o apoio governamental e uma política dedicada para a produção interna do País, de peças e equipamentos que possam substituir satisfatoriamente aos atuais importados.

CAPÍTULO 4

TENDÊNCIAS E PERSPECTIVAS ATUAIS DO DESENVOLVIMENTO  
DO PODER MARÍTIMO BRASILEIRO

A DOCTRINA BÁSICA DA MARINHA (Ed. 1983 - RESERVADA), estabelece que: "Poder Marítimo" é a capacidade resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e manter os Objetivos Nacionais.

Para efeito de elaboração e disposição deste trabalho, consideramos o "Poder Marítimo" tendo como suporte, um complexo envolvendo os seus seguintes componentes: O "poder Naval", a "Marinha Mercante", a "Indústria de Construções Navais" e de "Reparos Navais", a "Indústria de Navieças", o "Sistema Portuário" e pelo seu Elemento Básico, o HOMEM.

SEÇÃO I - O PODER NAVAL

È o componente militar do "Poder Marítimo". Com as conseqüências das crises econômicas que abalaram o mundo nas últimas décadas, principalmente, aos países em desenvolvimento, como o Brasil, o qual adotou uma política de contenção orçamentária aplicada a todos os seus setores, os recursos destinados à expansão e modernização do nosso "Poder Naval" foram insuficientes, bem aquém das reais necessidades do País.

As dimensões continentais do Brasil estão em constante exigência de um "Poder Naval" compatível com essas dimensões, com a finalidade precípua de garantir e salvaguardar os interesses e a soberania nacionais em águas jurisdicionais, bem como, para a manutenção da ordem e disciplina do tráfego marítimo, além da defesa de nossas fronteiras marítimas e proteção dos recursos do mar territorial brasileiro.

ro da cobiça externa.

Os equipamentos militares modernos, os navios de guerra e as aeronaves navais, apresentam no mercado altíssimos preços, em função da sofisticação de seus sistemas e de custo de produção de materiais bélicos.

As atividades destinadas ao treinamento e aperfeiçoamento do pessoal militar e técnicos especializados, com a finalidade de suas atualizações em relação aos de países mais desenvolvidos, requerem aplicações de verbas substanciais, além dos encargos salariais do pessoal efetivo, civil e militar. Outras dificuldades, como, por exemplo, as aquisições de peças e equipamentos para reposição, os gastos elevados em combustíveis e a real necessidade de manutenção e substituição da constante obsolescência da esquadra são fatores que dificultam o desenvolvimento do "Poder Naval".

Com os orçamentos destinados à Marinha Brasileira nas últimas décadas e os desvios de recursos expressivos para saldo de dívidas contraídas, os investimentos foram destinados para aquisições de navios de pequeno porte, somente para atender parte de nossas atuais necessidades, tendo em vista a impossibilidade de aquisição de unidades mais caras, como os cruzadores e aeródromos.

As dificuldades para o desenvolvimento aeronaval brasileiro, além dos fatores econômicos, também são motivadas pela dependência da Marinha Brasileira, por força da legislação, da Força Aérea Brasileira (FAB).

Analisados esses aspectos de dificuldades de ordens econômicas, técnicas e de formação de pessoal, podemos concluir os fatores restritivos ao dimensionamento do nosso "Poder Naval" para cumprir com as suas demais finalidades.

Apesar de atravessarmos este período de carência econômica, a Marinha Brasileira continua lutando por seu reapare-

lhamento, pois para o Brasil, que tem quase a totalidade de seu comércio exterior através do mar, torna-se imprescindível a recomposição de seu "Poder Naval". Em 1981, após várias exposições de motivos perante o Governo, o Ministério da Marinha conseguiu a liberação de cerca de US\$ 600 milhões de dólares e, apesar de parcialmente atendido, empregou essa importância no reaparelhamento da Marinha proporcionando cerca de mil empregos no seu Setor de Construção Naval.

Devido à fase de transição econômica e política que atravessa o País atualmente, e, as dificuldades da Marinha para saldar compromissos de empréstimos, para os quais, como já foi citado, são desviados consistentes verbas orçamentárias, torna-se difícil prever as perspectivas de desenvolvimento do nosso "Poder Naval".

Presume-se a necessidade de aquisição de novo aeródromo devido ao desgaste do "Minas Gerais", cujas características operacionais de alguns de seus equipamentos, já se encontram deficientes. Apesar das boas condições de seu casco, temos que considerar a aproximação do término de sua vida útil. Contudo, para aquisição de novo aeródromo, nas condições econômicas atuais do País, a Marinha teria maiores problemas de gerência e saldo de suas dívidas, além de, antes de tudo, levar em consideração a opinião pública nacional.

A tendência atual, considerando os diversos fatores já abordados, é a do Ministério da Marinha adotar medidas para estabilização das dívidas da Marinha Brasileira e aplicar recursos, inicialmente, para aquisição de navios e dispositivos de guerra de pequenos portes, tais como, mísseis e canhões modernos e depois, de conformidade com a evolução da capacidade econômica do País, adquirir meios de combate de maiores envergaduras.

Assim sendo, compatibilizando a crise econômica com as necessidades atuais do País, a Marinha se reaparelharia equilibradamente com meios médios e de pequenos portes, mas suficientes para atenderem as ações básicas do "Poder Naval" Brasileiro.

Sugestões- Ao nosso ver, alguns fatores agiriam satisfatoriamente na evolução do nosso "Poder Naval", tais como:

1)- expor motivos suficientes perante o Governo, voltando sua atenção e sensibilidade para as necessidades do País dispor de um "Poder Naval" compatível com nossas dimensões continentais, de modo a poder exercer, satisfatoriamente, a patrulha de nossas fronteiras marítimas, a defesa de nossos recursos do mar e proteção de nossas plataformas de perfurações, pesquisas e exploração de petróleo, além de, melhor controle do tráfego marítimo, principalmente, no que concerne ao fator polutivo de nosso litoral e redes fluviais interiores;

2)- divulgar através das Universidades, usando os meios humanos e publicitários de que dispõe a Marinha Brasileira, pelas realizações de simpósios, palestras e conferências, voltando a simpatia dos estudantes para as causas da Marinha;

3)- divulgar através da imprensa, dando assim, conhecimento ao público em geral, das necessidades da Marinha dispor de embarcações que possam atuar em nossas águas interiores, com a finalidade, além de fiscalização, a de prestar assistência médica e social às longínquas populações ribeirinhas;

4)- tentar perante o Governo, uma mudança na legislação que deixa a Marinha Brasileira dependente da Força Aérea Brasileira (FAB), para o uso e ampliação de suas próprias aeronaves e, finalmente;

5)- organizar Comissões para a formação de intercâmbios

+

com a Marinha Mercante, para realizações de exercícios de guerra com a participação periódica de navios mercantes selecionados, visando atualização tecnológica nos dois sentidos e que para na paz, estejamos preparados em caso de mobilização para a guerra.

## SEÇÃO II - MARINHA MERCANTE

Outro componente do "Poder Marítimo", a Marinha Mercante tem como principal finalidade, o comércio marítimo, com toda sua infra-estrutura relacionada com o transporte marítimo.

Em que pese o cerco econômico que atravessou o País nessas últimas décadas, a Marinha Mercante Brasileira conseguiu até certo ponto, apresentar razoável crescimento.

A expansão da Marinha Mercante teve seu início com a criação do Fundo da Marinha Mercante (FMM), com a implantação de um plano infra-estrutural e, a seguir, com a instituição da Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM), com a finalidade de regular o tráfego marítimo do País. Conforme já abordado em Capítulos anteriores, foram criadas normas que determinaram uma maior participação do Brasil nos fretes gerados pelo comércio exterior, com navios próprios, restringindo, assim, a participação dos navios dos países de terceira bandeira ou de bandeira de conveniência.

A necessidade do País dispor de uma frota mercante de acordo com seu grau de desenvolvimento, induziu o Governo Brasileiro à adoção de algumas medidas, tais como:

1)- apoio aos armadores nacionais no que diz respeito às cargas de exportação, evitando que tais cargas fosse objeto de especulação e ficassem ao sabor da conjuntura dos fretes internacionais;

2)- conceituação da Marinha Mercante como instrumento de grande valor na conquista de divisas;

3)- consideração da Marinha Mercante como poderoso fator para a infiltração comercial do País em outros mercados, criando novos tráfegos, reduzindo tarifas e estabelecendo vínculos comerciais com áreas potencialmente importadoras; e

4)- consolidação da política exportadora, com a reformulação e modernização de nossas instalações portuárias, terminais marítimos e infra-estrutura viária interior.

A partir de então, no período entre 1970 e 1984, houve um considerável acréscimo na tonelagem de nossa frota mercante, passamos de 2.088.338 para 10.001.356 TPB.

As informações do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), indicam que, em 31 de dezembro de 1984, encontravam-se em construção embarcações que somavam 1.265.020 TPB e cerca de 61.884 BHP.

Apesar deste progresso em tonelagem, a Marinha Mercante Brasileira, ainda se encontra com seu dimensionamento muito aquém das necessidades do País, visto a constatação da existência de numerosa quantidade de navios estrangeiros operando aos nossos armadores, no longo curso e cabotagem, sob regime de afretamento, principalmente, às maiores empresas do País, como a PETROBRÁS e DOCENAVE.

As Companhias de Navegação brasileiras que mais se destacam por suas participações em maior percentual no comércio marítimo, bem como na captação de divisas, são as seguintes:

- a)- Frota Nacional de Petroleiros (FRONAPE);
- b)- Companhia Vale do Rio Doce (DOCENAVE);
- c)- Companhia de Navegação LLOYD Brasileiro;
- d)- Companhia de Navegação Marítima Netumar;
- e)- Empresa de Navegação Aliança; e
- f)- Frota Oceânica Brasileira.

Sendo a FRONAPE, a maior entre elas e, em 31.12.84, somou em sua frota, 66 navios e um total de 4.977 mil TPB, o

que a torna a maior frota mercante do hemisfério sul.

De acordo com a situação econômica atual, a tendência de expansão da frota mercante brasileira, será baseada na construção em escala maior, de graneleiros líquidos e sólidos, além dos mistos "ore-oil", para as empresas estatais. Esta assertiva baseia-se pela espécie de monopólio que a PETROBRÁS exerce no transporte de petróleo e derivados, o que praticamente a isenta de concorrência e pelo acordo existente entre a mesma e a DOCENAVE para as alternativas de transporte de petróleo e minério de ferro, a fim de se evitarem as "pernadas" vazias.

Para que houvesse maior progresso de graneleiros empregados por armadores privados, mister se faria o apoio governamental, visto que, atualmente, esses "trampings" atravessam uma fase de mercado de fretes muito barato.

No setor de carga geral, existe a forte perspectiva de maior aplicação e desenvolvimento dos navios porta-contentores e "full-containers", em função da grande aceitabilidade e eficiência operacional dessas classes de navios no mercado mundial.

Sobre este aspecto, podemos também incluir, mas em menor grau de proporção, as seguintes classes de navios: "Roll on-Roll-off", "Lash" (porta-barcaças) e "Side-Loading" (uso de empilhadeiras).

Existe ainda a perspectiva de construção, em grande escala, de embarcações de apoio às plataformas, tipo "suppliers", devido ao aumento considerável da necessidade de emprego desses tipos de embarcações em "off-shore", pela maior intensidade de pesquisas e de produção de petróleo no nosso litoral. Sabe-se que, para essas operações, a PETROBRÁS utiliza, atualmente, apenas cerca de 45% de embarcações nacionais, sendo as restantes 55% distribuídas en-

tre embarcações estrangeiras.

Para um maior desenvolvimento de nossa Marinha Mercante, torna-se clara a necessidade de uma maior participação de nossos navios nos fretes gerados pelo comércio exterior, com a substituição dos afretados por navios de bandeira brasileira, pois a prática dos afretamentos, além de causar evasão de divisas, provoca vários problemas de ordem social como o desemprego em diversos setores. Se verificarmos a situação do mercado no primeiro bimestre de 1985, constaremos que o Brasil gastou nesse período, cerca de US\$ 82 milhões de dólares com afretamento de navios. A PETROBRÁS foi responsável por US\$ 36 milhões de dólares, o Lloyd Brasileiro por US\$ 13 milhões de dólares, a DOCENAVE por US\$ 10 milhões de dólares e a empresa privada Aliança por US\$ 8 milhões de dólares.

No setor tecnológico, a perspectiva de evolução da Marinha Mercante é a de ~~continuição~~ aperfeiçoamento dos diversos sistemas, como por exemplo: a computação, radares dotados de imagens com maior nitidez e precisão, hélices de passo controlável, etc. Essas evoluções tendem a abreviar as operações e, conseqüentemente, as estadias nos portos, elevando, assim, os índices de produtividade, o que também, forçosamente, exigirá em grau cada vez mais elevado, a formação de pessoal especializado.

Sugestões- Neste tópico, indicamos as seguintes:

- 1)- usar pessoal qualificado nos setores que coordenam os fretes e as programações dos navios;
- 2)- apresentar um programa de ensino técnico de melhor qualificação profissional aos marítimos subalternos.
- 3)- atualizar a legislação portuária
- 4)- a criação do Ministério da Marinha Mercante, reduzindo, assim, as burocracias e as tantas subordinações a ou-

X

tros Ministérios, excetuando-se o Ministério da Marinha, o qual continuaria com suas atuais diretrizes sobre a Marinha Mercante;

5)- uma nova revisão do Regulamento Para o Tráfego Marítimo, por considerarmos alguns Artigos já ultrapassados, devido a evolução tecnológica dos navios e com causas de desembarques de tripulantes, totalmente fora da realidade marítima, principalmente, as referentes à administração, além de punições de competência do comandante totalmente inexecutáveis;

6)- diminuir os períodos de docagens de determinadas classes de navios, para que sejam observadas melhores normas de segurança, bem como proporcionar uma melhor produtividade;

7)- intensificar uma política voltada para a redução dos fretes, principalmente, na cabotagem, aos navios de terceira bandeira, o que demandaria um número maior de contratações de encomendas em nossos estaleiros;

8)- sabendo-se que a evolução dos navios containers é irreversível, modernizar as instalações portuárias no que se refere às movimentações de containers.

### SEÇÃO III - INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA

A evolução tecnológica constante dos navios, concorre para a obsolescência dos já existentes em operação e, outros fatores, como o término do período de vida útil e as avarias grossas, com perdas totais, aceleram todo um processo de encomendas de novas construções e, outros motivos, como os já abordados no Capítulo anterior, como, por exemplo, as políticas de transportes estabelecidas pelo Governo, direcionam o País para a aquisição de navios próprios, com o conseqüente desenvolvimento de seu parque industrial naval.

Passados vinte e seis anos, desde a criação do Fundo da Marinha Mercante (FMM), em 1958, a nossa Indústria de Construção Naval atingiu a capacidade de produção de 2 milhões

11-3

de TPB, sendo sua maior produção registrada em 1980, com a entrega ao tráfego marítimo, de 1.458.500 TPB. Os estaleiros nacionais já construíram navios de até 287.000 TPB e estão em fase preparatória para a construção de navios de até 305.000 TPB.

Em 1974, foi criado o II Plano de Construção Naval, o qual tinha como finalidade suprir as deficiências de nossa frota mercante, no que se refere aos graneleiros líquidos e sólidos.

O II Plano de Construção Naval foi de uma importância tão grande nesse Setor, que, em 1980, a indústria naval brasileira era suplantada apenas pela do Japão.

Essa ascendência, foi verificada em função da aplicação de recursos no setor, no valor de CR\$ 25 bilhões, na época, com a finalidade de construções no período de 1975 a 1979 de 5.300 mil TPB.

A capacidade do parque industrial naval brasileiro foi ampliada no quinquênio em questão, para 1.300 TPB anuais, com investimentos da ordem de US\$ 120 milhões de dólares.

As exposições da I RIOMAR, também foram fatores importantes para a projeção da Indústria de Construção Naval, pois as exportações constituíram parcela significativa para a projeção dos estaleiros.

Os Planos de Construção Naval apresentavam como inconveniência, a exigência de construção seriada de navios do tipo convencional e, dessa, forma, desvantagens aos nossos estaleiros no sentido de competição com o mercado externo.

Em decorrência da crises econômicas, houve uma demanda racional nas construções dos navios e o II Plano de Construção Naval, implantado em 1974, foi se tornando inadequado às necessidades dos armadores, agravando-se mais ainda

com a crise do Canal de Suez.

As restrições econômicas impostas em 1979, dificultaram as ações competitivas dos nossos estaleiros no mercado internacional. O corte dos subsídios e a alta taxa de juros de financiamento às exportações, trouxeram, como consequência, um retardo e um estacionamento temporário no desenvolvimento da Indústria de Construção Naval.

Em 1981, através do Decreto-lei nº 1.801, a SUNAMAM estabeleceu novas diretrizes para a Indústria de Construção Naval, criando o Programa Permanente de Construção Naval (PPCN). Esse Plano foi tornado possível, pela decisão do Governo em contratar empréstimos no exterior de US\$ 300 milhões de dólares para o exercício de 1981 e de US\$ 460 milhões de dólares para 1982.

O PPCN, pelo seu aspecto de contratações anuais, permitiu o contínuo ajustamento das características dos navios contratados, às novas exigências do mercado e à evolução da tecnologia naval.

No que diz respeito às exportações de navios construídos nos estaleiros nacionais, foram interrompidas, praticamente, todas as contratações no final de 1979, devido às sanções econômicas e a indefinição de novos financiamentos aos armadores e estaleiros.

Em 1983, em virtude da crítica situação financeira da SUNAMAM, o Governo determinou a transferência do gerenciamento de financiamentos para o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e criou o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM). Temos agora o BNDES subordinado à secretaria de Planejamento (SEPLAN), na parte de financiamentos e a SUNAMAM com suas finalidades precípuas de controle e regulamentação das atividades da Marinha Mercante.

+

Em 1984, através do Decreto-lei nº 89.331, de 25 de janeiro de 1984, foi aprovada a Política Marítima Nacional (PMN), integrada pela Comissão Marítima Nacional (CoMaNa), que tem dentre suas finalidades, a produção, no País, de navios, embarcações, equipamentos e materiais específicos relacionados com o desenvolvimento das atividades marítimas e com a defesa dos interesses marítimos do País e, também, como ações a realizar de reais importâncias para o desenvolvimento da Indústria de Construção Naval Brasileira, como a de minimizar a participação estrangeira na navegação de cabotagem e estimular o desenvolvimento de projetos de navios e embarcações no Brasil, visando o maior aproveitamento de equipamentos nacionais e o desenvolvimento da tecnologia nacional.

Em 31.12.84, pelo total de afretamentos registrados, já declarados neste trabalho, podemos fazer uma comparação entre os navios próprios e os afretados e, assim, constatar - mos a significativa margem existente para a demanda de contratações em nossa Indústria de Construção Naval.

A Indústria Naval exerce nos dias atuais importante papel no contexto econômico do País, pois a característica de suas atividades envolve uma série de outras indústrias, além de proporcionar um elevado número de empregos.

De sua produção, depende o domínio do País na formação de consistente frota mercante para competitividade com os fretes gerados pelo comércio exterior, bem como para propiciar maior economicidade no transporte da cabotagem.

Tendências da Indústria Naval Brasileira - Na demanda setorial de navios, podemos começar analisando pelas necessidades de importações de graneis líquidos. Para garantir as importações diárias de petróleo, a PETROBRÁS, mantém um grande número de navios afretados e também está, atualmente

com um programa de substituição total dos navios afretados que operam na cabotagem, por navios de bandeira brasileira, o que, certamente, provocará uma boa demanda nas contratações.

No setor de graneis sólidos, a demanda é incerta, tendo em vista que o mercado nesse setor é muito variável e, no momento, os fretes desses navios estão muito baratos. Essa expansão se acentuará pendendo mais para as Estatais, como a PETROBRÁS e DOCENAVE, pelo acordo entre elas existentes e do apoio do Governo, conforme já nos referimos anteriormente.

Outro bom aspecto de demanda é a evolução das movimentações das cargas contentorizadas.

A tendência de se buscar o transporte hidroviário como alternativa ao rodoviário, abre boas perspectivas de encomendas que, embora, de pequenos portes, serão significativas se considerarmos seus valores quantitativos.

Perspectivas da Indústria Naval, face a Obsolescência da Frota Mercante Brasileira- Ao enfocarmos a obsolescência de nossa frota marítima, encontramos um quadro bastante promissor para a superação dos problemas, tendo em vista que no período entre 1982/85, vários navios empregados em diversas modalidades de transportes atingiram ou ultrapassarão a média dos quinze anos de idade operacional, totalizando, assim, cerca de 1.315 mil TPB, proporcionando uma média anual de 438 mil TPB.

No final de 1984, nossa frota mercante totalizava o montante de 10.001.356 TPB e com o transcorrer dos anos haverá a necessidade de reposição de cerca de 15 milhões de TPB para a manutenção do equilíbrio no transporte, assim sendo, somente para atender essa demanda, os estaleiros terão uma produção média anual de cerca de 1 milhão de TPB.

+

VII-3

Se projetarmos este quadro para daqui a mais dez anos iremos constatar que somente para atender a reposição de nos sa frota obsoleta, os estaleiros nacionais se ocuparão de 80% de suas capacidades de produção.

### Óbices ao Desenvolvimento da Indústria Naval Brasileira

No que se refere a este tópico, apontamos:

1)- o primeiro choque do petróleo, em dezembro de 1973, com a retração do mercado mundial;

2)- a falta de coordenação na capacidade de produção dos estaleiros nacionais, na implantação do II Plano de Construção Naval. A previsão de duração da execução prevista para o Plano era de 5 anos, mas até hoje, temos ainda em final de construção navios encomendados deste Plano;

3)- as dificuldades de financiamento encontradas no início do II Plano de Construção Naval e ao longo dos anos, bem como, o grande número de embarcações encomendadas;

4)- o excessivo controle por parte do Governo nos tipos das embarcações a serem construídas, além das quantidades para cada armador;

5)- o longo tempo para as construções das novas encomendas, provocando a obsolescência das que estão sendo entregues por último; e

6)- a crítica situação financeira da SUNAMAM, que provocou a paralisação total do sistema de financiamentos.

Fatores Positivos- Relacionamos os seguintes fatores positivos para o desenvolvimento da Indústria Naval:

1)- a maior participação de navios de bandeira brasileira nos fretes gerados pelo comércio exterior, ocasionando uma demanda considerável na construção naval do País;

2)- a ampliação do parque industrial naval do País, com aumento na capacidade de produção dos estaleiros;

3)- A criação do Fundo da Marinha Mercante e da Políti-

ca Marítima Nacional; e

4)- a autorização, por parte do Governo, da entrada no País de tecnologia estrangeira mais avançada, trazendo "Know-How" e a formação de estaleiros como a "VEROLME" e a "ISHIBRÁS".

#### SEÇÃO IV - SETOR DE REPAROS NAVAIS

Face ao seu expressivo valor perante o "Poder Marítimo Brasileiro" e para a retenção de divisas no País, o Governo Brasileiro deu início a uma racional infra-estrutura de apoio ao Setor.

a rápida expansão de nossa frota mercante exigiu do País um avanço na Indústria de Reparos Navais, que teve de redimensionar e modernizar suas instalações, para acompanhar o desenvolvimento tecnológico dos navios e competir com as indústrias similares estrangeiras.

Suas atividades por ocasião das docagens, desempenham papel relevante para a operação econômica dos navios. Essas atividades, de uma maneira geral, compreendem: a limpeza e pintura do casco e costados, manutenção das máquinas, eixos, hélices, válvulas de fundo, lemes, proteção catódica, etc. Tais serviços requerem o emprego acentuado de pessoal e mão de obra especializada e, comparativamente, podemos afirmar que os grandes estaleiros de reparos navais gastam substancial parte de seu tempo no atendimento desses tipos de serviços.

A importância do Setor de Reparos Navais, baseia-se pelo total de tonelagem de navios próprios e afretados em operação no nosso mercado, somando aproximadamente, 19 milhões de TPB. Os estaleiros de reparos navais que mais se destacam no Setor, são a ENAVI e a RENAVE.

A concentração das Indústrias de Reparos Navais na área Sudeste do País, no eixo Rio-Santos é motivada pelo fator de

+

ser por essa região que o Brasil intensifica o seu comércio de exportação, inclusive para a cabotagem.

A Indústria de Reparos Navais, após a maxidesvalorização do Cruzeiro, deixou de temer a competição externa, já que os preços dos reparos tornaram-se quase iguais em valores e a tecnologia de algumas empresas, como a ENAVI e a RENAVE, já oferecem condições de reparar qualquer tipo de embarcação, excetuando-se no que diz respeito as suas capacidades de docagens, que ainda se restringem a navios de portes médios.

Com a política contenciosa do Governo em conseguir "superávit" na balança comercial e, assim, restringir severamente as importações, o Setor viu-se privado de dotação de peças consideradas como vitais aos reparos navais, provocando, assim, o desvio de certas embarcações para reparos no exterior.

Os empresários do ramo esperam incentivos governamentais para fins de estabilização dos estaleiros e manutenção de empregos, a fim de superararem a atual crise da Marinha Mercante.

A Empresa Reunidas de Reparos Navais, apontou que, no ano de 1983, reparou 95 navios de porte médio, em torno de 10.000 TPB. A empresa não tem capacidade para a docagem de navios maiores, porque não possui diques e sim pequenas carreiras e, atualmente, está construindo uma nova carreira, com capacidade para reparos de navios de até 3 mil TPB. Essa carreira servirá principalmente para reparos de navios do tipo "off-shore", que são tidos como bastante promissores para a evolução, tanto da Indústria de Construção, como para a Indústria de Reparos Navais.

Já a ENAVI, possui um dique para navios de porte médio e carreiras para navios menores. Em 1983, reparou 223 navios de diversas modalidades, sendo 63 em seu dique, 140 repara -

dos em carreiras e 20 ao largo.

A RENAVE, informou que, em 1983, reparou 135 navios, dos quais, 90 foram serviços de docagem.

Um aspecto significativo que criou um certo otimismo no Setor, foi a criação da Comissão Marítima Nacional (CoMaNa), com suas metas e diretrizes fixadas às reais necessidades do Setor e a distribuição racional e harmônica de serviços.

Finalmente, faz-se mister registrar neste tópico, que as tendências e perspectivas da Indústria de Reparos Navais, de acordo com o já exposto, vai depender, fundamentalmente, da capacidade do País em suplantar as atuais dificuldades econômicas, liberando mais recursos para a Indústria de Construção Naval e também de uma melhor capacidade administrativa dessas empresas de reparos navais, pois conforme já sabemos, as empresas estatais, principalmente a PETROBRÁS, já estão efetuando parte substancial dos reparos de seus navios, nos estaleiros nacionais, deixando para o exterior somente aqueles considerados como incapazes de serem realizados nos estaleiros brasileiros.

Sugestões- Indicamos as seguintes:

1)- incentivar os armadores nacionais e estrangeiros a repararem seus navios em estaleiros nacionais;

2)- dificultar reparos que possam ser efetuados no Brasil, venham a ser feitos no exterior, causando assim, a evasão de divisas;

3)- que o pagamento por reparos efetuados nos estaleiros nacionais em navios estrangeiros, seja em dólares americanos, o que causará captação de divisas; e

4)- incentivar os armadores nacionais a repararem seus navios nos estaleiros brasileiros, através do estímulo de abatimento no imposto de renda, das despesas efetivamente realizadas para tal.

## SEÇÃO V - INDÚSTRIA DE NAVIPEÇAS

Ao pesquisarmos as atividades deste setor industrial diretamente ligado à Indústria Naval, pudemos constatar que sua tendência, como não poderia deixar de ser, vai depender exclusivamente da atuação de nossa Indústria de Construção Naval no que concerne à superação da crise, tendo em vista que a demanda de construção de navios serve de "pulmão" para a Indústria de Navipeças.

Além dos diversos fatores de ordem econômica que afetaram a todos os setores industriais, a Indústria de Navipeças enfrenta, atualmente, outras dificuldades, que citaremos a seguir:

- 1)- uma evolução até certo ponto lenta, em relação às reais necessidades do mercado;
- 2)- o elevado custo de produção do material;
- 3)- a não formulação de um conjunto de normas compatível com o grau de desenvolvimento da Indústria Naval, apesar dos esforços empenhados nesse sentido pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industria (INMETRO); e
- 4)- a demora na entrega dos materiais pelos fabricantes ao prestador de serviços.

A legislação que determina o emprego de substituição do material importado, pelo similar nacional, vem sendo muito debatida entre os prestadores de serviço do Setor de Navipeças, por considerá-la prejudicial aos seus interesses. O Governo determina através dessa legislação, que a construção de navios destinados à exportação deve ser dotado de, no máximo, 25% de componentes importados ( em valor) e, por ocasião da assinatura do contrato é feita a elaboração de uma lista de peças e equipamentos que podem ser incluídos na faixa dos 25%. Os prestadores de serviço desejam justamente

1

a queda desse percentual, para forçar os produtores nacionais a uma melhor confecção de seus produtos e, por conseguinte, a baixa dos preços pelo cerco da concorrência exterior.

Com a participação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social na área de novos financiamentos e, com as novas normas impostas para a liberação dos financiamentos para as construções navais, existe uma certa expectativa de melhoras no Setor de Navieças, pois de acordo com as novas medidas adotadas, haverá maior interesse dos armadores na baixa dos preços das peças, já que suas participações nos financiamentos serão mais acentuadas, o que, forçosamente, levará também os armadores a exercerem uma maior fiscalização na técnica dos projetos e maior investimento na área de prestação de serviços da Indústria de Navieças.

Desde que surgiu a Indústria de Navieças no Brasil, na década de 70, que suas atividades eram voltadas para o mercado interno, acompanhando, então, as tendências dos Planos de Construções Navais, mas, em 1983, com a carteira de construção naval sendo basicamente abastecida pelas exportações, houve um consistente prejuízo para o Setor, pelos problemas já descritos, ou seja, além das poucas encomendas no mercado interno, a Lei das Similaridades e pelas barreiras alfandegárias.

Ainda em 1983, a Indústria de Navieças teve um ligeiro crescimento com a possibilidade de participação no mercado externo, oferecida pela RIOMAR 83, nesse ano, a Indústria conseguiu exportar alguns produtos para a Alemanha e outras exportações que serviram para aliviar a situação econômica do Setor.

A partir desse período, aos dias atuais, a Indústria de Navieças Brasileira vem enfrentando uma série de crises econômicas e procurando os meios alternativos de sobrevivência.

+

Sua principal dificuldade é a diferença de custos entre o material estrangeiro e o similar produzido no Brasil, sendo o similar nacional muito mais caro. É por esse motivo que os estaleiros e prestadores de serviços lutam pela queda da Lei da Similaridade, ou uma baixa para 10% no percentual de peças de importações, pois com a concorrência dos produtos externos haveria maior poder de barganha nos preços.

O Projeto Corveta da Marinha de Guerra provocou diversos questionamentos sobre os altos custos do material nacional, trazendo benefícios para o Setor.

Tendências- A tendência da Indústria de Navipeças Brasileira é a de desenvolver uma política bem articulada de sobrevivência, tendo em vista a crise econômica em nossa construção naval, com sua filosofia voltada ao combate da ociosidade, procurando diversificar-se em vários mercados menos afetados pela recessão e da competição no sentido da exportação.

#### SEÇÃO VI - O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

Este sistema é de capital importância, pois de sua modernização e agilização na capacidade operacional depende em parte a evolução de nossa Marinha Mercante.

Para abordarmos este assunto e para que tenhamos uma idéia global da importância do funcionamento eficaz do Sistema Portuário, em termos de produtividade e em termos econômicos, pois dessa produtividade, depende o respaldo financeiro e, assim, a evolução das Companhias de Navegação, citaremos, como exemplo, o custo diário de um dos navios recentemente adquirido pela Empresa de Navegação Aliança, o navio "Full Containers" "Copacabana". O custo operacional médio desse navio oscila em torno de US\$ 22 mil dólares, por dia, partindo desse dado, já podemos concluir a necessidade de rapidez operacional dos nossos portos.

+

Devido a evolução da nossa frota mercante, com o aumento de sua capacidade produtiva e de cargas, claro se fazia a necessidade de uma melhor estruturação dos nossos portos, que apesar dos esforços do Governo, permanece nos dias de hoje com largos problemas de infra-estrutura, principalmente, nas regiões do norte do País.

Os portos brasileiros foram construídos entre 1900 e 1926, seguindo portanto, aos estilos da construção civil da época, com faixas de cais estreitas e utilizando trilhos para o deslocamento do tráfego e pequenos armazéns para depósito de mercadorias, com plataformas e pontes rolantes.

Foram criados diversos órgãos para a administração dos portos e nos dias de hoje, essa administração é feita pela Empresa de Portos do Brasil (Portobrás), que foi instituída por força da Lei nº 6.222, de 10 de julho de 1975. A Portobrás é uma empresa pública de direito privado, subordinada ao Ministério dos Transportes.

A Portobrás viu-se obrigada, devido à evolução tecnológica dos navios, a tentar acompanhar essa evolução com os meios econômicos disponíveis, e assim, foram sendo efetuadas obras em nossos portos, que, de certa forma, chegam a atender nossas necessidades imediatas. Senão, vejamos algumas delas:

- 1)- melhora no sistema de escoamento das mercadorias, com ampliação dos armazéns de estocagem e transporte terrestre para rapidez na circulação das cargas;
- 2)- instalação de amplos silos horizontais ou verticais;
- 3)- sensível melhora em alguns portos, do sistema de proteção aos navios, com instalação de modernas defensas;
- 4)- dragagens em portos de calados restritos, possibilitando assim, o acesso de navios maiores;
- 5)- a adoção nos principais portos brasileiros de rebo-

cadores satisfatórios para auxiliar as atracções dos navios e, finalmente, benfeitorias mínimas, mas necessárias para o acompanhamento por etapas do desenvolvimento do País.

Fatores Positivos Para o Desenvolvimento Portuário Brasileiro- Indicamos os seguintes fatores:

1)- a forçosa necessidade de acompanhamento técnico operacional dos navios;

2)- o crescente mercado externo desenvolvido pelo Brasil nas últimas décadas;

3)- o crescimento de nossas indústrias, principalmente, a automobilística, com seu escoamento através dos portos;

4)- o mercado de trocas brasileiro ser efetuado em cerca de 97%, por via marítima;

5)- a criação da Portobrás, com a finalidade precípua de realizar as atividades relacionadas com a construção, administração e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores, exercendo a supervisão, orientação, coordenação, controle e fiscalização sobre tais atividades; e

6)- a evolução do sistema de manuseio de cargas, exigindo, assim, que alguns portos fossem melhores equipados.

Fatores Negativos na Evolução do Sistema Portuário Brasileiro- Dentre esse fatores, destacamos os seguintes:

1)- a restrição econômica, com dificuldades de liberação de verbas para o Setor;

2)- qualificação e treinamento do pessoal que atua no Setor;

3)- desburocratização, que, apesar da Portaria Ministerial nº 131, de 10.02.81, não vem sendo posta em prática de acordo com as reais necessidades;

4)- a excessiva mão de obra operacional utilizada nos portos; e

5)- a legislação portuária antiga, necessitando de atua

lização para a exploração comercial dos portos.

Realizações e Projetos no Sistema Portuário Brasileiro, no Período entre 1970 e 1984- O Brasil desde de 1970, vem realizando um grande programa de reestruturação portuária, a fim de garantir o escoamento de seus diversos produtos. Esse programa é denominado, Corredores de Exportações e Abastecimento, que tem como finalidade principal, a redução das importações e o incremento das exportações, assim, dentro desse programa podemos verificar o total de 44 obras para modernização e reaparelhamento de nossos portos, e entre elas, podemos citar as seguintes:

a)- a construção do novo pier de petroleiros, em Miramar, nas proximidades do cais do porto de Belém;

b)- a construção do pier de petroleiros, em Fortaleza;

c)- a recuperação do porto do Recife, com a construção de mil metros de cais;

d)- a implantação do Complexo Portuário de Sepetiba; e outras obras, em diversos portos brasileiros, todas elas importantes para melhor eficácia operacional dos portos.

No setor de terminais privativos, também foram realizadas diversas obras, entre as quais, citamos:

a)- Ponta da Madeira, para exportação do minério de ferro de carajás; e

b)- Tubarão, para exportação de minério de ferro. E outros terminais da Petrobrás.

Finalizando este tópico, gostaria de enfatizar a necessidade de uma melhor distribuição de rebocadores auxiliares de manobra entre os portos do Brasil. Sem analisar o fator econômico, lembraria que, enquanto constatamos a existência de rebocadores ociosos nos portos do Rio de Janeiro e Santos, nos portos do Norte, como Cabedelo, Natal e Belém, e ainda, em alguns portos do Sul, podemos verificar a ausência

+

desses rebocadores, que são instrumentos relevantes no auxílio às manobras dos navios, principalmente, no aspecto segurança.

## SEÇÃO VII - O HOMEM COMO ELEMENTO BÁSICO DO PODER MARÍTIMO

De todos os componentes do "Poder Marítimo", o HOMEM é o mais importante, pois, a evolução, estabilização, ou retrocesso desse complexo, depende fundamentalmente das ações dessa figura. Sendo assim, o HOMEM deve ser dotado de características básicas, como, a formação técnica profissional e a "mentalidade marítima", ou seja, a vocação para a vida do mar.

Na primeira característica, observamos um grande esforço do Governo para a formação de pessoal, através do Ministério da Marinha.

Até a existência da Escola no Lloyd Brasileiro, conhecida no meio marítimo como "Escolinha Walita", destinada ao aperfeiçoamento de oficiais, a tarefa de formação técnico-profissional, tanto dos oficiais, como da guarnição, era bem fácil, mas com os passar dos anos e com a constante evolução tecnológica dos navios, houve a necessidade de melhor formação do pessoal, exigindo instrutores mais atualizados e centros de preparos mais aperfeiçoados e modernizados, tornando essa operação mais complexa.

Assim, foi implantado no Brasil, em 1969, sob responsabilidade e coordenação da Diretoria de Portos e Costas, o Ensino Profissional Marítimo, com diversas unidades de ensino espalhadas por todo o Brasil. Esse empreendimento resultou na construção de dois Centros de Instruções, um localizado em Belém, chamado de Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA) e outro localizado no Rio de Janeiro, o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), esse dois Centros, dispõem de modernos meios para a formação e treinamen-

+

to de pessoal para a Marinha Mercante. Inclusive, para a construção desses Centros, o Brasil recebeu colaboração técnica e financeira da Organização das Nações Unidas (ONU) e, por isso, teve que assinar algumas cláusulas contratuais, as quais determinam que esse dois Centros devem ter em seus quadros de alunos, algumas delegações de outros países menos desenvolvidos.

No transcorrer do curso fundamental, os alunos são instruídos sobre a vida a bordo e sobre o uso dos aparelhos e maquinárias existentes nos modernos navios de hoje, e ainda, para melhor conhecimento técnico profissional e prático, esses alunos fazem estágios periódicos de 6 meses a bordo de navios, para aclimatação e aprofundamento de suas funções.

De uma maneira geral, podemos afirmar que o Brasil destaca-se entre os melhores países, em termos de formação técnica-profissional de oficiais para a Marinha Mercante. Esta afirmação pode ser constatada, pela simples observação da grande rotatividade de pessoal entre os navios, sem a ocorrência de queda na produção e dos baixos índices de avarias com perdas totais, relacionados com o total da tonelagem brasileira.

A Mentalidade Marítima- Este assunto é de suma complexidade, tendo em vista as dimensões continentais do Brasil e o grau de cultura de seu povo.

A maioria do povo desconhece a necessidade do uso do mar, como meio de transporte e seu uso para o desenvolvimento e segurança do País.

Acredito que a evolução da aviação e dos transportes rodoviários, sem que, também, os grandes armadores fizessem campanhas para o esclarecimento do povo sobre a baratices dos transportes marítimos, foi fator preponderante para a decadência da popularidade do navio. Até mesmo nos dias de hoje,

x

raramente se vê um anúncio sobre as atividades do transporte marítimo, o que ocorre justamente o contrário com as empresas de navegação aéreas. Para se criar uma mentalidade qualquer, mister se faz o uso dos meios de comunicações, hoje largamente evoluídos no Brasil. Mas apesar disso, nossos armadores negligenciam nesse aspecto. Como exemplo desta afirmação, podemos facilmente fazer um quadro comparativo; uma grande maioria de braileiros conhece a "VASP" e, ao contrário; poucos conhecem a "NETUMAR". Outro exemplo, a PETROBRÁS, que por motivos de padronização e economia de tintas, retirou dos costados dos seus navios o indicativo de seu nome, o que era uma grande fonte publicitária e de divulgação da Companhia, no exterior e mesmo no Brasil. Fazemos a pergunta, será que a economia nos preços da tinta supera o valor dessa divulgação?

Outro fator que consideramos como prejudicial à mentalidade marítima, é a atuação do sistema da Guarda Portuária do País, que procura ao máximo, alegando normas de segurança, impedir o ingresso no cais de quaisquer pessoas que queiram visitar os navios e, assim, tomar conhecimento da vida de bordo, quando podemos constatar, que a prática de visita aos navios é tanto mais intensa, quanto maior for o desenvolvimento marítimo do País.

Um fator positivo para o ingresso de pessoal na Marinha Mercante é o considerado "alto salário", mas com o passar dos anos, esse fator deixa de exercer influência, tendo em vista a prolongada ausência do lar e, conseqüentemente, do seio familiar, aliado a esse dado, a falta de uma estrutura de assistência social, faz com que o êxodo do pessoal seja acentuado e além disso, destacam-se ainda, como as grandes dificuldades de se manter o pessoal a bordo: a)- horário integral de trabalho; b)- as grandes variações climáticas e, finalmente; c)- o excessivo tempo de permanência no mar.

+

Atualmente, ainda existe uma grande procura pela profissão marítima, impulsionada por melhores salários, mas com o transcorrer de suas atividades a bordo e pelos motivos já citados, o êxodo de pessoal tende a ocorrer em grande número.

Sugestões Para o Aumento de Uma Mentalidade Marítima --

Dentre outros fatores, selecionamos as seguintes:

1)- abertura dos portos para visita aos navios, dentro das verdadeiras normas de segurança;

2)- maior divulgação de nossos meios marítimos, navais e mercantes, através da imprensa;

3)- maior assistência social aos tripulantes e familiares;

4)- maior incentivo aos tripulantes, no que se refere a prêmios e distinções por maior período de permanência no mar obedecendo aos fatores, disciplina e produtividade;

5)- maior aproximação entre as duas Marinhãs ( Mercante e de Guerra ), ocasionando assim, uma maior troca de idéias e afastando o divórcio existente entre essas duas forças marítimas; e

6)- a criação, no Brasil, de Clubes Recreativos para os marítimos, semelhantes aos já existentes em alguns países de mentalidade marítima, como, por exemplo, "SEAMEN'S CLUB".

## CAPÍTULO 5

### CONCLUSÕES

A economia do País vem atravessando nestas últimas décadas, períodos constantes de oscilações, motivadas pelos aumentos excessivos dos preços do petróleo, que provocaram profundas mudanças de ordem estrutural na economia mundial, gerando instabilidade nas diversas formas de gerência econômica e desequilíbrio nos países industrializados.

Parte substancial da receita total do Brasil é desviada aos cofres de Bancos estrangeiros, para a cobertura de juros provenientes da dívida externa.

As diretrizes traçadas para a nossa economia foram de acordo com os Programas do Fundo Monetário Internacional, visando o reequilíbrio do balanço de pagamentos, redução do "déficit" público, da inflação e maior liberalização da economia.

As diversas políticas adotadas pelo Governo para atenderem aos problemas da crise, ainda não causaram efeitos positivos à sensibilidade do povo. A inflação continua em ordem crescente e com as medidas de recessão impostas pelo Governo, aumentaram as dificuldades no comércio interno, devido aos baixos salários e conseqüente perda do poder aquisitivo da população.

Com a maior participação do Brasil no comércio exterior, houve um razoável crescimento econômico e esse crescimento, é também, em grande parte devido à produção interna de petróleo, que proporcionou a redução das importações desse produto, da agressiva política cambial brasileira e da recuperação da economia norte-americana.

O Governo intensifica aplicações de maiores recursos no Setor Agropecuário e com a política de contenção, a tendência, é a do País manter uma certa estabilidade econômica, de

dependendo para isso, de condições climáticas favoráveis e da manutenção de um crescimento interno racional.

A área do Comércio Marítimo e a Marinha Mercante Brasileira, em função das crises, apresenta uma série de dificuldades, sendo a principal delas, a escassa geração de fretes no mercado, motivada pela retração da produtividade dos países industrializados, que chegou, inclusive, a causar a paralisação de elevado percentual de tonelagem de navios em diversas partes do mundo.

Foram postas em prática outras modalidades de comércio marítimo, na tentativa, além de evitar a evasão de divisas, para a melhora na geração de fretes.

Os navios também tiveram de ser adaptados e a acompanharem as inovações tecnológicas, para melhor competição com o mercado internacional.

A Crise da Construção Naval, foi consequência de uma desaleração do ritmo de crescimento dos países industrializados e instabilidade econômica do Brasil, que teve de desviar verbas de vários setores, para a canalização na compra de petróleo. Outro fator, obviamente, foi a retração do comércio marítimo mundial, o que provocou a baixa nos pedidos de novas encomendas. Aliadas a esse fatores, temos que considerar as falhas do diversos Planos de Construção Naval e as normas do Governo para a liberalização de financiamentos, além da falta de uma boa previsão das reais necessidades do País, em relação às dimensões de seu parque industrial naval.

Visto as dificuldades que atravessam nossos estaleiros seriamente afetados pelas dificuldades econômicas que assolam o País, poderemos concluir as seguintes consequências, com geração de sérios problemas, nos seguintes setores:

- 1)- setor social, com acentuação do decréscimo no ní-

vel de empregos;

2)- comércio exterior, com a perda de divisas; e

3)- tecnologia, no que se refere ao aspecto de movimentação e aperfeiçoamento de pessoal.

O Desenvolvimento do "Poder Marítimo Brasileiro", como podemos constatar, está condicionado à normalização das condições econômicas do País.

O "Poder Naval", terá sua evolução baseada em equipamentos e navios de pequenos portes, somente para atender as necessidades atuais do País. Essa evolução, está também condicionada às futuras políticas de condução da dívida do Ministério da Marinha.

A Marinha Mercante, a Indústria Naval, os Setores de Reparos Navais e Navipeças e o Setor Portuário, estão com seus desenvolvimentos condicionados, além do reequilíbrio das finanças do País, a uma retomada do comércio marítimo mundial, à normalização do crescimento dos países industrializados e de uma política bem orientada para esse Setores.

Dentro desse contexto evolutivo, torna-se fundamentalmente necessário, o desenvolvimento de uma maior "Mentalidade Marítima" no País, além de incentivos governamentais e de uma política de distribuição de serviços mais racional.

+

BIBLIOGRAFIA

1. ANUÁRIO DE PORTOS E NAVIOS 83/84 - Portos e Navios - Revista Técnica e Informativa Ltda.
2. ANUÁRIO DE PORTOS E NAVIOS 84/85 - Portos e Navios - Revista Técnica e Informativa Ltda.
3. BAER, Werner. A industrialização e o desenvolvimento econômico do Brasil. 5ªed. Rio de Janeiro, FGV, 1983.
4. BRANCO, Roberto Castello. As controvérsias sobre a dívida pública. In: APEC. Dívida externa e desdolarização. Rio de Janeiro, APEC. 1983. v.9
5. BRANDÃO, Carlos. Como assegurar um adequado sistema monetário. In: A política de estabilização. Medidas e efeitos corretivos - APEC. Rio de Janeiro, APEC, 1982. v.6
6. \_\_\_\_\_. A dívida externa e a desdolarização. In: APEC. Dívida interna. Poupança interna. Rio de Janeiro, APEC, 1983. v.9
7. \_\_\_\_\_. A crise econômica mundial e seu ajustamento. Reflexos sobre o comércio internacional. In: APEC. Comércio exterior e balanço de pagamentos. Rio de Janeiro, APEC, 1984. v.10
8. BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. Simpósio Sobre aspectos do poder marítimo brasileiro e seu reordenamento para o estabelecimento de uma mentalidade marítima. Rio de Janeiro, 1985. 107 p.
9. BRASIL. Escola de Guerra Naval. Simpósio: aspectos econômicos do poder marítimo. 13-17 ago. Rio de Janeiro, EGN, 1984.
10. \_\_\_\_\_. Simpósio: Uma política para o mar. 8-19 ago.1983. Rio de Janeiro, EGN, 1983.
11. BRASIL. Leis, decretos, etc. Decreto nº 89.331, de 25 de janeiro de 1984. Aprova a Política Marítima Nacional.
12. BRASIL. Ministério da Marinha. Gabinete do Ministro. Portaria nº 0160, de 25 de janeiro de 1983. Aprova a Doutrina Básica da Marinha (RESERVADO).

13. \_\_\_\_\_. Portaria nº0160, de 25 de janeiro de 1983. Aprova a Política Básica da Marinha.
14. BRASIL. Ministério dos Transportes. Política de transportes e conjuntura atual. Conferência do Ministro Cloralino Severo, na Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, EGN, 7 de outubro de 1983.
15. BRASIL. Presidência da República. Secretaria do Planejamento. Mudanças estruturais da economia do governo Figueiredo. Palestra do Ministro. A. Delfin Neto, na Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 13 de junho de 1984.
16. \_\_\_\_\_. III Plano Nacional de Desenvolvimento: III -PND - 1980/85. Brasília, IBGE, 1981.
17. \_\_\_\_\_. Diretrizes gerais da política econômica. Notas para o I PND da nova República. Brasília, Imp. Nacional, mai. 1985.
18. BRASIL. Presidente, 1984 (Figueiredo). Mensagem ao Congresso Nacional. Brasília, Imp. Nacional, 1984.
19. CAMINHA, João Carlos Gonçalves. Delineamentos da estratégia. Florianópolis, 1980. 598 p.
20. CARLINI, Nelson. Problemas e perspectivas da construção naval. In: APEC. Comércio exterior e balanço de pagamentos. Rio de Janeiro, APEC, 1984. v.10
21. CORBELLINI, Aristides. Operações de trocas no mercado internacional. In: APEC. Comércio exterior e balanço de pagamentos. Rio de Janeiro, APEC, 1984. v.10
22. COUTO, Elcio Costa. Transporte marítimo, fretes e exportações. In: Comércio exterior e balanço de pagamentos. APEC. Rio de Janeiro, APEC, 1984. v.10
23. CROOME, D.R. e ROBINSON, J.N. Introdução à teoria macroeconômica. Rio de Janeiro, 2 (10). 1984. 206 p.
24. FARIA, Hugo Barros de. Perspectivas da balança comercial para 1985. FUNDAÇÃO CENTRO DE ESTUDOS DO COMÉRCIO EXTERIOR: Revista CE.85. (IX): 4-5, mar.85

25. FLORES, Mário César, coord. Panorama do poder marítimo brasileiro. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército . Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1972. 445p.
26. GALVEAS, Ernane. A ofensiva brasileira no mercado externo. In: APEC. Comércio Exterior e balanço de pagamentos. Rio de Janeiro, APEC, 1984, v.10
27. GIBBON, Virgilio H.S. O modelo econômico brasileiro e suas implicações sobre a distribuição de renda. In: A economia brasileira e suas perspectivas-APECÃO- Rio de Janeiro, APEC, 1980, v.19
28. GOMES, Carlos T.F. Endividamento externo e reservas cambiais. In: A economia brasileira e suas perspectivas. APECÃO. Rio de Janeiro, APEC, 1980, v.19
29. GONÇALVES, Antonio C.P. uma análise da dívida externa e do balanço de pagamentos. In: A economia brasileira e suas perspectivas. APECÃO. Rio de Janeiro, APEC, 1980. v.19
30. GUIMARÃES, J.C. de Macedo Soares. Marinha mercante no Brasil. (Uma opinião). Francisco Alves. Rio de Janeiro, 1968. 107 p.
31. LANGONI, Carlos Geraldo. O programa do álcool, o setor privado e o estado. In: APEC. Rio de Janeiro, APEC . 1980. v.4
32. LEMGRUBER, Antonio Carlos. Um comentário sobre a inflação e o crescimento do Brasil. In: A economia brasileira e suas perspectivas. APECÃO. Rio de Janeiro , APEC, 1980. v.19
33. MALLMANN, Paulo. Ajuste da Economia. As políticas monetária, fiscal e cambial. Rio de Janeiro, EGN, 1985. Palestra proferida na EGN, em 17 de julho de 1985.
34. MARINHA encomenda três navios à estanave. O GLOBO. Rio de Janeiro, 30 de maio de 1985. p.25

+

35. MARTONE, Celso L. Novos caminhos para a política comercial brasileira. In: APEC. Comércio exterior e balanço de pagamentos. Rio de Janeiro, APEC, 1984. v.10
36. PANORAMA macroeconômico 1984. Revista Conjuntura. mar. 1985.
37. PORTOS E NAVIOS. Revista Técnica e Informativa Ltda . Rio de Janeiro, XXV (272). abr. 1982.
38. \_\_\_\_\_. XXVI (283). mar. 1983.
39. \_\_\_\_\_. XXVII - mar/abr/jun/out. 1984
40. \_\_\_\_\_. XXVIII (309). mai. 1985.
41. RAMALHETE, Clóvis. Brasil: Mudanças nas instituições jurídicas econômicas. Revista Carta Mensal. Rio de Janeiro, 30 (357) : 3-12, dez. 1984.
42. RELATÓRIO ANUAL 1984/do/BANCO DO BRASIL. Rio de Janeiro 1985.
43. RELATÓRIO ANUAL 1984/da/PETROBRÁS. Rio de Janeiro, 1985
44. RELATÓRIO ANUAL 1984/da/SUNAMAM. Rio de Janeiro, 1985.
45. SANTOS, Aniceto Cruz. Situação e perspectivas da construção naval no Brasil. Palestra proferida na EGN, em 20 de agosto de 1982. Rio de Janeiro, EGN, s.ed. 1982, 13 p.
46. SETUBAL, Laerte. A dívida externa, seus reflexos e perspectivas. In: APEC. Dívida externa e desdolarização. Dívida interna. Pupaça interna, Rio de Janeiro, APEC. 1983. v.9
47. SEVERO, Cloraldino. A política de transportes no Brasil 1979/85. Brasília, (4) - jun. 1983.
48. SILVA, Edmundo de Macedo Soares e. Conjuntura do Brasil Economia e sucessão. Revista Carta Mensal; Rio de Janeiro, 30 (357) : 13-24 dez. 1984.
49. SIMONSEN, Mário Henrique. Macroeconomia; 2. ed. Rio de Janeiro, 1974. v.1

50. SIMONSEN, Mário Henrique. Dívida externa e balanço de pagamentos. APEC. Rio de Janeiro, 1980. v.4
51. VALENTE, Murillo Gurgel. A política de transportes marítimos do Brasil. (Crônica de uma batalha). Ministério dos Transportes. Serviço de Documentação. Rio de Janeiro, 1971. 114 p.

ESTE LIVRO DEVE SER DEVOLVIDO  
NA ÚLTIMA DATA CARIMBADA

02 JUN 1994	31 AGO 2002		
20/12/94	02 JUL 2005		
09 ABR 1995			
27 SET 1995			
05 JAN 1996			
09 JAN 1996			
23 MAR 1996			
00 ABR 1996			
17 ABR 1996			
30 ABR 1996			
14 MAI 1996			
28 MAI 1996			
11 JUN 1996			
18 JUN 1996			
* 4 JUL 2003			

...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...



00009860000276  
A Conjuntura economica e o poder  
2-A-28

MINISTÉRIO DA MARINHA  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL  
Biblioteca

Cals, Waldemir Barros

A conjuntura economica e o poder  
maritimo brasileiro

2-A-28  
DEVOLVER NOME LEIT. (276/86)

Cals, Waldemir Barros

TÍTULO  
A conjuntura economica e o poder marítimo brasileiro

2-A-28

DEVOLVER NOME LEIT. (276/86)

02 JUN 1994	CLES MORTA	<i>[Signature]</i>
20/12/94	<del>CE CASTANO DA SILVA</del>	<del><i>[Signature]</i></del>
09 ABR 1995	<del>CE</del>	<del><i>[Signature]</i></del> CLE 203816
27 SET 1995	ENG MATHIAS	<i>[Signature]</i>
04 OUT 1995	RENOVATO	<i>[Signature]</i>
05 JAN 1996	CC CIRNE	<i>[Signature]</i>
09 JAN 1996	Renovada	<i>[Signature]</i>
23 MAR 1996	SAKIYAMA	<i>[Signature]</i>
06 ABR 1996	<del>SAKIYAMA</del>	<del><i>[Signature]</i></del>
17 ABR 1996	SAKIYAMA	<i>[Signature]</i>

Devolver em	Nome do Leitor
30 ABR 1996	Renovado <i>[Signature]</i>
14 MAI 1996	RENOVADO e LAPRES
28 MAI 1996	RENOVADO e LAPRES
11 JUN 1996	RENOVADO e LAPRES
* 4 JUL 2000	Lopes
31 AGO 2002	<del>SS</del> RANILDO plc CF META.
02 JUL 2005	CCCIM BARRAS <i>[Signature]</i>