

CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE – EFOMM

CONSTRUÇÃO NAVAL: ASPECTOS ECONÔMICOS
RELACIONADOS À RENOVAÇÃO DA FROTA MERCANTE

Por: Leandro Vieira Gracina

Prof. CLC Adilson Coelho

Rio de Janeiro

2012

CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE - EFOMM

CONSTRUÇÃO NAVAL: ASPECTOS ECONÔMICOS
RELACIONADOS À RENOVAÇÃO DA FROTA MERCANTE

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Máquinas (FOMQ) da Marinha Mercante.

Por: **Leandro Vieira Gracina**

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA CIAGA

CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE – EFOMM

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): _____

NOTA - _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus por me conceder força e sabedoria, aos meus pais, Pedro Paulo e Jacqueline, que me darem todo apoio e incentivo necessário para ingressar, cursar e concluir com êxito esse curso, aos meus avós, Uilton e Anita, que sempre estiveram ao meu lado me apoiando e aconselhando em cada etapa da minha vida, e a todos que me apoiaram nessa etapa da minha vida.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus pais, Pedro Paulo e Jacqueline; ao meu irmão, Leonardo ; aos meus tios Vander e Astrogildo; aos amigos de camarote que sempre estiveram me apoiando nos momentos difíceis.

RESUMO

O presente trabalho tem por finalidade demonstrar a evolução da indústria naval no Brasil, desde sua origem até os dias atuais, destacando os períodos de expansão, crise e estagnação, e a recente revitalização. A partir do estudo dos antecedentes históricos e dos fatores determinantes para a inserção do país em cada uma das fases, este trabalho visa expor os aspectos econômicos relacionados ao desenvolvimento da indústria naval e a renovação da frota mercante nacional, além do atual cenário brasileiro.

Além disso, será desenvolvida uma explanação acerca do desenvolvimento do setor naval na orla de Aracruz , de grande importância na expansão da frota mercante e, por fim, serão apresentadas as perspectivas econômicas para a construção naval brasileira.

ABSTRACT

This study aims to demonstrate the evolution of the shipbuilding industry in Brazil, from its origins to the present day, highlighting the periods of expansion, crisis and stagnation, and the recent revitalization. From the study of the historical background and the factors for the country's insertion in each of the phases, this paper aims to explain the economic aspects related to the development of the shipbuilding industry and the national merchant fleet renewal, beyond the current Brazilian scenario.

In addition, there will be an explanation about the development of the shipbuilding industry on the edge of Aracruz, of great importance in the expansion of the merchant fleet, and finally, we present the economic outlook for the Brazilian shipbuilding.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
CAPÍTULO I Histórico da indústria naval brasileira	10
1.1- Criação e desenvolvimento da indústria naval brasileira	10
1.2- Medidas tomadas pelo governo para evolução do setor naval durante o segundo Reinado	11
1.3 Centralização, planejamento e nacionalização	12
1.3.1 Criação da Comissão da Marinha Mercante e os instrumentos de financiamento	13
1.3.2 Metas e iniciativas para reerguer a marinha mercante	16
1.3.3 Indissociabilidade entre marinha mercante e construção naval	17
1.3.4 Prosperidade: a atuação da SUNAMAM de 1969 a 1983	19
Capitulo II - Desnacionalização e privatização: o desmonte parcial da navegação marítima e da construção naval	25
Capitulo III A criação do Promef (Programa de Modernização e Expansão da Frota) e o renascimento da Indústria naval	29
3.1 A situação do setor naval na atualidade	30
Capitulo IV	32
4.1 O surgimento da indústria naval no Espírito Santo em consequência do Pré-Sal	32
4.2 Investimentos navais na orla de Aracruz-ES	34
4.2.1 Estaleiro Jurong Aracruz	34
4.2.2 Terminal Industrial IMETAME	37
CONSIDERAÇÕES FINAIS	40
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	41

INTRODUÇÃO

Todo país tem a necessidade de ter indústrias de base para o seu desenvolvimento, sendo assim com o Brasil não foi diferente, ao longo de sua história foram observados momentos distintos desse seguimento. Nesse trabalho estudaremos o nascimento e todo o processo de criação, os principais incentivos por parte do governo, os órgãos de maior importância que foram criados nessa área, os motivos que afetaram o setor naval assim como as perspectivas da construção naval no país, para isso será apresentado a história naval brasileira até o presente momento e será feita uma análise sobre os principais investimentos no estado do Espírito Santo, estado promissor devido aos recentes descobrimentos de reserva de petróleo.

Histórico da indústria naval brasileira

1.1 – Criação e desenvolvimento da indústria naval brasileira

Muitos estaleiros foram fundados em vários pontos do nosso litoral, o mais importante, e que continuou como o mais importante até meados do Século XIX, foi o Arsenal de Marinha da Bahia, em Salvador, fundado por Thomé de Souza, onde foram construídos dezenas de navios, inclusive grandes naus, que eram os maiores navios de guerra do seu tempo. Em 1763, foi fundado o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, até hoje existente, e onde foi construída em 1767 a primeira nau, batizada como S. Sebastião. Entretanto, na área do Rio de Janeiro, a grande façanha, foi por volta de 1670, quando foi construída a nau Padre Eterno, considerado como sendo o maior navio do seu tempo em todo mundo.

Foram construídas durante os séculos XVII e XVIII numerosas e importantes embarcações. A Carta Régia de 1650 determinava que o estaleiro deveria lançar ao mar anualmente pelo menos um galeão de 700 a 800 toneladas. Esse não tinha então o significado que tem hoje (unidade de deslocamento equivalente ao volume de 1m^3), mas um valor maior. Já no início do século XVII eram construídos navios maiores, com cerca de 1000 toneladas. Como elemento de comparação, podemos considerar que no fim do século XVIII os maiores navios ingleses da Companhia das Índias deslocavam cerca de 1200 toneladas. Os navios de guerra, porém, eram consideravelmente maiores que os mercantes.

Além dos arsenais, surgiram também diversos estaleiros particulares ao longo da costa brasileira. Entre estes se destaca o estaleiro Ponta D'Areia, de propriedade do Visconde de Mauá, onde foram construídas mais de uma centena de navios e que, posteriormente, veio a se chamar estaleiro Mauá. Por essa e outras ações de incentivo a indústria naval e Marinha Mercante Brasileira, o Visconde de Mauá veio a se tornar o patrono da Marinha Mercante, reconhecido como tal até os dias atuais.

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

1.2- Medidas tomadas pelo governo para evolução do setor naval durante o segundo Reinado

Durante o Segundo Reinado foram criadas várias companhias nacionais de navegação marítimas a vapor, que cobriam todo o litoral brasileiro e as grandes bacias hidrográficas. Além das grandes companhias haviam empresas de navegação regional e local, localizadas em todas as províncias litorâneas. A única política voltada para o setor eram as subvenções concedidas às companhias que seguiam as determinações definidas pela Capitania dos Portos, o órgão estatal, que além de fazer os registros das embarcações e da tripulação, definia as políticas voltadas à marinha mercante.

Nos anos 1920, a economia brasileira passou por uma diversificação produtiva com o surgimento de setores industriais mais complexos e dinâmicos como cimento, ferro, aço, metal-mecânico, papel e celulose, produtos de borracha, químicos e frigoríficos, o que significava mais importações (SUZIGAN, 2000, p. 120). Ao mesmo tempo, houve novos surtos na produção de café e decadência na produção de borracha. Este movimento rebatia nos portos e na navegação, via exportações ou importações, que exigia uma maior atuação das companhias de navegação para atender as demandas nacionais que estavam num rápido processo de integração comercial. O novo padrão de conglobação, que emergiu após a Revolução de 1930, pautado na industrialização desenhou um novo arranjo para o sistema de transporte no Brasil. O Plano Geral de Viação Nacional, aprovado em 1934, apontava claramente que as rodovias seriam as vias integradoras do mercado nacional. A falta de uma malha ferroviária interiorana integrada e a presença de um sistema fluvial fragmentado exigiam uma resposta rápida e eficaz para atender as demandas regionais. Os ônibus e os caminhões aos poucos iam superando o trem e o navio no transporte de pessoas e mercadorias. As estações rodoviárias substituíram os cais dos portos e as plataformas de embarque das ferrovias. Este quadro atingia diretamente as companhias de navegação de cabotagem que nos anos de 1930 começaram a passar por dificuldades financeiras. Diante das exigências impostas pelo novo padrão de acumulação, o Estado viu-se obrigado a assumir várias funções onde havia uma inércia empresarial, falta de comando e de capital. A expansão e a integração do mercado interno aumentavam o fluxo comercial e de pessoas. O

problema que persistia na marinha mercante brasileira somente poderia ser solucionado com uma intervenção estatal definindo novos rumos para o setor.

Com os adventos da República podemos destacar três ações que fortaleceram a marinha mercante nacional. A primeira foi a criação da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, em 1890, uma companhia estatal de navegação, que tornou-se a âncora do setor por quase 100 anos. A segunda foi o fortalecimento da Companhia Nacional de Navegação Costeira, fundada em 1891, e da Companhia Comércio e Navegação, fundada em 1905. Incluindo o Lloyd Brasileiro, estas três grandes companhias praticamente dominaram a navegação de cabotagem no Brasil até os anos de 1940. E por último, destacamos a criação da Inspeção Federal de Navegação (IFN), em 1907, que assumiu as funções da Capitania dos Portos em definir e coordenar as políticas para a marinha mercante brasileira. Mesmo assim, a política da jovem República era quase a mesma do velho Império: subvenções das companhias de navegação.

1.3- Centralização, planejamento e nacionalização

A criação da Comissão da Marinha Mercante em 1941, respaldada pelo Decreto-Lei 1.951 de 30 de dezembro de 1939, que inaugurou um novo regime jurídico para a navegação garantindo à União o direito de explorar, conceder e autorizar os serviços da navegação, marítima, fluvial e lacustre, consagrou a presença do Estado no setor. Essa participação ativa do Estado vinha seguindo uma trajetória ascendente desde a criação do Lloyd Brasileiro em 1890. No governo Vargas (1930-1945), esta política ganhou mais robustez com a criação da Comissão da Marinha Mercante.

Nesta fase de expansão abordaremos o período que começou com a criação da Comissão da Marinha Mercante, em 1941, passando pela aprovação do Fundo da Marinha Mercante, em 1958, pelo fortalecimento administrativo e financeiro da CMM, transformada em SUNAMAM, até o esvaziamento e extinção da SUNAMAM em 1989.

1.3.1 Criação da Comissão da Marinha Mercante e os instrumentos de financiamento

O Estado que surgiu após a Revolução de 1930, além de ampliar a sua base de atuação, passou a centralizar, burocratizar e racionalizar ainda mais as suas funções. Segundo Draibe (1985, p. 62), “velhos órgãos ganharam nova envergadura, estruturaram-se gradativamente às carreiras, assim como os procedimentos sujeitaram-se crescentemente à lógica racional-legal”. Do ponto de vista econômico, os anos de 30 inaugurou também um novo padrão de aglomeração, o da industrialização restringida. Já podemos falar em industrialização, porém ela é limitada pela baixa capacidade de importar e pelas frágeis bases técnicas e financeiras, cuja acumulação era horizontal, incapazes, portanto, de comandar e financiar os investimentos necessários para o país constituir forças especificamente capitalistas de produção. Há, nesse período, um crescimento do departamento de bens de produção. No entanto, ainda é insuficiente para atender as necessidades da economia que estava em franca expansão.

No período compreendido entre a criação da Comissão da Marinha Mercante (CMM), em 1941, à criação do Fundo da Marinha Mercante (FMM), em 1958, paralelo à industrialização restringida, assistimos a três movimentos no setor de navegação: o afastamento do Ministério da Marinha do setor, a deterioração da frota mercante e a instrumentalização política do setor, que culminou com a unificação dos objetivos da marinha mercante em relação à construção naval.

Amparado pelo novo regime jurídico aprovado em 1939, o Decreto 3.100 de 07 de março de 1941, após recomendações do Conselho Federal de Comércio Externo, criou a CMM, uma autarquia com autonomia administrativa e financeira. Competia à CMM, definir as políticas de orientação, organização e financiamento para navegação brasileira (DECRETO 3.100/1941). No ano seguinte, no bojo da Segunda Guerra, os navios brasileiros começaram a ser torpedeados por submarinos alemães. Seguindo a posição dos Estados Unidos, Vargas declara guerra ao Eixo. Ao todo, foram afundados 31 navios brasileiros, representando 21,47% da frota nacional. Do Lloyd Brasileiro, foram 23 navios, da Costeira 2 e os demais de companhias privadas. Porém, as maiores perdas foram humanas, com a morte de 470 tripulantes e 502 passageiros.

O transporte de longo curso foi suspenso e a cabotagem marítima reduzida. Parte da frota mercante estatal, Lloyd Brasileiro e Costeira, passou a fazer serviços para a Marinha de Guerra .

Com o fim da guerra e a retomada do fluxo comercial nos oceanos, a situação se normalizou. A herança para a marinha mercante foi uma frota envelhecida cuja manutenção ficou comprometida devido à impossibilidade de importar peças de reposição. Na segunda metade da década de 40, houve uma renovação na frota do Lloyd Brasileiro, com a compra de 36 navios, sendo 20 cargueiros para longo curso e 16 de cabotagem.

O reaparelhamento do Lloyd Brasileiro fazia parte do Plano SALTE (Saúde, Alimentação, Transportes e Energia), elaborado no governo do presidente Dutra, que destinava 5,0% do total dos gastos previstos. Aprovado apenas em 1950, o Plano SALTE aos poucos foi sendo ignorado no governo seguinte. Excluindo o Lloyd Brasileiro, o restante da frota mercante nacional estava passando por sérias dificuldades, chegando ao ponto de não conseguir atender o mercado nacional. Esta situação forçou a CMM a autorizar o afretamento de navios estrangeiros para fazer a cabotagem de alimentos oriundos dos portos do Rio Grande do Sul .

A prioridade do governo era promover a expansão do transporte de longo curso, uma vez que as rodovias estavam integrando o mercado nacional acelerando o processo de distribuição e circulação das mercadorias, precarizando ainda mais a cabotagem. Em 1951, a frota de longo curso era composta por 20 navios e representava apenas 4,0% do volume das exportações brasileiras. Representando uma evasão de divisas no Balanço de Pagamento na conta “fretes e seguros”. Porém, para amenizar a situação da cabotagem nacional, foi incluído no plano da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos aprovado em 1953, a navegação costeira, com o financiamento para compra de embarcações para a Costeira, a Comércio e Navegação, a navegação fluvial no Amazonas, além de aparelhar o estaleiro da Ilha Viana. Estas quatro ações representavam 4,6% do total dos gastos previsto no plano (COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS,1954). Tal como o Plano SALTE, este plano elaborado pela CMBEU, também não foi executado, pois o governo norte-americano não cumpriu as promessas de liberação de crédito. Sem a execução das metas prevista no SALTE e na CMBEU, a situação da marinha mercante estava se tornando caótica.

Como o processo de acumulação capitalista, a distribuição e a circulação das mercadorias estavam sendo feitas pelas rodovias. Portanto, as deficiências na marinha mercante não eram um entrave para o crescimento econômico. No relatório de 1957 da CMM temos um amplo panorama das condições materiais do setor de navegação no Brasil.

Com resultado, diminuía os itens e o volume transportado via cabotagem. Em 1956, do total da carga transportada 60% era matéria-prima (carvão, petróleo e seus derivados, sal e madeira), 30% alimentos (açúcar, trigo, arroz e bebidas) e 10% de manufaturados (produtos siderúrgicos, entre eles ferro, aço e madeira). Contando com a navegação interior, havia no país 119 armadores privados, “a maior parte deles empresas de pouca expressão.

A maior companhia privada continuava sendo a Comércio e Navegação, com uma frota de 18 navios. As grandes bacias hidrográficas estavam reunidas em três áreas sendo explorada principalmente pelas autarquias federais: Serviço de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará (SNAPP), criada em 1940 a partir da encampação da *The Amazon Steam Navigation Co.*; Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP), criada em 1943. E a Companhia de Navegação do São Francisco (CNSF), criada em 1955.

No transporte de longo curso atuavam apenas o Lloyd Brasileiro (com 24 navios), a Frota Nacional de Petróleo (FRONAPE - criada em 1949 e incorporada pela Petrobrás em 1952, com 25 navios) e a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN, com 2 navios), que eram responsáveis por apenas 3,9% das exportações e 10,5% das importações.

A cabotagem de longa distância era quase um serviço exclusivo do Estado. Além do Lloyd Brasileiro e da Costeira, a FRONAPE, e a CSN, também atuavam no transporte de matéria-prima. Em toneladas por milhas transportadas, 50% era de responsabilidade de empresas estatais

As companhias Lloyd Brasileiro e Costeira apresentavam déficits constantes e crescentes e tinham uma frota obsoleta, já as privadas eram pequenas e não tinham condições de ampliar sua frota. A média de idade da frota nacional era de 40 anos, sendo que a vida econômica útil de um navio era de no máximo 20 anos.

A estrutura do setor não atendia a demanda do mercado interno que estava em franca expansão dado o acelerado processo de industrialização, urbanização e integração do mercado. O Estado brasileiro, que estava assumindo formas superiores de organização capitalista e precisa dar uma resposta consistente ao setor de navegação. cabotagem de longa distância, uma vez que não havia capital privado nacional capaz de assumir os serviços do Lloyd Brasileiro e da Costeira.

1.3.2 Metas e iniciativas para reerguer a marinha mercante

As dificuldades para renovar a frota oficial e fazer novas aquisições para os armadores privados deveriam ser resolvidas com duas iniciativas: 1) desenvolver a indústria da construção naval estimulando as empresas nacionais e atraindo multinacionais; e, 2) criar uma linha de financiamento para renovar a frota. Ambas deveriam ser feitas mediante a criação de uma taxa de reaparelhamento da marinha mercante que formaria um fundo específico para financiá-la.

Dentro do Plano de Metas, a marinha mercante (Meta 11) e a construção naval (Meta 28), eram complementares, uma vez que não era mais possível pensar na renovação da frota oficial sem o desenvolvimento de uma indústria naval nacional forte e integrada. Os objetivos traçados em 1956 para o setor, em resumo, foram os seguintes: *Constituem pontos básicos da Política da Marinha Mercante, a ser posta em vigor pelo governo (...): o fortalecimento da iniciativa privada, especialmente no transporte de cabotagem; a provisão de recursos financeiros suficiente para garantir o rejuvenescimento e ampliação contínua da frota; a especialização e concentração das atividades dessas empresas em determinados tipos de tráfegos, para deles retirar o maior rendimento possível (...); e finalmente, a implantação da indústria da construção naval.* (BRASIL, 1956, p. 445)

Com a criação da Taxa de Renovação da Marinha Mercante (TRMM) e do Fundo da Marinha Mercante (FMM), o setor foi dotado de um poderoso mecanismo de financiamento que possibilitou a execução das metas propostas no Plano. A participação estatal se explica pelo crescente aumento das demandas sociais, pela inércia empresarial e pela incapacidade do setor privado de fazer certos investimentos que demandavam recursos vultosos exigindo, assim, a presença estatal.

A partir desse momento, a Comissão da Marinha Mercante deixava de ser apenas um órgão de registro e controle da navegação nacional para se tornar num instrumento de política de incentivos para o setor de navegação e para a indústria da construção naval, gerando expectativas positivas no setor. Com já havia a indústria de aço no país, a expansão e a implantação da indústria da construção naval seria altamente beneficiada.

1.3.3 Dissociabilidade entre marinha mercante e construção naval

Após alguns estudos sobre a marinha mercante, apontando que o seu desenvolvimento estava associado à implantação da indústria da construção naval, e que ambos necessitavam de financiamento, a Lei 3.381 de 24 de abril de 1958 foram criadas as Taxas de Renovação da Marinha Mercante (TRMM) e o Fundo da Marinha Mercante (FMM).

O FMM era constituído pelos recursos da TRMM arrecadada junto às companhias de navegação estrangeiras, oficiais e armadores nacionais que operavam navios estrangeiros afretados. Os recursos seriam recolhidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) numa conta especial administrada pela CMM. No mesmo ano de 1958, foi criado o Grupo Executivo da Indústria da Construção Naval (GEICON), vinculado ao Conselho de Desenvolvimento. Já havia no Brasil uma pequena indústria de construção naval, com destaque para o estaleiro na ilha do Viana, que pertencia à Organização Lage, da CIA de Navegação Costeira, especializado em reparos; a Companhia Comércio e Navegação, do Estaleiro Mauá; a Indústria Reunidas Caneco; e o Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro, que construía e reparava embarcações. Além de vários pequenos estaleiros distribuídos em alguns estados brasileiros. Com a nova política para o setor foram beneficiadas quatro empresas nacionais que já atuavam no mercado (Mauá, Caneco, Só e Emaq). Também foram atraídos a vinda de grupos estrangeiros, a japonesa *Ishikawajima Heavy Industries*, que ficou mais conhecida com a Ishibrás, e a holandesa *Verolme United Shipyards*, a Estaleiro Verolme, ambas em 1959.

Em 1962, com o parque industrial naval todo implantado, e um índice de nacionalização em valores de moeda de 81%, encerraram-se as importações de navios novos e de segunda mão, restando apenas duas encomendas feitas junto a estaleiros poloneses, 10 navios, e finlandeses, 4 navios. Para os próximos anos, todas as encomendas deveriam ser atendidas pela indústria doméstica, além de começar a exportar, como ocorreu com a primeira encomenda destinada ao México.

A partir deste momento, os planos específicos para a marinha mercante estavam associados à expansão da indústria da construção naval.

No Plano SALTE o “Reaparelhamento da Frota Mercante”, e na CMBEU, o “Projeto de Reaparelhamento da Frota de Cabotagem Nacional”, estavam destinados apenas à navegação, sobretudo a estatal. Com o “Programa de Reequipamento da Frota Naval” e a implantação da indústria da construção naval, dentro do Plano de Metas, ambos tornaram-se indissolúveis. No governo do presidente João Goulart, que tinha como objetivo

reforçar o caráter nacional da economia, foi elaborado o “Programa de Construção Naval 1963-1965”, dentro do Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social. Este Programa previa a construção de 33 embarcações, num total de 576.300 tpb, além de duas destinadas ao mercado externo de 7.000 tpb cada. Com o golpe militar e o cancelamento do “Programa de Construção Naval”, foi elaborada uma nova política para ambos os setores. Durante toda a ditadura, a marinha mercante e a construção naval assumiram um caráter mais privatista, transferindo recursos para as empresas e reduzindo a atuação das companhias estatais de navegação. Nos primeiros cinco anos (1964-1969) do novo regime, podemos destacar três iniciativas de cunho estrutural.

A primeira foi a edição do Decreto-Lei 67 de 21 de novembro de 1966, que transformou o Lloyd Brasileiro e a Costeira em sociedades anônimas. Todos os serviços de cabotagem da Costeira foram transferidos para o novo Lloyd Brasileiro e a Costeira dedicou-se apenas aos reparos navais. Esta era uma antiga reivindicação da CMM, que apontava os constantes problemas de déficits de ambas as companhias, dificultando qualquer mudança para solucionar os problemas, como o excesso de pessoal que esbarrava em aspectos jurídicos. Transformá-las em sociedades anônimas aumentava o grau de liberdade para fazer as mudanças radicais, por exemplo: enxugar a folha de pagamento sem resistência sindical, uma vez que estávamos sob um governo militar.

A segunda, o fim das subvenções à navegação privada, que era concedida em forma de auxílio operacional, passando as empresas a serem beneficiadas apenas pelas

tarifas e por último, a elaboração do “Plano de Emergência para Construção Naval” para o período de 1967 a 1970. O Plano previa a encomenda de 10 cargueiros e 20 embarcações pequenas, totalizando 473.000 tpb. Com a rápida expansão da economia brasileira iniciada no segundo semestre de 1967 e os vultosos recursos captados pela TRMM, todas as encomendas foram entregues no prazo previsto .

1.3.4 Prosperidade: a atuação da SUNAMAM de 1969 a 1983

O Decreto 64.125 de 19 de fevereiro de 1969, que alterou o nome da CMM para Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM), não significou apenas uma simples mudança de nomenclatura, mas a centralização e o fortalecimento das políticas voltadas para a marinha mercante e construção naval. Com base em três novos decretos (Decreto-Lei 11.143/1970, Decreto 67.992/1970 e Decreto 73.838/1974), a SUNAMAM, passou a ter o controle quase que absoluto sobre a navegação marítima e fluvial, envolvendo os fretes, as empresas de navegação, a elaboração de planos para a construção naval e a liberação de recursos. Este poder atribuído à SUNAMAM estava garantido pelos vultosos recursos que ela gerenciava junto ao FMM. O fortalecimento da SUNAMAM inaugurou uma nova fase para o setor pautada em três ações: proteção à navegação nacional, apoio aos armadores nacionais e estímulo à indústria da construção naval. Concretamente estava consolidada a indissociabilidade entre marinha mercante e construção naval com claros objetivos de expandir e fortalecer a economia nacional.

Com relação à proteção à navegação nacional, foram estabelecidos acordos bilaterais e controle das conferências, além da reserva de carga e vigilância sobre as operações das empresas de navegação. Estas medidas visavam ampliar a participação da bandeira nacional no tráfego de longo curso, que diretamente beneficiava a indústria da construção naval. Por exemplo, no tráfego geral de cargas que definiu o critério 40-40-20 (40% do transporte de cargas por navios de bandeira brasileira, 40% por navios de bandeira do parceiro comercial do Brasil e 20% por navios da chamada 3ª bandeira) e fixou a participação mínima do país exportador e importador, inicialmente de 65% até atingir 80%. As cargas importadas destinadas às empresas estatais ou a órgãos governamentais, cobertas com algum benefício financeiro, somente poderiam ser transportadas por empresas nacionais de navegação. Ficaram também reservadas as conferências de exportação de café, cacau e algodão. Medidas como estas garantiram

que, nos anos de 1970 a 1980, quase toda a importação de graneis ficasse reservada às companhias nacionais. Mas, a maior conquista foi ampliar consideravelmente a participação da bandeira nacional (navios próprios ou afretados) no longo curso, passando de 3,9% em toneladas em 1958, para 34,6% em 1970 e 49,6% em 1980. Este aumento da bandeira brasileira tinha uma repercussão positiva no Balanço de Pagamentos nas transações correntes no item “fretes”, que era incorporado por companhias de navegação nacionais.

Quanto ao estímulo às companhias nacionais, a reestruturação do Lloyd Brasileiro, transformando-a em sociedade anônima, e a dissolução da Navegação Costeira em 1966, abriu espaço para as companhias privadas de navegação. Na época, a intenção da CMM já era formar grandes companhias, ao invés de pulverizar o setor em pequenas e médias empresas. No início dos anos 60, já havia seis companhias privadas que atuavam no longo curso, totalizando apenas oito navios com 35.810 tpb .

Destacavam-se duas empresas, a Companhia de Navegação Marítima Netumar, que atuou até 1994, e a Empresa de Navegação Aliança, que ainda está atuando no mercado. Dentro da antiga CMM, e financiada pelo BNDE, em 1966, a partir da fusão de 13 pequenas companhias que faziam o transporte de cabotagem, foi criada a Companhia Libra de Navegação. Outras empresas que também atuavam no longo curso eram a Companhia Paulista de Comércio Marítimo, Frota Oceânica Brasileira, Empresa de Navegação Mercantil (antiga Comércio e Navegação), L. Figueiredo Navegação e Netúnia Sociedade de Navegação. Estas empresas, além da Docenave (setor de navegação da Companhia Vale do Rio Doce, criada em 1962), a FRONAPE e o Lloyd Brasileiro foram as companhias de longo curso beneficiadas pelos planos de construção naval coordenados e financiados pela SUNAMAM (SUPERINTENDÊNCIA NACIONAL DA MARINHA MERCANTE, 1969-1972).

A primeira distribuição das grandes rotas feita, ainda pela CMM em 1967, ficou assim definida: Netumar, a Costa Leste dos Estados Unidos; a Mercantil, o Golfo do México; a Aliança, portos europeus; a Paulista, o Mediterrâneo; a L. Figueiredo, Norte do Brasil para Europa e portos nos Estados Unidos; e a Frota Oceânica, Extremo Oriente . Na navegação de cabotagem, apesar da forte presença das empresas estatais, sempre houve a atuação das pequenas companhias regionais. Com a extinção da Navegação Costeira, em 1966, e o Lloyd Brasileiro dedicando-se apenas no longo curso, as companhias regionais ampliaram suas áreas de abrangência. Houve um

processo de concentração e centralização de capital, apoiado pela SUNAMAM, que selecionou treze companhias privadas para serem incluídas nos seus planos de expansão. O estímulo à expansão da indústria da construção naval estava apoiado nos planos e no financiamento. Mesmo a ditadura, mostrando seu lado mais perverso, cristalizado no AI-5, o projeto de industrialização continuou pautado no fortalecimento na indústria de base. Além do Plano de Emergência de 1967, foram elaborados mais três planos. O I Plano de Construção Naval 1971-1974 (PCN) previa a contratação junto aos estaleiros brasileiros 1.800.000 tpb.

O I PCN foi executado concomitantemente ao I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico 1972-1974 (I PND), quando a economia brasileira registrava crescimento médio de 10,0% ao ano. Dentro do I PND, estava previsto aumentar a frota mercante nacional em 63,0%, com destaque para a de longo curso, que passaria de 1.857 mil tpb, em 1970, para 3.035 mil tpb, em 1974. Com já havia sido definido no plano anterior, os principais estaleiros selecionados eram os mesmos: Caneco, CCN, Emaq, Ishibrás, Só e Verolme, que representavam 98,0% das encomendas. O Ishibrás e Verolme, ambos de capital externo, dentro do I PCN, conseguiram 66,2% das encomendas. Os bons resultados obtidos com o I PCN e as expectativas positivas, obrigaram a SUNAMAM a continuar com as encomendas e o financiamento. O II PCN foi elaborado para o período de 1975 a 1979, e previa a construção de 5.100.000 tpb, além de concluir as encomendas feitas no bojo do I PCN. Também estava previsto importar 200.000 tpb.

As encomendas eram maiores que a capacidade instalada dos estaleiros, que tiveram que se adaptar às metas estabelecidas pela SUNAMAM. Novamente, Ishibrás e Verolme, foram os mais beneficiados, chegando a 56,7% das encomendas. Na segunda metade dos anos 70, presenciamos dois movimentos: o Brasil internalizou por completo os adventos da Segunda Revolução Industrial, da grande indústria eletrometal-mecânica, pautado nas metas expressas no II PND; e, o início da crise fiscal e financeira, desdobrada a partir do endividamento externo. O II PND, apesar das limitações financeiras, cumpriu sua função de ampliar e integrar o parque industrial brasileiro. Com relação ao setor de navegação, estava previsto ampliar a frota de 4.205 mil tpb para 9.438 tpb, e a construção naval aumentaria em 178,0%.

O II PCN não obteve o mesmo sucesso dos dois planos anteriores, uma vez que estava num ambiente em que a economia brasileira entrava numa trajetória de desaceleração. As encomendas não foram entregues e parte das dívidas não foi paga.

Este mecanismo se retroalimentava anunciando uma crise estrutural na marinha mercante e na construção naval. Mesmo assim, a frota mercante nacional ampliou consideravelmente, passando de 2.339.000 tpb em 1970, para 8.069.000 tpb em 1980, ampliando a participação dos navios com bandeira brasileira (exportações e importações) de 34,6% para 49,6%, respectivamente, dobrando a participação brasileira na frota mundial de longo curso, de 0,5% para 1,0%. E o emprego na indústria da construção naval passou de 18.000 trabalhadores em 1970, para 33.792 em 1980, tornando-se a segunda potência mundial no setor, abaixo apenas do Japão. Este movimento estava diretamente ligado à expansão do comércio externo brasileiro, cujo movimento portuário na década passou de 81.878 mil toneladas, em 1970, para 251 680 mil toneladas em 1980. O final da década de 1970 mostrava sinais claros de reversão da tendência histórica de crescimento acelerado pautada no capital estatal, nacional e externo. A crise fiscal e financeira engessou o Estado reduzindo a sua mobilidade em formular novas políticas de crescimento. O III PND 1980-1985, mostrou-se mais como uma “carta de intenções” do que um plano com metas e objetivos consubstanciado em valores.

A recessão do período 1981-1983 anunciava uma nova era para a economia brasileira. A quebra do padrão de financiamento, pautado na facilidade de acesso aos recursos externos e no dinheiro público, esgotou com a crise da economia mundial que teve reflexo internamente. Os canais de financiamento interno exauriram e o sistema bancário privado doméstico era incapaz de assumir o risco dos empréstimos de longo prazo .

É neste cenário de incertezas radicais e de reversão de expectativas que foi lançado em 1980 o Plano Permanente de Construção Naval (PPCN). Ao contrário dos planos anteriores, nesta nova proposta as metas seriam de curto prazo e revistas anualmente. Os resultados ficaram bem abaixo do esperado. O PPCN foi executado apenas nos anos de 1981 e 1982 quando foram entregues apenas 1.098.558 tpb para o mercado interno, ou seja, apenas 50% do planejado. Diante deste quadro, instalou-se um clima de expectativas negativas no setor que foi se ampliando ao longo da década.

O II PND transformou a estrutura produtiva do país que permitiu reverter a balança comercial alterando substancialmente a pauta de exportações. No início dos anos de 80, o Brasil deixava de ser um país exportador de matéria-prima para entrar no rol dos países exportadores de manufaturados . E as exportações de granéis sólidos continuaram sua trajetória de crescimento, principalmente com os investimentos no

Complexo Carajás, que começava a dar seus primeiros resultados. Se o objetivo era resolver os problemas estruturais no Balanço de Pagamentos, este novo cenário demandava constante renovação e ampliação da frota mercante nacional, que minimizaria os gastos com “fretes”. Porém, esta não foi a tônica da década de 1980, que se cristalizou numa “década perdida”, principalmente para a marinha mercante e à construção naval brasileira.

Dado os atrasos na entrega das encomendas, a alta inadimplência dos armadores e construtores, que estavam cheios de dívidas com a SUNAMAM, cuja situação estava se tornando insustentável, foi baixado o Decreto 88.420 de 21 de junho de 1983, que redefiniu as atribuições da SUNANAM. Basicamente, foi mudado o mecanismo de financiamento, criando o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), que ficaria responsável pela liberação de novos financiamentos. Os recursos arrecadados pela Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM, antigo TRMM), base do FMM, seriam gerenciados apenas pelo BNDES, com autorização do CDFMM. Ou seja, foi retirada a capacidade da SUNAMAM em liberar recursos aos estaleiros e armadores. Este decreto foi o prelúdio de uma crise e um escândalo financeiro que iria se instalar na SUNAMAM. No final do governo Figueiredo, foram reveladas várias irregularidades nos repasses de recursos da SUNAMAM para os construtores navais. Mesmo assim, mergulhadas em dívidas, a autarquia avalizava os estaleiros para descontar duplicatas na rede bancária e continuar a construir os navios encomendados. Em 1984, o governo não reconheceu o aval da SUNAMAM e deu início a uma apuração das irregularidades, que ficou conhecido como o “Escândalo da SUNAMAM”. Na época, estima-se que as perdas para os cofres públicos foram de 545 milhões de dólares americanos. Deste total, 290 milhões de dólares eram dívidas do Estaleiro Mauá, que inclusive resultou no suicídio do seu proprietário, o empresário Paulo Ferraz (SENADO FEDERAL, 1986). Mais tarde, no governo Collor, esta dívida foi securitizada e transformada em moeda de troca no processo de privatização, as famosas “moedas podres”.

A SUNAMAM, uma poderosa autarquia com ampla margem de manobra financeira e administrativa, tornou-se um entrave para o governo federal e alvo de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) no Congresso Nacional em março de 1985. Após 14 meses de trabalho, o Relatório Final da CPI apresentou a seguinte conclusão básica:

A construção naval e a marinha mercante brasileira foram acarretadas por uma política econômica que onerou financeiramente o setor, eliminou o aporte de recursos governamentais, restringiu as fontes de receitas próprias da SUNAMAM, bem como a capacidade de tomar empréstimos, além de haver substituído crescentemente as encomendas à indústria naval nacional por navios importados. O governo anterior, importou navios em volume suficiente para manter nossa indústria naval funcionando durante um ano inteiro (SENADO FEDERAL, 1986, p. 5)

A recomendação do Relatório Final era de que fosse elaborada uma nova política que fortalecesse ambos os setores, além de promover uma “efetiva democratização da SUNAMAM, a fim de evitar eventuais desvios”.

A nova Política Nacional de Navegação Marítima Mercante, elaborada pelo Ministério dos Transportes em julho de 1986, que apresentava uma nova proposta para o setor e reafirmava o caráter nacional, reforçava a importância do CDFMM, ao invés da SUNAMAM. No Programa de Desenvolvimento do Setor Transportes 1986-1989 (PRODEST), que envolvia todas as autarquias ligadas ao Ministério dos Transportes, a SUNAMAM, que estava próxima do fim, assumia mais um caráter normativo e fiscalizador. O desfecho final veio com a Medida Provisória 27 de 15 de janeiro de 1989, que extinguiu 14 órgãos da administração federal, incluindo a SUNAMAM, cujas competências foram transferidas para a recém-criada Secretaria de Transportes Aquáticos (STA), reforçando o caráter apenas normativo e fiscalizador no setor da navegação.

No final da década de 1980, as mudanças administrativas e no padrão de financiamento da SUNAMAM rebateram na indústria da construção naval, que operava com uma capacidade ociosa de quase 60%, empregando 17.965 trabalhadores, e na navegação nacional, cuja participação de navios com bandeira brasileira passou para 35,0% em 1989. Mesmo assim, muitos armadores resistiram ao rápido desmonte parcial do setor. A frota do Lloyd Brasileiro, que frequentava em torno de 250 portos em todos os continentes, entrou num acelerado processo letárgico.

Dos armadores privados que já haviam sido beneficiadas pelos planos da SUNAMAM podemos destacar a Frota Oceânica, Aliança, Paulista, Netumar, Mercantil e Libra. Outras empresas menores, ou que atuavam apenas na cabotagem, também passaram a atuar no longo curso como a Companhia de Navegação do Norte, H. Dantas Comércio Navegação, Companhia de Navegação Norsul, Companhia de Navegação

Viamar, Transportes Marítimos Internacionais, Interunion Navegações e Companhia de Navegação Tupi .

CAPÍTULO 2

Desnacionalização e privatização: o desmonte parcial da navegação marítima e da construção naval

O desmonte parcial do setor compreende desde a extinção da SUNAMAM, em 1989, ao lançamento do Programa Navega Brasil, em 2001.

Os efeitos das políticas neoliberais atingiram diretamente a marinha mercante e a indústria da construção naval brasileira. Se a partir do “escândalo da SUNAMAM”, o setor da navegação vinha seguindo uma trajetória de crise, a continuação da recessão e a falta de planejamento, quase levou à extinção a indústria da construção naval e os armadores nacionais.

Os anos noventa inauguraram uma nova fase para a economia brasileira. Durante um longo período, iniciado em 1930 e se estendeu até o final dos anos setenta, o Estado Brasileiro teve uma ampla margem de manobra para manipular políticas econômicas em prol da industrialização. Na década de 80, assistimos ao avanço de alguns setores da economia, como o complexo agroindustrial, mineral e petroquímico, porém, no conjunto o nível de crescimento do PIB industrial foi muito baixo. As tentativas malfadadas de estabilizarem os preços agravaram ainda mais o quadro de instabilidade econômica que estava sendo orientado pelas finanças especulativas. Iniciamos a década de 1990 aprofundando o endividamento externo e a crise fiscal e financeira, acrescido das aberturas comercial e financeira. A tônica da década foi o ajuste fiscal com privatizações, desnacionalizações, fechamento de autarquias e cortes orçamentários nos investimentos. A dinâmica especulativa, com alta mobilidade de capitais e juros altos, ditava a agenda da economia nacional. As políticas de desenvolvimento e industrial foram suplantadas pelos objetivos da macro conjuntura econômica. A recessão, que já havia prejudicado a economia brasileira nos anos 80, seguiu sua trajetória, acrescida do aumento exponencial do desemprego com seus efeitos destrutivos.

Sem financiamento e novos investimentos a infra-estrutura logística do país foi sendo rapidamente sucateada. Com a extinção da Portobrás, as operações portuárias foram privatizadas e ampliou o número de terminais privativos. O Lloyd Brasileiro entrou no Plano Nacional de Desestatização, e seu material flutuante foi aos poucos sendo leiloado por preços abaixo do mercado. A Lei 9.432 de 08 de janeiro de 1997, definiu um novo regime jurídico para a navegação nacional, em oposição ao aprovado em 1939. Foi criado o Registro Especial Brasileiro, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação, além de flexibilizar os contratos de trabalho. Foi aberta a navegação de cabotagem, interior e apoio portuário para embarcações estrangeiras afretadas por empresas brasileiras de navegação. Ficou permitido o afretamento a casco nu e as empresas podem afretar as embarcações no mercado internacional até a construção de novos navios. Também ocorreram outras mudanças no marco regulatório como o fim das conferências fechadas de fretes, a isenção do AFRMM para diversas cargas, a redução da prescrição das cargas e o fim dos subsídios à construção naval .

O processo de desnacionalizações também chegou à marinha mercante com a venda das empresas nacionais consolidadas para companhias estrangeiras. A Libra, a maior do setor, fundada dentro da CMM, foi vendida em 1999 para a chilena *Compañia Sudamericana de Vapores* (CSAV). A Aliança, fundada em 1950, foi adquirida em 1998 pela alemã *Hamburg Sud*, uma das maiores companhias de navegação do mundo. No mesmo ano a *Hamburg Sud* também adquiriu as linhas européias da Transroll, voltando-se com à Aliança. A Flumar, fundada em 1970, também foi adquirida pelo capital externo no ano de 1996, pelo grupo francês LDA e o norueguês KGJS. A Mercosul Line, fundada em 1999, foi adquirida em 2006 pelo grupo dinamarquês *Maersk*. Entre as empresas que faliram podemos destacar a Mercantil, antiga Comércio e Navegação, em 1988, a Netumar em 1994, a Interunion em 1996, a Paulista e a Viamar, ambas em 1999. Com este desmonte, em 2000, a frota nacional passou para 6.087.000 tpb e a participação de navios com bandeira brasileira caiu para 21,0%. Contraditoriamente, este desmonte parcial vem justamente num momento em que o movimento portuário brasileiro vem se ampliando de forma exponencial, o que possibilitaria o fortalecimento da marinha mercante nacional.

Além deste desmonte parcial do setor de navegação nacional, a reforma do Estado resultou no esvaziamento das estatais, autarquias e órgãos reguladores. O BNDES, que outrora tinha sido a alavanca da industrialização, passou a coordenar o

Programa Nacional de Desestatização. No início do governo Collor, com a incorporação do Ministério dos Transportes pelo Ministério da Infra-estrutura, a recém-criada STA foi extinta, juntamente com o CDFMM, cujas atribuições foram transferidas para o Departamento Nacional de Transportes Aquaviários (DNTA), que reforçou o caráter apenas fiscalizador e normativo (Decreto 99.180/1990). Esta mudança institucional, associada a recessão do início da década e a crise na construção naval, levaram à uma queda considerável na arrecadação do ARFMM entre 1989 e 1994, passando de 428.033 mil dólares americanos para 243.652, respectivamente.

No final do governo Collor, o Ministério do Transporte e das Comunicações foi recriado e o DNTA assumiu as funções do antigo CDFMM (Decreto 502/1992). E no início do governo Itamar Franco, foi feita uma nova reforma no Ministério dos Transportes, criando o Departamento da Marinha Mercante (DMM), que assumiu as funções do DNTA e recriou o CDFMM. No governo Fernando Henrique Cardoso foi criada pela Lei 10.233 de 05 de junho de 2001, a Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ), que assumiu as atribuições do antigo DMM. A ANTAQ é apenas uma agência reguladora, tal com foi o antigo IFN, criado em 1907. Dentro dos objetivos das reformas neoliberais, o mercado promoveria os ajustamentos e daria o estímulo necessário à marinha mercante brasileira seguir uma trajetória de crescimento virtuoso. Ledo engano. O que vimos foi um desmonte parcial do setor nacional de navegação com a privatização do Lloyd Brasileiro e da Docenave, a desnacionalização e a quebra de armadores nacionais.

Para termos uma idéia do desmonte, em 1980, o Brasil chegou a ser a segunda maior potência no mundo na indústria da construção naval, empregando 33.792 trabalhadores, em 2000 passou para a 15ª posição, empregando apenas 1.900 trabalhadores. O setor também passou por uma profunda reestruturação com a compra da Ishibras pela Verolme, que associou-se à *Keppes Fels*, especializando-se na área de *off-shore* (plataformas de petróleo) e apoio marítimo. O Estaleiro Mauá, foi adquirido pelo grupo *Jurong Shipyard*, o Estaleiro Caneco foi arrendado pela Rio Nave Reparos Navais.

Somente no final do segundo mandato do Presidente Fernando Henrique Cardoso foi elaborada uma política destinada à marinha mercante e à construção naval, tratava-se do Programa Navega Brasil, lançado em dezembro de 2000. Neste programa estava previsto a compra de três novos navios para a Petrobrás, na ordem de 160 milhões de reais, distribuídos para três estaleiros cariocas. Por outro lado, a Petrobrás

continuava a fazer novas encomendas de plataformas no exterior, desperdiçando uma grande oportunidade de alavancar a indústria de *off shore* brasileira. Esta foi uma tentativa quase vã de reerguer o setor, pois a capacidade ociosa era elevadíssima e não havia regras especificando o grau de nacionalização das embarcações, deixando de fora a indústria de peças para navios, que envolve o complexo eletro-metal-mecânico. As reformas neoliberais desnacionalizaram a marinha mercante e desmontaram parcialmente a indústria da construção naval. As grandes companhias de navegação multinacionais, que já dominavam o comércio mundial, passaram a atuar na cabotagem brasileira. A entrada destas companhias foi permitida em função da reforma da Constituição de 1988, iniciada em 1993, que alterou o Artigo 178, cujo parágrafo único ficou assim definido: Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras (BRASIL, 2000).

No início da década de 2000, a Petrobras voltou a realizar algumas encomendas de navios de pequeno porte para os estaleiros nacionais – são os chamados embarcações de apoio marítimo. Contudo, o setor passou a receber atenção especial do governo federal a partir de 2003, quando se iniciou o governo do presidente Lula. Uma das primeiras medidas deste governo para impulsionar a indústria naval foi determinar que estaleiros locais tivessem prioridade absoluta na produção de navios e equipamentos de exploração e produção de petróleo para a Petrobras.

CAPÍTULO 3

A criação do Promef (Programa de Modernização e Expansão da Frota) e o renascimento da Indústria naval

Nos últimos anos, a recuperação da capacidade estratégica do setor naval tem sido uma das maiores preocupações do governo brasileiro, de importância estratégica em um país com mais de 7 mil quilômetros quadrados de costa e inúmeras bacias hidrográficas era necessário a implementação de uma série de ações para garantir a marítima, historicamente comprovada.

Neste sentido, o passo seguinte do governo do presidente Lula foi criar o Promef, através da Transpetro, que é o braço da Petrobras no segmento de transporte de petróleo e derivados. Lançado em 2004, o Programa de Modernização e Expansão da Frota partiu da compreensão do governo de que era necessário impulsionar a indústria naval, já que a frota brasileira de navios, naquela época, tinha uma idade média superior a 20 anos, além do fato de que os valores pagos em fretes para o transporte e exploração do petróleo eram bastante elevados. Sem contar o fato de que o Promef se insere num contexto de fortalecimento da indústria nacional, favorecendo o desenvolvimento continuado do país.

O Promef prevê a construção de 49 navios em estaleiros brasileiros. Deste total, 46 navios já estão licitados e 38 já foram contratados. Na primeira fase do programa, lançada em 2004, foram encomendados 26 novos navios, com capacidade de transporte de cerca de 2,7 milhões de toneladas de porte bruto (tpb). Já na segunda fase, lançado em 2008, foram encomendados os 23 navios restantes, que somam uma capacidade de transporte de 1,3 milhão de toneladas de porte bruto, ou seja, ao todo o Promef ampliará a frota nacional em 4 milhões de tpb. Para se ter uma ideia do que isso significa, basta dizer que toda a frota brasileira de marinha mercante possui atualmente 3,5 milhões de tpb: isto quer dizer que os investimentos do governo do presidente Lula por meio do Promef vão mais que dobrar a capacidade de transporte da frota brasileira de navios.

3.1 A situação do setor naval na atualidade

A indústria naval brasileira navega de vento em popa. No segundo trimestre de 2010 os números do setor podem ser considerados ótimos, ou seja, gera cerca de 56,3 mil empregos diretos e mais de 32 mil indiretos, incluindo a indústria náutica de lazer e turismo, as encomendas nos estaleiros brasileiros soma 278 empreendimentos em construção, num total de 6,2 milhões de tpb (toneladas por porte bruto), que estabelece a capacidade de transporte de carga do navio. Além disso, estão em construção 10 plataformas para produção de petróleo (cascos e módulos de processos), outras cinco têm seus módulos de processos construídos no Brasil. Três plataformas serão integralmente construídas no exterior.

No segmento de sondas de perfuração, estão em construção 9 unidades, sendo duas sondas auto-elevatórias (jack up) e sete navios sonda. Ainda existem obras a contratar que podem aumentar os números de encomendas, em 2011 foram encomendados : 14 navios petroleiros para transporte de óleo cru e seus derivados para armadores selecionados em licitação da Petrobras.

Os projetos com prioridades de financiamento aprovados pelo Fundo da Marinha Mercante, representam mais 29 navios de apoio marítimo, navios para transporte de produtos derivado de petróleo, 24 empurradores e 124 barcaças para transporte fluvial.

Em segmentos como petroleiros Suezmax representamos quase 11% da carteira mundial. Na construção de navios de apoio offshore tipo PSV, o Brasil representa mais de 13% da carteira mundial. Na construção de navios plataforma FPSO(floating production storage and offloading) a participação é de 57%.

No mesmo modelo de encomendas, serão afretadas 40 sondas de perfuração até 2017. Por falta de capacidade técnica dos estaleiros brasileiros, 12 unidades serão construídas por empreiteiras brasileiras em estaleiros no exterior, e as demais serão alugadas ou produzidas por empresas estrangeiras. Segundo o SINAVAL, os estaleiros brasileiros precisam de pelo menos quatro anos para dominar os procedimentos e a

tecnologia de construção dos navios-sonda, mas existe a previsão de que as próximas encomendas possam ser realizadas em estaleiros brasileiros.

Para o presidente do Sinaval , Sr. Ariovaldo Rocha, os desafios à frente são o aumento da produtividade e competitividade dos estaleiros, a formação e qualificação de recursos humanos e o aumento do conteúdo local nos fornecimentos a navios e plataformas. Além disso, ele considera que a indústria de construção naval brasileira atingiu o estágio de consolidação, com a geração ordenada de empregos, distribuição regional da produção e atendimento às normas e certificações internacionais. Para ele, a sustentabilidade virá do chamado “Triângulo de Ouro”, formado pelo próprio Brasil com o pré-sal mais Golfo do México e costa Oeste da África. As encomendas do mercado interno praticamente garantem os estaleiros até 2020, mas antes disso já se planeja ação visando a ativas vendas externas.

CAPÍTULO 4

4.1 O surgimento da indústria naval no Espírito Santo em consequência do Pré-Sal

Nos últimos anos, o Espírito Santo tem sido destaque na produção de petróleo e gás natural no Brasil. Com as descobertas realizadas, principalmente pela Petrobras, o Estado tornou-se a segunda maior província petrolífera do País. O Estado é o segundo maior produtor de petróleo do Brasil com uma produção de cerca de 400 mil barris por dia. Os campos petrolíferos se localizam tanto em terra quanto em mar, em águas rasas, profundas e ultraprofundas.

No contexto da cadeia produtiva de petróleo e gás no Espírito Santo, as áreas de pré e pós sal formam uma combinação com elevado potencial, com lâminas d'água que variam de 1.300 a 2.000 metros de profundidade, onde grandes reservatórios de óleo e gás são encontrados acima e abaixo de uma camada de sal que, em média, tem 200 metros de espessura.

No dia 15 de julho de 2010, a Petrobras anunciou, oficialmente, o início da produção comercial na camada do Pré-sal no Espírito Santo, no campo de Cachalote, com o FPSO Capixaba. Desde 2008, a estatal vinha produzindo em caráter experimental no campo de Jubarte, onde se encontra o segundo maior polo do Pré-Sal brasileiro em reservas.

Devidos aos recentes descobrimentos na indústria petrolífera houve uma necessidade de se produzir suprimentos navais assim como embarcações modernas para apoiarem as explorações (Fig 1) , Os empreendimentos previstos para o Espírito Santo no segmento da indústria naval, nos próximos três a cinco anos, demandarão investimentos da ordem de R\$ 2,5 bilhões e vão gerar 19,5 mil postos de trabalho, sendo 8,5 mil no período das obras e 11 mil na operação. O maior desses empreendimentos é o Estaleiro Jurong, em fase de implantação em Barra do Sahy, município de Aracruz.

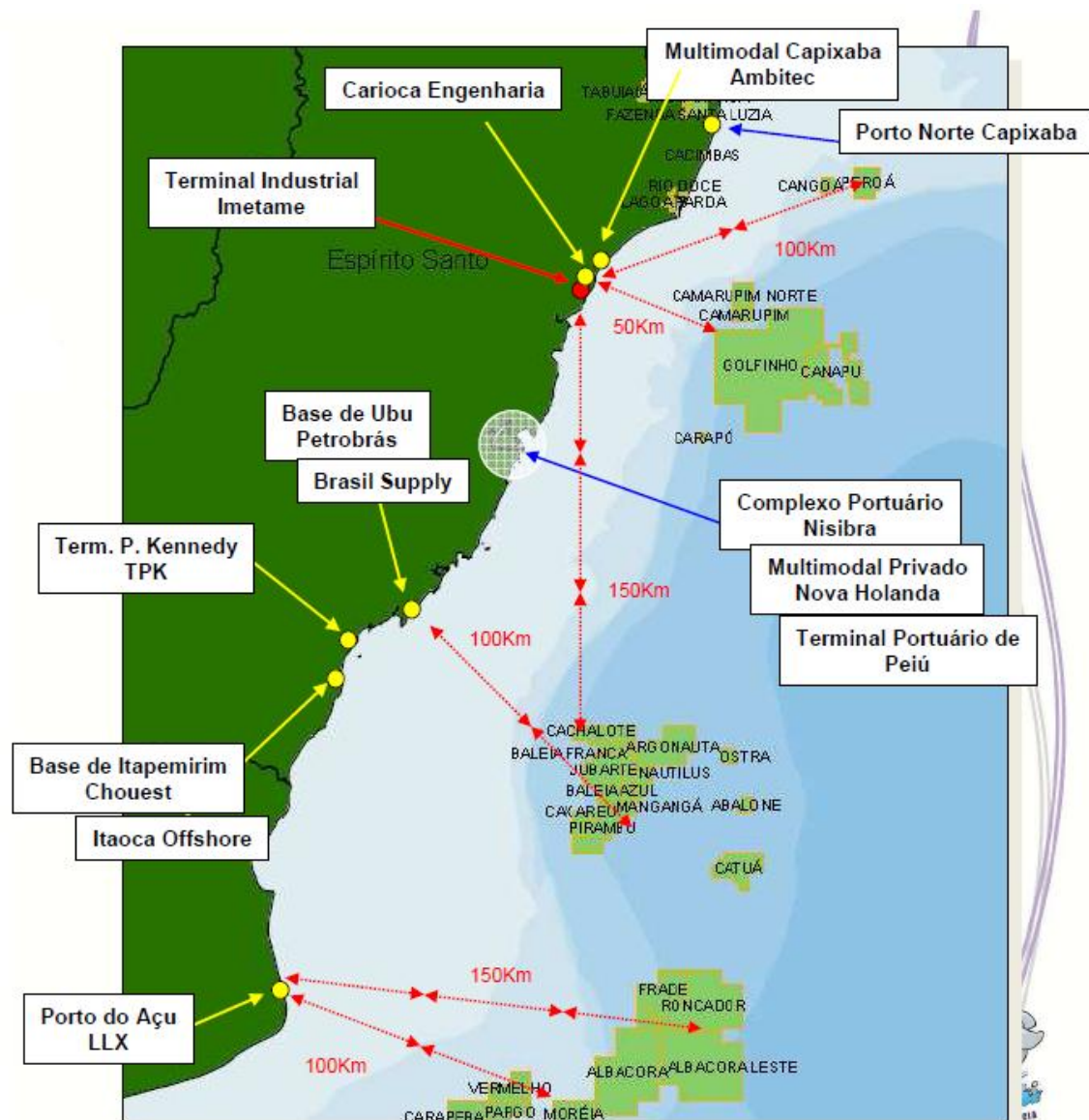


Fig 1: Principais empresas relacionadas as atividades navais, CD-ROM Imetame logística

4.2 Investimentos navais na orla de Aracruz-ES

4.2.1 Estaleiro Jurong Aracruz

Instalado na cidade de Aracruz, a 80 quilômetros da capital, Vitória, o Estaleiro Jurong Aracruz (Fig2) vai se integrar ao polo industrial naval da região, que conta com outras companhias, como a Fibria (antiga Aracruz Celulose) e o Terminal Portuário de Barra do Riacho. Um acordo firmado entre a Jurong e a Sete Brasil, responsável por disponibilizar os serviços de afretamento de sondas para a Petrobras, será referenciado por um contrato assinado entre as empresas.

Segundo o Diretor-Presidente da Jurong Brasil, Martin Cheah Kok Choon, as construções dos navios sonda serão na Coreia do Sul e em Cingapura. “O navio sonda é um projeto complexo, a ser realizado. Até agora, os países que construíram um navio sonda foram Coreia do Sul e Cingapura. Essa não será somente a primeira sonda do Brasil, mas a primeira da América Latina”, explicou.

A fabricação do navio sonda em Aracruz tem previsão para começar em 2013 e o custo estimado será de cerca de US\$ 750 milhões (R\$ 1,4 bilhão), o equipamento será capaz de perfurar a sete mil metros de profundidade. O prazo para a entrega da sonda para a Sete Brasil, de acordo com Choon, é de 46 meses. Para o Secretário de Estado de Desenvolvimento, Márcio Felix, o compromisso de conclusão do navio em aproximadamente 3,8 anos contribuirá para a aceleração das obras do estaleiro.

Movimentação em torno do empreendimento

1ª sonda

O Estaleiro Jurong Aracruz (EJA) vai construir a primeira sonda brasileira. O contrato com a Sete Brasil foi assinado em 06/02/2012.

Guarapari

A sonda, que terá o mais alto nível de desenvolvimento, equipamentos de ponta capaz de acomodar até 180 pessoas. Ela será batizada o nome de Guarapari.

Profundidade

A embarcação terá um deck principal de 40 metros e será capaz de operar em uma

profundidade de 3 mil metros, perfurando até 12 mil metros.

Conclusão

O estaleiro deverá estar implantado até o fim de 2014 e a entrega da embarcação que será utilizada para a perfuração de poços petrolíferos está prevista para o segundo trimestre de 2015.

Custo

O custo para a construção da embarcação é de US\$ 792,5 milhões. A expectativa é que o EJA construa outras cinco ou seis sondas para a Sete Brasil

Subsidiária

O projeto da embarcação será feito pela da Guarapari Drilling, uma subsidiária da Sete Brasil Participações, entidade formada por sete investidores financeiros brasileiros incluindo bancos, fundos de pensão e a estatal Petrobras.

Investimento

Para a construção do estaleiro Jurong, que será um dos mais modernos do mundo, será investido o montante de US\$ 550 milhões.

Serviços

O Estaleiro Jurong Aracruz terá condições para construir sondas de perfuração, plataformas de apoio a navios, além de reparo de embarcações.

Grupo

A encomenda foi feita à Sembcorp Marine, uma companhia de capital aberto, com cerca de um terço das ações pertencentes ao governo de Cingapura.

Negócios

A Jurong Shipyard, que faz parte do grupo Sembcorp, tem negócios em 147 cidades de 42 países e já concluiu cerca de 1,6 mil projetos variados, na construção naval, infraestrutura naval e parques industriais.



Fig 2: Maquete virtual do estaleiro Jurong , www.jurong.com.br

4.2.2 Terminal Industrial IMETAME

Fundada em 1980, a Imetame tem como principais atividades: fabricação, montagem e manutenção mecânica e industrial, atuando nos setores de Celulose e Papel, Siderurgia, Petroquímica e Mineração, em todo o Brasil.

O terminal é constituído de complexo industrial que oferecerá suporte às fabricações e montagens de equipamentos e estruturas eletromecânicas, configurando-se como um local para a realização de carregamentos em balsas, reformas de plataformas e decks de embarcações, servindo também como base de apoio às operações offshore. Oferecerá também recursos técnicos auxiliares para movimentação e manutenção de equipamentos para o setor de petróleo e gás, como: escritórios para suporte às operações e carreira para embarque de módulos.

O escopo do projeto da Imetame(fig4) compreende um Complexo industrial para montagem de equipamentos e estruturas eletromecânicas(Fig3), Instalações para a realização de carga (“*load-out*”), descarga e estocagem, como base de apoio às operações “*off-shore*”; Disponibilização de áreas para escritórios de suporte, pátios de armazenagem abertos e ambientes fechados, bem como tanques de diversos tamanhos e aplicações e base de apoio a operações “*off-shore*”, com apoio logístico e serviços técnicos.

4.2.2 Síntese do Projeto



Fig 3:Layout do Terminal, CD-ROM Imetame Logística

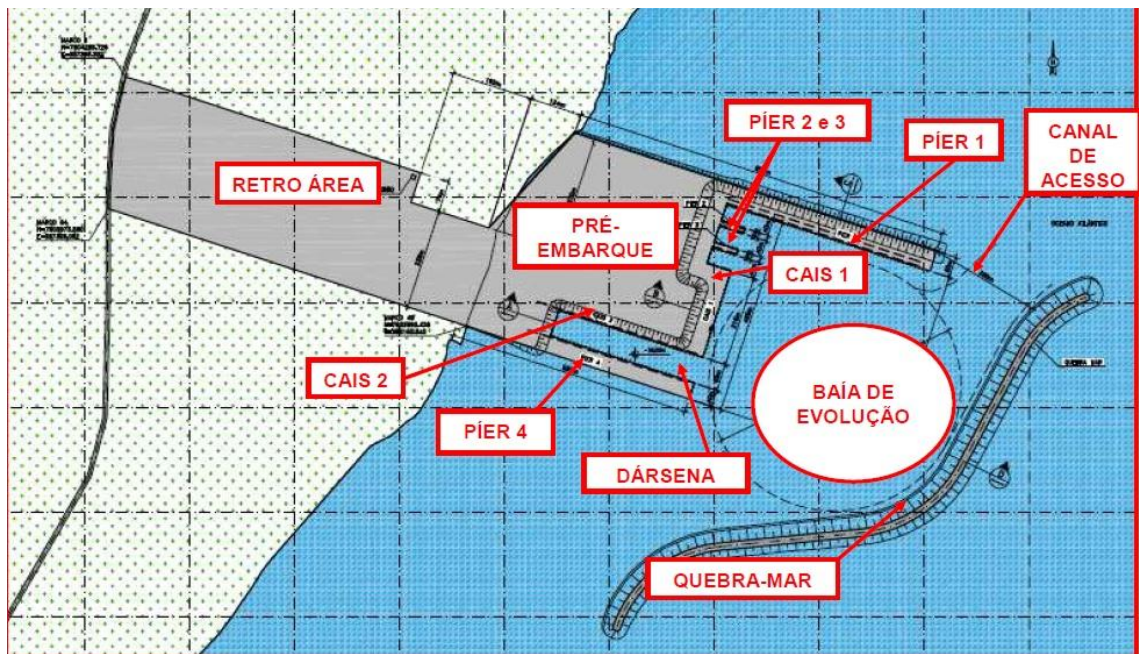


Fig 4: Síntese do Projeto, CD-ROM Imetame logística

- Área Total: 1.877.700 m²
- Retroárea (Oeste da ES010): 1.337.700 m²
- Área do Terminal Industrial: 540.000 m²
- Berços de Atracação:
- CAIS 1 com 207 m,
- Conjunto de dois PIERS (2 e 3) com 60 m,
- PIER 1, com 420 m.
- Profundidade: 12 m, com previsão para futura expansão para 16 m.
- Carga de Projeto:

Volume de Investimentos e Emprego

- A estimativa de investimento: R\$ 300-400 milhões
- A construção: 24 meses
- Fase de Implantação: 900 trabalhadores, no “pico”
- Fase de Operação: 160 colaboradores próprios
- Quando houver Contratos de Construção de Módulos: 2.300 trabalhadores; sendo 1.100 novos postos de trabalho e 1.200 que já compõem o quadro da IMETAME
- Licença de Instalação no 1º Trimestre 2013

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil se encontra em um largo processo de expansão no setor naval. Novos estaleiros foram construídos e outros programados. Para o país a retomada de construções de navios de grande porte significará a inserção em um mercado em crescimento, de importância estratégica e com efeitos de encadeamento na indústria e de geração de empregos diretos e indiretos.

O atual período é marcado pelo desenvolvimento socioeconômico brasileiro. O país já se encontra na condição de autossuficiência de petróleo e para sua consolidação como um dos maiores produtores mundiais de petróleo em águas profundas e biocombustíveis. Além disso, a retomada do setor naval mostra-se definitiva e irreversível, apresentando apenas perspectivas de expansão e desenvolvimento.

No contexto internacional, o país encontra-se frente à possibilidade de entrada em novas áreas de livre comércio. Torna-se então especialmente necessário que o país possua estrutura para competir, investindo e incentivando ainda mais a indústria e o segmento naval, de forma a operar internacionalmente com navios de bandeira nacional e atendendo a demanda de organizações estrangeiras nos estaleiros brasileiros.

A expansão do setor de produção de petróleo *offshore* vem abrindo novas perspectivas para a construção de plataformas, embarcações de apoio e petroleiros.

Conclui-se então que o momento é propício para se efetuar investimentos no setor naval brasileiro, uma vez que o país reúne os principais pontos fomentadores do desenvolvimento deste setor e oferece incentivos fiscais, bem como financiamentos para a construção de grandes navios, plataformas, e rebocadores *offshore*.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2012/02/noticias/a_gazeta/economia/1108173-sinal-verde-para-construir-1-navio.html. Acesso em 24 de julho de 2012
2. Secretaria de desenvolvimento do espirito santo
3. MAR À VISTA. Reportagem feita por Augusto Gazir obtida no endereço <http://www.cni.org.br> em junho 2012.
4. MANUAL DOS ESTALEIROS DE CONSTRUÇÃO. Arquivo obtido no endereço: <http://www.dpc.mar.mil.br>
5. INVESTIMENTOS NA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA OFERECIDO PELO BNDES. Arquivo obtido no endereço <http://www.bndes.gov.br> .
6. TELLES, Pedro Carlos da Silva. História da Construção Naval no Brasil. Rio de Janeiro: Femar, 2001.
7. www.portalbaiadeguanabara.org.br/portal/construcao_naval.asp. Acesso em 28 de junho de 2012.
8. TELLES, Pedro Carlos da Silva. História da Construção Naval no Brasil. Rio de Janeiro: FEMAR, LAMN, 2001.
9. www.gateway-group.com. Acesso em 20 de junho de 2012.
10. <www.antaq.gov.br>. Acesso em: 06 de junho de 2012.
11. www.senado.gov.br/JORNAL. Acesso em 27 de junho de 2012.
12. www.hottopos.com/videtur2/sivar.htm. Acesso em 19 de maio de 2012.
13. www.ipt.br. Acesso em 10 de junho de 2012.
14. HISTÓRIA DA ENGENHARIA NAVAL. Arquivo obtido em www.sobena.org.br/downloads/historia.doc
15. <http://www.jurong.com.br/>. Acesso em 30 de julho de 2012
16. Terminal industrial Imetame. Imetame logística. CD-ROM. Aracruz: Aureo Leal,2012.