

CAPÍTULO 1-INTRODUÇÃO

A indústria da construção naval no Brasil é muito antiga, desde os tempos coloniais, no início de 1500. Os europeus, em particular os portugueses, considerados um dos pioneiros na navegação, trouxeram suas experiências com o mar para o país. Desde então, o desenvolvimento do setor naval foi articulado e o Brasil parecia ter um futuro promissor nesse setor. O estudo mostra um breve histórico da evolução na construção naval nos estaleiros. Devido a algumas crises ao longo dos anos, principalmente da década de 80, o setor passou por diversas dificuldades em retomar sua atividade que estava enfraquecida e instável. No início dos anos 80, muitas embarcações estavam com atrasos na fabricação. Em meados da década de 80 foram descobertos muitos desvios de verbas na fabricação de navios.

Os subsídios para a indústria naval foram cortados, o FMM (Fundo da Marinha Mercante) começou a ser gerido pelo BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento), e a indústria naval entrou numa grave crise. A produção despencou drasticamente, e muitos estaleiros foram fechados. A década de 90 foi um período difícil para a indústria naval. Procurando trazer um estímulo ao setor, o governo incentivou a criação de projetos para consolidar o setor. Esses investimentos foram extremamente importantes e mostraram resultados. Mesmo com esses investimentos, a situação ainda apresentava situação preocupante, porém essa situação vem a mudando com o Programa de Modernização e Expansão da Frota (PROMEF). Na realidade, o BNDES é uma extensão do FMM, entretanto atua em mais áreas, que envolvem da construção de navios até toda a parte de projetos de modernização, expansão e reparos de estaleiros, já o Fundo da Marinha Mercante é voltado principalmente na construção de embarcações por encomendas. Após a observação do passado e dos projetos no presente para o futuro, aponta-se a importância desse setor para o desenvolvimento do Brasil.

No entanto, a indústria naval brasileira encontra-se entre as quatro maiores do mundo, atrás apenas dos asiáticos: China, Coreia do Sul e Japão. Segundo Ariovaldo Rocha, presidente do SINAVAL (Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore), esses países tratam o setor como um projeto do governo e sociedade. Uma carteira de encomendas tem vindo a desenvolver-se desde 1997, data

em que a empresa petrolífera estatal Petrobras reconheceu a necessidade de o Brasil possuir construção naval própria. Assim, desde 2000, os estaleiros brasileiros começaram a construir navios de apoio marítimo, tendo lançado à água 115 destes navios até 2010. Passados alguns anos, em 2003, a Petrobras Transportes S/A (Transpetro) lançou o Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef), que envolve a construção de 49 navios-tanque (10 suezmax, 5 aframax, 4 panamax, 12 navios-tanque para produtos, 7 navios-tanque tipo Shuttle e 3 navios-tanque para bancas).

Figura 1-Estaleiro EISA, Rio de Janeiro.



Fonte: Internet - informativodosportos.com.br

CAPÍTULO 2- HISTÓRICO

2.1 – A CONSTRUÇÃO NAVAL COLONIAL.

Os navios surgiram no cenário brasileiro em 1.500. O Brasil foi descoberto em uma viagem quando os portugueses pretendiam chegar à Índia, as embarcações eram a maneira em que os navegadores europeus encontrarem novas terras se aventurando no oceano. Eles relatavam suas viagens por rotas de comércio e as riquezas movimentadas por barcos a vela. Naquela época, o Brasil era um país de grande relevância para os colonizadores devido a riqueza em madeiras de boa qualidade que eram usadas na construção de embarcações. A Construção Naval começou com o processo de padronização português, que identificou as medidas necessárias ao trabalho dos carpinteiros. Sem um estudo teórico mais preciso, os trabalhadores transformaram projetos europeus pouco confiáveis desenhados no papel em meios de transporte flutuantes. De acordo com essas formas, a construção naval seguiu até o século XVII. Com a audácia e inspiração dos europeus, a construção naval começou a criar uma identidade própria. Mesmo possuindo como único suporte científico rudimentos que datavam das experiências de Arquimedes na antiguidade.

Assim surgiram os primeiros estaleiros em diferentes pontos do litoral brasileiro, para construção e reparo de embarcações. Um tipo interessante de embarcação, característica do Brasil colonial nos séculos XVI e XVII, foram os chamados *caravelões*, que, ao contrário do que se possa supor, são caravelas pequenas (40 a 50 toneladas), de uma só coberta, dispendo de dois ou três mastros com velas latinas; eram preferidos porque, devido ao seu menor porte, navegavam com mais facilidade nos portos e barras de rios, geralmente de pequena profundidade.

O primeiro estaleiro organizado oficialmente foi a Ribeira das Naus, de Salvador, fundada oficialmente no final do século XVI, durante o governo de D. Francisco de Souza, mas que existia desde o tempo de Tomé de Souza, que trouxe consigo um grupo de artífices especializados, que incluía um mestre de construção, carpinteiros navais, calafates e um ferreiro, que compunham o corpo técnico inicial da famosa Ribeira das Naus de Salvador.

Apesar das dificuldades, o estaleiro de Salvador desenvolveu-se rapidamente, tornando-se o mais importante centro de construção naval do Brasil durante todo o período colonial, e mesmo até meados do século XIX. Estava localizado na orla marítima da cidade, em frente a Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Praia, onde hoje se encontram a Capitania dos Portos da Bahia e a Escola de Aprendizes Marinheiros; a partir de 1770, e até sua extinção, em 1899, foi denominado de *Arsenal de Marinha da Bahia*.

Figura 2 – Antigo Arsenal de Marinha da Bahia



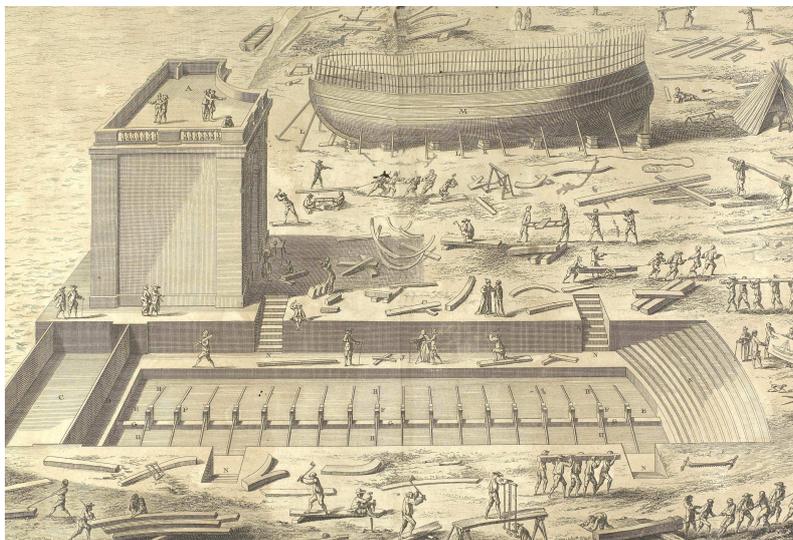
ANTIGA ESCOLA DE APRENDIZES DE MARINHEIRO

Fonte: salvadorhistoriacidadebaixa.blogspot.com

Na área do Rio de Janeiro, também foi importante a construção naval colonial. Em 1666, foi fundada na Ilha do Governador uma fábrica de Fragatas, que ficava na Ponta do Galeão, de onde este nome. Esse estaleiro, sob a direção de Sebastião Lamberto, construiu navios de porte, entre os quais a Fragata Madre de Deus, a grande nau Capitânia Real, e, principalmente a famosa nau Padre Eterno. Denominavam-se naus, por essa época, os navios de linha das esquadras, que eram navios de guerra com 60 canhões, ou mais. O Arsenal do Rio de Janeiro iniciou suas atividades com a construção de um navio de porte, a nau São Sebastião, cognominada Serpente, devido à sua figura de proa. Além de Salvador e do Rio de Janeiro, a construção naval desenvolveu-se também em vários outros pontos do nosso litoral. Em todos os lugares onde o colonizador português fundou povoações ou feitorias, organizou também um pequeno estaleiro para a

construção e reparos de embarcações. Ao longo do século XIX, esses arsenais passaram ora por momentos de intensas atividades, ora por completo abandono. Excluindo o arsenal do Rio de Janeiro, os demais foram desativados. O primeiro foi o de Santos, em 1883, abandonado e transformado em depósito para carvão. Em seguida, foram os de Pernambuco e da Bahia, que, após várias tentativas para reerguê-los, foram extintos pelo Decreto n. 3.188, de 5 de janeiro de 1899. Já os Arsenais do Pará e de Ladário foram transformados em Distritos Navais da Marinha. O Arsenal Real da Marinha (ARM) foi criado em 1763, pelo Vice-Rei Conde da Cunha, no mesmo ano da transferência da capital da Colônia de Salvador para o Rio de Janeiro. Nas suas dependências, foi construída a nau São Sebastião, a primeira grande embarcação fabricada na Colônia, lançada ao mar em fevereiro de 1767. Durante o período que se estende até 1822, o ARM, além das oficinas de funileiros, vidraceiros, canteiros, pedreiros, bandeireiros e correeiros e da fundição de canhões e caronadas, executou, apenas, serviços de reparos nas embarcações que atracavam no Rio de Janeiro. O material utilizado nos reparos navais eram, principalmente, a madeira, amplamente disponível na Mata Atlântica, e a araucária. Os demais insumos eram importados, mas, aos poucos, foram sendo produzidos na Colônia, exceto lonas e cabos.

Figura 3 – Arsenal Real de Marinha.



Fonte: www.linux.an.gov.br

O Arsenal de Marinha da Corte (AMC), assim denominado após 1822, construiu durante o Império, o dique Imperial (iniciado em 1824, retomado em 1858 e concluído em 1861, atual dique Almirante Jardim) e o Santa Cruz (iniciado em 1861 e concluído em 1874), ambos na Ilha das Cobras, localizada em frete ao Arsenal. A execução final do dique Imperial e do Santa Cruz foi realizada pela empreiteira Barauna & Coimbra Co., que subcontratou outra empresa formada por comerciantes locais (Brasil-1858-1875 – Ministério da Marinha).

Outra contribuição significativa do AMC para formar um aglomerado de inovações inter-relacionadas foi a formação e a qualificação da força de trabalho. Além do número expressivo de homens que trabalhavam no AMC, com destaque para a construção naval, a Marinha brasileira constantemente enviava oficiais para estudarem engenharia naval na Europa. Os construtores navais, como eram conhecidos, voltavam e tornavam-se os responsáveis pela Diretoria das Construções Navais. Porém, há casos de construtores que abandonaram a Marinha e fundaram seus próprios estaleiros, ou passaram a prestar serviços para empresas privadas.

No dia 30 de maio de 1858, foi fundada no Rio de Janeiro a Sociedade de Beneficência dos Artistas de Construção Naval, cujo objetivo era prestar serviços de assistência aos sócios e a seus familiares. Segundo seu estatuto, poderia ser membro da Sociedade aquele que exercia ou exerceu um ofício ou arte mecânica concernente à Marinha, como carpinteiros, calafates, ferreiros, maquinistas, torneiros, caldeireiros, fundidores, e modeladores (Brasil, 1862 – Coleção de Leis do Império). A criação dessa Sociedade demonstra o quanto era expressiva a presença das atividades da construção naval na Corte, uma vez que apenas no AMC, no ano de 1850, trabalhavam 1.898 pessoas, chegando a 2.894 em 1872.

Até 1822, a frota naval da Colônia era composta por navios da Coroa e de comerciantes estrangeiros, que frequentavam os diversos portos ao longo da costa brasileira. Nas duas primeiras décadas após a Independência, a navegação de cabotagem e de longo curso continuou sendo realizada por comerciantes estrangeiros.

2.2 – INÍCIO DA FROTA MERCANTE.

A primeira iniciativa oficial para dar início à frota naval mercante ocorreu apenas durante o período regencial, quando foi publicado o Decreto n. 60, de 8 de outubro de 1833, que autorizou o governo a contratar companhias de navegação nacionais ou estrangeiras para trafegarem nos rios e nas baías do Império. Em seguida, começou a ser editada uma série de novos decretos, autorizando a constituição de companhias privadas de navegação, distribuídas nas principais províncias do Império.

O Decreto n. 632, de 18 de setembro de 1851, autorizou o Governo a promover a organização de companhias de navegação que utilizassem barcos a vapor próprios, não apenas para o transporte de passageiros e malas dos correios do Império, mas também de mercadorias. As companhias de navegação gozariam do privilégio por vinte anos, com uma subvenção anual de até sessenta contos de réis nos primeiros dez anos, e até quarenta contos de réis, nos anos seguintes, ou a garantia de 8,0% do capital empregado. Esse decreto estimulou e garantiu a constituição de companhias de navegação em todo o território, formando uma frota mercante nacional. A construção de novas ferrovias, os melhoramentos nos portos e a formação de uma frota mercante nacional caminhavam concomitantes com a consolidação do padrão de acumulação da economia nacional, pautado na atividade agrária e exportadora. As ferrovias eram construídas rumo aos portos, integrando a economia interna com o exterior, já a navegação de cabotagem unia as cidades localizadas na extensa costa brasileira. A navegação do interior (fluvial e lacustre) também prosperava nas principais bacias hidrográficas. A maior deficiência estava na navegação de longo curso, que era feita apenas por embarcações estrangeiras. No final do Império, além da Nacional e da Brasileira, destacavam-se as seguintes companhias de navegação marítima: Companhia Espírito Santo e Caravelas, Companhia Baiana de Navegação a Vapor, Companhia Pernambucana e Companhia do Maranhão. Na navegação fluvial, destacavam-se a Amazon Steam Navigation Company, a Companhia Rio Parnaíba, a Companhia Baixo do São Francisco, a Navegação do Corumbá a São Luiz e Miranda e a Empresa de Navegação dos Rios Araguaia e Tocantins.

2.3 – O DESENVOLVIMENTO DA FROTA MERCANTE X CONSTRUÇÃO NAVAL.

A política de estímulo aos transportes da jovem República era a mesma do velho Império: a prioridade era das ferrovias, com as garantias de juros; num segundo plano, vinha a navegação fluvial e marítima, com as subvenções. Mesmo num segundo plano, a República trouxe duas mudanças para a Marinha Mercante Brasileira: a proteção nacional à cabotagem e a fundação do Lloyd Brasileiro. No parágrafo único do artigo 13 da Constituição de 1891, estava expresso que a navegação de cabotagem deveria ser feita apenas por navios nacionais. Como a Marinha Mercante é reserva da Marinha de Guerra, a nacionalização da cabotagem seria uma forma de garantir a rápida intervenção no setor. O preâmbulo da Decreto n. 208, de 19 de fevereiro de 1890, que organizou o Lloyd Brasileiro, afirmava que a nova companhia também serviria como auxiliar da Armada Nacional em caso de guerra. Inicialmente, o Lloyd Brasileiro foi constituído a partir da fusão da Companhia Brasileira de Navegação a Vapor com a Companhia Nacional de Navegação a Vapor e a Companhia Espírito Santo e Caravelas. Nos anos seguintes, ele passou por várias dificuldades que levaram à sua reestruturação, chegando até a sua dissolução. Mesmo assim, seguiu uma trajetória de crescimento e de incorporação de empresas e novas linhas, e tornou-se o sinônimo de Marinha Mercante Nacional até os anos 1980.

Figura 4 – Docas do Lloyd em construção



Fonte: www.navioseportos.com.br

O novo padrão de acumulação, que emergiu nos anos de 1930, pautado na industrialização e na urbanização, desenhou um novo arranjo para o sistema de transporte no Brasil. A falta de uma malha ferroviária interiorana integrada e a presença de um sistema fluvial fragmentado exigiam uma resposta rápida e eficaz para atender às demandas regionais. Diante das exigências impostas pela industrialização em marcha, o Estado viu-se obrigado a assumir várias funções em que havia inércia empresarial, falta de comando e de capital. A expansão e a integração do mercado interno aumentavam o fluxo mercantil e de pessoas. O problema de baixa acumulação, que persistia na Marinha Mercante Brasileira, somente poderia ser solucionado com uma intervenção estatal, definindo novos rumos para o setor. A resposta veio com a criação, em 1941, do Conselho da Marinha Mercante (CMM), respaldada pelo Decreto-Lei n. 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, e consagrou a presença do Estado no setor. Essa participação ativa do Estado vinha seguindo uma trajetória ascendente desde a criação do Lloyd Brasileiro.

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 abatidos 31 navios brasileiros, representando 21,47% da frota nacional em toneladas. 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 1940, houve uma renovação na frota do Lloyd Brasileiro, com a compra de 36 navios, sendo 20 cargueiros para longo curso e 16 de cabotagem. A Costeira, que após ser encampada seus déficits passaram a ser cobertos pelo tesouro.

O reaparelhamento do Lloyd Brasileiro fazia parte do Plano SALTE (Saúde, Alimentação, Transportes e Energia), elaborado no governo 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 alimento dos portos do Rio Grande do Sul. Na primeira mensagem enviada ao Congresso Nacional por Getúlio Vargas, no seu segundo mandato, temos um panorama geral de como se encontrava a marinha mercante brasileira em 1952: *“Com uma frota insuficiente e composta, em sua maior parte, de unidades obsoletas e antieconômicas, e com os portos assoreados e desaparelhados a ponto de reterem os navios o dobro do tempo gasto no mar – para só lembrar dois aspectos mais salientes da crise – não é, de fato, de estranhar que os transportes por água tenham constituído, no decorrer do ano que passou, e continuem a constituir, um dos setores mais críticos do nosso aparelhamento econômico.”*

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 “frete e seguros”. Porém, para amenizar a situação da cabotagem nacional, foi incluído no plano da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU), 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 Vianna. Estas quatro ações representavam 4,6% do total dos gastos previstos no plano CMBEU. Tal como o Plano SALTE, o 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 um país com uma linha costeira de quase nove mil quilômetros, tinha um comércio de cabotagem tão pequeno e precário? Para 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 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, segundo a CMM.

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 de 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, atendendo as exigências do processo de acumulação, precisa dar uma resposta consistente ao setor de navegação.

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.

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 criou a Taxa 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 da construção naval, com destaque para o estaleiro na Ilha Vianna, que

pertencia à Organização Lage, da 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.

Figura 5 - Arsenal de Marinha- Rio de Janeiro



Fonte: www.navioseportos.com.br

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.

Figura 6: Estaleiro Ishibrás 1959



Fonte: www.navioseportos.com.br

No governo de 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 TDW, além de duas destinadas ao mercado externo de 7.000 TDW 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 do novo regime, podemos destacar três iniciativas de cunho estrutural.

CAPÍTULO 3 – OS PLANOS E CRISE DA NOVA ORGANIZAÇÃO

3.1- A CRIAÇÃO DA SUNAMAM

A mudança do nome de CMM para SUNAMAM (Superintendência Nacional da Marinha Mercante) não significou apenas uma simples mudança de nomenclatura, mas a centralização e o fortalecimento das políticas voltadas para a marinha mercante e construção naval. 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. A construção naval e a Marinha Mercante viveram uma fase de consolidação e expansão, entre 1969 e o final da década de 70, suportadas pela atuação da SUNAMAM, pelo protecionismo legal e pelos planos ambiciosos de construção naval, quais sejam: o Plano de Emergência de Construção Naval (1969-70), o Primeiro Plano de Construção Naval (IPCN) de 1971 a 74 e o Segundo Plano de Construção Naval (II PCN) de 1974 a 79. Observou-se então, um contínuo progresso com a construção de um número cada vez maior de navios, maiores, mais diversificados e sofisticados. Em 1962, com o cargueiro Henrique Lage, de 10.500 t, ultrapassava-se, pela primeira vez, o porte do velho cruzador Tamandaré, de 1890. E o aumento de tonelagem unitária dos navios prosseguia, chegando-se afinal, em 1986, aos graneleiros Docefjord e Tijuca, dois gigantes de 305.000 t, com 332 m de comprimento, que foram, na ocasião, recorde mundial de navios de sua classe.

3.2- A CRISE

Infelizmente, em 1979, teve início uma grave e nova crise em nossa indústria de construção naval. No ponto máximo, em 1979, foram construídos cinquenta navios sendo nove navios para exportação; a indústria tinha nesse ano quase quarenta mil empregados diretos. Depois, esses números despencaram drasticamente, e muitos estaleiros se fecharam. Os principais fatores que ocasionaram tal crise foram objeto de investigações e análises no Congresso Nacional. A frota mercante brasileira de longo curso se reduziu de 8,3 milhões de toneladas de porte bruto (tpb) em 1986 para 4,4 milhões em 1995. Este corte drástico de capacidade, da ordem de 50%, colocou a frota numa dimensão equivalente à que o país tinha em 1976, não obstante o forte crescimento do comércio exterior brasileiro no período. A queda teria sido ainda maior se não fosse a presença de duas companhias corporativas de transporte especializado, vinculadas às empresas-mãe: a Docenave, de graneis sólidos, subsidiária da Vale do Rio Doce; e a Fronape, de granel líquido (petróleo), subsidiária da Petrobrás. Atualmente, como consequência, limita-se a 3% (nos anos 80 chegou a 34%) a participação da bandeira brasileira no transporte de carga geral gerado pelo comércio exterior do Brasil, sendo este considerado o frete “nobre”, pois representa dois terços do valor total do frete.

Dados os atrasos na entrega das encomendas, a alta inadimplência dos armadores e construtores, que estavam abarrotados 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.

A crise na construção naval brasileira de grande porte se antecipou ao ciclo crítico da marinha mercante e se aprofundou com ele. Os cinco maiores estaleiros brasileiros foram desativados, dedicados a atividades paralelas (construção de plataformas) ou com encomenda residual de navio. O setor, que chegou a empregar diretamente mais de 40

mil trabalhadores, empregava, em 1998, pouco mais de dois mil. Esta redução, naturalmente, nada teve a ver com aumento de produtividade e sim com a inatividade do setor. Devido às suas características, a construção naval tem uma indiscutível dimensão estratégica no que diz respeito à geração de novos empregos, de boa qualidade, na economia brasileira.

Figura 7- Evolução da Construção Naval 1990 à 1996



Fonte: www.slideplayer.com.br/slide/1240783

Sem financiamento e novos investimentos a infraestrutura logística do país foi sendo rapidamente sucateada. Com a extinção da Portobrás, as operações portuárias foram privatizadas e ampliou o número de terminais privados. O Lloyd Brasileiro entrou no Plano Nacional de Desestatização, e seu material flutuante foi aos poucos sendo leilado por preços abaixo do mercado.

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, que especializou-se mais em Offshore (plataformas de petróleo). O Estaleiro Mauá, foi adquirido pelo grupo Jurong

Shipyard, o Estaleiro Caneco foi arrendado pela Rio Nave Reparos Navais e o Estaleiro Emaq pela Estaleiro Ilha, já o Estaleiro Só faliu.

O programa Navega Brasil, lançado pelo governo federal em novembro de 2000, trouxe modificações nas condições do crédito aos armadores e estaleiros. As principais mudanças introduzidas envolvem o aumento da participação limite do FMM nas operações da indústria naval de 85% para 90% do montante total a ser aplicado nas obras e o dilatamento do prazo máximo do empréstimo, de 15 para 20 anos. A carteira de encomendas lotada de estaleiros mundiais favoreceu a decisão da Petrobras de criar a alternativa local para a construção dos novos navios tipo PSV. Navios tecnologicamente concebidos para operação de apoio à exploração e produção de petróleo em águas profundas.

Em 2003, o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, determina a prioridade para estaleiros locais de navios e equipamentos de exploração e produção de petróleo pela Petrobras. A Transpetro lança o Programa de Modernização e Expansão da Frota, licitando petroleiros de grande porte em estaleiros locais. Os estaleiros em fase de reativação ingressam em fase de consolidação e expansão. Grandes grupos empresariais brasileiros investem na construção de novos estaleiros.

CAPÍTULO 4- O RENASCIMENTO DA INDUSTRIA NAVAL NO BRASIL.

4.1- O PROGRAMA PROMEF

O Promef impulsionou o renascimento da indústria naval brasileira, com investimento de R\$ 11,2 bilhões na encomenda de 49 navios e 20 comboios hidroviários. O Brasil tem, atualmente, a quarta maior carteira mundial de encomendas de navios em geral e a terceira de petroleiros.

A indústria naval, que por conta da crise chegou a ter menos de 2 mil operários na virada do século, atualmente emprega mais de 70 mil pessoas, segundo dados do

Sinaval. Desse total, o Promef é responsável pela geração de 10.450 empregos diretos no país, o que representa 15% de todos os postos de trabalho diretos da indústria naval brasileira.

Estaleiros brasileiros já entregaram sete navios do Promef à Transpetro: os de produtos Celso Furtado, Sérgio Buarque de Holanda, Rômulo Almeida e José Alencar, construídos pelo Estaleiro Mauá (RJ); e os suezmax João Cândido, Zumbi dos Palmares e Dragão do Mar, entregues pelo EAS. O panamax Anita Garibaldi, que está na fase de acabamentos, deverá entrar em operação ainda esse ano. Há ainda 12 embarcações em fase de construção. Além dessas, três comboios hidroviários estão sendo construídos e serão entregues à empresa em 2014.

O Promef tem três pilares:

- construir navios no Brasil;
- alcançar índice de conteúdo nacional mínimo de 65% na primeira fase, e de 70% na segunda fase;
- atingir competitividade internacional, após a curva de aprendizado.

Os dois primeiros pilares já foram alcançados. O terceiro pilar, a busca por competitividade internacional, é o atual foco. Para atingir este objetivo, a Transpetro criou o Sistema de Acompanhamento da Produção (SAP), que tem como função avaliar os processos produtivos dos estaleiros e sugerir alternativas para melhoria da produtividade.

A Transpetro lançou ao mar na sexta-feira ,dia 28 de Fevereiro de 2014, o navio Irmã Dulce, décima embarcação do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) a passar pela operação.

Perfil de Irmã Dulce (26/05/1914 – 12/03/1992)

Irmã Dulce (Maria Rita de Souza Brito Lopes Pontes) foi uma das mais importantes ativistas humanitárias brasileiras do Século XX. Também conhecida como Bem-Aventurada Dulce dos Pobres, a baiana de Salvador morreu em 1992, em sua cidade

natal. Ela realizou obras de caridade para presidiários, mães lactantes, doentes, crianças, operários e pobres em geral, atividades que ganharam notoriedade no Brasil e no mundo.

Irmã Dulce pertencia à Congregação das Irmãs Missionárias da Imaculada Conceição da Mãe de Deus e pode se tornar a primeira santa católica nascida no Brasil. A cerimônia de beatificação (última etapa antes da canonização), realizada em 2011, foi presidida pelo arcebispo emérito de Salvador, Dom Geraldo Majella Agnelo, designado para o evento pelo então papa Bento XVI.

Ficha técnica/navio Irmã Dulce:

- Tipo: petroleiro panamax
- Porte bruto: 72.900 Toneladas de Porte Bruto (TPB)
- Comprimento total: 228 m
- Boca: 40 m
- Calado: 12 m
- Altura: 48,3 m
- Velocidade: 15 nós
- Transporta: petróleo e derivados escuros
- Capacidade para transportar 90,2 milhões de litros
- Característica: navio "shallow draft" (calado reduzido)

Figura 8- Navio Irmã Dulce



Fonte :www.politicalivre.com.br

5 – CENÁRIO ATUAL DA CONSTRUÇÃO NAVAL BRASILEIRA

Segundo dados do SINAVAL (Sindicado Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore), referentes a Março de 2012, existem no Brasil 47 estaleiros navais e encontram-se em construção 11 novos estaleiros. A capacidade produtiva agregada dos estaleiros brasileiros atinge hoje uma capacidade de processamento de aço de 560000t/ano, encontrando-se disponíveis 18 diques e 21 carreiras de construção. A maior parte dos estaleiros navais localiza-se no estado do Rio de Janeiro, mas existem outros pólos muito importantes em Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Pernambuco e São Paulo. Só no estado do Rio de Janeiro existem 21 estaleiros, seguido de São Paulo com 7 e Santa Catarina com 4. Os estaleiros do Rio de Janeiro representam mais de 25000 empregos ou seja mais de 40% do total nacional.

Em termos de capacidade produtiva, os estaleiros do Rio de Janeiro, EISA, BrasFELS e Mauá possuem capacidades de processamento de aço bem acima das

30000t de aço por ano. No Rio Grande do Sul pode ainda destacar-se o Estaleiro Rio Grande, com capacidade de processamento de 30000t de aço por ano, um dique de 350x130 m e um pórtico de 600t. No entanto, de longe, o estaleiro com maior capacidade produtiva é o Estaleiro Atlântico Sul (EAS), no Pernambuco, com uma notável capacidade anual de processamento de aço de 160000t por ano, uma doca seca de 400x73m e dois pórticos de 1500t.

Muitos dos estaleiros recentemente implantados no Brasil contam com capital estrangeiro ou com parcerias tecnológicas com gigantes da construção naval mundial como a IHI Marine, Kawasaki, STX, Keppel, SembCorp Marine, entre outros. Adicionalmente, o projeto de engenharia dos navios, plataformas e FPSO, bem como dos seus complexos sistemas, provêm ainda, com muita frequência, de firmas da especialidade como a Keppel, Gusto, Rolls Royce, Technip e Saipem.

O olhar sobre os acontecimentos do ano de 2013 mostra que a indústria da construção naval brasileira está em fase consolidação. Em 13 anos, desde o ano 2000, os estaleiros brasileiros realizaram grande transformação.

O volume de empregos atingiu mais de 78 mil pessoas. A construção naval brasileira realizou volume recorde em entregas de navios e plataformas de petróleo. Foram entregues, em 2013: 6 plataformas de produção; 2 navios do PROMEF; 21 navios de apoio marítimo; 10 rebocadores portuários e 44 barcaças de transporte fluvial. Dois novos estaleiros foram implantados: Aliança Offshore (RJ) e VARD Promar (PE). Dois estaleiros concluíram obras de expansão: São Miguel (RJ) e Wilson, Sons (SP). Ocorreu o fortalecimento da atuação em parceria com empresas internacionais do Japão, Cingapura e Coréia do Sul.

Na rede de fornecedores merecem destaque os investimentos de fabricantes de insumos, equipamentos, sistemas, turbinas e motores.

CAPÍTULO 6- CONSIDERAÇÕES FINAIS

A indústria naval brasileira, resgatada pela demanda do setor de petróleo e gás, exhibe projetos bilionários de investimentos, centenas de embarcações encomendadas, estaleiros nascendo e outros expandindo. Pelas perspectivas da nova fronteira petrolífera, o pré-sal, o futuro é promissor. Hoje a carteira de encomendas dos estaleiros, de acordo com o Sindicato Nacional da Indústria da Construção Naval e Offshore (Sinaval), gira em torno de R\$12 bilhões, incluindo navios, plataformas e seus módulos.

Mas há desafios a serem superados para que a retomada da indústria seja sustentável. Entre eles a qualificação da mão de obra, mais tecnologia, maior desenvolvimento de uma cadeia nacional de fornecedores de peças e redução de custos. O investimento é focado em equipamentos e expansão para reforçar o atendimento offshore. A carteira geral do EAS vale US\$8,1 bilhões. O Eisa do RJ, dono de uma carteira de US\$1,2 bilhões, investiu R\$15 milhões em capacitação e equipamentos. E planeja aplicar outros R\$1,3 bilhões em um estaleiro novo, o Eisa Alagoas. Esse estaleiro está nascendo sem nada fechado em termos de encomendas. Porém, há uma perspectiva de demanda muito grande. No Mauá, os investimentos nos últimos dois anos somaram R\$10 milhões para a compra de equipamentos e melhoria de produtividade.

Enquanto os grandes estaleiros, como o EAS (Estaleiro Atlântico Sul) e o EISA Alagoas, vão viver de demandas por grandes unidades para atender o segmento petrolífero, os menores vão se ocupar além do offshore, de outros nichos, como apoio marítimo, cabotagem e navegação interior. A indústria naval se agita com a terceira fase do PROMEF que prevê a encomenda de mais de 20 navios, alguns para atuar no pré-sal. Esta demanda do pré-sal ainda está sendo quantificada no sistema Petrobras. Em 2020 o Brasil poderá ser o quarto maior produtor de petróleo e precisará de logística para ter sucesso. Por muito tempo a indústria naval não existiu no país, porém nos últimos anos temos a quinta maior carteira de navios em geral e a quarta de petroleiros do mundo.

A Presidenta Dilma Rousseff em entrevista ao site “Café com a Presidenta”, se pronunciou sobre o renascimento atual da Indústria naval no País:

“Na última semana, estive em Ipojuca, Pernambuco, onde visitei um grande estaleiro, que não existia há dez anos, e que, agora, produz navios gigantescos e

plataformas para a produção de petróleo. Com emoção e orgulho, pude comprovar mais uma vez a capacidade do Brasil de construir estaleiros, produzir navios, produzir plataformas e ter uma indústria naval forte e competitiva, que gera empregos e garante renda a milhares de trabalhadores e suas famílias aqui no Brasil.

O que eu vi de mais emocionante foi homens e mulheres que, antes, trabalhavam precariamente como cortadores de cana, subempregados da periferia de Recife, empregadas domésticas sem direitos trabalhistas e que, hoje, vivem uma situação muito diferente, melhor capacitado e remunerados, com todos os seus direitos protegidos. Ganham seu sustento nos estaleiros do Nordeste, uma região onde muitos julgavam ser impossível levar a industrialização. Os derrotistas que pensavam assim cometeram um grande equívoco, pois, hoje, o estaleiro está lá e a produção de navios se desenvolve a todo vapor. Naquele dia em que visitei o estaleiro, entregamos um navio, o “Dragão do Mar”, e batizamos outro, o “Henrique Dias”.

Esta é uma comprovação cabal de que o Brasil, hoje, tem uma indústria naval forte, pujante, que emprega quase 80 mil trabalhadores espalhados pelos estaleiros do Nordeste, do Sudeste e do Sul. E estimamos que, em 2017, serão cerca de 100 mil empregos diretos na indústria naval. Sabem quantos trabalhadores tinha a indústria naval antes de 2003? Pouco mais de sete mil, dez vezes menos do que agora. Nossa indústria naval estava desaparecendo. Os poucos estaleiros que restavam faziam apenas pequenos consertos em plataformas e navios.

De lá para cá, a situação mudou. E a mudança teve muito a ver com uma decisão política. Quando assumiu a presidência da República, Lula fez uma escolha que mudou a história. Decidiu que o que pudesse ser produzido no Brasil, deveria ser produzido no Brasil. Como consequência, a Petrobras, a maior empresa brasileira e também a maior investidora, passou a priorizar o produto nacional, a fazer encomendas de navios e plataformas em estaleiros nacionais, criar empregos aqui e não lá fora. Graças à política de compras da Petrobras, iniciada no governo Lula e fortalecida no meu governo, renasceu uma indústria naval dinâmica e competitiva. Resolvemos fazer isso por acreditar na capacidade do trabalhador brasileiro e dos empresários brasileiros.

Com isso, o Brasil, além da riqueza do petróleo, passou a ter uma indústria naval

poderosa. Nos últimos dez anos, dez estaleiros entraram em operação no Brasil. O setor naval renasceu no Rio de Janeiro, em Niterói, em Angra dos Reis; no extremo sul do Rio Grande do Sul foram erguidos grandes estaleiros onde só existiam areia e pobreza; o progresso social e empresarial da indústria naval no Nordeste é inquestionável em Ipojuca. Em 2013, nossa indústria naval entregou um volume recorde de navios e plataformas de petróleo. Foram sete plataformas de produção, dois navios petroleiros de grande porte, 21 navios de apoio marítimo, dez rebocadores portuários e 44 barcaças de transporte. E, em 2014, estão em construção ou já foram contratadas para construção no Brasil 18 plataformas, 28 sondas de perfuração, 43 navios-tanque para óleo, gás e refinados. Tudo isso se deve às encomendas da Petrobras.

Com a previsão de exploração do petróleo do pré-sal, as perspectivas são ainda melhores. Muitas empresas estrangeiras estão se instalando no país para produzir aqui as peças e os equipamentos necessários para essa exploração. Isso porque vão ser necessários 88 navios, 198 barcos de apoio e 28 sondas de perfuração até 2020. Só de plataformas, serão necessárias 31, sem contar as 12 que serão usadas para explorar apenas o Campo de Libra. São números fantásticos, grandiosos. E com isso o Brasil também vai avançar em tecnologia e inovação na indústria de petróleo e gás. Com os investimentos em pesquisa e desenvolvimento que as petroleiras são obrigadas a fazer aqui no país para poder explorar o nosso petróleo, vamos incorporar mais conhecimento, mais know-how à nossa produção de bens e equipamentos, o que será muito importante para superarmos os desafios da exploração do pré-sal. A indústria naval tem uma imensa capacidade de gerar riquezas. Com o esforço de nossos trabalhadores, a iniciativa de nossos empresários e o apoio de todos aqueles que acreditam no Brasil, conseguimos reconstruir a indústria naval brasileira e vamos transformá-la em uma das maiores do planeta.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. LIMA, E.T. E V ELASCO, L. O. M. **Construção naval no Brasil: existem perspectivas?** Revista do BNDES, n. 10. Rio de Janeiro, BNDES, 1998.
2. PASIN, J. A. B. **Indústria naval no Brasil: panorama, desafios e perspectivas.** Revista do BNDES, v. 9, n. 18, p. 121-48. Rio de Janeiro, BNDES, dezembro de 2002.
3. VIEIRA, Mauro Da Rocha. **A Marinha Mercante Brasileira: situação atual, perspectivas e sugestões.** Rio de Janeiro: EGN, 1989.
4. BNDES (1997) **“Construção Naval no Brasil e no Mundo.”** Informe de Infra-estrutura nº14. Área de Infra-estrutura /Gerência de Estudos Setoriais 3, setembro/1997.
5. BORGES, José C. SILVA, Carlos R. L. (2003) **Indústria da Construção Naval: a crise e recuperação.** In: “Conjuntura Setorial”, julho/2003. p.47-50.
6. CUNHA, Marcus S. ANDRADE, Bernardo L. R. **Considerações Estratégicas sobre a Indústria de Construção Naval.** In: 21º Congresso Nacional de Transportes Marítimos, Construção Naval e Offshore, Rio de Janeiro. SOBENA, 2006.
7. LACERDA, Sander Magalhães. **Oportunidades e desafios da construção naval.** Revista do BNDES. Rio de Janeiro: BNDES, v. 10, n. 20, 2003. p. 41-78.
8. LIMA, Erikson T. VELASCO, Luciano O. M. **“Construção Naval no Brasil: existem perspectivas”.** Revista do BNDES, nº 10 - dezembro de 1998.
9. MDICE, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **“Desenvolvimento de Ações de apoio à Cadeia Produtiva da Indústria Naval e Marinha Mercante”**, março/2002. (Relatório).
10. SINAVAL. **“Cenário 2007: a consolidação da Indústria Naval Brasileira”.** Sinaval, 2007.
11. TELLES, Pedro C. S. **História da Construção Naval no Brasil.** Rio de Janeiro: Femar, 2001.

12. <www.navioseportos.com.br> Acesso em Abril de 2014.
13. <www.petrobras.com.br> Acesso em Maio de 2014.
14. <www.antaq.gov.br> Acesso em Maio de 2014.