

**Todo o Mundo** Seção elaborada e coordenada pela Eureka F.S.C.

# Constituinte deve atentar para a nossa navegação

pg 20

Fundamental para a própria soberania nacional, a Marinha Mercante merece a atenção dos futuros constituintes, recém-eleitos para elaborar em 1987 a nova Carta Magna do país. Lembrem os armadores brasileiros que um país somente será livre na exata medida em que possuir uma marinha mercante capaz de, livre das pressões externas, oferecer condições satisfatórias para as indispensáveis exportações e importações.

Para eles, 1986 foi um ano rico de lições e de soluções que dizem respeito, muito de perto, aos que se dedicam a essa atividade. Um desses grandes impactos surgiu com a edição da resolução 9.101 da Sunamam, permitindo que empresas atuando no sistema *roll-on-roll-off* pudessem garantir o aproveitamento de 6% da carga de retorno internacional para o Brasil. Armadores contrários à medida lembram que na realidade essa resolução acabou beneficiando unicamente uma empresa possuidora de apenas um navio. As reações havidas levaram o Ministério dos Transportes a discutir as novas regras para o setor diretamente com os interessados na matéria, e houve o consenso de que se deveria levar o tema ao nível de Congresso Nacional, de modo a fazer a nova política de forma bem representativa das aspirações do governo, de sindicatos, armadores, parlamentares etc.

Com essa repercussão, foi desvendado o papel primordial que a marinha mercante possui no contexto nacional, e o Congresso Nacional descobriu a importância do tema, dispondo-se a tratá-lo com a prioridade necessária. Não negam os armadores ser necessário que o setor adequasse sua conduta aos tempos da Nova República, mas notam que "o protesto legítimo dos que estavam em oposição ao Ministério dos Transportes fez com que se desse uma guinada na condução dos atos futuros. O próprio ministro foi sensível a essa reivindicação. Antigos temores foram afastados, sentaram-se à mesa os diretamente interessados e o resultado frutífero surgiu: as conversações tiveram início em clima cordial. Ninguém precisa renegar suas convicções, mas é importante o diálogo, é fundamental que as partes conheçam as posições contrárias. Só assim se pode obter, um pouco de cada lado, e conseguir, ao final, um resultado válido e patriótico".

Neste sentido, como asseveraram os armadores, foi muito significativa a mesa-redonda sobre o Transporte Marítimo, havida na Comissão de Transportes da Câmara dos Deputados, quando as várias posições foram apresentadas, ainda que com veemência e assim as reivindicações, bem como as mágoas, os ressentimentos e as aspirações, ficaram conhecidos. "A partir daí, foi só uma questão de tempo e de habilidade para ter início um efetivo entendimento, que levasse a uma solução grandiosa. As partes passaram a se entender melhor e, assim, será possível ao Congresso Nacional, como porta-voz legítimo das verdadeiras aspirações nacionais, votar a matéria e imprimir rumos definitivos a essa nova política."

A marinha mercante é extremamente importante para o país, seja pelo número de empregos diretos que propo-

ciona, seja pela economia substancial de divisas, seja pela própria afirmação da soberania brasileira. Tendo uma marinha mercante forte, o país não precisa ter receio de imposições dos armadores ou dos interesses internacionais, muitas vezes (e nem sempre) coincidentes com os que engrandecem o Brasil.

"A definição dessa nova política assume aspecto até mesmo nacional — dizem os armadores brasileiros —, quando se sabe que as investidas das multinacionais são grandes. A armação estrangeira está interessada em evitar o fortalecimento de nossa marinha mercante. Os lucros são elevados e, ademais, o valor dessas fretes, da ordem de quase US\$ 4 bilhões, não é desprezível. Existem as conferências de fretes, internacionalmente organizadas, que representam um fator de segurança para todos", lembram, observando serem preocupantes os casos de favorecimento de estelionários, que assim obtiveram autorização para operar nas linhas dos EUA, Canadá e Europa.

Como é citado, o custo operacional desses navios não conferenciados é muito baixo, devido a usarem tripulantes malaios e filipinos, e uma aparente redução nos custos dos fretes implica em evidente desfavorecimento de empregos para os brasileiros. Destacam os armadores brasileiros que "se não for adotada uma nova postura, em breve os nossos trabalhadores da orla marítima sentirão os pesados efeitos de uma política perversa para o setor. A resolução número 8.384 da Sunamam precisa pois ser repensada."

Outro aspecto que está preocupando muito o setor é a questão do transporte de grãos sólidos no longo curso. Os rumos desse segmento "estão tormentosos e em sempre a colocação do problema está sendo efetuada com a clareza. Enquanto isso, os prejuízos se acumulam e a ausência de uma solução negociada traz o desânimo e a inquietação. Se o governo incentivou a criação de uma frota para esse transporte, e se houver parcalços na caminhada, deve-se sentar à mesa de negociações e encontrar um caminho que supere as divergências. Se contratos com países amigos, latino-americanos, foram devidamente equacionados, tendo devidas de expressivo valor sido equacionadas com aparente e elevado prejuízo para o governo, por que não se proceder do mesmo modo com os armadores nacionais?"

"Um estudo abrangente e profundo deve ser realizado de modo a compatibilizar os interesses em jogo. O que não pode é deixar navios serem literalmente tragados pelo mar face à indefinição. Pois, além do prejuízo meramente material, estar-se-á submergindo toda uma política para esse segmento. De 1980 para cá houve variáveis na economia e no setor de graneleiros. O bom senso recomenda que tudo isso seja levado em conta e que se agilize uma solução que faça com que navios possam iniciar as operações para que foram construídos, diminuindo assim a carência hoje verificada... A Baía de Guanabara não pode ser o cemitério dessa atividade", reforçam os armadores.

Por fim, reforçando sua posição em favor do diálogo, os armadores brasilei-

ros lembram que a marinha mercante, em 1986, teve seu potencial redescoberto pelo Congresso Nacional, pelos parlamentares e por toda a grande maioria da nação: "O que antes era tratado em recintos fechados, em gabinetes, passou a ser debatido nos grandes fóruns e nas expressivas reuniões, deixou de ser algo reservado a alguns poucos entendidos para ser preocupação de muitos. Essa grande lição advém dos acontecimentos do segundo semestre deste ano que vai findando".

Em 1987, já sob a égide da Consti-

tuante, prevê-se que certamente o tema voltará a ser debatido, porém com seus contornos claramente definidos, suas metas balizadas, suas aspirações reveladas e delimitadas as reivindicações. Para os armadores, é urgente que a nova Carta Política do País insira em seu texto regras basilares sobre a marinha mercante, seus objetivos fundamentais, o apoio que terá das autoridades e seu papel no desenvolvimento nacional. Somente assim ingressaremos em nova fase, madura e responsável, bem própria da Nova República".

ANC 88

Pasta Dezembro/86

092