

## • Constituinte/Ordem Econômica

GAZETA MERCANTIL

# Texto aprovado atende às reivindicações do sindicato dos armadores

por Walkyria Portes  
de São Paulo

Os armadores nacionais ficaram satisfeitos com o texto aprovado pela Constituinte que, em dois artigos e quatro parágrafos, atende às reivindicações pelas quais o setor vinha lutando. Ficou clara a predominância do armador nacional, observou o presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), Méton Soares Jr. "Foi uma vitória do bom senso", disse Paulo Sérgio de Melo Cota, diretor da Empresa de Navegação Aliança, que participou intensamente das negociações para se chegar ao texto aprovado.

O presidente do Syndarma fez, porém, uma ressalva sobre a questão da predominância de navios de bandeira e registro brasileiros (artigo 2º do parágrafo 208), argumentando que os armadores nacionais ainda são obrigados a afretar navios, já que sua frota própria é obsoleta, sendo difícil o reaparelhamento em pouco tempo.

De todo modo, acrescentou, o assunto será tratado em legislação ordinária, podendo haver uma complementação, com estudo de caso a caso. E que o navio afretado não conta com os mesmos benefícios do navio de bandeira e registro brasileiros, que tem direito a 14% do Adicional do Fundo de Renovação da Marinha Mercante incidente sobre as importações.

### PRINCÍPIO DA RECIPROCIDADE É IMPORTANTE

Para Melo Cota, o importante é que ficou firmado no texto constitucional o princípio da reciprocidade, deixando-se para a lei ordinária a questão do afretamento. Conforme explicou, pela reciprocidade a bandeira brasileira e a estrangeira terão a mesma participação no total de carga geral movimentada. Atualmente,

a divisão de carga é na base de 50 a 50% no caso do tráfego do Norte da Europa e nos demais 40, 40 e 20% (os 20% para navios de terceira bandeira). Ocorre, porém, como exemplificou, que hoje, no tráfego entre Brasil e Holanda (50/50%), além das empresas holandesas da conferência trabalha esse tráfego uma empresa "out-sider" holandesa e o que ela carrega não é levado em conta. Com a definição da reciprocidade, o que essa empresa carregar será contabilizado na bandeira holandesa e terá de ficar dentro dos 50% a que essa bandeira tem direito.

O transporte dos grãos ficou para a lei ordinária nem interessava exigir reciprocidade, disse Melo Cota, pois hoje na importação a bandeira brasileira já predomina. O próximo passo agora é discutir as disposições da lei, disse.

### CABOTAGEM

O texto aprovado para a navegação de cabotagem não é o ideal, pois as empresas do setor lutavam para que ficasse especificado que esse transporte só pudesse ser operado por empresas nacionais constituídas para esse fim, conforme previa o texto da Comissão de Sistematização. Mas, como disse o presidente da entidade que reúne as empresas do setor, Paulo Eurico de Freitas, ficou aberta a possibilidade de um novo "round", isto é, obter-se essa definição na legislação ordinária.

O texto aprovado, disse Freitas, resultou da fusão das emendas dos deputados Rose de Freitas (PMDB-ES) e Raimundo Bezerra (PMDB-CE) e garante a cabotagem às empresas e embarcações nacionais, salvo caso de necessidade pública. O importante, destacou, é que agora a questão está na Constituição e não será mais tratada por resoluções que podem ser alteradas.

# Carta de 67 prevê que cabotagem é nacional

por Jorge Freitas  
do Rio

O texto da Carta Constitucional de 1967, em vigor, estabeleceu no artigo 173 que "a navegação de cabotagem para o transporte de mercadorias é privativa dos navios nacionais, salvo casos de necessidade pública". Também definiu, no parágrafo 1º do artigo 173, que "os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, assim como dois terços, pelo menos, dos seus tripulantes, serão brasileiros natos". No parágrafo 2º do mesmo artigo 173, o texto da Carta de 1967 faz uma ressalva sujeitando navios nacionais de pesca à regulamentação federal.

O novo texto constitucional manteve o texto do artigo 173 e do seu parágrafo, mas retirou o parágrafo e omitiu a regra de 1967 para os barcos de pesca. Na definição atual da Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunamam), os barcos de pesca englobam barcos de apoio marítimo ("off-shore")

utilizados pela Petrobrás nas atividades de prospecção e produção de petróleo em alto-mar. Sem poder de "lobby", existe uma corrente que luta pela nacionalização do "off-shore".

### UMA VERDADEIRA BATALHA

O texto aprovado decorreu de uma verdadeira batalha, que envolveu armadores privados, marítimos e construtores navais. Os armadores contavam com o "lobby" mais articulado, porém não conseguiram que a Constituinte considerasse navio brasileiro aquele que fosse afretado e navegasse com bandeira brasileira. Os construtores navais posicionaram-se contrariamente ao "lobby" dos armadores, argumentando a favor dos empregos que conseguem criar para renovar a frota mercante brasileira. Os marítimos apoiaram os construtores navais porque consideraram que os armadores desejavam ampliar a tonelada afretada sem perder os benefícios naturais da bandeira brasileira.

## O texto da nova Carta

Eis o texto da nova Constituição aprovado ontem:

Título VII — Da Ordem Econômica e Financeira

(...)

Capítulo II — Da Política Urbana

Art. 212 — A política de desenvolvimento urbano executada pelo poder municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Parágrafo 1º — O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades acima de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

Parágrafo 2º — A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressa no plano diretor.

Parágrafo 3º — As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

Parágrafo 4º — E facultado ao poder público municipal, mediante lei específica, para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não-edificado, subutilizado ou não-utilizado que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de parcelamento ou edificação compulsórios, imposto progressivo no tempo e desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública, de emissão previamente

aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Art. 213 — A população do município, através da manifestação de pelo menos cinco por cento de seu eleitorado, poderá ter a iniciativa de projetos de lei de interesse específico do município, da cidade ou de bairros.

Art. 214 — Aquele que possuir como sua área urbana, com área de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente sem oposição, utilizando-o para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

Parágrafo 1º — O direito previsto neste artigo não será reconhecido ao mesmo possuidor por mais de uma vez.

Parágrafo 2º — O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

Art. 215 — Os estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

Art. 216 — O transporte coletivo urbano é serviço público essencial de responsabilidade do município, podendo ser operado através de concessão ou permissão.