



SENADO FEDERAL  
SECRETARIA GERAL DA MESA  
SECRETARIA DE COMISSÕES  
**SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES ESPECIAIS E  
PARLAMENTARES DE INQUÉRITO**

**CPI**  
**Transporte Marítimo**  
**Brasileiro e Estaleiro**  
**Nacional**

**Relatório 1986**

*Posto 12.1  
ex 137*

Relatório Nº 02/86

DEN II Nº 76 de 27/06/86

Relator: senador Marcelo Miranda

#### 1 - INTRODUÇÃO

AO FINAL DO GOVERNO ANTERIOR, ENTRE FINS DE 1984 E COMEÇO DE 1985, OS MEIOS DE COMUNICAÇÃO VEICULARAM SISTEMATICAMENTE A DENÚNCIA DE QUE TERIA HAVIDO GRANDES IRREGULARIDADES NA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA E NO ÓRGÃO CORVENAMENTAL ATÉ HÁ POUCO ENCARGADO DA ÁREA, A SUPERINTENDÊNCIA NACIONAL DE MARINHA MERCANTE - SUNAMAM.

A DENÚNCIA PARTIU DO PRESIDENTE DA COMISSÃO DE TOMADA DE CONTAS ESPECIAL CRIADA, EM MEADOS DE 1983, PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PARA EXAMINAR AS CONTAS DA SUNAMAM, EM FACE DO PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO QUE ESSE ÓRGÃO EXPERIMENTAVA. EM ENTREVISTA À IMPRENSA, O DR. CLODOALDO PINTO FILHO DECLAROU QUE A COMISSÃO APURARA INCORREÇÕES NO MONTANTE DA DÍVIDA QUE O SETOR CONTRAÍRA JUNTO A BANCOS INSTALADOS NO PAÍS.

GRAÇAS AO MECANISMO DE PAGAMENTO DOS "EVENTOS" CORRESPONDENTES AOS NAVIOS, A DÍVIDA EM QUESTÃO, EM MONTANTE APROXIMADO DE US\$ 550 MILHÕES, MESMO QUE ASSUMIDA DIRETAMENTE PELAS EMPRESAS DE CONSTRUÇÃO NAVAL, SERIA DE RESPONSABILIDADE ÚLTIMA DA SUNAMAM E DO TESOURO NACIONAL. NA AVALIAÇÃO DO PRESIDENTE DA CTCE, TAL DÍVIDA TERIA SIDO "INFLADA" ATRAVÉS DE VÁRIOS MECANISMOS IRREGULARES.

AS EMPRESAS DO SETOR IMEDIATAMENTE CONTESTARAM A DENÚNCIA, ALEGANDO QUE A "DIFERENÇA" ENCONTRADA PELA COMISSÃO DEVIA-SE, NÃO A IRREGULARIDADES OCORRIDAS, MAS À MUDANÇA DOS CRITÉRIOS DE APURAÇÃO DO VALOR DOS "EVENTOS", MUDANÇA FEITA POR REFERIDA COMISSÃO DEPOIS DE OS "EVENTOS" MAVEREM SIDO REALIZADOS. DIZIAM MAIS QUE O PROBLEMA CENTRAL É QUE A INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA SE ENCONTRAVA EM PROFUNDA CRISE, ESTANDO, INCLUSIVE, AMEAÇADA DE FALÊNCIA OU DESNACIONALIZAÇÃO.

ESTABELECEU-SE O IMPASSE ENTRE O GOVERNO E O SETOR NAVAL. O GOVERNO, EM CONSEQUÊNCIA, ATRAVÉS DO ENTÃO MINISTRO DOS TRANSPORTES, DR. CLODOALDO SEVERO, DETERMINOU A CRIAÇÃO DE UMA COMISSÃO DE INQUÉRITO PARA AVERIGUAR AS SUPOSTAS IRREGULARIDADES. ALÉM DISSO, SUSPENDU OS PAGAMENTOS DA DÍVIDA JUNTO AOS BANCOS, BEM COMO AS ENCOMENDAS DE NAVIOS PRINCIPALMENTE JUNTO AOS ESTALEIROS QUE NÃO CONCORDARAM COM A FORMA DE APURAÇÃO REALIZADA PELA CTCE.

ESTABELECIDO O IMPASSE, AGRAVAVA-SE A CRISE DA INDÚSTRIA NAVAL E O DEBATE ASSUMIA CARÁTER CRESCENTEMENTE EMOCIONAL, DIFICULTANDO UMA SOLUÇÃO QUE SIMULTANEAMENTE SANASSE AS EVENTUAIS IRREGULARIDADES E SALVASSE A INDÚSTRIA NAVAL DA POSSIBILIDADE DE BANCARROTA, EQUILIBRANDO TAMBÉM O GRAVE PROBLEMA SOCIAL QUE SE CRIAVA COM O AUMENTO DO DESEMPREGO NO SETOR.

O CONGRESSO NACIONAL NÃO PODERIA FICAR ALHEIO À PROBLEMA DE TANTA GRAVIDADE, DE UM LADO PORQUE ERA NECESSÁRIO QUE FICASSEM PERFEITAMENTE ESCLARECIDAS AS DENÚNCIAS DE IRREGULARIDADES E, DE OUTRO, PORQUE NÃO SE PODERIA PERMITIR QUE SE COMPROMETESSE A SOBREVIVÊNCIA DE UM SETOR INDUSTRIAL QUE, ALÉM DE SUA IMPORTÂNCIA ECONÔMICA E SOCIAL PARA O PAÍS E A ECONOMIA DE UM DOS ESTADOS MAIS IMPORTANTES DA FEDERAÇÃO, ESTÁ RELACIONADO À PRÓPRIA SEGURANÇA E SOBERANIA NACIONAIS.

#### Relatório Nº 2, de 1986

Da Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pela Resolução nº 01, de 1985, destinada a apurar irregularidades no transporte marítimo brasileiro e estaleiros Nacionais.

#### 1. INTRODUÇÃO

#### 2. A INDÚSTRIA NAVAL NO CONTEXTO NACIONAL E MUNDIAL

#### 3. II PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL

#### 4. A CRISE DA INDÚSTRIA NAVAL

#### 5. O IMPASSE SOBRE A DÍVIDA RELATIVA À RESOLUÇÃO

6043

#### 6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

FOI ASSIM QUE O SENADO FEDERAL DECIDIU CONSTITUIR, ATRAVÉS DA RESOLUÇÃO Nº 01, DE 05 DE MARÇO DE 1985, A "COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO PARA APURAR IRREGULARIDADES NO TRANSPORTE MARÍTIMO BRASILEIRO E ESTALEIROS NACIONAIS".

A CPI TEM COMO OBJETIVO INVESTIGAR:

- 1 - O ALUDIDO PROCESSO DE DESNACIONALIZAÇÃO QUE ATINGE O TRANSPORTE MARÍTIMO BRASILEIRO;
- 2 - AS RAZÕES DA DIFÍCIL SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA EM QUE SE ENCONTRAM OS ESTALEIROS NACIONAIS;
- 3 - AS IRREGULARIDADES COMETIDAS NA APLICAÇÃO DO FUNDO DE MARINHA MERCANTE;
- 4 - AS CAUSAS DA INADIMPLÊNCIA DE EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO PARA COM O "FRM".

A INVESTIGAÇÃO DE REFERIDOS PONTOS SERVIRIA DE BASE PARA

"A PROPOSIÇÃO DE MEDIDAS CAPAZES DE: a) - FAZER JUSTIÇA, NO TOCANTE ÀS IRREGULARIDADES COMETIDAS, E b) - RECUPERAR AS IMPORTANTES ATIVIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO E DE

CONSTRUÇÃO NAVAL GRAVEMENTE AFETADAS".

INTEGRAM A CPI OS SEGUINTE SENADORES: VIRGÍLIO TÁVORA, MARCELO MIRANDA, ALEXANDRE COSTA, BENEDITO FERREIRA, ALFREDO CAMPOS, JOSÉ LINS, EUNICE MICHILES, COMO TITULARES; E GABRIEL MERMES, ALTEVIR LEAL, MARTINS FILHO, ADERBAL JUREMA E ROBERTO SATURNINO, COMO SUPLENTE.

INSTAURADA A 21 DE MARÇO DE 1985, CONFORME ATA PUBLICADA NO DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL DE 04 DE ABRIL DO MESMO ANO, A COMISSÃO ESCOLHEU PARA PRESIDENTE O SENADOR VIRGÍLIO TÁVORA, PARA VICE-PRESIDENTE O SENADOR JOSÉ LINS E PARA RELATOR O SENADOR MARCELO MIRANDA.

A COMISSÃO REALIZOU SUA SEGUNDA REUNIÃO EM 26.03.85, QUANDO ESTABELECEU O ROTEIRO DOS TRABALHOS E DEFINIU OS NOMES DAS PESSOAS QUE CONVOCARIA PARA DEPOR AO LONGO DOS TRABALHOS. O PRIMEIRO DEPOIMENTO OCORREU A 09 DE ABRIL DE 1985 E O ÚLTIMO A 16.09.85. AO TODO, REALIZARAM-SE 14 DEPOIMENTOS, NA SEGUINTE ORDEM:

09.04.85 - ALMIRANTE JONAS CORRÊA DA COSTA SOBRINHO

EX-SUPERINTENDENTE DA SUNAMAM

11.04.85 - DR. CLORALDINO SOARES SEVERO

EX-MINISTRO DOS TRANSPORTES

18.04.85 - DR. CLODOALDO PINTO FILHO

SECRETÁRIO EXECUTIVO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

30.04.85 - DR. HÉLIO PAULO FERRAZ

PRESIDENTE DA COMPANHIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO (MAUÁ)

02.05.85 - DR. RONALDO CEZAR COELHO

PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS BANCOS DE INVESTIMENTO E DESENVOLVIMENTO - ANBID

07.05.85 - DR. ÉLCIO COSTA COUTO

EX-SUPERINTENDENTE DA SUNAMAM

14.05.85 - COM. JOÃO CARLOS PALHARES DOS SANTOS

EX-SUPERINTENDENTE DA SUNAMAM

15.05.85 - COM. LUIZ RODOLPHO DE CASTRO

EX-DIRETOR FINANCEIRO E DE CONTROLE DA SUNAMAM

21.05.85 - COM. MANOEL ABUD

EX-SUPERINTENDENTE DA SUNAMAM

23.05.85 - DR. MARCO ANTÔNIO DE COUBE MARQUES

EX-CONSULTOR JURÍDICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

26.06.85 - DR. ARY WADDINGTON

EX-PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS BANCOS DE INVESTIMENTO

26.08.85 - SENADOR AFFONSO ALVES DE CAMARGO NETTO

EX-MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES

25.09.85 - DR. RONALDO WEINBERGER TEIXEIRA

EX-ASSESSOR DA DIRETORIA FINANCEIRA DA SUNAMAM

16.09.85 - DR. JORGE MILED

EX-CHEFE DA SEÇÃO DE PAGAMENTO À CONSTRUÇÃO NAVAL DA DIRETORIA FINANCEIRA DA SUNAMAM;

AS INVESTIGAÇÕES REALIZADAS POR ESTA CPI APONTAM NA DIREÇÃO DE QUE TODOS OS PROBLEMAS HAVIDOS RECENTEMENTE NA ÁREA DA CONSTRUÇÃO NAVAL BRASILEIRA DERIVAM-SE DE DOIS PROBLEMAS BÁSICOS: 1) A INADEQUAÇÃO INSTITUCIONAL DA SUNAMAM PARA EXECUTAR UM PROGRAMA DA DIMENSÃO DO QUE SE CONEÇOU A IMPLEMENTAR NO PAÍS DESDE 1975, O II PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL; 2) A CRESCENTE ESCASSEZ DE RECURSOS, SOMADA À CONTRAÇÃO DAS ENCOMENDAS NAVAIS, RESULTANTE DA POLÍTICA ECONÔMICA IMPLEMENTADA A PARTIR DE 1980.

NO DIAGNÓSTICO DA CRISE DA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA E DAS IRREGULARIDADES PRATICADAS NA ÁREA, O PRESENTE RELATÓRIO SE CONCENTRA - SEM NECESSARIAMENTE EXCLUIR OUTROS - NA AVALIAÇÃO DAQUELES PROBLEMAS BÁSICOS, PARTINDO, EVIDENTEMENTE, DE UMA SÚNCITA ANÁLISE DA IMPORTÂNCIA DA INDÚSTRIA NAVAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO PAÍS, BEM COMO DE UM RÁPIDO HISTÓRICO DESSA INDÚSTRIA. É QUE CONSIDERAMOS IMPRESCINDÍVEL ESSE PANORAMA DE FUNDO PARA O ENTENDIMENTO DOS PROBLEMAS DO PRESENTE. O RELATÓRIO CONCLUI COM RECOMENDAÇÕES SOBRE COMO SOLUCIONAR O IMPASSE QUE SE GEROU ENTRE GOVERNO E ESTALEIROS, BEM COMO ACERCA DE MEDIDAS VISANDO À SOBREVIVÊNCIA E DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA NAVAL.

## 2 - A INDÚSTRIA NAVAL NO CONTEXTO NACIONAL E MUNDIAL

A INDÚSTRIA NAVAL ASSUMIU IMPORTÂNCIA DECISIVA E ATÉ MESMA ESTRATÉGICA DEPOIS DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL. ISSO OCORREU GRAÇAS AO ESPETACULAR CRESCIMENTO DO COMÉRCIO MUNDIAL VERIFICADO A PARTIR DE ENTÃO. COM A HEGEMONIA DO DÓLAR E A DESCOLONIZAÇÃO, O COMÉRCIO INTERNACIONAL ATINGIU NÍVEIS INÉDITOS E CRESCENTES.

E ASSIM FOI QUE A CARGA TRANSPORTADA POR VIA MARÍTIMA INTERNACIONAL SE ELEVOU DE 525 MILHÕES DE TONELADAS MÉTRICAS EM 1950 PARA 3.700 MILHÕES EM 1980, VERIFICANDO-SE UMA TAXA ANUAL DE CRESCIMENTO DE 6,17% (UNITED NATIONS MONTHLY BULLETIN OF STATISTICS).

PARA ATENDER A ESSA DEMANDA DE CARCA CRESCENTE E SUSTENTADA, A FROTA MERCANTE MUNDIAL EXPERIMENTOU IDÊNTICA EXPANSÃO: AUMENTOU SUA CAPACIDADE DE 82 MILHÕES DE CGRT (TONELAGEM BRUTA DE REGISTRO) EM 1950 PARA 420 MILHÕES EM 1980 (LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING STATISTICAL TABLES), INDICANDO UM CRESCIMENTO ANUAL DE 5,51%.

NÃO É DIFÍCIL PERCEBER O IMPULSO QUE, NESTAS CIRCUNSTÂNCIAS, EXPERIMENTÁRIA NO PERÍODO A INDÚSTRIA NAVAL MUNDIAL, QUE ATINGIU A CAPACIDADE DE PRODUÇÃO DE 20 MILHÕES DE CGRT (COMPENSATED GROSS REGISTER TON OU "TONELAGEM COMPENSADA") - MEDIDA QUE MELHOR EXPRESSA A CAPACIDADE PRODUTIVA NAVAL. ESSA CAPACIDADE DE PRODUÇÃO TERIA CONDIÇÃO DE PRODUZIR NAVIOS COM CAPACIDADE DE TRANSPORTE EM TORNO DE 60 MILHÕES DE TPB (TONELAGEM DE PESO BRUTO).

PARA CADA PAÍS, A PARTICIPAÇÃO CRESCENTE NO COMÉRCIO MUNDIAL PASSOU A DEPENDER, EM GRANDE PARTE, DE SUA CAPACIDADE DE PRODUZIR NAVAL E DO TAMANHO DE SUA MARINHA MERCANTE. ASSIM É QUE, POR EXEMPLO, O JAPÃO, PAÍS CUJA PARTICIPAÇÃO MAIS TEM AUMENTADO NO COMÉRCIO MUNDIAL, PASSOU A DEDICAR TODO ESFORÇO NO DESENVOLVIMENTO DE SUA INDÚSTRIA NAVAL. COMO RESULTADO, O JAPÃO SOZINHO PRODUZIA, EM 1975/1977 (PERÍODO DE MAIOR PRODUÇÃO MUNDIAL), CERCA DE 41% DA PRODUÇÃO NAVAL DO MUNDO, FICANDO EM SEGUNDO LUGAR A EUROPA OCIDENTAL, COM 37,5% (CHAMBRE SYNDICALE DES CONSTRUCTEURS DE NAVIRES ET MACHINES MARINES - RELATÓRIOS DE 1975 E 1984).

O BRASIL COMO SERIA NATURAL, ERCEBEU O IMPULSO DO ENORME CRESCIMENTO DO COMÉRCIO MUNDIAL NO PERÍODO PÓS-GUERRA. EM CONSEQUÊNCIA, NOSSAS EXPORTAÇÕES SUBIRAM, PERSISTENTEMENTE, DO PATAMAR DE US\$ 1,45 BILHÕES NA DÉCADA DE CINQUENTA PARA US\$ 25 BILHÕES, EM MÉDIA, NOS ÚLTIMOS ANOS.

NO PRINCÍPIO, TANTO AS MERCADORIAS QUE EXPORTÁVAMOS QUANTO AS QUE IMPORTÁVAMOS ERAM, QUASE INTEGRALMENTE, TRANSPORTADAS EM NAVIOS ESTRANGEIROS. NO FINAL DOS ANOS SEXTENTA, QUANDO SE INICIAVA A GRANDE ABERTURA PARA O COMÉRCIO EXTERIOR, OS NAVIOS BRASILEIROS PARTICIPAVAM APENAS COM 13% DO FRETE GERADO (1969, ANUÁRIOS DA SUNAMAM).

CONSEQUENTEMENTE, ESSA SITUAÇÃO DEIXAVA A ECONOMIA NACIONAL EM SITUAÇÃO DE ENORME VULNERABILIDADE. SEU COMÉRCIO EXTERIOR FICAVA A MERCÊ DAS RELAÇÕES DO BRASIL COM OS PAÍSES CUJAS BANDEIRAS ABRIGAVAM OS NAVIOS QUE TRANSPORTAVAM NOSSAS MERCADORIAS, SUSCITANDO PROBLEMAS RELACIONADOS À SEGURANÇA E À SOBERANIA NACIONAIS. ISSO SEM CONTAR A ENORME EVASÃO DE DÍVIDAS ESTRANGEIRAS QUE IMPLICA O ALUGUEL OU AFREITAMENTO DE NAVIOS ESTRANGEIROS.

A CONSTITUIÇÃO DE UMA FROTA MERCANTE PRÓPRIA, ALICERÇADA NO DESENVOLVIMENTO DA PRODUÇÃO NAVAL NO PAÍS, PASSOU, PORTANTO, A ASSUMIR IMPORTÂNCIA CRESCENTE, NA MESMA MEDIDA DA EXPANSÃO DO NOSSO COMÉRCIO EXTERIOR.

ATÉ O FINAL DA DÉCADA DE CINQUENTA, FRACASSARAM TODAS AS TENTATIVAS DE CONSTITUIR UM PARQUE NAVAL NO BRASIL, DESDE A ATIVIDADE PIONEIRA DO VISCONDE DE MAUÁ, NO SÉCULO PASSADO. O PARQUE NAVAL ATUAL COMEÇOU A FORMAR-SE A PARTIR DO GOVERNO DE JUSCELINO KUBITSCHEK.

O PRESIDENTE GETÚLIO VARGAS JÁ SENTARA AS BASES PARA A INDÚSTRIA NAVAL QUANDO, EM MARÇO DE 1941, CRIOU A COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE - POSTERIORMENTE TRANSFORMADA EM SUNAMAM - , CUJO OBJETIVO SERIA

DISCIPLINAR A NAVEGAÇÃO BRASILEIRA. AO MESMO TEMPO, DEFINIRAM-SE RECURSOS PARA SUBVENCIONAR A MARINHA MERCANTE E FINANCIAR A AQUISIÇÃO E CONSTRUÇÃO DE NAVIOS.

MAS A ARRANCADA DEFINITIVA SÓ SE DARIA NO GOVERNO DE KUBITSCHEK. EM OUTUBRO DE 1956, O PRESIDENTE ENVIOU AO CONGRESSO NACIONAL A MENSAGEM 541 QUE DEPOIS SE TRANSFORMARIA NA LEI 3.381, DE 24.04.58. O OBJETIVO CENTRAL DA REFERIDA LEI SERIA, CONFORME AFIRMA A MENSAGEM, "MOBILIZAR RECURSOS FINANCEIROS PARA A RENOVACÃO E O DESENVOLVIMENTO DA MARINHA MERCANTE DO PAÍS E DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO NAVAL".

PARA ATINGIR ESSE OBJETIVO, A LEI CRIAVA O FUNDO DE MARINHA MERCANTE, A TAXA DE RENOVACÃO DA MARINHA MERCANTE (TRMM) E O "PREÇO INTERNACIONAL" E O "PRÊMIO". A TRMM CONSTITUIRIA, AO LADO DE DOTAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS DA UNIÃO, A PRINCIPAL FONTE DE RECURSOS DO FUNDO DE MARINHA MERCANTE. O FUNDO, CONFORME A MENSAGEM, "DEVERÁ SER APLICADO NA REPOSIÇÃO E AMPLIAÇÃO DA FROTA DAS EMPRESAS OFICIAIS DE CARGA GERAL, EM INVESTIMENTOS E EM FINANCIAMENTOS DESTINADOS À CONSTRUÇÃO E AMPLIAÇÃO DE ESTALEIROS DE CONSTRUÇÃO NAVAL". O "PRÊMIO" SERIA A DIFERENÇA, PAGA AO ARMADOR, ENTRE O "PREÇO INTERNACIONAL" E O CUSTO DE PRODUÇÃO NACIONAL.

DEFINIDAS AS FONTES DE RECURSOS (TRMM E RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS) E O SUBSÍDIO ("PRÊMIO") À CONSTRUÇÃO NAVAL, O GOVERNO TINHA CONSCIÊNCIA DE QUE A IMPLANTAÇÃO DE UMA INDÚSTRIA DE TAMANHA ENVERGADURA REQUERIA DETERMINADAS MEDIDAS PROTECIONISTAS E A GARANTIA SUSTENTADA DE ENCOMENDAS. ASSIM, ENTRE 1959 E 1960, 17 NAVIOS COM 76.370 TPB FORAM ENCOMENDADOS ADE ESTALEIROS NACIONAIS. SIMULTANEAMENTE, A MARINHA MERCANTE BRASILEIRA ERA PROTEGIDA, ATRAVÉS DO DECRETO Nº 47.225, DE 12.11.59, COM RESERVA DE MERCADO EM FAVOR DA BANDEIRA BRASILEIRA, PARA O TRANSPORTE DE MERCADORIAS FAVORECIDAS COM INCENTIVOS GOVERNAMENTAIS.

EM 1961, O PRESIDENTE DO CONSELHO DE MINISTROS, TANCREDO NEVES, NO PROGRAMA QUE ENVIA AO CONGRESSO NACIONAL, DÁ ÊNFASE ESPECIAL À INDÚSTRIA NAVAL, QUE DEVERIA, SEGUNDO ELE, ATINGIR, EM 1965, CAPACIDADE DE PRODUÇÃO ANUAL DE 150.000 TPB. NOVAS ENCOMENDAS FORAM FEITAS, NUM TOTAL DE 167 NAVIOS, EQUIVALENTES A 700.000 TPB.

COMO CONSEQUÊNCIA DAQUELES DOIS PROGRAMAS, A INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA PRODUZIU, ENTRE 1961 E 1965, 23 NAVIOS COM CAPACIDADE TOTAL DE TRANSPORTE DE 149.110 TPB, EQUIVALENTES A UMA PRODUÇÃO DE 132.842 CGRT, OU SEJA 26.568 POR ANO.

ESSA ERA A FASE EMBRIONÁRIA DA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA, EM QUE A MARINHA MERCANTE AINDA ERA INCIPIENTE. ERA A FASE EXPERIMENTAL DA PRODUÇÃO NAVAL, CONCENTRADA NA CONSTRUÇÃO DE NAVIOS DE AÇO DE PEQUENO PORTE.

NESSE PERÍODO, FUNCIONAVA UM REGIME DE ENCOMENDAS EM QUE AS CONTRATAÇÕES ERAM FEITAS DIRETAMENTE PELA COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE, COM REPASSE POSTERIOR AOS ARMADORES. ERA A FORMA DE GARANTIR O INÍCIO DA OPERAÇÃO DOS ESTALEIROS.

NO PERÍODO SEGUINTE, QUE VAI DE 1966 A 1970, NOVAS MEDIDAS DE FAVORECIMENTO À INDÚSTRIA NAVAL FORAM ADOTADAS. DESTACAM-SE, PAR

TICULARMENTE, AS MEDIDAS QUE AUMENTAVAM A RESERVA DE MERCADO PARA A MARINHA MERCANTE NACIONAL: 1) ATRAVÉS DA RESOLUÇÃO Nº 3.131, DE 10.11.67, ERA FIXADA EM 40% A PARTICIPAÇÃO DOS ARMADORES NACIONAIS DOS PAÍSES IMPORTADOR E EXPORTADOR, FICANDO OS 20% PARA OS ARMADORES DE TERCEIRA BANDEIRA - É A POLÍTICA CONHECIDA COM O 40-40-20; 2) ATRAVÉS DO DECRETO-LEI Nº 666, DE 02.07.69, ESTABELECEU-SE A OBRIGATORIEDADE DE TRANSPORTE EM NAVIO DE BANDEIRA BRASILEIRA DAS CARGAS DE IMPORTAÇÃO E DE EXPORTAÇÃO TRANSACIONADAS POR ÓRGÃOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA OU QUE RECEBESSEM INCENTIVOS GOVERNAMENTAIS.

ERAM MEDIDAS QUE AMPLIAVAM O MERCADO INTERNO PARA A INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA. AO MESMO TEMPO, SE ADOTOU O PROGRAMA DE EMERGÊNCIA, QUE REALIZOU UM BLOCO DE ENCOMENDAS DE 51 NAVIOS COM CAPACIDADE TOTAL DE 555.280 TPB. ATÉ O FINAL DE 1970, 33 DESSES NAVIOS, COM 396.000 TPB, AINDA NÃO HAVIAM SIDO PRODUZIDOS. INCLUINDO NAVIOS ENCOMENDADOS NO PERÍODO ANTERIOR, PRODUZIU-SE ENTRE 1966 E 1970 54 NAVIOS, COM CAPACIDADE DE 492.290 TPB, REPRESENTANDO UMA CAPACIDADE PRODUTIVA DE 402.108 CGRT (80.422 CGRT POR ANO).

AO FINAL DA DÉCADA, NO ENTANTO, INSTAUROU-SE UMA CRISE NA INDÚSTRIA NAVAL, DECORRENTE, FUNDAMENTALMENTE, DA ESCASSEZ DE RECURSOS. O FMM NÃO DISPUNHA DE RECURSOS PARA PAGAR OS "EVENTOS" VENCIDOS OU INDENIZAR OS "PRÊMIOS" CORRESPONDENTES AOS NAVIOS ENTREGUES. A CRISE DEVIA-SE TAMBÉM À FALTA DE CONTINUIDADE DAS ENCOMENDAS, POIS, NA REALIDADE, O "PROGRAMA DE EMERGÊNCIA" ERA MUITO MAIS O AGRUPAMENTO "A POSTERIORI" DE DIFERENTES DECISÕES GOVERNAMENTAIS DO QUE UM PROGRAMA PROPRIAMENTE DITO.

DIANTE DESSA SITUAÇÃO, O GOVERNO FEDERAL CONSTITUIU UM GRUPO INTERMINISTERIAL DE TRABALHO, COORDENADO PELO ENTÃO MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO (MINIPLAN), "PARA ESTUDAR A SITUAÇÃO DA INDÚSTRIA NACIONAL DE CONSTRUÇÃO NAVAL E APRESENTAR RECOMENDAÇÕES CONCRETAS SOBRE O PROGRAMA PARA O PRÓXIMO ESTÁGIO". A CONSTITUIÇÃO DO GRUPO FOI FEITA NOS TERMOS DO DECRETO Nº 66.432, DE 10.04.70.

COMO RESULTADO DOS DOIS RELATÓRIOS ELABORADOS PELO GRUPO INTERMINISTERIAL, FORMULOU-SE A EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 166, DE 21.10.70, QUE APROVADA PELO PRESIDENTE DA REPÚBLICA, CONVERTEU-SE NA BASE DO 1º PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL, QUE SERIA IMPLEMENTADO ENTRE 1971 E 1976.

LOGO DEPOIS, A 30.12.70, ATRAVÉS DO DECRETO-LEI Nº 1.142, SERIA REVOCADA A LEI 3.381. AS PRINCIPAIS INOVAÇÕES FORAM AS SEGUINTE: O AFMM FOI FIXADO EM 20% E DISTRIBUÍDO EQUITATIVAMENTE (50%-50%) ENTRE O FMM E O ARMADOR QUE TENHA PRODUZIDO O FRETE COM NAVIO DE BANDEIRA NACIONAL; OS RECURSOS DO FMM PODERIAM SER UTILIZADOS, EM ATÉ 85% DO VALOR APROVADO PELA SUNAMAM, EM EMPRÉSTIMOS A EMPRESAS NACIONAIS PARA A CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES, BEM COMO NO RESSARCIMENTO DO "PRÊMIO".

EMERGIA. EM VERDADE, O PRIMEIRO PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO PAÍS. A FASE ANTERIOR PODERIA SER CARACTERIZADA MUITO MAIS COMO UM PERÍODO EXPERIMENTAL, DE TRANSIÇÃO. O 1º PCN FOI A PRIMEIRA DECISÃO GOVERNAMENTAL QUE ESTABELECEIA UM COMPROMISSO DE MÉDIO PRAZO (CINCO ANOS) COM A MARINHA MERCANTE E A INDÚSTRIA NAVAL, COM ALO-

RES, USOS E FONTES DE RECURSOS CLARAMENTE ESTABELECIDOS, TANTO PARA APLICAÇÕES EM EMPRÉSTIMOS COMO A "FUNDO PERDIDO".

O 1º PCN RESULTOU NA ENCOMENDA DE 48 NAVIOS, COM 1.603.728 TPB. DE TO (08) DESSES NAVIOS, COM 1.004.500 TPB (PORTANTO, OS MAIORES), AINDA NÃO ESTAVAM CONCLUÍDOS NO FINAL DE 1974, QUANDO FOI DECLARADO O 2º PCN. EM 1971 E 1975, QUE CORRESPONDERIA AO PERÍODO DE EXECUÇÃO DO 1º PCN, FORAM CONSTRUÍDAS 93 EMBARCAÇÕES, COM CAPACIDADE DE TRANSPORTE DE 1.455.960 TPB e SE PRESSENTANDO UMA CAPACIDADE PRODUTIVA DE 798.804 CGRT, OU UMA MÉDIA ANUAL DE 159.761 CGRT.

A ACELERAÇÃO DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO COMEÇO DA DÉCADA DE SESENTA DEVEU-SE, NO ESSENCIAL, À MAIOR ABERTURA DO BRASIL AO COMÉRCIO EXTERIOR. O BRASIL EXPORTAVA E IMPORTAVA VOLUMES CRESCENTES DE MERCADORIAS - A SOMA DAS EXPORTAÇÕES/IMPORTAÇÕES AUMENTOU DE US\$ 3,725 MILHÕES EM 1968 PARA US\$ 20,596 MILHÕES EM 1974 -, EXIGINDO, EM CONSEQUÊNCIA, A CONSTITUIÇÃO DE UMA FROTA MERCANTE COM UMA CAPACIDADE DE TRANSPORTE CADA VEZ MAIOR. ASSIM, POR EXEMPLO, A CARGA TRANSPORTADA EM NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO NO PAÍS AUMENTOU DE 47,2 MILHÕES DE TONELADAS MÉTRICAS EM 1968 PARA 126,2 MILHÕES EM 1974, REPRESENTANDO UM AUMENTO DE 167% (ANUÁRIOS DA SUNAMAM).

OS NAVIOS CONSTRUÍDOS NO COMEÇO DAQUELA DÉCADA PERMITIRAM O AUMENTO DA PARTICIPAÇÃO DOS NAVIOS BRASILEIROS NO TOTAL DE FRETE GERADO PELO COMÉRCIO EXTERIOR DE 13% EM 1969 PARA 17,6% EM 1974 (ANUÁRIOS DA SUNAMAM).

A CRISE MUNDIAL, PRENUNCIADA NA ELEVAÇÃO DOS JUROS INTERNACIONAIS E DO PREÇO DO PETRÓLEO EM 1973, MAS DEFLAGRADA NA RECESSÃO DE 1974/75, TERIA O EFEITO DE PROVOCAR UMA ACELERAÇÃO ÍMPAR DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL. É QUE, COM A ELEVAÇÃO DOS PREÇOS INTERNACIONAIS DE BENS DE CAPITAL, MATÉRIAS PRIMAS E PETRÓLEO, BEM COMO DOS JUROS INTERNACIONAIS, SOMADA A UM SEMI-ESTANCAMENTO DAS NOSSAS EXPORTAÇÕES, EM FACE DA RECESSÃO MUNDIAL, GEROU UM ENORME DEFICIT EM NOSSAS CONTAS EXTERNAS: O DEFICIT EM TRANSAÇÕES CORRENTES, QUE ESTIVERA, EM MÉDIA, EM TORNO DE US\$ 1,5 BILHÃO ENTRE 1971 E 1973, SUBIU, REPENTINAMENTE, PARA US\$ 7,1 BILHÕES EM 1974 (BANCO CENTRAL - RELATÓRIOS).

DIANTE DESSE QUADRO, AO GOVERNO SÓ RESTAVAM DUAS ALTERNATIVAS: OU "AJUSTAR-SE" À RECESSÃO MUNDIAL, PROMOVEDO UMA RECESSÃO INTERNA, OU PROSSEGUIR O CRESCIMENTO ECONÔMICO, REALIZANDO GIGANTESCO PROGRAMA DE SUBSTITUIÇÃO DE IMPORTAÇÕES.

A OPÇÃO FDI PELA SEGUNDA ALTERNATIVA. ATRAVÉS DO II PLANO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO (II PND), O GOVERNO IMPLEMENTOU PROGRAMA DE SUBSTITUIÇÃO DE IMPORTAÇÕES NAS ÁREAS DE BENS DE CAPITAL, BENS INTERMEDIÁRIOS E COMBUSTÍVEIS, ONDE SE CONCENTRAVA O PRINCIPAL DA NOSSA PAUTA DE IMPORTAÇÕES.

ESSE PROCESSO HAVERIA DE REPERCUTIR NA INDÚSTRIA NAVAL, POIS O PAGAMENTO DE ALUGUEL OU AFRETEAMENTO DE NAVIOS ESTRANGEIROS EXPERIMENTARA ENORME CRESCIMENTO NO COMEÇO DOS ANOS SETENTA: DE US\$ 615 MILHÕES EM 1971 PARA US\$ 1,7 BILHÕES EM 1974. EM 1973, CHEGARA A REPRESENTAR 67,9% DO DEFICIT EM TRANSAÇÕES CORRENTES (RELATÓRIOS DA SUNAMAM). O CRESCIMENTO DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO COMEÇO DA DÉCADA NÃO FOERA SUFICIENTE PARA DETER ESSA ESPETACULAR EVASÃO DE DÍVIDAS ESTRANGEIRAS.

A AMPLIAÇÃO DA MARINHA-MERCANTE COM NAVIOS PRÓPRIOS, ÚNICA FORMA DE DETER ESSA EVASÃO DE MOEDA FORTE, NÃO PODERIA SE FAZER PELO MECANISMO DA IMPORTAÇÃO DE NAVIOS, JÁ QUE ISSO IMPLICARIA EM MAIOR PRESSÃO ATUADA SOBRE A BALANÇA DE PAGAMENTOS. A SAÍDA SÓ PODERIA SER A ACELERAÇÃO DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO PAÍS.

E ASSIM É QUE, NO BOJO DO II PND, NASCE O 2º PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL (2º PCN), RESULTADO DE ESTUDOS ANTERIORES QUE VINHA FAZENDO A SUAMAM. O NOVO PROGRAMA FOI CONSUBSTANCIADO NA EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS INTERMINISTERIAL 161-B, DE 31.07.74. PARA REDUZIR OS PAGAMENTOS DE FRETES A NAVIOS ESTRANGEIROS, O PROGRAMA VISAVA ELEVAR SUBSTANCIALMENTE A PARTICIPAÇÃO DE NAVIOS BRASILEIROS NA CARGA DO PETRÓLEO IMPORTADO E DE GRANÊIS SÓLIDOS.

O II PCN CONTEMPLAVA O ESTABELECIMENTO DE UM ENORME VOLUME DE ENCOMENDAS E DAS FONTES DE RECURSOS PARA FINANCIAR O PROGRAMA. O PROPOSTO SUPUNHA, ALÉM DISSO, UMA AUTORIZAÇÃO PRESIDENCIAL, AO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PARA A CONTRATAÇÃO DE ENCOMENDAS, NUM PERÍODO DE CINCO ANOS, DENTRO DE DETERMINADOS TETOS GLOBAIS. ERA UM VERDADEIRO COMPROMISSO DE GOVERNO, QUE, ALÉM DO MAIS, SE COMPROMETIA A ALOCAR OS RECURSOS NA ÉPOCA APROPRIADA.

O PROGRAMA SE PROPUNHA A CONCLUIR ÀS ENCOMENDAS RESTANTES DO PERÍODO ANTERIOR (67 EMBARCAÇÕES, COM 1.300.000 TPB) E ENCOMENDAR 765 NOVAS EMBARCAÇÕES COM 5,3 MILHÕES DE TPB, DEVENDO UM TOTAL DE 5,1 MILHÕES DE TPB SEREM ENCOMENDADAS A ESTALEIROS NACIONAIS. OS RECURSOS NECESSÁRIOS FORAM ORÇADOS EM US\$ 3,3 BILHÕES, CABENDO 14,3% AO ORÇAMENTO DA UNIÃO, 17,1% DE RECURSOS PRÓPRIOS DOS ARMADORES, 28,7% DO FMI E 39,9% DE EMPRÉSTIMOS EXTERNOS. EM 1979, ATRAVÉS DAS EXPOSIÇÕES DE MOTIVOS 17 E 18/79, FORAM ACRESCENTADAS 112 NOVAS UNIDADES, COM 360.000 TPB.

ENTRE 1976 E 1980, FORAM TERMINADAS 119 EMBARCAÇÕES, COM CAPACIDADE DE TRANSPORTE DE 4.451.070 TPB, RESULTANTE DE UMA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DE 1.333.182 CGRT, NUMA MÉDIA ANUAL DE 266.636 CGRT. PRODUZIU-SE, PORTANTO, NESES CINCO ANOS, UMA CAPACIDADE DE TRANSPORTE TRÊS VEZES SUPERIOR À QUE SE PRODUZIRA NO QUINQUÊNIO ANTERIOR.

NO PERÍODO SEGUINTE - A PRIMEIRA METADE DA PRESENTE DÉCADA -, ABRE-SE A CRISE DA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA, COM O DESAPARECIMENTO DO CONCEITO DE PROGRAMA QUE GARANTA SIMULTANEAMENTE ENCOMENDAS E RECURSOS A MÉDIO PRAZO. A PRODUÇÃO DO PERÍODO É, NO ESSENCIAL, RESULTADO DE ENCOMENDAS DO PERÍODO ANTERIOR. PRODUZIU-SE, ENTRE 1981 E 1984, 92 NAVIOS COM CAPACIDADE DE TRANSPORTE DE 3.085.760 TPB, EQUIVALENTE A UMA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DE 1.049.359 CGRT (262.340 CGRT NA MÉDIA ANUAL).

AO FINAL DESSE PERÍODO, O BRASIL POSSUIA UMA FROTA MERCANTE COM CAPACIDADE DE TRANSPORTAR 9,2 MILHÕES DE TPB, EQUIVALENTE A 1,4% DA FROTA MERCANTE MUNDIAL. APESAR DISSO, SEGUIA BASTANTE ELEVADA A UTILIZAÇÃO DE NAVIOS ESTRANGEIROS NO TRANSPORTE DE MERCADORIAS TRANSACIONADAS PELO BRASIL NO COMÉRCIO INTERNACIONAL. A PARTICIPAÇÃO DE NAVIOS BRASILEIROS NO FRETE GERADO NÃO PASSAVA DE 21,5% EM 1984, FICANDO O RESTO COM NAVIOS ESTRANGEIROS.

POR OUTRO LADO, ACUMULOU-SE, AO LONGO DESSE PROCESSO, UMA CAPACIDADE PRODUTIVA CAPAZ DE GERAR, POR ANO, NAVIOS COM CAPACIDADE TOTAL DE TRANSPORTE DE 2 MILHÕES DE TPB. EM 1973, ESSA CAPACIDADE NÃO PASSAVA DE 300 MIL TPB. NO MOMENTO DE "PICO", EM 1980, CHEGOU-SE A PRODUZIR UM VOLUME DE NAVIOS COM CAPACIDADE TOTAL DE 1,46 MILHÕES, RESULTANTE DE UMA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DE 390 MIL CGRT.

OS ESTALEIROS CHEGARAM A GERAR, DIRETAMENTE, EM 1979, 39.155 EMPREGOS, GERANDO MAIS 31.324 EMPREGOS INDIRETOS NA INDÚSTRIA DE NAVIPEÇAS, ALÉM DE 141.000 EMPREGOS INDIRETOS EM OUTROS SETORES. ASSIM, DIRETA OU INDIRETAMENTE, A INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA CHEGOU A GERAR 211.437 EMPREGOS.

CONSIDERANDO QUE 98% DOS ESTALEIROS SE ENCONTRAM INSTALADOS NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, NÃO É DIFÍCIL PERCEBER A REPERCUSSÃO ECONÔMICA E SOCIAL DA INDÚSTRIA NAVAL NAQUELA REGIÃO. ELA REPRESENTA, EM REALIDADE, O PRINCIPAL SETOR INDUSTRIAL DO RIO DE JANEIRO.

EM VIRTUDE DA DIMENSÃO QUE ATINGIU A INDÚSTRIA NAVAL NO PAÍS, COSTUMA-SE DIZER QUE ELA ALCANÇOU O SEGUNDO LUGAR NO MUNDO, SÓ PERDENDO PARA O JAPÃO, QUE SOZINHO, DETÉM CERCA DE 40% DA PRODUÇÃO MUNDIAL. ESSA AVALIAÇÃO RESULTOU DO GRANDE VOLUME DA CARTEIRA DE ENCOMENDAS, DADA A CONTRATAÇÃO SIMULTÂNEA DE TODAS AS ENCOMENDAS DO 2º PCN.

NA VERDADE, O BRASIL NUNCA OCUPOU O 2º LUGAR DA PRODUÇÃO NAVAL. NOS MOMENTOS DE "PICO" DA NOSSA PRODUÇÃO, EM 1980/81, O MÁXIMO QUE ATINGIMOS FOI O 7º LUGAR. ATUALMENTE, ESTAMOS EM 11º LUGAR (CHAMBRE SYNDICALE DES CONSTRUCTEURS DE NAVIRES ET MACHINES MARINES - RELATÓRIOS DE 1979 E 1984).

O BRASIL POSSUI, NA VERDADE, APENAS 2,5% DA CAPACIDADE MUNDIAL INSTALADA, MEDIDA EM TERMOS DE CGRT. ATINGIMOS A PARTICIPAÇÃO MÁXIMA NA PRODUÇÃO NAVAL MUNDIAL DE 3,4%, EM 1980, EM TERMOS DE CGRT; EM TERMOS DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE (TPB), ATINGIU-SE, NAQUELE ANO, A PARTICIPAÇÃO DE 7,5%.

ASSIM, APESAR DO ENORME DESENVOLVIMENTO EXPERIMENTADO NA DÉCADA DE SETENTA E DA IMPORTANTE REPERCUSSÃO ECONÔMICO-SOCIAL, PARTICULARMENTE NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, A INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA AINDA DETÉM UMA PARTICIPAÇÃO PEQUENA NA INDÚSTRIA NAVAL MUNDIAL. ALÉM DISSO, GEROU UMA CAPACIDADE DE TRANSPORTE QUE ESTÁ LONGE DE ATENDER AS NECESSIDADES NACIONAIS, POIS SÓ ALCANÇA A FAIXA DOS 20% DAS NOSSAS NECESSIDADES DE CARGA MARÍTIMA DE LONGO CURSO.

### 3 - II PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL

NÃO HÁ DÚVIDA DE QUE UMA AVALIAÇÃO PRECISA DA CRISE QUE TOMOU CONTA DA INDÚSTRIA NAVAL NA PRIMEIRA METADE DOS ANOS OITENTA EXIGE A COMPREENSÃO DO IMPORTANTE PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO QUE ELA EXPERIMENTOU NA DÉCADA DE SETENTA, PARTICULARMENTE A PARTIR DO IMPULSO QUE LHE FOI DADO PELO II PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL (II PCN), IMPLEMENTADO A PARTIR DE 1974. ESSA OPINIÃO É UNÂNIME ENTRE TODOS OS DEPOENTES QUE COMPARECERAM A ESTA CPI, AINDA QUE HAJA DIVERGÊNCIAS NA APRECIAÇÃO DO SIGNIFICADO QUE TEVE O II PCN PARA A ECONOMIA E PARA A INDÚSTRIA NAVAL NACIONAL.

VINHOS, NA PARTE ANTERIOR, QUE ESSE PROGRAMA NASCEU NO BOJO DE UM PLANO DE DESENVOLVIMENTO - O II PND - QUE BUSCAVA ENFRENTAR O ESTRANGULAMENTO DAS CONTAS EXTERNAS MEDIANTE UM PODEROSO PROGRAMA DE SUBSTITUIÇÃO DE IMPORTAÇÕES. O ESTRANGULAMENTO SE EXPRESSOU NUM ENORME DEFICIT NAS CONTAS DE TRANSAÇÕES CORRENTES (COMÉRCIO E SERVIÇOS), QUE PULOU DE US\$ 1.688 MILHÕES EM 1973 PARA US\$ 7.122 MILHÕES EM 1974 (FGV - CONJUNTURA ECONÔMICA, FEV. 1986, VOL. 40, Nº 02, P. 121).

O SURGIMENTO DO DEFICIT NÃO SE DEVEU A UMA QUEDA DAS EXPORTAÇÕES - ESTAS, INCLUSIVE, CRESCERAM 28% ENTRE 1973 E 1974 -, MAS A UM ESPETACULAR CRESCIMENTO DAS IMPORTAÇÕES E DAS DESPESAS COM JUROS E OUTROS SERVIÇOS.

AS IMPORTAÇÕES GLOBAIS CRESCERAM 104% ENTRE 1973 E 1974, DEVIDO AO ENORME CRESCIMENTO DO VALOR DAS IMPORTAÇÕES DE MATÉRIAS-PRIMAS, COMBUSTÍVEIS E BENS DE CAPITAL, QUE AUMENTOU DE US\$ 5.471 MILHÕES EM 1973 PARA US\$ 11.669 MILHÕES EM 1974, OU SEJA, 113%. ESSE AUMENTO DEVEU-SE, NÃO TANTO À QUANTIDADE IMPORTADA, MAS À FORTE ELEVÇÃO DOS PREÇOS INTERNACIONAIS DESSES PRODUTOS: O VALOR MÉDIO DAS NOSSAS IMPORTAÇÕES AUMENTOU DE US\$ 124,42 EM 1973 PARA US\$ 230,27 (OP. CIT., P. 123).

A TAXA DE JUROS INTERNACIONAL (BASEADA NA LIBOR INGLESA OU NA PRIMEIRA-RATE NORO-AMERICANA), QUE ESTIVERA EM TORNO DE 5% NA DÉCADA DE BESSENTA, SALTOU PARA 10% EM 1974. COMO CONSEQUÊNCIA, NOSSAS DESPESAS COM JUROS DA DÍVIDA EXTERNA SE ELEVARAM DE US\$ 489 MILHÕES EM 1972 PARA US\$ 839,5 MILHÕES EM 1973, US\$ 1.370,1 MILHÕES EM 1974 E US\$ 1.804,3 MILHÕES EM 1975, MANTENDO ESSA TRAJETÓRIA DAÍ EM DIANTE (OP. CIT., P. 121).

O PAGAMENTO DE FRETES A NAVIOS ESTRANGEIROS, POR SUA VEZ, AUMENTOU DE US\$ 615 MILHÕES EM 1971 PARA US\$ 1.7 BILHÕES EM 1974.

FOI NESSAS CONDIÇÕES QUE O GOVERNO BRASILEIRO DECIDIU IMPLEMENTAR UM PLANO DE DESENVOLVIMENTO DESTINADO A ENFRENTAR A CRISE DA BALANÇA DE PAGAMENTOS E FORTALECER A ECONOMIA NACIONAL. O II PND - VISAVA, PORTANTO, PRIORITARIAMENTE, A "CONSOLIDAÇÃO DE UMA ECONOMIA MODERNA, MEDIANTE A IMPLANTAÇÃO DE NOVOS SETORES, A CRIAÇÃO E ADAPTAÇÃO DE TECNOLOGIAS".

OS SETORES ECONÔMICOS SELECIONADOS PARA ENCABEÇAR O NOVO "PACOTE DE INVESTIMENTOS", DE ACORDO COM O II PND, FORAM, NATURALMENTE, AQUELES CUJAS IMPORTAÇÕES MAIS VINHAM PRESSIONANDO A BALANÇA DE PAGAMENTOS: BENS DE CAPITAL (INCLUSIVE A INDÚSTRIA NAVAL), INSUMOS BÁSICOS E COMBUSTÍVEIS. VÁRIOS MECANISMOS INSTITUCIONAIS E FINANCIÉRIOS, APOIADOS PRINCIPALMENTE PELO ENTÃO BNDE, FORAM CRIADOS OU ACIONADOS NO SENTIDO DE ESTIMULAR A IMPLANTAÇÃO OU EXPANSÃO DAQUELES SETORES.

FORAM, NO ESSENCIAL, ESSES INVESTIMENTOS QUE PERMITIRAM O BRASIL ESCAPAR DA CRISE MUNDIAL DURANTE CERCA DE SETE ANOS (DE 1974 A 1980) E MANTER UM RITMO DE CRESCIMENTO ECONÔMICO ANUAL DE QUASE 7% NESSE PERÍODO. MAIS AINDA, DEPOIS DE AMADURECIDOS, FORAM ESSES INVESTIMENTOS QUE PROPICIARAM OS ENORMES SALDOS QUE A BALANÇA COMERCIAL

DO PAÍS PASSOU A LOGRAR A PARTIR DE 1983. SEGUNDO ESTUDO FEITO POR ANTÔNIO BARROS DE CASTRO, O SUPERAVIT DE US\$ 6.5 BILHÕES DE 1983 DEVEU-SE, NO FUNDAMENTAL, A GANHOS DE DIVISAS, QUER POR AUMENTO DE EXPORTAÇÕES, QUER POR SUBSTITUIÇÃO DE IMPORTAÇÕES. DOS PROGRAMAS SETORIAIS IMPLEMENTADOS NA SEGUNDA METADE DA DÉCADA DE SETENTA, NAS ÁREAS DE PETRÓLEO, METAIS NÃO-FERROSOS, PAPEL E CELULOSE, PRODUTOS SIDERÚRGICOS, FERTILIZANTES, PRODUTOS QUÍMICOS E BENS DE CAPITAL: EM 1984, DOS US\$ 11.5 BILHÕES DE SUPERAVIT, CERCA DE US\$ 9,6 BILHÕES DEVERAM-SE ÀS MESMAS CAUSAS ("A ECONOMIA BRASILEIRA EM MARCHA FORÇADA", RIO, PAZ E TERRA, 1985, P. 58).

O II PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL FAZ PARTE DESSE ENORME ESFORÇO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO. COM ELE, NÃO APENAS ENFRENTAVA-SE O PROBLEMA IMEDIATO DO ESTRANGULAMENTO EXTERNO, AO PROPICIAR A REDUÇÃO DE IMPORTAÇÃO DE NAVIOS OU DE FRETES DE NAVIOS ESTRANGEIROS, MAS, ALÉM DO MAIS, LOGRAVA-SE UM OBJETIVO ESTRATÉGICO, QUE ERA O DE CONSTITUIR UMA MARINHA MERCANTE À ALTURA DE UM PAÍS QUE RAPIDAMENTE ATINGIRA O 8º LUGAR NA ECONOMIA DO MUNDO OCIDENTAL. UM PAÍS NESTA DIMENSÃO NÃO PODERIA CONVIVER COM O FATO DE O TRANSPORTE DE SEU COMÉRCIO EXTERIOR DEPENDER, QUASE INTEGRALMENTE, DE FROTAS ESTRANGEIRAS: EM 1969, APENAS 13% DO FRETE GERADO NO NOSSO COMÉRCIO EXTERIOR CABIA A NAVIOS BRASILEIROS.

O II PCN, PREVISTO INICIALMENTE PARA O PERÍODO 1975/1979, FOI COM SUBSTANCIADO NA EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS INTERMINISTERIAL Nº 161-B, DE 31 DE JUNHO DE 1974. A FORMULAÇÃO DO PROGRAMA, PARTICULARMENTE NO QUE SE REFERE À "DEFINIÇÃO DA DEMANDA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA ATENDER ÀS NECESSIDADES DO PAÍS, COMO UM HORIZONTE PARA 1980, BASE-OU-SE EM LEVANTAMENTOS, ANÁLISE E PROJETOS PREPARADOS PARA A SUPERINTENDÊNCIA NACIONAL DA MARINHA MERCANTE (SUNAMAM) POR CONSULTORES PRIVADOS ESPECIALMENTE CONTRATADOS COM ESSE PROPÓSITO". NO ENTANTO, "TAIS ESTUDOS FORAM REVISTOS, CORRIGIDOS E ATUALIZADOS" (EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 161-B, ART. 1.5).

ESSES ESTUDOS REVELARAM QUE, "ADOTADAS AS PROJEÇÕES DE CARGA DOS ESTUDOS BÁSICOS, PARA LONGO CURSO E CABOTAGEM E AS PREVISÕES DA SUNAMAM PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR E NAVEGAÇÃO PORTUÁRIA, HAVERIA UM DEFICIT GLOBAL DE 5,5 MILHÕES DE TPB, EM 1980, SUPONDO-SE A OPEPAÇÃO DA FROTA PRÓPRIA EM CONDIÇÕES IDEAIS", PODENDO OCORRER QUE "AS NECESSIDADES REAIS RESULTEM SUPERIORES ÀS ESPERADAS" (IBID., ART. 1-9).

FOI COM BASE NESSAS PROJEÇÕES QUE O II PCN DEFINIU AS ENCOMENDAS DE NAVIOS PARA O PERÍODO 1975/1979: "CONSIDERANDO AS NECESSIDADES IDENTIFICADAS, A FROTA EXISTENTE, AS ENCOMENDAS JÁ CONTRATADAS (NO PAÍS E NO EXTERIOR) E AS BAIXAS PREVISTAS, HAVERIA NECESSIDADE DE ADQUIRIR, NOS PRÓXIMOS 5 ANOS, UMA CAPACIDADE ADICIONAL ESTIMADA EM 5 MILHÕES DE TPB PARA O TRÁFEGO DE LONGO CURSO E 300 MIL TPB PARA A CABOTAGEM. A SUNAMAM IDENTIFICOU A NECESSIDADE DE ADQUIRIR TAMBÉM 206,2 MIL TPB PARA ATENDER À NAVEGAÇÃO INTERIOR E 13 MIL TPB PARA A NAVEGAÇÃO PORTUÁRIA" (IBID., ART. 1-8). AS ENCOMENDAS JÁ CONTRATADAS ERAM AS 1.300.000 TPB QUE RESTAVAM SEM PRODUZIR DO I PCN.

ASSIM, O PROGRAMA GARANTIU UM VOLUME TOTAL DE ENCOMENDAS DA ORDEM DE 6,6 MILHÕES DE TPB, MAIS DE TRÊS VEZES O TOTAL DE ENCOMENDAS DO I PCN. PARA VIABILIZAR A PRODUÇÃO DOS NAVIOS CORRESPONDENTES, O

II PCN ASSEGURAVA RECURSOS "DA ORDEM DE Cr\$ 25 BILHÕES (OU O EQUIVALENTE A US\$ 3,3 BILHÕES)".

AS FONTES DOS RECURSOS FORAM, ASSIM, DISTRIBUÍDAS: 1) ARMADORES - Cr\$ 4.172,3 MILHÕES (17,1%); 2) CRÉDITOS EXTERNOS - Cr\$ 9.737,0 MILHÕES (39,8%); 3) FUNDO DE MARINHA MERCANTE - Cr\$ 7.023,0 MILHÕES (28,1%); E 4) ORÇAMENTO DA UNIÃO - Cr\$ 3.500,0 MILHÕES (14,3%) (EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 161-B, ART. 36).

O II PCN, PORTANTO, ALÉM DE ESTABELECER CLARAMENTE UM VOLUME DE ENCOMENDAS PARA UM PERÍODO DE CINCO ANOS, DEFINIA O VOLUME E AS FONTES DOS RECURSOS NECESSÁRIOS À SUA VIABILIZAÇÃO. COM ISSO, GARANTIA-SE A PRODUÇÃO EM SÉRIE NOS TERMOS DO ART. 43, PARTE IV, ALÍNEA 4, LETRA b, DA EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS: "ALOCAR AS ENCOMENDAS AOS ESTALEIROS, DE ACORDO COM AS CARACTERÍSTICAS DA SUA ESTRUTURA DE PRODUÇÃO E AS POSSIBILIDADES DE PRODUÇÃO EM SÉRIE, A FIM DE ENSEJAR OS BENEFÍCIOS DE ECONOMIA DE ESCALA, COM REDUÇÃO DE CUSTOS E DOS PRAZOS DE ENTREGA". SEGURAMENTE, A PRODUÇÃO EM SÉRIE É A GARANTIA DE IMPLANTAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE UM SETOR COM AS CARACTERÍSTICAS DA INDÚSTRIA NAVAL.

O II PCN ESTABELECEIA, TAMBÉM, A ALOCAÇÃO DOS RECURSOS NO PROCESSO DE FINANCIAMENTO DA PRODUÇÃO DO NAVIO: 1) OS RECURSOS DOS ARMAADORES FINANCIARIAM, EM MÉDIA, 20% DO "PREÇO INTERNACIONAL" DO NAVIO; 2) OS RECURSOS DO FPM (DERIVADOS, EM SUA MAIORIA, DO AFRMM) E DO ORÇAMENTO DA UNIÃO SE DESTINARIAM, BASICAMENTE, A FINANCIAR AS "PARCELAS A FUNDO PERDIDO", DESTACANDO-SE O "PRÊMIO" (QUE ERA DE 37,3% DO "PREÇO INTERNACIONAL" E DEVA BAIXAR PARA 35% OU MENOS) E OUTROS SUBSÍDIOS, COMO A EQUALIZAÇÃO DAS TAXAS DE JUROS; 3) OS EMPRÉSTIMOS EXTERNOS FINANCIARIAM A PARTE RESTANTE (E.M.-161-B, ARTS. 28, 37, 38, 41).

OUTROS INCENTIVOS ERAM TAMBÉM PREVISTOS, TAIS COMO: "a) ISENÇÃO DE ALÍQUOTAS E TAXAS PARA A IMPORTAÇÃO DE MATERIAIS E COMPONENTES DESTINADOS À CONSTRUÇÃO DE NAVIOS PARA LONGO CURSO E CABOTAGEM, NA FORMA DA LEGISLAÇÃO EM VIGOR; b) MANUTENÇÃO DO ATUAL TRATAMENTO FISCAL, OU SEJA, RESTITUIÇÃO DO IPI E COMPENSAÇÃO DO ICM ATRAVÉS DO "PRÊMIO" (IBID., 37).

O GOVERNO, ATRAVÉS DA EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS EM QUESTÃO, ENTREGAVA À SUNAMAM A RESPONSABILIDADE DE EXECUTAR, DE FORMA FLEXÍVEL, O II PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL, COM AS SEGUINTE ATRIBUIÇÕES: "a) ALOCAR AS ENCOMENDAS AOS ARMADORES, DE ACORDO COM AS PRIORIDADES DA MARINHA MERCANTE E COM A CAPACIDADE ADMINISTRATIVA E FINANCEIRA DAS EMPRESAS INTERESSADAS; b) ALOCAR AS ENCOMENDAS AOS ESTALEIROS, DE ACORDO COM AS CARACTERÍSTICAS DA SUA ESTRUTURA DE PRODUÇÃO E AS POSSIBILIDADES DE PRODUÇÃO EM SÉRIE, A FIM DE ENSEJAR OS BENEFÍCIOS DE ECONOMIA DE ESCALA, COM REDUÇÃO DE CUSTOS E DOS PRAZOS DE ENTREGA; c) PROMOVER AJUSTAMENTOS PERIÓDICOS NA COMPOSIÇÃO DO PROGRAMA, DE ACORDO COM A SUA EXECUÇÃO E A EVOLUÇÃO DA CONJUNTURA" (EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 161-B, ART. 43).

PARA CUMPRIR TÃO IMPORTANTE TAREFA, O PROGRAMA PREVIA O FORTALECIMENTO E MODERNIZAÇÃO DA SUNAMAM: "FORTALECIMENTO DA ESTRUTURA ADMINISTRATIVA E TÉCNICA DA SUNAMAM, ESPECIALMENTE NO CAMPO DO PLANEJAMENTO E CONTROLE E DA ANÁLISE TÉCNICA, ECONÔMICA E FINANCEIRA DOS

PROCESSOS E PROJETOS APRESENTADOS POR ESTALEIROS E ARMADORES" (IBID., ART. 43, ALÍNEA 14).

OS FORMULADORES DO II PCN TAMBÉM ESTUDARAM A CAPACIDADE QUE A INDÚSTRIA NAVAL INSTALADA NO PAÍS TERIA DE ATENDER A DEMANDA PROPOSTA PELO PROGRAMA. OS ESTUDOS REVELARAM QUE OS SETE MAIORES ESTALEIROS - QUE REPRESENTAVAM 95% DA PRODUÇÃO DO SETOR, O QUAL ENVOLVIA 38 ESTALEIROS DE CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL - PODERIAM EVOLUIR, EM FACE DOS INVESTIMENTOS QUE ESTAVAM SENDO REALIZADOS E QUE SERIAM REALIZADOS EM FUNÇÃO DO II PCN, DE UMA CAPACIDADE GLOBAL DE PRODUÇÃO "DE CERCA DE 300 MIL TPB, EM 1973, PARA 1,3 MILHÕES DE TPB, EM 1980" (IBID., ART. 16).

COM BASE NESTA AVALIAÇÃO, O GOVERNO DESTINOU 95% DAS NOVAS ENCOMENDAS (NUM TOTAL DE 5,1 MILHÕES DE TPB) AOS ESTALEIROS NACIONAIS, RESERVANDO APENAS 4% (200 MIL TPB) PARA IMPORTAÇÕES. O GOVERNO AVALIOU, ADEMAIS, QUE, ALÉM DE ATENDER A ESSAS ENCOMENDAS, OS ESTALEIROS NACIONAIS PODERIAM DESTINAR PARTE DA PRODUÇÃO AO MERCADO EXTERNO, NUM LIMITE MÁXIMO DE 10% DO CUSTO TOTAL DO PROGRAMA (IBID., ARTS. 27, 43). APLICAVA-SE, NA PRÁTICA, UMA POLÍTICA DE RESERVA DE MERCADO PARA A INDÚSTRIA NAVAL NACIONAL.

UM ASPECTO FUNDAMENTAL DO PROGRAMA CONSISTIU NO ESTÍMULO À PESQUISA TECNOLÓGICA: "O EXTRAORDINÁRIO CRESCIMENTO DA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL E A NECESSIDADE DE INTENSIFICAR A NACIONALIZAÇÃO DA PRODUÇÃO EXIGEM UMA CONCENTRAÇÃO DE ESFORÇOS BEM ORIENTADOS NO SENTIDO DE REALIZAÇÃO DE PESQUISAS TECNOLÓGICAS QUE PERMITAM DESENVOLVER INTERNAMENTE OS MODELOS E OS PROCESSOS MAIS ADEQUADOS À NOSSA REALIDADE". PARA ATENDER A ESSA NECESSIDADE, A SUNAMAM FOI AUTORIZADA, NOS TERMOS DO DECRETO-LEI 1.142, A APLICAR RECURSOS EM PESQUISAS E SERVIÇOS TECNOLÓGICOS E A "PROMOVER A NECESSÁRIA ARTICULAÇÃO ENTRE A COPPE-UFRJ, O INSTITUTO DE PESQUISAS TECNOLÓGICAS (IPT), DE SÃO PAULO, E OS PRINCIPAIS ESTALEIROS DO PAÍS (E.M.-161-B, ART. 34).

ERA A FORMA DE O BRASIL ALCANÇAR O NÍVEL TECNOLÓGICO DA INDÚSTRIA NAVAL MUNDIAL, MAS TOMANDO EM CONSIDERAÇÃO A REALIDADE NACIONAL.

É POSSÍVEL HOJE AVALIAR QUE, APESAR DO ATRASO DE DOIS OU TRÊS ANOS E DAS MUITAS DIFICULDADES ENFRENTADAS NO CAMINHO, CONFORME SERÁ EXAMINADO MAIS ADIANTE, O II PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL LOGROU ATINGIR, NO ESSENCIAL, SEUS OBJETIVOS FUNDAMENTAIS. ANTES DE MAIS NADA, CONSEGUIU ELEVAR A CAPACIDADE PRODUTIVA DA INDÚSTRIA NAVAL NACIONAL DE UM NÍVEL DE 300 TPB POR ANO, EM 1973, PARA UM NÍVEL MINIMAL DE CERCA DE 2 MILHÕES DE TPB ATUALMENTE (REPRESENTANDO UMA CAPACIDADE REAL DE 1,5 MILHÕES DE TPB, CORRESPONDENTES A CERCA DE 400 MIL CGRT).

COMO RESULTADO DAS ENCOMENDAS DO II PCN E DAS QUE ELE HERDOU DO I PCN, A INDÚSTRIA NAVAL CONSEGUIU AGREGAR À FROTA MERCANTE NACIONAL NAVIOS COM CAPACIDADE TOTAL DE MAIS DE SEIS MILHÕES DE TPB, FAZENDO COM QUE A FROTA EVOLUÍSSE DE UMA CAPACIDADE DE CERCA DE 3 MILHÕES DE TPB EM 1973 PARA 9,2 MILHÕES DE TPB EM 1984, OU SEJA, MAIS DO QUE TRIPLICANDO SUA CAPACIDADE DE TRANSPORTE (ANUÁRIOS DA SUNAMAM).

ALÉM DISSO, DE 1976 A 1982, PERÍODO QUE, GROSSO MODO, COINCIDE COM A EXECUÇÃO DO II PCN, FORAM ENTREGUES PARA EXPORTAÇÃO 54 NAVIOS, COM CAPACIDADE TOTAL DE 1.442,510 TPB. ENTRE 1978 E 1982, AS EXPORTAÇÕES REPRESENTARAM, EM MÉDIA, 13,6% DA PRODUÇÃO NACIONAL (ESABRÁS)

O INGRESSO NO MERCADO EXTERNO - PARTICULARMENTE NUM MOMENTO DE GRAVE CRISE DA INDÚSTRIA NAVAL MUNDIAL, CUJA PRODUÇÃO CAIU À METADE ENTRE A PRIMEIRA METADE DA DÉCADA DE SETENTA E A PRIMEIRA DA DÉCADA DE OITENTA - REVELA A GRANDE CAPACIDADE TECNOLÓGICA ADQUIRIDA PELA INDÚSTRIA NAVAL NACIONAL, COM CONDIÇÕES DE COMPETIR NO MERCADO MUNDIAL.

NÃO SE PODE ATRIBUIR ESSA COMPETITIVIDADE INTERNACIONAL AO SUBSÍDIO QUE A INDÚSTRIA NAVAL RECEBE NO BRASIL, PORQUE OS DEMAIS PAÍSES PRODUTORES OFERECEM ÀS SUAS RESPECTIVAS INDÚSTRIAS IDÊNTICOS SUBSÍDIOS: EM TERMOS DIRETOS, VÃO DE 15% NA ESPANHA, PASSANDO POR 22% NA FRANÇA E ALEMANHA, CERCA DE 30% NA INGLATERRA E DINAMARCA, ATÉ Atingir o MÁXIMO DE 50% NOS ESTADOS UNIDOS; Nesses países, EM MÉDIA, A PARCELA FINANCIÁVEL DO VALOR DO NAVIO EQUIVALE À QUE SE FINANCIA NO BRASIL - 80% - E A UMA TAXA DE JUROS FIXOS DE 8% (VER DEPOIMENTO DE HÉLIO PAULO FERRAZ).

O APOIO GOVERNAMENTAL DADO À INDÚSTRIA NAVAL É COMUM NO MUNDO INTEIRO. POIS É EVIDENTE QUE A IMPLANTAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE UMA INDÚSTRIA DESSE PORTE NÃO PODE SER DEIXADO AO LIVRE ARBITRÍO DAS FORÇAS DE MERCADO, DADO O ENORME VOLUME DE CAPITAL NECESSÁRIO À INSTALAÇÃO DAS PLANTAS FABRIS.

NO CASO DO BRASIL, OS RECURSOS QUE FORAM CANALIZADOS PARA A INDÚSTRIA NAVAL NÃO FORAM SUBTRAÍDOS DE OUTROS SETORES PRIORITÁRIOS AO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL DO PAÍS; FORAM SUBTRAÍDOS, NO FUNDAMENTAL, DA DRENAGEM REALIZADA PARA O EXTERIOR, QUER PARA O PAGAMENTO DE FRETES DE NAVIOS ESTRANGEIROS, QUER PARA A IMPORTAÇÃO DE NAVIOS. PARA CONSIDERAR TÃO SOMENTE O PAGAMENTO DE FRETES, MAIS FACILMENTE QUANTIFICÁVEL, A FROTA BRASILEIRA GEROU, NO PERÍODO DE EXECUÇÃO DO II PCN, CERCA DE US\$ 6,4 BILHÕES EM FRETES (DADOS DA SUNAMAM), QUASE 50% A MAIS DO CONJUNTO DOS DISPÊNDIOS REALIZADOS POR CONTA DO II PCN. SÃO DÓLARES QUE SERIAM CARREADOS PARA FROTAS ESTRANGEIRAS CASO NÃO SE HOUVESSE CONSTITUÍDO A MARINHA MERCANTE NACIONAL OU SE SE HOUVESSE CONSTITUÍDO COM NAVIOS IMPORTADOS.

SOMEM-SE A ISSO OS CERCA DE US\$ 1,0 BILHÃO DOS NAVIOS QUE, NO PERÍODO, SE EXPORTARAM PARA O EXTERIOR.

NÃO BASTASSE ISSO, O DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA NAVAL NO PAÍS, ALÉM DE HAVER PERMITIDO A FORMAÇÃO DE UM NOVO SETOR INDUSTRIAL - A INDÚSTRIA DE NAVIPEÇAS -, ESTIMULOU A AMPLIAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DE SETORES JÁ EXISTENTES, COMO A INDÚSTRIA DE MOTORES, A SIDERURGIA, ETC. NO BOJO DESSE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL, CRIOU-SE UM MERCADO DE TRABALHO, DIRETO E INDIRETO, PARA MAIS DE 200 MIL PESSOAS, ALÉM DE HAVER GERADO, NATURALMENTE, UMA ENORME CAPACIDADE DE ARRECADAÇÃO TRIBUTÁRIA.

APESAR DO ENORME CRESCIMENTO EXPERIMENTADO PELA INDÚSTRIA NAVAL NO PERÍODO E DO ENORME ESFORÇO NACIONAL DISPÊNDIO NA SUA VIABILIZAÇÃO, NÃO FOI SIGNIFICATIVA A ELEVAÇÃO DA PARTICIPAÇÃO DA FROTA BRASILEIRA NA CARGA REFERENTE AO NOSSO COMÉRCIO EXTERIOR. ESSA PARTICIPAÇÃO AUMENTOU DE 11,4% EM 1974 PARA 17% EM 1984; EM TERMOS DE FRETES GERADOS, A PARTICIPAÇÃO AUMENTOU DE 17,6% EM 1974 PARA 26,2% EM 1982, BAIXANDO DEPOIS PARA 21,5% EM 1984 (ANUÁRIOS DA SUNAMAM).

É QUE A INDÚSTRIA NAVAL NACIONAL REALIZAVA UMA VERDADEIRA CORRIDA CONTRA O TEMPO, POIS NO MESMO PERÍODO OCORRIA ENORME CRESCIMENTO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO, QUE AUMENTOU DE CERCA DE US\$ 20 BILHÕES EM 1974 PARA APROXIMADAMENTE US\$ 45 BILHÕES NO COMEÇO DA PRESENTE DÉCADA, ESTABILIZANDO-SE DEPOIS EM TORNO DE US\$ 40 BILHÕES (FGV - CONJUNTURA ECONÔMICA, FEV. 1986, VOL. 40, Nº 2, P.121).

MESMO QUE TENHA, NO ESSENCIAL, ATINGIDO SEUS OBJETIVOS, A EXECUÇÃO DO II PCN NÃO PÔDE FAZÊ-LO SEM TER QUE ENFRENTAR UM CONJUNTO DE DIFICULDADES DERIVADAS QUER DE LIMITAÇÕES DA ÉPOCA, QUER DE DESVIOS EM RELAÇÃO À CONCEPÇÃO INICIAL DO PROGRAMA. ESSAS DIFICULDADES PODEM SER CATALOGADAS EM DOIS NÍVEIS: 1) INADEQUAÇÃO INSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVA DA SUNAMAM PARA ADMINISTRAR A IMPLEMENTAÇÃO DE UM PROGRAMA DESSA DIMENSÃO; 2) FALTA DE SUPRIMENTO DE RECURSOS, EM TEMPO HÁBIL, PARA FAZER FACE À ELEVAÇÃO DE CUSTOS, DERIVADA DE UM SÉRIE DE FATORES QUE OCORRERAM NO DECORRER DA EXECUÇÃO DO PROGRAMA.

A FRAGILIDADE DA SUNAMAM FOI ALEGADA POR PRATICAMENTE TODOS OS DEPOENTES. CITEMOS DOIS DE SEUS EX-SUPERINTENDENTES E DE UM EX-MINISTRO:

- COM. JOÃO CARLOS PALHARES, SUPERINTENDENTE NO PERÍODO 1979/1981: "É FÁCIL IMAGINAR O QUE REPRESENTOU DE DIFICULDADES PARA OS ADMINISTRADORES DA AUTARQUIA O GERENCIAMENTO DO II PCN, DISPONDO A SUNAMAM DE UMA ESTRUTURA ARCAICA, INEFICIENTE E COM UMA CARÊNCIA TOTAL DE PESSOAL QUALIFICADO".

- DR. ÉLCIO COSTA COUTO, SUPERINTENDENTE NO PERÍODO 1981/1983: "A MÁQUINA ADMINISTRATIVA ERA EMPERRADA, OBSOLETA E INADEQUADA, O PESSOAL MAL REMUNERADO, CARÊNCIA DE PESSOAL QUALIFICADO, PRODUTO DE LINHA, PORTANTO, ERA POUCO CONFIÁVEL, HAVIA CONFLITO DE DADOS".

- DR. CLORALDINO SEVERO, MINISTRO DOS TRANSPORTES NO PERÍODO 1982/1984: "E RECEBEU MAIS, NÃO HOUVE PERCEPÇÃO DE QUE O ÓRGÃO QUE CRIA ISTO ERA TOTALMENTE INCOMPETENTE E DESPREPARADO PARA FAZÊ-LO. A FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS EMITIU RELATÓRIO, NO ANO DE 1974, ONDE DIZIA QUE ESSE ÓRGÃO ERA INCOMPETENTE PARA FAZER ISTO, QUE TODAS AS SUAS PRÁTICAS ADMINISTRATIVAS ERAM CONDENÁVEIS, QUE NÃO TINHA REGISTRO DE COISA NENHUMA, QUE TINHA UMA ATOMIZAÇÃO DE PROCESSOS DE TAL ORDEM QUE NÃO SE PODIA JUNTAR COISA COM COISA... E QUE ESTE ÓRGÃO NÃO TINHA GENTE COMPETENTE... NÃO TINHA GENTE PREPARADA PARA GERIR OPERAÇÕES DE TAL COMPLEXIDADE... QUE SUAS EQUIPES ERAM INCOMPETENTES, NÃO ERAM AS PESSOAS, É A INADEQUAÇÃO DA PESSOA À DIMENSÃO DO PROBLEMA".

HAVIA, NA OPINIÃO DE TODOS OS DEPOENTES, UMA CONTRADIÇÃO DE FUNDO ENTRE O VOLUME DAS RESPONSABILIDADES ATRIBUÍDAS À SUNAMAM E A ESTRUTURA DEFICIENTE QUE ESTA POSSUÍA.

O VOLUME DAS RESPONSABILIDADES DERIVAVA-SE, NÃO APENAS DA MAGNITUDE DAS TAREFAS INERENTES A UM PROGRAMA DA DIMENSÃO DO II PCN, MAS TAMBÉM DO FATO DE QUE A SUNAMAM TINHA UMA DUPLA FUNÇÃO: "ALÉM DAS SUAS ATRIBUIÇÕES DE EXECUTORA DA POLÍTICA NACIONAL DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO, TINHA AINDA A ATRIBUIÇÃO DE UM BANCO DE FOMENTO À INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL, SEM DISPOR DOS RECURSOS HUMANOS, TANTO EM QUANTIDADE COMO EM QUALIDADE" (COM. JOÃO CARLOS PALHARES). OU SEJA, A SUNAMAM EXECUTAVA A POLÍTICA GOVERNAMENTAL NA ÁREA DA MARINHA MERCANTE E NA ÁREA DA CONSTRUÇÃO NAVAL.

PARA REALIZAR TAREFA DE TAL DIMENSÃO, A SUNAMAM, EM PRIMEIRO LUGAR, NÃO CONTAVA COM UMA FORMA INSTITUCIONAL ADEQUADA. DIZ O DR. ÉLCIO COSTA COUTO: "ERA UMA INSTITUIÇÃO QUE ADMINISTRAVA UM ORÇAMENTO UMA MASSA DE RECURSOS QUE ULTRAPASSAVA A 1 BILHÃO DE DÓLARES. E ESSA MASSA DE RECURSOS ERA ADMINISTRADA POR UMA INSTITUIÇÃO EXTREMAMENTE FRÁGIL, SEM ESTRUTURA MATERIAL E HUMANA ADEQUADAS. TINHA QUE FUNCIONAR COMO UM BANCO ESPECIALIZADO, MAS NÃO TINHA ESTRUTURA BANCÁRIA; OPERAVA COM PROJETOS EXTREMAMENTE SOFISTICADOS, SEM NENHUMA ESTRUTURA PARA FAZÊ-LO. TINHA A FORMA AUTÁRQUICA TRADICIONAL, COM TODA AQUELA SEQUELA DE VÍCIOS QUE OS SENHORES CONHECEM NA ESTRUTURA TRADICIONAL, COMO PESSOAL INADEQUADO... O BNDE, QUE SERIA A BASE DE COMPARAÇÃO, ABANDONOU A FORMA AUTÁRQUICA EM 1972. ESSA INADEQUAÇÃO OPERACIONAL PERSISTIA, NÃO MUDAVA E NÃO FOI POR FALTA DE LUTA DOS SUPERINTENDENTES, PORQUE TODOS, SISTEMATICAMENTE, GASTARAM UMA BOA PARCELA DO SEU TEMPO TENTANDO CONVENCER AS VÁRIAS ÁREAS DO GOVERNO DE QUE A FORMA AUTÁRQUICA DA SUNAMAM ERA SUICÍDIO. QUE ERA NECESSÁRIO TRANSFORMAR A INSTITUIÇÃO EM AUTARQUIA ESPECIAL, EM FUNDAÇÃO, EM EMPRESA, DAR-LHE UM QUADRO ESPECIAL DE SALÁRIOS, QUALQUER FORMA QUE FOSSE, MENOS A FORMA ANACRÔNICA SOBRE A QUAL ELA OPERAVA UM ORÇAMENTO".

A GRANDE LIMITAÇÃO DA FORMA AUTÁRQUICA TRADICIONAL É QUE, ALÉM DE NÃO DAR FLEXIBILIDADE OPERACIONAL NECESSÁRIA À ADMINISTRAÇÃO DE UM PROGRAMA DA NATUREZA DA CONSTRUÇÃO NAVAL E DA MARINHA MERCANTE, IMPOSSIBILITA A FORMAÇÃO DE UM QUADRO DE PESSOAL COM A INDISPENSÁVEL QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL. ISSO PORQUE A AUTARQUIA TRADICIONAL NÃO PERMITE A INSTITUIÇÃO COMPETIR NO MERCADO DE TRABALHO, DADO OS LIMITADOS SALÁRIOS QUE PERMITE PAGAR.

EM DECORRÊNCIA DESSA SITUAÇÃO, ALÉM DA CARÊNCIA DE PESSOAL, O QUE HAVIA ERA EXTREMAMENTE MAL REMUNERADO. O QUADRO É ASSIM DESCRITO PELO DR. ÉLCIO COSTA COUTO: "PARA OS SENHORES TEREM UMA IDÉIA DA CARÊNCIA ABSOLUTA DE PESSOAL, ESTA INSTITUIÇÃO, QUE OPERAVA 1 BILHÃO DE DÓLARES OU MAIS DE 1 BILHÃO DE DÓLARES POR ANO, TINHA UM PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL QUE ENTREGOU QUASE 9 MILHÕES DE TONELADAS DE PORTE BRUTO EM 11 ANOS, TINHA, EM 1980, APENAS UM ENGENHEIRO NAVAL". QUE, NO ASPECTO SALARIAL, ERA ASSIM COMPLEMENTADO PELO COM. PALHARES: "O NÍVEL DE SALÁRIO DO DIRETOR FINANCEIRO DA SUNAMAM (IAS-3), ACRÉSCIMO DE UM COMPLEMENTO QUE ERA PAGO A TODOS OS DIRETORES, SITUAVA-SE EM NÍVEL EQUIVALENTE À METADE DOS DIRETORES FINANCEIROS DAS EMPRESAS ESTATAIS E PRATICAMENTE A UM QUARTO DO NÍVEL PAGO PELA EMPRESA PRIVADA".

COM ESSE QUADRO DE PESSOAL, NÃO É DIFÍCIL PREVER A FORMA COMO FUNCIONAVA A ADMINISTRAÇÃO INTERNA DA SUNAMAM. RECORRAMOS, UMA VEZ MAIS, AO DR. ÉLCIO COSTA COUTO: "AS DECISÕES NÃO ERAM EM COLEGIADOS, SEGUIAM UM PROCESSO BUROCRÁTICO DE AUTARQUIA: NÃO HAVIA PRATICAMENTE FORMAÇÃO DE GRUPO DE TRABALHO, COMO HÁ NO BNDE, DO TRABALHO EM COMISSÕES, COMO HÁ NO BNDE, PARA ENQUADRAR E ANALISAR PROJETOS. AUSÊNCIA DE MÉTODOS RACIONAIS DE CONTROLE, E QUANDO NÓS CHEGAMOS LÁ NÃO HAVIA ORÇAMENTO DE INVESTIMENTO E NEM ORÇAMENTO DE CAIXA".

VIMOS, ANTERIORMENTE, QUE A EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS 161-B PREVIA O FORTALECIMENTO E APERFEIÇOAMENTO DA SUNAMAM. ALÉM DISSO, PRATICAMENTE TODOS OS SUPERINTENDENTES LUTARAM, COMO AFIRMARAM NESTA CPI, PELA EFETIVAÇÃO DESSA DETERMINAÇÃO GOVERNAMENTAL. A FUNDAÇÃO GETÚLIO

VARGAS CHEGOU A ELABORAR ESTUDOS, ENCOMENDADOS PELA SUNAMAM, VISANDO A SUA REESTRUTURAÇÃO. NO ENTANTO, NADA SE FAZIA NESSE SENTIDO.

O COM. PALHARES TENTA UMA EXPLICAÇÃO PARA A RESISTÊNCIA QUE HAVIA À REESTRUTURAÇÃO DO ÓRGÃO: "INFELIZMENTE, JÁ ESTÁVAMOS INFORMADOS DE QUE O ALTO ESCALÃO DO GOVERNO, PARA EVITAR CRÍTICAS NUMA FASE EM QUE MUITO SE FALAVA EM DESESTATIZAÇÃO DO PAÍS, NÃO ESTAVA DE ACORDO EM FAZER QUAISQUER ALTERAÇÕES NOS QUADROS DE PESSOAL DOS ÓRGÃOS PÚBLICOS E EMPRESAS ESTATAIS QUE REDUNDASSE EM AUMENTO DE REMUNERAÇÃO DE PESSOAL.

"ABRIR UMA EXCEÇÃO PARA A SUNAMAM SERIA ESTENDER AO DNRE O MESMO TRATAMENTO E A OUTROS ÓRGÃOS DO SERVIÇO PÚBLICO BRASILEIRO. O DASP ERA FRONTALMENTE CONTRÁRIO À MUDANÇA DAS REGRAS DO JOGO.

"O PEDIDO FEITO PELA SUNAMAM ENCAMINHADO AO DASP RECEBEU UM FRIO E LACÔNICO INDEFERIMENTO".

QUANTO À ESCASSEZ DE RECURSOS, EXPLICA-SE, EM BOA PARTE, PELO ATRASO NO CRONOGRAMA DE LIBERAÇÃO DOS RECURSOS INICIALMENTE PROGRAMADOS. NO ENTANTO, O FUNDAMENTAL FOI QUE A ELEVAÇÃO DOS CUSTOS TOTAIS DO PROGRAMA NÃO SE FEZ ACOMPANHAR DE UM CORRESPONDENTE AUMENTO DE RECURSOS ADICIONAIS. COMO VIMOS, PROGRAMARAM-SE, INICIALMENTE, PARA O CONJUNTO DO PERÍODO, A CIFRA DE US\$ 3,3 BILHÕES. ENTRE TANTO, POR RAZÕES QUE SERÃO A SEGUIR EXAMINADAS, OS DISPÊNDIOS GLOBAIS ATINGIRAM A IMPORTÂNCIA DE US\$ 4.224.058.000,00, OU SEJA, QUASE US\$ 1 BILHÃO ALÉM DA PREVISÃO (VEJA DEPOIMENTO DO COM. PALHARES E TAMBÉM DO EX-MINISTRO CLORALINO SEVERO).

A ELEVAÇÃO DO VALOR TOTAL DO PROGRAMA DEVEU-SE, EM PRIMEIRO LUGAR, À REALIZAÇÃO DE NOVAS CONTRATAÇÕES. ATRAVÉS DAS EXPOSIÇÕES DE MOTIVOS Nºs 17 E 18, DE FEVEREIRO DE 1979, AUTORIZOU-SE A CONTRATAÇÃO DE MAIS 112 UNIDADES, COM CAPACIDADE TOTAL DE 360.000 TPB E UM VALOR DE US\$ 550 MILHÕES; ALÉM DISSO, ATRAVÉS DA EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS 57, DE MARÇO DE 1979, CONTRATARAM-SE MAIS QUATRO UNIDADES, COM 28.800 TPB, NO VALOR TOTAL DE US\$ 30, 2 MILHÕES.

OUTRO FATOR DE ACRÉSCIMO DE CUSTO FOI A NACIONALIZAÇÃO DOS COMPONENTES, DECISÃO QUE FOI TOMADA COM O II PCN JÁ EM PLENO ANDAMENTO. ESSA NACIONALIZAÇÃO HAVERIA DE, NUM PRIMEIRO MOMENTO, PRESSIONAR OS CUSTOS PARA CIMA, NA MEDIDA EM QUE UMA INDÚSTRIA EM IMPLANTAÇÃO NUM PAÍS EM DESENVOLVIMENTO TENDE A TER UMA PRODUTIVIDADE INFERIOR A UMA SIMILAR NUM PAÍS DESENVOLVIDO.

A ESSE RESPEITO, SE POSICIONA O DR. ÉLCIO COSTA COUTO: "O SISTEMA DE NACIONALIZAÇÃO DE ITENS DA LISTA DE BENS IMPORTADOS, DISCUTIDO APÓS A ASSINATURA DOS CONTRATOS, FOI IMPORTANTE ELEMENTO DE ACRÉSCIMO DE CUSTO. É EVIDENTE QUE, AO SE TRANSFERIR UM ÍTEM IMPORTADO DE UMA INDÚSTRIA DE UM PAÍS DESENVOLVIDO, JÁ TRADICIONAL PRODUTOR E COM A ECONOMIA DE ESCALA, BENEFICIANDO-SE DE UMA SÉRIE DE INCENTIVOS, PARA PRODUZÍ-LO NO PAÍS, NACIONALIZAVA-SE O COMPONENTE, PORÉM O ACRÉSCIMO DE PREÇO ERA INEVITÁVEL".

AFIRMA, NO ENTANTO, O MESMO DEPOENTE QUE ESSA NÃO FOI UMA DECISÃO DA ÁREA NAVAL, MAS DE POLÍTICA INDUSTRIAL GERAL DO GOVERNO: "MAS,

É PRECISO CONSIDERAR, PRIMEIRO, QUE AQUELA FOI UMA DECISÃO DO SETOR INDUSTRIAL DO GOVERNO E NÃO UMA DECISÃO DO SETOR DE CONSTRUÇÃO NAVAL. É PRECISO QUE FIQUE REM CLARO ISSO. NACIONALIZAR O NAVIO NO MEIO DA CONSTRUÇÃO FUI UMA DECISÃO DA POLÍTICA INDUSTRIAL DE GOVERNO E NÃO UMA DECISÃO DA ÁREA DE MARINHA MERCANTE, PORÉM ISSO TEVE REFLEXOS ENORMES SOBRE A CONSTRUÇÃO NAVAL".

CONCLUI ELE QUE, APESAR DESSES REFLEXOS NA CONSTRUÇÃO NAVAL (ELEVÇÃO DE CUSTOS), A NACIONALIZAÇÃO TEVE SEU LADO POSITIVO: "ACORA, DE QUALQUER FORMA É PRECISO ADMITIR, TEVE OUTRO EFEITO, OU SEJA, SE TEVE UM CUSTO, CRIOU TAMBÉM REALMENTE UMA INDÚSTRIA DE COMPONENTES NO BRASIL. ESSE É UM OUTRO ÂNGULO DA QUESTÃO QUE ATÉ ACORA NÃO FOI ANALISADO. ESSA DECISÃO NÃO FOI DE DENTRO DO SETOR, FOI DE FORA E REALMENTE FOI POSITIVA PORQUE GEROU UMA INDÚSTRIA DE COMPONENTES". ESSE SETOR, CONHECIDO COMO DE NAVIPEÇAS (POR COMPARAÇÃO COM AUTOPEÇAS), POSSUI, HOJE, UMA CAPACIDADE DE GERAÇÃO DE EMPREGO EQUIVALENTE A 30 MIL POSTOS (SINAVAL).

POR FIM, TANTO A NACIONALIZAÇÃO DOS COMPONENTES COMO OS ATRASOS NA LIBERAÇÃO DOS RECURSOS IMPLICARAM EM GRANDE ATRASO NO PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DOS NAVIOS, FATO QUE, PELO SISTEMA CONTRATUAL DA INDÚSTRIA NAVAL, ACARRETA A MAJORAÇÃO DOS CUSTOS, EM FACE DA SUBUTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES NAVAIS. EM 1979, O GOVERNO RECONHECEU A "JUSTA-CAUSA" PELOS ATRASOS (OU SEJA, RECONHECEU SUA RESPONSABILIDADE NO FATO), PROLONGANDO O PRAZO CONTRATUAL DE ENTREGA DA MAIORIA DAS EMBARCAÇÕES (MORATÓRIA) POR 540 DIAS E AUTORIZANDO A ATUALIZAÇÃO DOS CUSTOS CONTRATUAIS.

SEGUNDO DEPOIMENTO DO COM. PALHARES, A SOMA DOS CUSTOS DERIVADOS DA NACIONALIZAÇÃO E DOS ATRASOS POR "JUSTA-CAUSA" IMPLICOU UM DESPÊNDIO ADICIONAL DE US\$ 393.858.000,00.

PARA MEDIR A INCIDÊNCIA DOS ACRÉSCIMOS DE DESPÊNDIOS NA ESTRUTURA FINANCEIRA DA SUNAMAM, O DR. ÉLCIO COSTA COUTO APRESENTOU, EM SEU DEPOIMENTO, UM QUADRO QUE CONDENSE O BALANÇO ANUAL DA INSTITUIÇÃO ENTRE 1975 E 1982. A CADA ANO, ELE DEDUZ AS DESPESAS ADMINISTRATIVAS DAS RECEITAS CORRENTES (AFRMM, OOTAÇÕES DO TESOIRO NACIONAL E RETORNO DE FINANCIAMENTOS), OBTENDO O SALDO PARA INVESTIMENTO. ESSE É COMPARADO COM OS RECURSOS COMPROMETIDOS NO FINANCIAMENTO NO PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL E O SERVIÇO DA DÍVIDA; A DIFERENÇA É O QUE ELE CHAMA DE "HIATO DE RECURSOS", QUE DEVERIA SER OBTIDO EM OPERAÇÕES DE CRÉDITO.

OS DADOS MOSTRAM QUE, A CADA ANO, COM EXCEÇÃO DE 1981, AS OPERAÇÕES DE CRÉDITO AUTORIZADAS SEMPRE ERAM INSUFICIENTES PARA COBRIR O "HIATO DE RECURSOS", ACUMULANDO, EM CONSEQUÊNCIA, UM DEFICIT QUE, DE ALGUM MODO, HAVERIA DE SER FINANCIADO. COMO? RESPONDE COSTA COUTO: "OS SENHORES ENCONTRAM AÍ, E NÃO APARECE NO QUADRO, OS SENHORES ENCONTRAM AÍ OS ATRASOS COM ESTALEIROS, OS SENHORES ENCONTRAM AÍ ACEITE DE DUPLICATA OU CAUÇÃO DE EVENTOS FUTUROS, OU SEJA, UTILIZAÇÃO DE INSTRUMENTOS INDIRETOS PARA COBRIR O "CAP" DE RECURSOS QUE A SUNAMAM NÃO CONSEGUIA PELAS FONTES TRADICIONAIS, NÃO CONSEGUIA ATRAVÉS DO TESOIRO, E NÃO CONSEGUIU AUTORIZAÇÃO PARA CONTRAIR NOVOS EMPRÉSTIMOS EXTERNOS".

A NECESSIDADE DESSA "FORMA INDIRETA" DE ENDIVIDAMENTO NÃO ATINGIU GRANDES PROPORÇÕES ATÉ 1978: O VOLUME ACUMULADO PERMANECU ESTACIONADO NUMA CIFRA POUCO SUPERIOR A US\$ 260 MILHÕES; NO ENTANTO, POR RAZÕES QUE EXAMINAREMOS NA PRÓXIMA PARTE DESTA RELATÓRIO, A PARTIR DE 1979 AS PROPORÇÕES COMEÇAM A FICAR INCONTROLÁVEIS: O ACUMULADO ATINGIU US\$ 416,2 MILHÕES EM 1979, US\$ 614,2 MILHÕES EM 1980, US\$ 588,5 MILHÕES EM 1981 E US\$ 709,4 MILHÕES EM 1982.

DIANTE DESSA FALTA DE RECURSOS, UMA SAÍDA SERIA RETARDAR A EXECUÇÃO DO PROGRAMA. ALEGAM, NO ENTANTO, TODOS OS EX-SUPERINTENDENTES QUE ESSE RETARDAMENTO, EM FACE DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS QUE REGEM A CONSTRUÇÃO NAVAL, IMPLICARIA EM NOVA MAJORAÇÃO DE CUSTOS. A SAÍDA ENCONTRADA FOI, ASSIM, O CHAMADO "ENDIVIDAMENTO INDIRETO".

NUM PRIMEIRO MOMENTO, A PRÓPRIA AUTARQUIA RECORREU DIRETAMENTE AOS BANCOS LOCAIS DE INVESTIMENTO A FIM DE ACERTAR SEU FLUXO DE CAIXA. E, ASSIM, SEGUNDO O COM. PALHARES, ENTRE NOVEMBRO DE 1975 E FEVEREIRO DE 1977, CONTRAIU EMPRÉSTIMOS NUM VALOR TOTAL DE CR\$ 1.356.386.700,00.

ENTRETANTO, EM 1977, PRESSIONADO PELA GRITA ANTI-ESTATIZANTE, O GOVERNO FEDERAL PROIBIU OU LIMITOU OPERAÇÕES DE CRÉDITO NO MERCADO INTERNO POR PARTE DE INSTITUIÇÕES GOVERNAMENTAIS. NESSE CONTEXTO, A SUNAMAM PERDEU ESSA FORMA DE REGULARIZAR SEU FLUXO DE CAIXA.

A SUNAMAM MONTOU, ENTÃO, UMA OPERAÇÃO FINANCEIRA TRIANGULAR PARA VIABILIZAR A CONSECUÇÃO DESSES RECURSOS, QUE CONSISTIA NO SEGUINTE:

OS ESTALEIROS EMITIAM DUPLICATAS POR CONTAS DOS "EVENTOS" QUE IAM REALIZANDO, A SUNAMAM AS ACEITAVA E AS MESMAS ERAM DESCONTADAS JUNTO AOS BANCOS DE INVESTIMENTOS LOCAIS. SEGUNDO DEPOIMENTO DO COM. PALHARES, "O ACEITE DE DUPLICATAS PELA SUNAMAM FOI CONSIDERADO VÁLIDO PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, MINISTÉRIO DA FAZENDA, BANCO CENTRAL E PELO TRIBUNAL DE CONTAS".

EM 1979, A SUNAMAM BAIXOU A RESOLUÇÃO 6043, APROVADA PELO SEU CONSELHO CONSULTIVO E PUBLICADA NO DIÁRIO OFICIAL DE 23.07.79, QUE CANCELAVA A RESOLUÇÃO 4402, DE 22.01.74, E REGULAVA AS RELAÇÕES FINANCEIRAS DOS ESTALEIROS COM A SUNAMAM. POR ELA, RECONHECIA-SE A LEGITIMIDADE DO ACEITE DE DUPLICATAS, SENDO QUE "AS DESPESAS FINANCEIRAS FICAVAM A CARGO DOS ESTALEIROS CONTRATANTES, OS QUAIS EM CONTRAPARTIDA SERIAM CREDITADOS PELO REAJUSTE CONTRATUAL ATÉ A DATA REAL DA LIQUIDAÇÃO DAS DUPLICATAS ACEITAS NOS BANCOS NEGOCIADORES".

COMO A RESOLUÇÃO 6043 ERA UM ATO UNILATERAL DA SUNAMAM, FOI FIRMADO UM PROTOCOLO, INTITULADO "CRITÉRIOS E NORMAS PARA A APLICAÇÃO DA RESOLUÇÃO 6043", ENTRE O DIRETOR-FINANCEIRO DA SUNAMAM, NA ÉPOCA O COMANDANTE LUIZ RODOLFO DE CASTRO, E OS SETE PRINCIPAIS ESTALEIROS DO PAÍS, LOCALIZADOS NO RIO DE JANEIRO.

SORRE AS CONDIÇÕES EM QUE FOI FIRMADO O PROTOCOLO E SUA LEGALIDADE, TRATAREMOS EM CAPÍTULO POSTERIOR. POR ENQUANTO, QUEREMOS REGISTRAR O FATO DE QUE A RESOLUÇÃO 6043, ACOMPANHADA DE REFERIDO PROTOCOLO, VEIO LEGITIMAR AS OPERAÇÕES DE CRÉDITO BASEADAS NO ACEITE DE DUPLICATAS, QUE, COMO VIMOS, JÁ VINHAM SENDO FEITAS DESDE 1977.

A 25 DE JUNHO DE 1980, A SUNAMAM DECIDIU, POR DETERMINAÇÃO DO MINISTRO DOS TRANSPORTES E, SEGUNDO DEPOIMENTO DO COM. PALHARES, "COM O CONHECIMENTO DOS MINISTROS DA FAZENDA E DO PLANEJAMENTO", QUE A AUTARQUIA NÃO ACEITASSE DUPLICATAS DE SERVIÇO, DEVENDO SUBSTITUIR AS ANTIGAS POR NOTA PROMISSÓRIA DE SUA EMISSÃO. SEGUNDO O DR. ÉLCIO COSTA COUTO, ESSA DÍVIDA ASCENDIA, EM FEVEREIRO DE 1981, A US\$ 423 MILHÕES.

VEMOS, ASSIM, QUE A IMPLEMENTAÇÃO DO II PCN TEVE QUE ENFRENTAR SÉRIAS DIFICULDADES, DESTACANDO-SE A FRAGILIDADE DA SUNAMAM E A ESCASSEZ E O ATRASO NA LIBERAÇÃO DOS RECURSOS. MESMO ASSIM, É POSSÍVEL AFIRMAR QUE, AINDA QUE COM CERTO ATRASO, O II PCN ATINGIU, NO FUNDAMENTAL, SEUS OBJETIVOS: ATINGIU AS METAS QUANTITATIVAS DE PRODUÇÃO NAVAL E IMPLANTOU UMA INDÚSTRIA NAVAL NO PAÍS COM CAPACIDADE DE ATENDER À DEMANDA DE NAVIOS POR ARMADORES NACIONAIS NO MERCADO INTERNACIONAL. MESMO COM A DEBILIDADE DA SUNAMAM E A ESCASSEZ DE RECURSOS, FOI POSSÍVEL ALCANÇAR ESSE RESULTADO PRINCIPALMENTE PORQUE HAVIA UM PROGRAMA CLARAMENTE DEFINIDO, COM ENCOMENDAS PREVIAMENTE FIXADAS E RECURSOS QUE, APESAR DE INSUFICIENTES, GARANTIAM O PRINCIPAL DO FINANCIAMENTO. OU SEJA, HAVIA UMA POLÍTICA DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO PAÍS.

NO ENTANTO, NA VIRADA DE DÉCADA, FATOS NOVOS OCORRERAM QUE PASSARAM A DIFICULTAR, CRESCENTEMENTE, A CONSTRUÇÃO NAVAL NO PAÍS. É O QUE EXAMINAREMOS NO PRÓXIMO CAPÍTULO DESTA RELATÓRIO.

SOBRE OS RESULTADOS ALCANÇADOS PELO II PCN, O EX-MINISTRO DOS TRANSPORTES, DR. CLORALDOINO SEVERO, ASSIM SE POSICIONA: "ORA, SE NÓS CONSIDERAMOS QUE TÍNHAMOS 3 MILHÕES DE TONELADAS CONSTRUÍDAS ATÉ O INÍCIO DO GOVERNO (GEISEL), CONSEGUIR REALIZAR 3,8 MILHÕES DE TONELADAS, 77% DO PROGRAMA, ERA REALMENTE UM RESULTADO IMPORTANTE. MAIS IMPORTANTE DO QUE ISSO ERA O FATO DE QUE A INDÚSTRIA DE FATO SE MODERNIZARA, ABSORVERA TECNOLOGIA, GANHARA QUALIDADE, APRESENTARA-SE AO MUNDO COMO UMA INDÚSTRIA MADURA. ESSES OBJETIVOS, PORTANTO, NÃO SE PODE NEGAR, FORAM ALCANÇADOS COMO RESULTADOS POSITIVOS PARA O PAÍS.

EM DISSO, A CAPACIDADE DE PROCESSAMENTO DE AÇO AUMENTOU 4,6 VEZES E A PRODUÇÃO MÉDIA 3,3 VEZES. O NÚMERO DE EMPREGADOS, QUE ERA DE 15 MIL EMPREGADOS DIRETOS, CHEGOU A 33 MIL E O PROGRAMA PREVIA 22 MIL. PORTANTO, HÁ UM PICO DE 33 MIL QUE É UM PICO EXCEPCIONAL, 22 A 25 MIL SERIA O NORMAL PARA A PRODUÇÃO.

"A FROTA BRASILEIRA, QUE, ALIÁS, CRESCER ATÉ 1979, CHEGANDO A 7,2 MILHÕES DE TONELADAS DE PORTE BRUTO, COM UM CRESCIMENTO DE 75%... ALCANÇOU-SE TAMBÉM ESSE OBJETIVO".

POR FIM, DIZ O EX-MINISTRO QUE, PARA ATINGIR ESSES RESULTADOS, O PAÍS NÃO TEVE QUE ARCAR COM UM CUSTO MUITO ELEVADO: "O ASPECTO QUE EU DISSE QUE É MUITO DIFÍCIL É O DE UMA QUANTIFICAÇÃO EXATA DE CUSTOS, DE PREJUÍZOS, DA POLÍTICA QUE SE SEGUIU NA MARINHA MERCANTE, NESTES 10 ANOS. ISTO É, QUAL FOI O PREÇO QUE O BRASIL PAGOU PARA CONSTRUIR ESSA MARINHA MERCANTE. MAS SE NÓS TOMARMOS TUDO QUE GASTAMOS COM ELA, TODO O GASTO GOVERNAMENTAL E DIVIDIRMOS PELO NÚMERO DE NAVIOS QUE ESTÃO AÍ, NÓS VAMOS VER QUE NÃO VAMOS CHEGAR A ALGO MUITO ABSURDO. CLARO QUE ESSE É UM EXAME MUITO SIMPLÓRIO.

MAS, DE QUALQUER MANEIRA, NÓS TEMOS AÍ DEZ MILHÕES DE TONELADAS DE PORTE BRUTO, DE UMA FROTA MERCANTE DE 10 MILHÕES, QUE NO INÍCIO DO II PCN ERA DE 3, PORTANTO, 7 MILHÕES DE TONELADAS DE NAVIOS ESTÃO AÍ, E ESSES 7 MILHÕES DE TONELADAS DEVEM TER CUSTADO ENTRE 5 MILHÕES E 600 MILHÕES E 7 MILHÕES DE DÓLARES".

#### 4 - A CRISE DA INDÚSTRIA NAVAL

VIMOS ANTERIORMENTE QUE, COM A IMPLEMENTAÇÃO DO II PCN, APESAR DE TODAS AS DIFICULDADES E ANOMALIAS QUE TEVE DE ENFRENTAR, A INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA CAMINHAVA RAPIDAMENTE PARA SUA CONSOLIDAÇÃO, ATINGINDO, NA VIRADA DA DÉCADA DE SETENTA PARA A DE OITENTA, UM ELÉVADO NÍVEL DE MATURIDADE, QUE, SEGUNDO A MAIORIA DOS DEPOIMENTOS, A SITUAVA EM NÍVEL DE COMPETITIVIDADE INTERNACIONAL. COM O ACELERA DO CRESCIMENTO E PROGRESSO TECNOLÓGICO DA DÉCADA DE SETENTA, ELA SUPERA SUA FASE EMBRIONÁRIA E ADENTRAVA EM SUA FASE MADURA. ENTRE 1971 E 1979, SUA PRODUÇÃO AUMENTOU 826% E O EMPREGO NO SETOR CRESCERAM 112%.

ENTRETANTO, NEM BEM INAUGURAVA-SE A PRESENTE DÉCADA E O SETOR ERA SURPREENDIDO POR UMA PROFUNDA CRISE QUE HAVERIA DE AMEAÇAR SÉRIAMENTE A PRÓPRIA CAPACIDADE DE SOBREVIVÊNCIA DO SETOR. ESSA CRISE, COM ALTOS E BAIXOS, ARRASTOU-SE DURANTE A PRIMEIRA METADE DESTA DÉCADA E DELA NÃO LOGROU SAIR ATÉ HOJE. SUA PRODUÇÃO, QUE ATINGIU 1,46 MILHÕES DE TPB EM 1980, NÃO FOI MAIS QUE 410 MIL TPB EM 1984; O EMPREGO DIRETO, QUE ALCANÇARA 39.155 EM 1979, BAIXARA PARA 23.500 EM 1984; NESTE ANO, A CAPACIDADE OCIOSA DO SETOR SUPERAVA OS 60% (SINAVAL).

A CRISE APRESENTA SEUS PRIMEIROS SINAIS EM 1979, MAS ASSUME, EFETIVAMENTE, PROPORÇÕES DE CRISE EM 1980. SÃO IMPORTANTES OS DEPOIMENTOS DOS SUPERINTENDENTES DA SUNAMAM NA ÉPOCA PORQUE ALI SE DESCREVE, COM DETALHES, A FORMA COMO A CRISE FOI SE DESENVOLVENDO.

- COM. JOÃO CARLOS PALHARES, SUPERINTENDENTE NO PERÍODO 1979/1981: "PELA SIMPLES ANÁLISE DOS NÚMEROS VERIFICA-SE QUE TANTO EM 1979 COMO EM 1980 A SITUAÇÃO FINANCEIRA DA SUNAMAM MUITO SE AGRAVOU PELA NÃO ALOCAÇÃO DOS RECURSOS NECESSÁRIOS, EM TEMPO, PARA ATENDER ÀS OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS RELATIVAS À CONSTRUÇÃO DOS NAVIOS DO II PCN, DOS REMANESCENTES DO I PCN, DOS NAVIOS CONTRATADOS FORA DO II PCN, DO AUMENTO DOS CUSTOS RESULTANTES DO AUMENTO DO ÍNDICE DE NACIONALIZAÇÃO E DOS CUSTOS FINANCEIROS CAUSADOS PELO DESCOMPASSO HAVIDO ENTRE AS ÉPOCAS DAS NECESSIDADES DOS RECURSOS E DE SEUS APORTES".

- DR. ÉLCIO COSTA COUTO, SUPERINTENDENTE NO PERÍODO 1981/1982: "PARA COBRIR O AVISO CB Nº 588, QUE ERA O INSTRUMENTO ATRAVÉS DO QUAL O GOVERNO VINHA HONRANDO EM NOME DA SUNAMAM, ENTÃO ELE (GOVERNO) BLOQUEOU O CAIXA E A SUNAMAM ENTROU NUMA SITUAÇÃO; COMO A SEQUINTE: EM AGOSTO DE 1980, CAIXA BLOQUEADO, NÃO HONRANDO COM PROMISSAS EXTERNAS, ESTALEIROS ATRASADOS, SALDO DE DUPLICATAS ACEITAS EM AGOSTO DE 1980 ATINGINDO 766 MILHÕES DE DÓLARES, DOS QUAIS US\$ 52 MILHÕES VENCIDAS, DÉBITOS ALEGADOS PELOS ESTALEIROS POR ATRASOS DE EVENTOS DE 130 MILHÕES DE DÓLARES, CAIXA ZERO, BLOQUEADO PELO BANCO DO BRASIL, CRÉDITO NA PRAÇA ZERO, NENHUM. A SITUAÇÃO DA SUNAMAM EM AGOSTO DE 1980, SIGNIFICARIA PARA UMA EMPRESA PRIVADA, RIGOROSAMENTE, UMA SITUAÇÃO DE FALÊNCIA".

ASSIM, NA OPINIÃO DOS SUPERINTENEDENTES DA ÉPOCA, A INSTITUIÇÃO EM CARGADA DE EXECUTAR E FINANCIAR A POLÍTICA NAVAL BRASILEIRA, A SUNAMAM, ENTRARA EM SITUAÇÃO DE PROFUNDO ESTRANGLAMENTO FINANCEIRO, SEM CONDIÇÃO DE HONRAR AS DÍVIDAS ANTIGAS OU DE FINANCIAR NOVOS PROGRAMAS DE CONSTRUÇÃO NAVAL. SEGUNDO O COM. PALHARES, "EM MARÇO DE 1979 A SUNAMAM NÃO SABIA DE ONDE VIRIAM RECURSOS DA ORDEM DOS CR\$ 5 BILHÕES PARA CUSTEAR OS DISPÊNDIOS COM A CONSTRUÇÃO NAVAL NAQUELE ANO"; EM 1980, PARA UMA PREVISÃO DE DESPESAS DE CR\$ 24.973.102.000,00, OS RECURSOS GARANTIDOS ERAM DE CR\$ 14.000.000.000,00, "ISTO É, APROXIMADAMENTE MENOS CR\$ 10.000.000.000,00 (DEZ BILHÕES DE CRUZEIROS) DO QUE O MÍNIMO NECESSÁRIO PARA QUE O ÓRGÃO PUDESSE CUMPRIR SEUS COMPROMISSOS".

O DR. ÉLCIO COSTA COUTO, POR SUA VEZ, DEMONSTRA QUE A FALTA DE RECURSOS PARA A EXECUÇÃO DO PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL, QUE ESTIVERA NUM NÍVEL POUCO SUPERIOR A US\$ 260 MILHÕES DE DÓLARES ATÉ 1978, SALTOU PARA US\$ 416,2 MILHÕES EM 1979, US\$ 614,2 MILHÕES EM 1980, US\$ 588,5 MILHÕES EM 1981 E US\$ 709,4 MILHÕES EM 1982.

O QUE SE PODE CONCLUIR É QUE A ESCASSEZ DE RECURSOS QUE, DE ALGUM MODO, RONDOU A EXECUÇÃO DO II PCN DESDE O INÍCIO, TORNOU-SE PARTICULARMENTE GRAVE, ASSUMINDO CARÁTER CRÔNICO, PRINCIPALMENTE DEPOIS DE 1980. E ISSO OCORRIA PRECISAMENTE NO MOMENTO EM QUE SE CONCENTRAVAM AS ENTREGAS DOS NAVIOS ENCOMENDADOS SOB A ÉGIDE DO II PCN, ENTRE 1979 E 1982. DIZ O COM. PALHARES A RESPEITO: "DEVEMOS CHAMAR A ATENÇÃO PARA O FATO DE QUE O RITMO DE CONSTRUÇÃO DE NAVIOS MUITO SE ACELEROU A PARTIR DE JANEIRO DE 1979 E POR ISSO, TAMBÉM, O RITMO DOS PAGAMENTOS DOS EVENTOS". OU SEJA, QUANDO MAIS A SUNAMAM NECESSITAVA DOS RECURSOS, MAIS ELES FALTARAM.

A ESCASSEZ DE RECURSOS NOS NÍVEIS EM QUE PASSOU A OCORRER DEVE-SE, DE UM LADO, AO ESPETACULAR AUMENTO DOS COMPROMISSOS FINANCEIROS A PARTIR DE 1979 E, DE OUTRO, À DRÁSTICA REDUÇÃO DAS FONTES DE FINANCIAMENTO A PARTIR DE ENTÃO.

VIMOS QUE AS OBRIGAÇÕES FINANCEIRAS JÁ VINHAM AUMENTANDO DESDE ANTES, EM FACE DE FATOS NOVOS DECIDIDOS OU OCORRIDOS DEPOIS DA APROVAÇÃO DO II PCN - NACIONALIZAÇÃO DOS COMPONENTES (O ÍNDICE AUMENTOU DE 75% PARA 92%), NOVAS ENCOMENDAS E ATRASO NAS ENTREGAS. NO ENTANTO, NOVOS FATOS OCORRERAM DEPOIS DE 1979 QUE VIERAM TORNAR INSUSTENTÁVEL O AUMENTO DOS COMPROMISSOS FINANCEIROS. DESTACAM-SE OS SEGUINTE: 1) CONCENTRAÇÃO DAS ENTREGAS DOS NAVIOS; 2) DUAS MAXI-DESVALORIZAÇÕES DO CRUZEIRO, EM 1979 E 1983; 3) DRÁSTICA ELEVÇÃO DOS JUROS EXTERNOS E INTERNOS; 4) EXIGÊNCIA DO PAGAMENTO DA DÍVIDA ANTERIOR.

QUANTO À CONCENTRAÇÃO DAS ENTREGAS, BASTA REGISTRAR QUE, ENQUANTO A MÉDIA ANUAL DE PRODUÇÃO NAVAL FORA DE 673.452,5 TPB ENTRE 1975 E 1978, NO PERÍODO QUE VAI DE 1979 A 1982 A MÉDIA AUMENTOU PARA 1.034.052,5 (RELATÓRIOS SUNAMAM).

AS MAXI-DESVALORIZAÇÕES AFETARAM SÉRIAMENTE AS EMPRESAS OU INSTITUIÇÕES NACIONAIS QUE ESTAVAM ENDIVIDADAS EM DÓLARES. DA NOITE PARA O DIA, VIRAM SUA DÍVIDA EXTERNA SOFRER ESPETACULAR AUMENTO, APÓS CONVERTIDA EM CRUZEIROS. OU SEJA, MESMO QUE COM A DÍVIDA ES-

TABILIZADA EM DÓLARES, TIVERAM SEU COMPROMISSO EXTREMAMENTE ELEVADO EM CRUZEIROS. ORA, A SUNAMAM, EM FEVEREIRO DE 1981, CONFORME DEPOIMENTO DO DR. ÉLCIO COSTA COUTO, TINHA UMA DÍVIDA TOTAL DE US\$ 3,5 BILHÕES, SENDO US\$ 2 BILHÕES DE DÍVIDA EXTERNA DIRETA E MAIS US\$ 228 MILHÕES DE DÍVIDA CONTRAÍDA ATRAVÉS DA RESOLUÇÃO 63 (TAMBÉM SUJEITA A CORREÇÃO CAMBIAL). COM UMA DÍVIDA EXTERNA DESSA MAGNITUDE, NÃO HÁ DÚVIDA DE QUE A SUNAMAM FOI SÉRIAMENTE AFETADA PELAS MAXI-DESVALORIZAÇÕES, AGRAVADAS PELA POLÍTICA DE CORREÇÃO CAMBIAL QUE NÃO DESCONTAVA A INFLAÇÃO DO DÓLAR.

A ELEVÇÃO DOS JUROS VEIO IGUALMENTE AFETAR A ENDIVIDADA SUNAMAM. OS JUROS BÁSICOS INTERNACIONAIS (A LIBOR INGLESA OU A "PRIME-RATE" NORTE-AMERICANA) SE ELEVARAM DA FAIXA DE 5 A 7% VIGENTE ENTRE 1975 E 1977 PARA A FAIXA DOS 12% EM 1978, 15% EM 1979, ATINGINDO EM 1980 21,5% ("PRIME-RATE") OU 16,44% (LIBOR) (FGV. CONJUNTURA ECONÔMICA, FEV. 1986, VOL. 40, Nº 2, P. 124). E ISSO SEM CONTAR O "SPREAD" INTERNACIONAL OU AS COMISSÕES DOS INTERMEDIÁRIOS BRASILEIROS. NA ESTEIRA DA ELEVÇÃO DOS JUROS INTERNACIONAIS, TAMBÉM AUMENTAVAM OS JUROS INTERNOS: ERA POLÍTICA DA ÉPOCA MANTER JUROS INTERNOS MAIS ELEVADOS QUE OS INTERNACIONAIS, COMO FORMA DE ESTIMULAR A CAPTAÇÃO DE RECURSOS NO EXTERIOR.

NÃO BASTASSE TUDO ISSO, O GOVERNO FEDERAL COMEÇOU A CRIAR OBSTÁCULOS À "ROLAGEM" DA DÍVIDA DA SUNAMAM - O QUE MAIS TARDE AGRAVOU-SE COM A CRISE DE LIQUIDEZ INTERNACIONAL, DEFLAGRADA EM 1982, FORÇANDO-A A RESGATAR, CRESCENTEMENTE, SUA DÍVIDA ANTERIOR. A RESPEITO, AFIRMA, POR EXEMPLO, O DR. COSTA COUTO: "ENTÃO, PARA COMPATIBILIZAR AS DUAS PRIORIDADES, EU PROPUNHA UMA MODIFICAÇÃO, POR EXEMPLO, NÃO RESGATAR NADA DO PRINCIPAL E RESGATAR APENAS 50% DO ENCARGO DOS TÍTULOS. QUANDO SE CHEGAVA AO BANCO COM A NOVA PROPOSIÇÃO ESSE JÁ TINHA ORIENTAÇÃO DO BANCO CENTRAL ESTABELECIDO QUE PARA A SUNAMAM NENHUM ENCARGO DEVIA SER ROLADO, TINHA QUE PAGAR TUDO".

ASSIM, ENTRE 1980 E 1983, A SUNAMAM EFETIVOU VOLUMOSOS PAGAMENTOS DE SUAS DÍVIDAS EXTERNA E INTERNA, LEVANDO A UMA DRÁSTICA REDUÇÃO DE SEU VOLUME GLOBAL. SEGUNDO DADOS FORNECIDOS PELO EX-MINISTRO CLORALDINO SEVERO, EM SEU DEPOIMENTO, A DÍVIDA EXTERNA BAIXOU DE US\$ 2.440.826.000,00 EM 1980 PARA US\$ 1.243.073.000,00 EM 1983, ENQUANTO A DÍVIDA INTERNA BAIXOU, NO MESMO PERÍODO, DE 89.893.000 DE ORTN'S PARA 41.933.000.

SIMULTANEAMENTE COM ESSA ELEVÇÃO DAS OBRIGAÇÕES FINANCEIRAS, CAÍAM DRÁSTICAMENTE AS RECEITAS DA SUNAMAM.

AS DOTAÇÕES DO TESOURO NACIONAL, QUE SE HAVIAM ELEVADO DE US\$ 227,2 MILHÕES EM 1975 PARA US\$ 502,3 MILHÕES EM 1977, BAIXARAM, PROGRESSIVAMENTE, A PARTIR DE ENTÃO, ATÉ SUA COMPLETA ANULAÇÃO EM 1982 E 1983, CONFORME DEPOIMENTOS DO EX-MINISTRO CLORALDINO SEVERO E DO EX-SUPERINTENDENTE DA SUNAMAM, DR. ÉLCIO COSTA COUTO.

DR. ÉLCIO COSTA COUTO: "OS RECURSOS DO TESOURO, QUE VINHAM TENDO UMA PARTICIPAÇÃO MÉDIA DE 15 A 20% NAS RECEITAS DA INSTITUIÇÃO NOS ÚLTIMOS 10 ANOS, CAÍAM A ZERO EM 1982, QUANDO MAIS ERAM NECESSÁRIOS".

- DR. CLORALDINO SEVERO: "QUANDO CHEGAMOS AO FINAL DO MÊS DE SETEMBRO, PUDEMOS OBSERVAR QUE O ORÇAMENTO DE 1983 NÃO PREVIA NEM UMA DOTAÇÃO DO TESOURO PARA A SUNAMAM".

A PRINCIPAL FONTE DE RECEITA PRÓPRIA DA SUNAMAM, QUE É O AFRMM, TAMBÉM COMEÇOU A SOFRER PROBLEMAS. SABEMOS QUE, A PARTIR DE 1981, COMO CONSEQUÊNCIA DA POLÍTICA RECESSIVA IMPLEMENTADA NO PAÍS, HOVE UMA DRÁSTICA QUEDA DAS NOSSAS IMPORTAÇÕES: DEPOIS DE ATINGIREM O VALOR DE US\$ 23 BILHÕES EM 1980, BAIXARAM PARA US\$ 22 BILHÕES EM 1981, POUCO MAIS DE US\$ 19 BILHÕES EM 1982 E SITUANDO-SE SEMPRE ABAIXO DE US\$ 15 BILHÕES DAÍ EM DIANTE (FGV. CONJUNTURA ECONÔMICA, FEV. 1986, VOL. 40, Nº 2, P. 123).

A CARGA TRANSPORTADA EM NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO POR CONTA DAS IMPORTAÇÕES HAVERIA, PORTANTO, DE DECLINAR - DE UM VOLUME DE 73,4 MILHÕES DE TONELADAS MÉTRICAS EM 1980, BAIXOU PARA 50,4 MILHÕES EM 1983 -, ACARRETANDO, EM CONSEQUÊNCIA, A REDUÇÃO DO FRETE TOTAL GERADO NA IMPORTAÇÃO, QUE CAIU DE US\$ 1.764 MILHÕES EM 1980 PARA US\$ 1.201 MILHÕES EM 1983 (SUNAMAM).

NESSAS CONDIÇÕES, MESMO QUE O AFRMM TENHA AUMENTADO DE 20% PARA 30% EM 1980, SEU VOLUME GLOBAL, DEPOIS DE ESTACIONAR, COMEÇOU A DECLINAR A PARTIR DE 1982: DE UM NÍVEL EM TORNO DE US\$ 700 MILHÕES EM 1980/1981, BAIXOU PARA US\$ 610 MILHÕES EM 1982 (SUNAMAM).

POR ÚLTIMO, OUTRA IMPORTANTE FONTE DE FINANCIAMENTO DA CONSTRUÇÃO NAVAL NA DÉCADA DE SETENTA, OS EMPRÉSTIMOS EXTERNOS, TAMBÉM COMEÇOU A APRESENTAR PROBLEMAS A PARTIR DE 1980. ENTRE 1975 E 1977, APORTARAM À CONSTRUÇÃO NAVAL RECURSOS ANUAIS DA ORDEM DE US\$ 450 MILHÕES, AUMENTANDO PARA A MÉDIA ANUAL DE US\$ 650 MILHÕES ENTRE 1978 E 1979 (VER DEPOIMENTO DE COSTA COUTO, TABELA "BALANÇAMENTO DE RECURSOS"). EM 1980, SEGUNDO O COM. PALHARES, A SUNAMAM RECEBEU AUTORIZAÇÃO PARA CONTRATAR EMPRÉSTIMO NO EXTERIOR DE APENAS US\$ 160 MILHÕES E, DE 1981 ATÉ COMEÇO DE 1983, NA GESTÃO DE COSTA COUTO, ENTROU O APORTE TOTAL DE APENAS US\$ 612 MILHÕES, CONFORME DEPOIMENTO DESTES ÚLTIMO.

A REDUÇÃO DOS EMPRÉSTIMOS EXTERNOS DEVEU-SE, CENTRALMENTE, À RETRAÇÃO DOS CREDORES INTERNACIONAIS, EM FACE DA CRISE QUE SE AVIZINHAVA, QUE, AO EXPLODIR EM 1982, AGRAVOU AINDA MAIS A SITUAÇÃO. NÃO BASTASSE ISSO, OS RECURSOS QUE ENTRAVAM O GOVERNO IMPEDIA DE CHEGAREM AO CAIXA DA SUNAMAM, QUER DESVIANDO-OS PARA OUTROS SETORES, QUER BLOQUEANDO-OS PARA LIQUIDAR DÍVIDAS DA SUNAMAM JUNTO AO BANCO CENTRAL.

ASSIM, EM 1980, "DA AUTORIZAÇÃO JÁ DADA À SUNAMAM PARA CONTRATAÇÃO DO EMPRÉSTIMO NO EXTERIOR DE US\$ 160 MILHÕES, O MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PARA ATENDER NECESSIDADE URGENTE DO DNER, TEVE QUE TRANSFERIR DO EMPRÉSTIMO DA SUNAMAM PARA AQUELE ÓRGÃO, US\$ 60 MILHÕES" (COM. PALHARES).

POR OUTRO LADO, SEGUNDO O DR. COSTA COUTO, "ATRAVÉS DE EXPOSIÇÕES SOBRE O PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL EM SEMINÁRIOS NO EXTERIOR, VIAGENS CONSTANTES, REUNIÕES COM BANQUEIROS INTERNACIONAIS, CONSEGUIU-SE, ENTRE 81 E 82, CAPTAR MAIS DE 600 MILHÕES DE DÓLARES QUE PODERIAM, REALMENTE, SENHORES SENADORES, TER TIDO UMA IN

FLUÊNCIA MUITO GRANDE NA SOLUÇÃO DOS PROBLEMAS FINANCEIROS DA SUNAMAM. INFELIZMENTE, O PRÓPRIO GOVERNO SE APROPRIOU DE PARTE SUBSTANCIAL DESSE RECURSO PARA SE RESSARCIR ELE MESMO DOS DÉBITOS RELATIVOS AO AVISO GB-586. VALE DIZER, CITA A ARRECADAÇÃO DE AFRMM POR DECISÃO, POR ORIENTAÇÃO GOVERNAMENTAL DE COMPRIMIR IMPORTAÇÕES; CAIA A ARRECADAÇÃO PELO NÃO COMPARECIMENTO DO TESOURO COM RECURSOS NO ORÇAMENTO DA SUNAMAM EM 1982. APESAR DE TUDO ISSO; DO POUCO QUE O GOVERNO TINHA FEITO, REPRESENTADO PELO PAGAMENTO DE PARTE DAS DÍVIDAS EXTERNAS, ELE FEZ UMA BANDEIRA, SE ARVOROU CREDOR PRIVILEGIADO, BLOQUEOU OS RECURSOS EXTERNOS E DOS 612 MILHÕES DE DÓLARES CAPTADOS E ENTRADOS ATÉ 1983, QUANDO EU DEIXEI A SUPERINTENDÊNCIA, CERCA DE 240 MILHÕES JÁ TINHAM SIDO APROPRIADOS PELA PRÓPRIA UNIÃO PARA SE RESSARCIR DOS PAGAMENTOS VIA AVISO GB-586".

DIANTE DESSE QUADRO, A SUNAMAM JÁ NÃO DISPUNHA DE FUNDOS SEQUER PARA HONRAR SEUS COMPROMISSOS ANTERIORES E MUITO MENOS PARA SUSTENTAR A CONTINUIDADE DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO PAÍS. A SITUAÇÃO SE AGRAVAVA, DE UM LADO, PORQUE VÁRIOS ARMADORES RECUSAVAM O RECEBIMENTO DE NAVIOS JÁ FABRICADOS, SOB VÁRIAS ALEGAÇÕES; E, DE OUTRO, PORQUE, MUDANDO A POLÍTICA ANTERIOR, QUE PRATICAMENTE PROIBIA IMPORTAÇÕES DE NAVIOS, O GOVERNO FEDERAL PASSOU A AUTORIZAR ESSAS IMPORTAÇÕES, DE FORMA CRESCENTE, PRINCIPALMENTE POR PARTE DE ÓRGÃOS GOVERNAMENTAIS.

O DEPOIMENTO DO EX-SUPERINTENDENTE DA SUNAMAM, ALMIRANTE JONAS CORRÊA DA COSTA SOBRINHO, DESCREVE, MINUCIOSAMENTE, A LONGA LUTA PARA CONVENCER OS ARMADORES A RECEBEREM OS NAVIOS TERMINADOS; POR TE DELES, INCLUSIVE, FOI RECEBIDA PELO PRÓPRIO FMM. CONCLUI ELE: "NOS ESTUDOS REALIZADOS, CONCLUI-SE QUE ESSES NAVIOS SÃO NECESSÁRIOS AO NOSSO COMÉRCIO EXTERIOR, RAZÃO POR QUE O GOVERNO OPTOU PELO RECEBIMENTO PELO PRÓPRIO FUNDO DA MARINHA MERCANTE, QUE PODERÃO FRETÁ-LOS EM REGIME DE TIME CHARTER, A CASCO NU, A ARMADORES QUE NÃO TENHAM RECUSADO SEU RECEBIMENTO. ATÉ HOJE AINDA HÁ PELO MENOS 4 NAVIOS DO II PCN QUE NÃO FORAM RECEBIDOS, PORQUE OS ARMADORES SE RECUSARAM A RECEBER. ELES SE BASEIAM NA CLÁUSULA CONTRATUAL QUE DIZ QUE, OCORRENDO NÃO SEI QUANTOS DIAS DE ATRASO - SÃO 210, TALVEZ, NÃO SEI PRECISAR -, O ARMADOR PODE RECUSAR A RECEBER".

QUANTO ÀS IMPORTAÇÕES, O GOVERNO ANTERIOR ENCOMENDOU NO EXTERIOR, PARA ENTREGA ENTRE 1983 E 1986, 20 EMBARCAÇÕES, COM UMA CAPACIDADE TOTAL DE 419.090 TPB, SUFICIENTE PARA MANTER A INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA OPERANDO, NOS NÍVEIS QUE VEM FAZENDO ULTIMAMENTE, DURANTE UM ANO INTEIRO (VER DEPOIMENTO DO EMPRESÁRIO HÉLIO PAULO FERRAZ, QUADRO "IMPORTAÇÃO DE NAVIOS, SEGUNDO A DATA DE ENTREGA").

A CRISE DA INDÚSTRIA NAVAL, POR FALTA TANTO DE RECURSOS QUANTO DE ENCOMENDAS, REFLETE A POLÍTICA ECONÔMICA GERAL, DE CORTE RECESSIVO, QUE SE INAUCUROU NO PAÍS DESDE 1980. A PARTIR DAÍ E, MAIS PARTICULARMENTE, DE 1982 EM DIANTE, ADOTOU-SE NO PAÍS UM CONJUNTO DE MEDIDAS QUE, DE UM LADO, VISAVA REDUZIR IMPORTAÇÕES E, DE OUTRO, AUMENTAR AS EXPORTAÇÕES. NESSA POLÍTICA, DESTACAM-SE MEDIDAS COMO A CONTENÇÃO DO GASTO PÚBLICO E DO CRÉDITO, COMO FORMA DE CONTRAIR IMPORTAÇÕES, OU DE MAXI-DESVALORIZAÇÃO, COMO FORMA DE ESTIMULAR AS EXPORTAÇÕES. O OBJETIVO ERA GERAR SUPERÁVIT NA BALANÇA COMERCIAL A FIM DE PAGAR OS JUROS DA DÍVIDA EXTERNA.

REFLETE, TAMBÉM, A AUSÊNCIA DE FORMULAÇÃO DE UMA NOVA POLÍTICA NAVAL QUE SUBSTITUÍSSE O II PCN QUANDO ESTE SE ESCOTASSE. E O SUBSTITUÍSSE NUMA CONDIÇÃO EM QUE A INDÚSTRIA NAVAL JÁ ATINGIRA ELEVADO GRAU DE MATURIDADE. SEGUNDO O EX-MINISTRO CLORALDINO SE VERO, O II PCN ERA O PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL MAIS BEM ELABORADO QUE ELE CONHECIA: "ESTE PROGRAMA FOI AMPLAMENTE DEFINIDO POR UMA EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS, TALVEZ UMA DAS MAIS COMPLETAS QUE JÁ SE FEZ NESTE PAÍS, A EM. 161-B, DE 31.07.74, QUE ESTABELECEIA QUE ESTE PROGRAMA CUSTARIA 25 BILHÕES DE CRUZEIROS, EQUIVALENTES A 3,3 BILHÕES DE DÓLARES PARA CONSTRUIR A TONELAGEM FALTA. AS CONDIÇÕES TODAS DE EXECUÇÃO DO PROGRAMA ESTÃO AMPLAMENTE REGULAMENTADAS NESTA EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS. EU NÃO CONHEÇO OUTRA QUE TENHA REGULAMENTADO TANTO TODAS AS COISAS". JÁ NA FASE FINAL DE EXECUÇÃO DO II PCN, NO COMEÇO DESTA DÉCADA, O PAÍS AINDA NÃO CONTAVA COM UM NOVO PROGRAMA, QUE GARANTISSE ENCOMENDAS E VIABILIZASSE OS RECURSOS, DE FORMA A PERMITIR A CONTINUIDADE DA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA.

NESSAS CONDIÇÕES, A SUNAMAM PASSOU A DEDICAR TODO O SEU TEMPO NA TENTATIVA DE ADMINISTRAR A CRISE. AO ASSUMIR SUA SUPERINTENDÊNCIA, EM PRINCÍPIOS DE 1981, O DR. ÉLCIO COSTA COUTO ENCONTROU O ÓRGÃO MERCULHADO EM PLENA CRISE, CONFORME TEXTO DE SEU DEPOIMENTO QUE JÁ CITAMOS ANTERIORMENTE. NA SUA GESTÃO, SÃO ADOTADAS VÁRIAS MEDIDAS, QUER DA ALÇADA DA PRÓPRIA SUNAMAM, QUER DA ALÇADA DO GOVERNO FEDERAL, NA PERSPECTIVA DE ADMINISTRAR A CRISE.

JÁ NO SEGUNDO SEMESTRE DE 1980, ALGUMAS MEDIDAS FORAM ADOTADAS. A PRINCIPAL DELAS FOI A EDIÇÃO DO DECRETO-LEI 1801, DE 18 DE AGOSTO DE 1980, QUE, SEGUNDO O ALMIRANTE JONAS CORRÊA, "PROMOVEU VÁRIAS ALTERAÇÕES NA POLÍTICA DE SUBSÍDIOS À CONSTRUÇÃO NAVAL, MODIFICOU AS ALÍQUOTAS DO AFRMM (DE 20 PARA 30%) E AS COTAS AO FUNDO DA MARINHA MERCANTE E AOS ARMADORES". FOI COM BASE NESSE DECRETO-LEI QUE SE FIZERAM AS MODIFICAÇÕES NA ADMINISTRAÇÃO COSTA COUTO. DIZ ELE: "FOI COM BASE NESTA LEGISLAÇÃO DO DECRETO-LEI 1801 QUE NÓS FIZEMOS TODA A ADAPTAÇÃO, NA MINHA ADMINISTRAÇÃO E NO DECORRER DE 1981 BASICAMENTE, DOS CONTRATOS ÀS NOVAS REALIDADES".

A SEGUIR, CITAMOS UM LONGO TRECHO DO DEPOIMENTO DO DR. COSTA COUTO, ONDE ELE DESCREVE AS MODIFICAÇÕES REALIZADAS NA SUA GESTÃO:

"FOI COM BASE NESTA LEGISLAÇÃO DO DECRETO-LEI 1801 QUE NÓS FIZEMOS TODA A ADAPTAÇÃO, NA MINHA ADMINISTRAÇÃO E NO DECORRER DE 1981 BASICAMENTE, DOS CONTRATOS E FIZEMOS AS MODIFICAÇÕES E AJUSTAMOS OS CONTRATOS ÀS NOVAS REALIDADES, CORRIGINDO AQUILO QUE HOJE É ENTENDIDO COMO UMA COLOCAÇÃO NÃO ADEQUADA AO MOMENTO BRASILEIRO. ENTÃO OS SENHORES VÊM QUE O TIPO DE CONTRATO ANTES ERA DE CONSTRUÇÃO, COMPRA E VENDA. OU SEJA, A SUNAMAM, CONCRETAMENTE, COMPRAVA O NAVIO PELO PREÇO NACIONAL QUE DESSE - A VERDADE ERA ESSA, TODOS OS ACRÉSCIMOS ADICIONAIS ERAM IMPUTADOS À SUNAMAM - E REVENDIA A VERDADE, TAMBÉM, ERA ESSA AO ARMADOR POR UM PREÇO FIXO, EM DÓLAR, E INCLUSIVE COM JUROS SÓ INCIDINDO APÓS A ENTREGA DO NAVIO. PORTANTO, NÃO HAVIA, POR PARTE DO ARMADOR, GRANDE INTERESSE EM ACELERAR A ENTREGA DESSE NAVIO.

NO PPCN, A SUNAMAM ASSUME A POSTURA DE BANCO DE FOMENTO E FINAN

CIA AO ARMADOR, PELO PREÇO INTERNACIONAL, QUE É A RECHA MUNDIAL. MAS JOGA COMO RESPONSABILIDADE DO ARMADOR O PAGAMENTO DA DIFERENÇA ENTRE O PREÇO INTERNACIONAL E O PREÇO NACIONAL, BLOQUEANDO A PARCELA DE RECURSOS QUE O ARMADOR TINHA DIREITO NO AFRMM, DURANTE O PERÍODO DE VIDA ÚTIL DO NAVIO, ATÉ O PAGAMENTO DA DIFERENÇA. PORTANTO, TAMBÉM O ARMADOR PASSA A SER RESPONSÁVEL PELO PRÊMIO. PELO PAGAMENTO DA DIFERENÇA ENTRE O PREÇO NACIONAL E O PREÇO INTERNACIONAL. O QUE A SUNAMAM FAZ É APENAS ADIANTAR O RECURSO DURANTE O PERÍODO DE CONSTRUÇÃO.

O PRÊMIO, QUE ANTES ERA REGRA, PASSOU A SER EXCEÇÃO, APROVADO CASO A CASO, SOMENTE PARA NAVIOS ESPECIAIS, PELO MINISTRO DE ESTADO.

CHAMO A ATENÇÃO PARA QUE VEJAM NOS QUADROS PROJETADOS (QUADRO Nº 8):

a) ALTERAÇÕES CONTRATUAIS E RESPONSABILIDADE DO CONSTRUTOR. PELOS CONTRATOS ANTERIORES, O CONSTRUTOR OU O ESTALEIRO NÃO ERA RESPONSÁVEL PELAS MODIFICAÇÕES NO PROJETO, SE ELE NÃO TIVESSE SIDO AUTOR DO PROJETO DO NAVIO. ELE APROVAVA O PROJETO, MAS NÃO ERA RESPONSÁVEL POR ELE. ENTÃO, QUALQUER MODIFICAÇÃO, TUDO QUE ACONTECESSE NAQUELE PROJETO, ERA IMPUTADO À SUNAMAM, PORQUE O ESTALEIRO NÃO ERA RESPONSÁVEL.

NO PPCN, O ESTALEIRO, SENDO DELE OU NÃO O PROJETO, DESDE QUE ELE O ACEITOU, PASSA A SER RESPONSÁVEL E QUALQUER MODIFICAÇÃO, QUALQUER PROBLEMA, NÃO É MAIS MOTIVO DE JUSTA CAUSA.

b) NO I E II PCN, NO PROBLEMA DA JUSTA CAUSA, OS ESTALEIROS TINHAM DIREITO A ATRASOS POR JUSTA CAUSA SE OS FORNECEDORES ATRASASSEM A ENTREGA DE COMPONENTES, QUAISQUER QUE FOSSEM OS MOTIVOS, RESULTANDO ESSA JUSTA CAUSA SEMPRE EM RESPONSABILIDADE FINANCEIRA ADICIONAL PARA A SUNAMAM. NO PPCN, O ESTALEIRO TEM DIREITO À JUSTA CAUSA QUASE QUE EXCLUSIVAMENTE EM FUNÇÃO DO ART. 1065 DO CÓDIGO CIVIL, FORÇA MAIOR, PROVADO E ATESTADO.

c) NO CRONOGRAMA DE LIBERAÇÃO DE RECURSOS, NO I E II PCN, TALVEZ DEVIDO AO PERÍODO AINDA DE APRENDIZAGEM, POR TÉCNICA DE CONSTRUÇÃO DE NAVIO, HAVIA POSSIBILIDADE DE LIBERAR-SE ATÉ 80% DOS RECURSOS, ATÉ O NAVIO ENTRAR NA CARREIRA, NO DIQUE.

ENTRAR NA CARREIRA NO DIQUE NÃO SIGNIFICA, EVIDENTEMENTE, O INÍCIO DA CONSTRUÇÃO DO NAVIO COMO PRIMARIAMENTE FOI COLOCADO AQUI POR OUTROS DEPOENTES. A CONSTRUÇÃO DO NAVIO COMEÇA QUANDO SE ASSINA O CONTRATO, PORQUE AÍ COMEÇA A COLOCAÇÃO DE ENCOMENDAS E JÁ HÁ A NECESSIDADE DE RECURSOS. ENTÃO, A CONSTRUÇÃO DO NAVIO COMEÇA QUANDO SE ASSINA O CONTRATO. A ENTRADA NO DIQUE É UMA ETAPA DA CONSTRUÇÃO DO NAVIO, MAS NO I E II PCN CHEGOU A HAVER CASOS EM QUE A LIBERAÇÃO ERA ATÉ DE 80%, E ERA PERMITIDO NO CONTRATO.

NO PPCN, OU SEJA, A PARTIR DE 1981, O MÁXIMO POSSÍVEL DE LIBERAÇÃO ERA AQUELO QUE FOI TÉCNICAMENTE DEFINIDO. QUER DIZER, PARA SE REALIZAR AS ENCOMENDAS BÁSICAS DE AÇO, MOTORES, COMPONENTES, ETC., ANTES DE ENTRAR NA CARREIRA, O MÁXIMO QUE SE LIBERAVA ERA 55%, PORTANTO SE GANHAVA 45% PARA O TÉRMINO E ACABAMENTO DO NAVIO.

d) OUTRO PROBLEMA, O ARMADOR SÓ ENTRAVA COM AS SUAS PARCELAS NOS ÚLTIMOS 12 MESES DE ENTREGA DO NAVIO. COMO A ENTREGA DO NAVIO ERA MUITO BEM DEFINIDA E HAVIA OUTRA CLÁUSULA QUE PERMITIA QUE TODO O ARMADOR QUE TIVESSE UM NAVIO EM CONSTRUÇÃO PODIA AFRETTAR OUTRO EQUIVALENTE E RECEBER A PARCELA DO ADICIONAL DE FRETE SOBRE O NAVIO AFRETTADO, ENQUANTO DURASSE A CONSTRUÇÃO, ENTÃO ELE

NÃO TINHA GRANDE INTERESSE, POR DOIS MOTIVOS, EM APRESSAR A CONSTRUÇÃO DO NAVIO. PRIMEIRO, PORQUE QUANTO MAIS ELE APRESSASSE, MAIS CEDO ELE TERIA QUE POR A PARTE DELE, QUE ERA NOS ÚLTIMOS 12 MESES; SEGUNDO, PORQUE ELE NÃO DEIXAVA DE RECEBER O ADICIONAL DE FRETES, JÁ QUE ELE RECEBIA DE QUALQUER FORMA O ADICIONAL DE FRETES PELO NAVIO AFRETADO.

O PPCN MUDOU COMPLETAMENTE ISSO. QUER DIZER, A PARCELA DO ARMADOR TEM QUE SER LIBERADA SIMULTANEAMENTE COM AS LIBERAÇÕES DA SUNAMAM DURANTE A CONSTRUÇÃO. SEGUNDO, ELE SÓ PODE AFRETAR NA VIO EQUIVALENTE DURANTE 36 MESES, OU SEJA, ELE TEM QUE FORÇAR A ENTREGA DO NAVIO EM 36 MESES, PORQUE DEPOIS DE 36 MESES ELE NÃO PODE MAIS RECEBER ADICIONAIS DE FRETES SOBRE NAVIO AFRETADO.

e) O ATRASO SUPERIOR A 25 DIAS. COM V. EXAS.. SABEM, PELO CONTRATO ANTERIOR, SE A SUNAMAM ATRASA 25 DIAS, A CLÁUSULA CONTRATUAL MANDA APLICAR REAJUSTE CONTRATUAL E JUROS DE MORA A 1%. ISSO É O QUE GEROU A RESOLUÇÃO 6043. NO PPCN, NÓS MUDAMOS A COISA. OS REAJUSTES DEVIDOS A ATRASOS SUPERIORES A 25 DIAS, PELA SUNAMAM, NÃO SE VINCULAM MAIS AOS EVENTOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL, QUER DIZER, ATRASOU 25 DIAS A CORREÇÃO PASSA A SER POR ORTN E, NATURALMENTE, O JURO DE MORA LEGAL DE 1%. ACABOU O PROBLEMA DE DISCUSSÃO DE REAJUSTES DE EVENTOS E DE RESOLUÇÃO 6043.

f) ANTES, OS MOTORES ERAM EXCLUÍDOS DA PARTE NACIONAL E A SUNAMAM PAGAVA DIRETAMENTE O FORNECEDOR. ORA, QUALQUER ATRASO DE MOTOR ERA; PORTANTO, RESPONSABILIDADE DA SUNAMAM, O ESTALEIRO NÃO TINHA NADA COM ISSO E O MOTOR É UMA PARTE SUBSTANCIAL DO NAVIO. NO PPCN, O MOTOR PASSOU A SER PARTE INTEGRANTE DO COMPONENTE NACIONAL E RESPONSABILIDADE DIRETA DO ESTALEIRO, QUER DIZER, OUTRO MOTIVO DE JUSTA CAUSA QUE FOI CORTADO.

g) O PRÊMIO É PAGO NO I E II PCN, QUALQUER QUE SEJA ELE, A FUNDO PERDIDO. É AQUELE PROBLEMA DA DIFERENÇA ENTRE O PREÇO NACIONAL E O PREÇO INTERNACIONAL. QUALQUER QUE FOSSE A DIFERENÇA DO PREÇO NACIONAL SOBRE O PREÇO INTERNACIONAL, TODO O ADICIONAL DE PREÇO INCIDIA COMO DIFERENÇA E ERA PAGO PELA SUNAMAM.

PELO PPCN, O EXCEDENTE É ADIANTADO AO ARMADOR PELA SUNAMAM, DURANTE A CONSTRUÇÃO, E RESSARCIDO POR ELE ATRAVÉS DO ADICIONAL DE FRETES. ENTÃO, A DIFERENÇA É RESPONSABILIDADE DELE, E ELE VAI LUTAR E BRIGAR PELO PREÇO NACIONAL, COISA QUE ANTES A ELE NÃO INTERESSAVA, O PROBLEMA ERA DA SUNAMAM, AGORA NÃO, ELE PAGA. SÓ EM CASOS EXCEPCIONAIS DE NAVIOS ESPECIAIS, PROJETOS ESPECIAIS APROVADOS A NÍVEL MINISTERIAL É QUE UMA PARTE DA DIFERENÇA DE PREÇO PODE SER ABSORVIDA PELA SUNAMAM.

h) VEJAM, MESMO A PARTE DO PREÇO INTERNACIONAL, NA PARTE DO EMPRÉSTIMO CONCEDIDO PELA SUNAMAM, QUE ERA DE 80% DO PREÇO INTERNACIONAL DA EMBARCAÇÃO, TINHA SEU VALOR TRANSFORMADO EM CRUZEIROS NA DATA DA ENTREGA. E SÓ A PARTIR DAÍ É QUE COMEÇAVAM A INCIDIR OS JUROS DE 8%. DURANTE A CONSTRUÇÃO, QUALQUER QUE FOSSE ELE, NÃO HAVIA A INCIDÊNCIA DE JUROS, HAVIA APENAS A CORREÇÃO CAMBIAL. ENTÃO, NATURALMENTE, O ARMADOR TAMBÉM NÃO TINHA GRANDE INTERESSE EM RECEBER O NAVIO. NO PPCN, O EMPRÉSTIMO PASSOU A SER DE 85% DO PREÇO INTERNACIONAL, O JURO AUMENTOU DE 8% PARA 8,5% E SOBRE CADA PARCELA LIBERADA PELA SUNAMAM PASSAVA A INCIDIR CORREÇÃO E JUROS DE 8,5% AO ANO, DURANTE A CARÊNCIA E O VALOR FINANCIADO AO ARMADOR, EVIDENTEMENTE, É O SALDO DEVEDOR CONSOLIDADO NA DATA DA ENTREGA DO NAVIO.

i) OS PRAZOS MUDARAM DE 14,5 ANOS APÓS A CARÊNCIA PARA 12 ANOS E COMO EU DISSE ANTES, O PRAZO DE CONSTRUÇÃO É DE 36 MESES E A PAR

TIR DAÍ O ARMADOR PERDE O DIREITO DE RECEBER QUALQUER PARCELA DE ADICIONAL DE FRETES SOBRE O NAVIO AFRETADO.

j) E, FUNDAMENTALMENTE, A ANÁLISE DO ÍNDICE DE IMPORTAÇÃO, QUE ANTES ERA FEITA APÓS A ASSINATURA DO CONTRATO E GEROU TODOS AQUELES PROBLEMAS DE JUSTA CAUSA E ACRÉSCIMOS DE PREÇOS, POR NECESSIDADE DE ADITIVOS CONTRATUAIS, PASSOU AGORA A SER FEITA ANTES DA CONTRATAÇÃO E A LISTA DE IMPORTAÇÕES É PARTE INTEGRANTE DO CONTRATO. PORTANTO, ACABOU-SE O PROBLEMA DE ACRÉSCIMO DE PREÇOS POR NACIONALIZAÇÕES DURANTE A CONSTRUÇÃO.

EIS AÍ UMA SÚMULA DOS PROBLEMAS DA CONSTRUÇÃO NAVAL, DOS RESULTADOS POSITIVOS DA CONSTRUÇÃO NAVAL E COM ÊNFASE NO QUE SE FEZ DE CORREÇÃO O AQUILO QUE REALMENTE REPRESENTAVA CERTO COMPORTAMENTO NÃO ADEQUADO AO MOMENTO DE HOJE, EM TERMOS CONTRATUAIS, EM TERMOS DE EXECUÇÃO.

ISSO FOI FEITO, COM ÊNFASE, NO PERÍODO 81/82, E ESSES CONTRATOS JÁ NÃO PERMITEM UMA SÉRIE DE DISTORÇÕES DAS QUAIS ESTAMOS SOFRENDO OS REFLEXOS HOJE".

ALÉM DOS EFEITOS FINANCEIROS DO DECRETO-LEI 1.801 - AUMENTO DA ALÍQUOTA DO AFPM - , OUTRAS MEDIDAS FINANCEIRAS PERMITIRAM UM CERTO DESAFOGO NO ANO DE 1981, ISTO É, PERMITIRAM QUE A CRISE DA INDÚSTRIA NAVAL FOSSE DEFERIDA POR MAIS UM ANO. A RESPEITO, A FIRMA O DR. COSTA COUTO: "EM SETEMBRO DE 1980, O GOVERNO DESBLOQUEOU AS CONTAS, LEVANTOU AS CONTAS. CONTINUOU HONRANDO O DÉBITO EXTERNO. ENTROU EM VIGOR O DECRETO-LEI 1.801, AUMENTANDO O ADICIONAL DE FRETES DE 20 PARA 30%. ENTÃO, A SUNAMAM COMEÇA A TER UM CERTO DESAFOGO E, NO FINAL DO ANO DE 1981, O GOVERNO LIBERA RECURSOS DO SEU ORÇAMENTO QUE PERMITIRAM QUE A INSTITUIÇÃO ROMPESSE O ANO DE 81, NÃO NUMA SITUAÇÃO DE FALÊNCIA, MAS NUMA SITUAÇÃO DRAMÁTICA, AINDA DE EXTREMA DIFICULDADE".

ALÉM DISSO, DUAS OUTRAS MEDIDAS ADOTADAS NO PERÍODO VIERAM SUAVIZAR A CRISE FINANCEIRA DA SUNAMAM: 1) A RENEGOCIAÇÃO DOS DÉBITOS RELATIVOS ÀS NOTAS PROMISSÓRIAS; 2) A LUTA PELA MELHORIA DA ARRECAÇÃO E DO RETORNO DOS FINANCIAMENTOS.

SOBRE O PRIMEIRO PONTO, DIZ-NOS O DR. COSTA COUTO: "QUANTO AO DÉBITO RELATIVO ÀS NOTAS PROMISSÓRIAS DE EMISSÃO DA SUNAMAM, TODA ELA VENCÍVEL EM CURTO PRAZO (180 DIAS), FOI OBJETO DE AMPLA E PENOSA NEGOCIAÇÃO COM OS BANCOS CREDORES BRASILEIROS, RESULTANDO EM UM REFINANCIAMENTO QUE AMPLIOU OS PRAZOS DE RESGATE PARA MAIS DE 4 ANOS, ALIVIANDO A PRESSÃO DE CAIXA E DIMINUINDO O ENCARGO FINANCEIRO RESULTANTE".

A LUTA PELA MELHORIA DA ARRECAÇÃO, BASEADA NA PROPOSTA DE AUMENTO DO AFPM DE 30 PARA 50%, SÓ DARIA RESULTADOS POSTERIORMENTE, COMO VEREMOS DEPOIS. QUANTO AO RETORNO DOS FINANCIAMENTOS, DIZ O REFERIDO EX-SUPERINTENDENTE: "REALIZOU-SE UM ENORME E BEM SUCEDIDO ESFORÇO DE REGULARIZAÇÃO DOS RETORNOS DE FINANCIAMENTO, SEMPRE FRUSTADOS PELOS ATRASOS CRESCENTES DOS ARMADORES. ALÉM DA MAIOR RIGIDEZ NA COBRANÇA, REALIZOU A SUNAMAM UM ENORME TRABALHO VISANDO A REGULARIZAR A CONFUSA SITUAÇÃO CONTRATUAL NA CABOTAGEM". ASSIM, OS RETORNOS DE FINANCIAMENTOS AUMENTARAM DA FAIXA DE US\$ 240 MILHÕES EM 1979/1980 PARA US\$ 329,3 MILHÕES EM 1981 E US\$ 473 MILHÕES EM 1982.

TODO ESSE ESFORÇO, NO ENTANTO, O MÁXIMO QUE CONSEGUIU FOI UM DE SAFOCO MOMENTÂNEO EM 1981 E PRIMEIRO SEMESTRE DE 1982, POIS, JÁ NO SEGUNDO SEMESTRE DAQUELE ANO, A CRISE RETORNOU COM TODA SUA VIRULÊNCIA. SEGUNDO DEPOIMENTO DO EX-MINISTRO CLORALDINO SEVERO, AO ASSUMIR A PASTA, A 11 DE MAIO DE 1982, RECEBEU RELATÓRIO DE QUE A SITUAÇÃO DA SUNAMAM ESTAVA RELATIVAMENTE TRANQUILA. ESSE QUADRO, NO ENTANTO, FOI RADICALMENTE ALTERADO JÁ NO SEGUNDO SEMESTRE. MESMO QUE LONGA, É IMPORTANTE CITAR A DESCRIÇÃO DOS FATOS FEITA PELO EX-MINISTRO NESTA CPI:

"ESSE O QUADRO INICIAL, QUE ERA RELATIVAMENTE TRANQUILIZADOR, COMEÇA A ALTERAR-SE A PARTIR DA METADE DO EXERCÍCIO, QUANDO A SUNAMAM PASSA A APRESENTAR AO MINISTRO A SUA PROPOSTA DE PROGRAMA PARA O TRIÊNIO SEGUINTE E APRESENTA UM ESTUDO ALENTADO DO FUTURO DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO NAVAL, APRESENTA O SEU ORÇAMENTO E OS PROBLEMAS NECESSÁRIOS PARA QUE PRESSUPOSTOS DEVERIAM HAVER, PARA QUE PUDÉSSEMOS CRIAR UM PROGRAMA SUSTENTADO QUE NÃO AMEAÇASSE A CONSTRUÇÃO NAVAL DO PAÍS.

QUANDO SE TRATOU, ENTÃO, DESSE PROBLEMA, A PREPARAÇÃO DA PROPOSTA ORÇAMENTÁRIA PARA O PERÍODO DE 83/85, A SUNAMAM DESTACAVA MUITO BEM O ASPECTO SOCIAL DA MÃO-DE-OBRA NO RIO DE JANEIRO E DIZIA QUE, NUMA AVALIAÇÃO SUA, ERA NECESSÁRIO REDUZIR A PRODUÇÃO NÃO MAIS DE 1 MILHÃO DE TONELADAS DE PORTE BRUTO, NÃO SERIA POSSÍVEL NEM REAL PRODUZISSE UM MILHÃO DE TONELADAS DE PORTE BRUTO POR ANO, COMO ERA PREVISTO NO PLANO PERMANENTE DE CONSTRUÇÃO NAVAL, MAS QUE SE PROPUNHA A REDUZIR PARA 650 MIL, EM 1982, E 600 MIL, NOS EXERCÍCIOS SEGUINTE. PROCURAR COMPENSAR ISSO COM UMA EXPORTAÇÃO DE TREZENTAS MIL TONELADAS POR ANO, ENTRE DUZENTOS E TREZENTOS, E CONTINUAR O ESFORÇO DE SANEAMENTO FINANCEIRO DA ENTIDADE. MAS, HAVIA, NATURALMENTE, PRESSUPOSTOS E, ENTRE ESSES PRESSUPOSTOS, ESTAVAM O DE QUE A UNIÃO VOLTASSE A DAR RECURSOS PARA A SUNAMAM, O QUE NÃO FAZIA HÁ ALGUNS ANOS, E QUE VOLTASSE A CONTRIBUIR NA FAIXA DE 12% DO ORÇAMENTO TOTAL, NOS ANOS DE 1983, 1984, 1985. O REFINAMENTO DO SALDO DO AVISO CB, QUE ERA QUESTÃO MAIS GRAVE DO ÓRGÃO, QUASE QUATROCENTOS MILHÕES DE DÓLARES QUE ESTAVAM PENDENTES, E A SUNAMAM QUERIA QUE FOSSE REFINANCIADO EM OITO ANOS, COM DOIS ANOS DE CARÊNCIA E JUROS DE 6%. MANter UM PERCENTUAL IDÊNTICO NO ADICIONAL DE FRETES, QUE CAIRIA DE TRINTA PARA VINTE, PENDIA PARA FICAR EM TRINTA, E AUTORIZAR EXPORTAÇÕES, PARA PODER MANTER, NESES TRÊS ANOS, UMA CAPTAÇÃO DE 780 MILHÕES DE DÓLARES.

COLOCADAS AS PREOCUPAÇÕES, O MINISTÉRIO ENCAMINHOU À SEPLAN UM PEDIDO DE MANTER UM PROGRAMA DE SEISCENTOS E CINQUENTA E SEIS MIL TONELADAS E CAPTAR OS SETECENTOS E OITENTA MILHÕES DE DÓLARES QUE O TESOUREIRO PARTICIPASSE COM QUARENTA E OITO BILHÕES DE CRUZEIROS, AUTORIZAR O REFINANCIAMENTO. ENTÃO, ESSAS COLOCAÇÕES FORAM FEITAS. E LOGO DEPOIS, NO MÊS DE AGOSTO, A SUNAMAM NOS APRESENTA UMA NOVA COLOCAÇÃO. ATRAVÉS DO SEU OFÍCIO Nº 02, O SUPERINTENDENTE DA SUNAMAM, JÁ PREMIDO POR DIFICULDADES EXTREMAMENTE SÉRIAS NA EXECUÇÃO DO SEU PROGRAMA ANUAL, APRESENTA AO MINISTÉRIO AS SUAS PREOCUPAÇÕES COM O FUTURO QUE NÃO TINHA DEFINIÇÕES, E APRESENTA TAMBÉM O SEU PROBLEMA IMEDIATO. A PRIMEIRA COLOCAÇÃO QUE ELE FEZ É A ASSOLUTA IMPOSSIBILIDADE DE PAGAR O AVISO CB, E ENTÃO DENTE QUE SE A SUNAMAM TINHA RECEITAS ABAIXO DE SUAS DESPESAS, NÃO PODERIA TER RECURSOS PARA HONRAR OS QUATROCENTOS MILHÕES DE DÓLARES, ALGO DESSE TIPO, SE A MEMÓRIA NÃO ME FALHA, QUE ERA A SUA

DÍVIDA. ISTO É, A SEPLAN NA ÉPOCA, EXIGIA QUE OS QUINHENTOS MILHÕES DE DÓLARES CAPTAUOS, ALÉM DE FINANCIAR, DE PAGAR A DÍVIDA LÁ FORA, PACASSE TAMBÉM OS ATRASADOS DO AVISO CB. ESSE ERA O GRANDE DRAMA DA ENTIDADE QUE QUERIA ADIAR UMA PARCELA DISSO. A MEMÓRIA PODE ESTAR ME FALTANDO. TALVEZ FOSSEM DUZENTOS E SETENTA MILHÕES DE DÓLARES DE DÉBITO, E NÃO QUATROCENTOS O DÉBITO COM QUE ELA QUERIA PERMANECER NO FINAL DO EXERCÍCIO. ELA PAGARIA PARTE, E AMORTIZARIA PARTE E FICARIA COM ESSE DÉBITO. A QUESTÃO DO USO DOS RECURSOS DE EMPRÉSTIMOS EXTERNOS, ENTÃO PARA O CB, TINHA ESSA COLOCAÇÃO.

SURTE UM FATO NOVO: A QUEDA DAS IMPORTAÇÕES, QUE JÁ ESTAVA, NESSE ALTIMO, UNS 28,5% ABAIXO DAS IMPORTAÇÕES DO ANO PASSADO NO PRIMEIRO SEMESTRE, SE REFLETIA NA FONTE PRINCIPAL DE RECEITA DO ORÇAMENTO, QUE É O ADICIONAL DE FRETES DA MARINHA MERCANTE. SENDO ASSIM, AS PROJEÇÕES INDICAVAM QUE NO FINAL DO ANO, NÓS TERÍAMOS UMA REDUÇÃO DE 30%. ENTÃO, O SUPERINTENDENTE DA SUNAMAM CHAMAVA MUITO BEM A ATENÇÃO PARA ESSA QUESTÃO. ALÉM DISSO, MOSTRAVA QUE A PARTICIPAÇÃO DO TESOURO ERA APENAS SIMBÓLICA, CEM MILHÕES DE CRUZEIROS, ISTO É, ZERO, O MESMO QUE ZERO. E QUE O CRESCIMENTO ACCELERADO DAS TAXAS DE JUROS NÃO MAIS PERMITIA, NÓS SADEMOS QUE HOUVE A CRISE, QUE COMEÇARAM A SUBIR OS JUROS, E QUE, PORTANTO, COM O ACELARAMENTO DA CRISE ECONÔMICA, O AUMENTO DOS CUSTOS FINANCEIROS DA DÍVIDA INTERNA ERAM TAIS QUE AQUELE PROCESSO DE REDUÇÃO DA DÍVIDA INTERNA, QUE VINHA SENDO FEITO SALUTARMENTE, HÁ ALGUNS ANOS, JÁ TINHA REDUZIDO EM 30%. NÃO MAIS ACONTECERIA NO EXERCÍCIO, E QUE OS RECURSOS DISPONÍVEIS PERMITIRIAM, A QUANDO MUITO, PAGAR OS SERVIÇOS DA DÍVIDA. E DIZIA QUE, NA OCASIÃO, JÁ HAVIA DÉBITO COM OS ESTALEIROS DE DEZESSEIS BILHÕES DE CRUZEIROS. É CLARO QUE A SITUAÇÃO DA ENTIDADE, DE UMA SITUAÇÃO INICIAL APARENTEMENTE TRANQUILA, ENTRAVA NO SEGUNDO SEMESTRE NUM PROCESSO DE AGRAVAMENTO EVIDENTE. E PASSAVA PARA O MINISTRO DE ESTADO, CHAMAVA A REPRESENTAR UMA PREOCUPAÇÃO, QUE, DE INÍCIO, NÃO TINHA.

O ORÇAMENTO DE 1983, FDI O GRANDE INSTRUMENTO DE NEGOCIAÇÃO. JUNTO À SEPLAN, SEMPRE SE DISCUTE ORÇAMENTO DO EXERCÍCIO, O QUE, NORMALMENTE, TERMINA QUANDO O EXERCÍCIO TERMINA E ÀS VEZES ATÉ REFORMADO DEPOIS QUE O EXERCÍCIO TERMINA. COLOCADO O ORÇAMENTO DO EXERCÍCIO PARA O ANO DE 1983 E OS SEGUINTE, TODOS ESSES PLEITOS DA SUNAMAM FORAM COLOCADOS PELO MINISTÉRIO, APOIADOS PELO MINISTÉRIO JUNTO À SEPLAN. LAMENTAVELMENTE, OS RESULTADOS NÃO FORAM MUITO FAVORÁVEIS.

QUANDO CHEGAMOS AO FINAL DO MÊS DE SETEMBRO, PUDEMOS OBSERVAR QUE O ORÇAMENTO DE 1983 NÃO PREVIA NENHUMA DOTAÇÃO DO TESOUREIRO PARA A SUNAMAM. E OPERAÇÕES DE CRÉDITO EXTERNO, NÃO ESTANDO JÁ CONTRATADAS TAMBÉM NÃO CONSTAVAM, COMO NÃO COSTUMA CONSTAR, DO ORÇAMENTO SOF. É QUE AS RECEITAS GLOSADAS, E ESTE É PONTO GRAVE, DEVERIAM SER COMPENSADAS, COM RIGOROSO CONTRÓLE DE DESPESAS. ISTO É, TODAS AS RECEITAS QUE NÃO FORAM ACEITAS COMO VERDADEIRAS, TERIAM QUE SER REDUZIDAS NA DESPESA.

ESTA POSIÇÃO SE CONFIRMARIA LOGO A SEGUIR, QUANDO DO ORÇAMENTO CHAMADO TESTE, QUE DE FATO É O ORÇAMENTO VERDADEIRO DA ENTIDADE, É O ORÇAMENTO QUE ENGLOBALA TODAS AS FONTES E RECEITAS E, MAIS OU MENOS, NO FINAL DO ANO, A SUA DEFINIÇÃO. ESTE ORÇAMENTO

INDICARIA O SEGUINTE: PRIMEIRO: REDUÇÃO DE CINQUENTA E SETE BILHÕES NA ESTIMATIVA DA RECEITA DO FUNDO, EM DECORRÊNCIA DA REDUÇÃO DAS IMPORTAÇÕES. REDUÇÃO DA EXECUÇÃO DO APORTE DO TESOURO, DE 63,4 BILHÕES QUE SE PEDIA PARA 48, DEPOIS CORRIGIDO PARA 63. ENTÃO, NESTE CASO, SÓ NESTAS DUAS RECEITAS, CORTAVAM MAIS DE CENTO E DEZ BILHÕES DE CRUZEIROS. EXECUÇÃO DO LIMITE IMPOSTO PARA OPERAÇÕES DE EMPRÉSTIMOS EM MOEDAS NO EXTERIOR, FIXOU-SE EM DUZENTOS E VINTE MILHÕES DE DÓLARES, MAS, EM VERDADE, FIXADO ESTAVA EM NOVE MILHÕES DE DÓLARES, PORQUE OS RECURSOS DE APROXIMADAMENTE DUZENTOS E CINCO MILHÕES DE DÓLARES, OU DUZENTOS E DEZ MILHÕES DE DÓLARES, ERAM CONSIDERADOS COMO TOMADOS NO EXERCÍCIO ANTERIOR PARA USO NO EXERCÍCIO SEGUINTE, PORTANTO, NÃO ERAM RECEITAS DO EXERCÍCIO. ISTO AGRAVAVA, PROFUNDAMENTE, A SITUAÇÃO. EXCLUSÃO DE QUALQUER ENCOMENDA DE NOVOS NAVIOS EM ESTALEIROS NA CIDNALS, NO EXERCÍCIO DE 1983, A REDUÇÃO DA PROGRAMAÇÃO DE 1982. NA DÍVIDA INTERNA, ENVOLVENDO TODAS AS OPERAÇÕES VENCIDAS E VINCENDAS, ERA AUTORIZADA UMA RENEGOCIAÇÃO ANTES.

COLOCADO ESTE QUADRO, O MINISTÉRIO PASSA A UMA NEGOCIAÇÃO NERVOUSA, EU DIRIA, COM O MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO PORQUE O QUADRO ERA DE UMA AMEAÇA GRAVE PARA O SETOR. A SUNAMAM SE ENVOLVEU, DE FORMA TOTAL, EM TODAS AS ÁREAS, A NÍVEL DE MINISTRO, PARA TENTAR DEMOVER A SEPLAN DESSA POSIÇÃO. E O QUE SE VIU: NÓS QUERÍAMOS QUE FOSSE FEITA A LIQUIDAÇÃO INTEGRAL DA DÍVIDA COM EMISSÃO DE ORTN, COMO SE FEZ PARA OUTROS ÓRGÃOS, E NÃO CONSEGUIMOS. NÓS QUERÍAMOS REFINANCIAMENTO DA DÍVIDA PARA A SUNAMAM, COMO SE FEZ PARA OUTRAS ENTIDADES, COMO TERIA SIDO PROPOSTO PARA O AVISO CB E NÃO SE CONSEQUIU. E AUTORIZAÇÃO DE CAPTAÇÃO DE RECURSOS EXTERNOS, QUE PUDESSEM SER UTILIZADOS PARA PAGAR A DÍVIDA COM OS ESTALEIROS QUE JÁ ESTAVA SÉRIA.

DENTRO DESSE PROBLEMA, VEMOS QUE O SUCESSO FOI QUASE NENHUM EM RESOLVER ESSA QUESTÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA SÉRIA. E, NESTE MOMENTO, JÁ NO MÊS DE FEVEREIRO DE 1983, O SUPERINTENDENTE DA SUNAMAM APRESENTA AO MINISTÉRIO UM OFÍCIO EM QUE ELE DIZ QUE A SITUAÇÃO ERA ABSOLUTAMENTE INSUSTENTÁVEL, E QUE ELE TINHA UM FURO DE NOVECENTOS E TRÊS BILHÕES DE CRUZEIROS NO SEU ORÇAMENTO. E QUE SE PROCESSASSE TAMBÉM A FALTA DE NOVOS RECURSOS FINANCEIROS, COMO O CASO DA CAPTAÇÃO DE RECURSOS EXTERNOS, A SITUAÇÃO SERIA ABSOLUTAMENTE INSUSTENTÁVEL.

PEDI A RENEGOCIAÇÃO DA DÍVIDA EXTERNA COM OS BANCOS, O REESCALONAMENTO. REPETIA TODAS AS SOLICITAÇÕES E ESSA POSIÇÃO JÁ ERA DIFERENTE DAS POSIÇÕES ANTERIORES. JÁ AUMENTAVA PARA NOVENTA E TRÊS BILHÕES, COM PERSPECTIVA DE AUMENTAR MAIS.

NESTE MOMENTO, TOMEI A DECISÃO DE CRIAR UM GRUPO ESPECIAL DO MINISTÉRIO, PARA EXAMINAR A SITUAÇÃO DA SUNAMAM. ESSE GRUPO ESPECIAL FUNCIONOU COM O PRAZO DE UM MÊS, EM REGIME DA MAIS ABSOLUTA URGÊNCIA, PARA ME DAR UM QUADRO O MAIS REAL POSSÍVEL SOBRE O QUE ERA A SITUAÇÃO DA SUNAMAM.

EU COLOCARÉI AQUI UM RESUMO DA SITUAÇÃO DESSE QUADRO E PEDIRIA QUE SE FIZESSEM AS PROJEÇÕES.

A PRIMEIRA COISA QUE SE MOSTRAVA É QUE O PROGRAMA DE DESPÊNDIOS, PGD, APROVADO PARA O EXERCÍCIO DE 1983, ERA DE 386,7 BILHÕES DE CRUZEIROS, NO ENTANTO, OS COMPROMISSOS IMPOSTERGÁVEIS ERAM DE 997,3 BILHÕES DE CRUZEIROS, OU SEJA, 2,6 VEZES MAIOR DO QUE AQUI

O QUE SE PREVIA. ISTO É, A PREVISÃO DA RECEITA ERA ABSOLUTAMENTE IRREAL E, TAMBÉM, A PREVISÃO DA DESPESA. NA CASA DA RECEITA, DA DESPESA TAMBÉM, PELA FIXAÇÃO DE ÍNDICES INFLACIONÁRIOS E OUTROS ÍNDICES QUE SE COSTUMAM USAR NO ORÇAMENTO, COMPLETAMENTE, AFASTADOS DA REALIDADE MAS QUE NÓS TERÍAMOS DEPOIS QUE ENFRETIAMOS, QUANDO DOS NOSSOS TRABALHOS COM OS EMPRESÁRIOS. EM CONSEQUÊNCIA, TÍNHAMOS UMA INSUFICIÊNCIA DE 302 BILHÕES DE CRUZEIROS EQUIVALENTES A 736 MILHÕES DE DÓLARES. É PRECISO QUE SE EXPLIQUE A DIFERENÇA. APESAR DE SER 601 MILHÕES, COMO A RECEITA AUMENTAVA DE 197,6, E HAVIA UM SALDO DE 30 NO ORÇAMENTO, ISSO COMPLETA ESSA DIFERENÇA DE 610 BILHÕES DE CRUZEIROS.

A INSUFICIÊNCIA COMEÇARIA A PRODUIR SEUS EFEITOS NO PRÓPRIO MÊS DE MARÇO, TORNANDO IMPOSSÍVEL À SUNAMAM PAGAR O SERVIÇO DA DÍVIDA CONTRAÍDA JUNTO AOS BANCOS INTERNACIONAIS.

DENTRO DESSE QUADRO, SE MOSTRAVA MAIS O SEGUINTE: QUE O ESTOQUE DA DÍVIDA COM BANCOS, ESTALEIROS, FINANCIAMENTOS DO PRÊMIO DA CONSTRUÇÃO, ULTRAPASSAVA, SEGUNDO OS ESTUDOS DESSA COMISSÃO, A 3,8 BILHÕES DE DÓLARES E QUE, ALÉM DISSO, EXISTIA DÍVIDA AO BANCO DO BRASIL NO VALOR DE 467 MILHÕES, TOTALIZANDO TUDO 4,3 BILHÕES DE DÓLARES. DIZIA MAIS ESSA COMISSÃO: A PROJEÇÃO DESSES COMPROMISSOS E SEUS ENCARGOS SUPERAVAM A PROJEÇÃO DAS RECEITAS PRÓPRIAS DA AUTARQUIA. O FUNDO DE MARINHA-MERCANTE, ADICIONAL DE FRETES E RETORNO DE FINANCIAMENTO, ATÉ O ANO DE 1988, EM MONTANTES APROXIMADOS DE 679 MILHÕES DE DÓLARES, EM 1984, 160 EM 1985; 238 EM 1986; 218 EM 1987, E 40, EM 1988. ISTO É, SOMENTE OS COMPROMISSOS QUE A ENTIDADE TINHA ASSUMIDO NÃO LHE PERMITIAM ASSUMIR NENHUM NOVO, NEM MESMO HONRÁ-LOS COMPLETAMENTE. ESTAVA, PORTANTO, A SUNAMAM COMPLETAMENTE, EU DIRIA, FALIDA.

DENTRO DESSE QUADRO, APRESENTAVA MAIS AINDA, A COMISSÃO, PROJEÇÕES DO FUTURO COM ALGUMAS HIPÓTESES. SE MANTIDO O ADICIONAL DE FRETES NO LIMITE DE 30% E SE SE SEGUISSSE A POLÍTICA QUE VINHA SENDO PRATICADA HÁ 10 ANOS, QUE ERA DE FAZER AS OBRAS A PARTIR DE FINANCIAMENTOS - ISTO É UM PONTO MUITO IMPORTANTE, A POLÍTICA QUE SE TEVE DE FINANCIAMENTOS DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO PAÍS FUNDAMENTOU-SE SEMPRE NA CAPTAÇÃO DE RECURSOS EXTERNOS, ESSES EMPRÉSTIMOS CADA VEZ PESAVAM MAIS E, PARA PAGAR A DÍVIDA DO ANO, SE TOMAVAM NOVOS EMPRÉSTIMOS-SE ESSA POLÍTICA FOSSE SEGUIDA, MOSTRA-SE AÍ NESSE QUADRO UMA PROJEÇÃO ONDE NÓS VEMOS QUE SE OLHARMOS ESSA PROJEÇÃO ATÉ O ANO 2.005, E COM A MESMA POLÍTICA ANTERIOR, ISTO É, SEMPRE TOMAR DINHEIRO NUM ANO PARA PAGAR O QUE DEVIA, NÓS OBSERVAMOS QUE ESSA SITUAÇÃO DE INSOLVÊNCIA SE PROLONGAVA EM CASCA TA E DEVERÍAMOS AQUI, ATÉ O ANO DE 1997, ESTAR SEMPRE NO NEGATIVO, ISTO É, MESMO AUMENTANDO, COMO O OUTRO EXERCÍCIO MOSTRAVA, PARA 50% O ADICIONAL DE FRETES, SE ESTA DÍVIDA PERMANECESSE COM A SUNAMAM, NÃO HAVIA NENHUMA PERSPECTIVA, NENHUMA POSSIBILIDADE DE SANEAMENTO FINANCEIRO DA ENTIDADE.

O MODELO, PORTANTO, SEGUIDO NESTA DÉCADA ATÉ ESTE MOMENTO, ESTAVA VISIVELMENTE ESGOTADO E A SITUAÇÃO ERA EXTREMAMENTE CRAVE, POR QUANTO NÃO SE PODERIA PENSAR NEM CHEGAR A SONHAR COM NOVAS AQUISIÇÕES. SE NÃO SE CONSEGUIA NEM MESMO HONRAR OS COMPROMISSOS, MUITO MENOS SE PODERIA PENSAR EM NOVAS AQUISIÇÕES. COMPREENDENDO OS SENHORES AS GRAVES CONSEQUÊNCIAS QUE DISTO RESULTARIA - ESSAS SÃO AS PROJEÇÕES PARA 50% (MOSTRA PROJEÇÃO) PARA O SETOR.

ASSIM, QUANDO CHEGAMOS A ESTE QUADRO (MOSTRA NA PROJEÇÃO) O GRUPO DEVE QUE MUDAR, QUER DIZER, O GRUPO TEVE QUE TER, A PARTIR DAÍ, COMO SEU PRESIDENTE O MINISTRO DOS TRANSPORTES. O PROBLEMA DA SUNAMAM PASSOU A SER O PRINCIPAL PROBLEMA DO MINISTRO DOS TRANSPORTES, A PARTIR DE MARÇO DE 1983. NÃO MAIS PODIA FICAR LIMITADO NA GERÊNCIA DA PRÓPRIA ENTIDADE, NEM MESMO DE NÍVEIS BAIXOS NO MINISTÉRIO. EXIGIA, COMO EXIGIU, TALVEZ 20% DO TEMPO DO MINISTRO. A PARTIR DAÍ - NUMA AVALIAÇÃO MUITO ESTIMADA, TALVEZ POCOSSE MAIS - ENTRANDO NA QUESTÃO SUNAMAM. NATURALMENTE, COM UMA DETERIORAÇÃO DESSE TIPO, EXIGIA QUE SE ANALISASSE A COISA PARA TRÁS, PROFUNDAMENTE, PARA SABER COMO CHEGAMOS A ISSO E POR QUE CHEGAMOS A ISSO. QUAL A ORIGEM DESSES PROBLEMAS? ESSAS COISAS NÃO PODEM SER ASSIM, DE UMA HORA PARA OUTRA SE MUDA O QUADRO. FOI ASSIM QUE NÓS TIVEMOS QUE IR À BASE DO PROBLEMA, EXAMINANDO-O EM TODAS AS SUAS NUANÇAS, PARA FAZER UM DIAGNÓSTICO QUE EU PRETENDO TRAZER AOS SENHORES QUE É A MINHA INTERPRETAÇÃO DO PROBLEMA".

1º-SE, POR ESSE DEPOIMENTO, QUE, APESAR DA DRAMATICIDADE DO PROBLEMA, TODOS OS ESFORÇOS QUE A SUNAMAM E O MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES REALIZARAM NO SENTIDO DE ENFRENTÁ-LO ERAM FRUSTADOS PELA DECISÃO QUE PARTIA DA SECRETARIA DE PLANEJAMENTO. SEGUNDO DEPOIMENTO DO EX-MINISTRO DOS TRANSPORTES, DR. CLORALDINO SEVERO, QUANDO A SITUAÇÃO SE TORNOU POR DEMAIS DRAMÁTICA, BEIRANDO À INSOLVÊNCIA, O PROBLEMA FOI LEVADO AO PRESIDENTE DA REPÚBLICA, QUE AUTORIZOU A IMPLEMENTAÇÃO DE UM CONJUNTO DE NOVAS MEDIDAS. O EX-MINISTRO ASSIM DESCREVE ESSAS MEDIDAS:

"ESSAS PROPOSTAS BASICAMENTE ERAM AS SEGUINTE: PRIMEIRO, COLOCAR A SUNAMAM DE VOLTA ÀS SUAS FUNÇÕES DE COORDENAÇÃO DA MARINHA MERCANTE. TRANSFERIR A ATIVIDADE DE COORDENAÇÃO DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE AO MINISTRO DOS TRANSPORTES, E A UM CONSELHO INTERMINISTERIAL DO FUNDO, QUE DARIA A POLÍTICA, AS CONDIÇÕES DE FINANCIAMENTO, OS INCENTIVOS, E AS PRIORIDADES. UTILIZAR-SE DE UMA ENTIDADE CAPAZ, DE TRADIÇÃO NESTE PAÍS, O BNDES, PARA SER O PRINCÍPIO FINANCEIRO, E QUE, PORTANTO, COM A SUA EXPERIÊNCIA DE BANCOTRATARIA DAS QUESTÕES BANCÁRIAS. TRANSFERIR, PORTANTO, AO BNDES ESSAS FUNÇÕES TODAS. A PARTIR DAÍ, ENTÃO, O PONTO FINAL ERAM AS FINANÇAS DO ÓRGÃO, QUE ERA O PRINCIPAL, DE CERTA FORMA, PORQUE A CRISE ERA MUITO SÉRIA, COMO MOSTREI, NÓS ESTÁVAMOS AMEÇANDO DE PARAR A CONSTRUÇÃO NAVAL, E EU ACHO QUE AÍ SE TOMARAM AS DECISÕES MAIS IMPORTANTES PARA A CONSTRUÇÃO NAVAL, EU DIRIA, NA ÚLTIMA DÉCADA. PORQUE A SITUAÇÃO ERA MUITO SÉRIA QUANDO SE TOMOU A DECISÃO DE SANEAMENTO QUE ENVOLVIA AS SEGUINTE MEDIDAS. PRIMEIRO, FOI ELEVADA A ALÍQUOTA DE ADICIONAL DE FRETE, A QUE ME REFERI ANTES, PARA 50%. 2º) FORAM SUSPENSOS NOVOS EMPRÉSTIMOS. FOI CONGELADA A CAPTAÇÃO DE RECURSOS PARA SANEAR. 3º) FORAM CONTIDAS AS ENCOMENDAS, TEMPORARIAMENTE. 4º) PRINCIPALMENTE, FOI TRANSFERIDO O ESTOQUE DA DÍVIDA, UMA PARCELA MUITO GRANDE, COMO EU MOSTREI AGORA, PARA A UNIÃO. ESSA DÍVIDA QUE FOI FEITA POR DECORRÊNCIA, EU DIRIA, DE UMA POLÍTICA ECONÔMICA. PORQUE A DÍVIDA NASCEU DE UMA POLÍTICA ECONÔMICA DE FINANCIAR ATRAVÉS DA CAPTAÇÃO DE RECURSOS EXTERNOS, E MOSTREI, PELAS PROJEÇÕES QUE ANTERIORMENTE FORAM COLOCADAS, QUE NÃO HAVIA NUNCA VIABILIDADE DE A INDÚSTRIA, DESSE SETOR PODER PAGAR ESSA CAPTAÇÃO. SÓ HÁ UMA SOLUÇÃO: TRANSFERIR À UNIÃO, E ASSIM FOI FEITO.

O DECRETO-LEI 2.035 CUIDOU DA QUESTÃO DO AUMENTO ADICIONAL DE FRÊTES, A QUESTÃO DA REFORMA ADMINISTRATIVA FOI FEITA PELO DECRETO Nº 88.420, QUE ELIMINOU, PORTANTO, A FUNÇÃO DE FOMENTO. DESTINAÇÃO A FINANCIAR A CONSTRUÇÃO NAVAL DA SUNAMAM, ATRIBUIU A FUNÇÃO ADMINISTRAR À MARINHA MERCANTE E CRIOU O CONSELHO DIRETOR DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE. ABSORÇÃO PELA UNIÃO DE DÉBITOS DA ANTIGA SUNAMAM, E COMPLEMENTARMENTE AUTORIZAÇÃO PARA CONTRATAR OPERAÇÕES DE FINANCIAMENTO INTERNOS E EXTERNOS, PARA CONSOLIDAR AS DÍVIDAS, VEIO PELO DECRETO-LEI 2.055.

EU VOU EXPLICAR A V. EXAS. A ESTRUTURA DAS DÍVIDAS DA SUNAMAM. OS ATOS TODOS SÃO DE MARÇO DE 1983. EU PODEREI FORNECER TODAS AS BASES LEGAIS PARA A COMISSÃO, NÃO HÁ PROBLEMA.

ENTÃO, VAMOS VER AS ESTRUTURAS DA DÍVIDA: 1º) NÓS TÍNHAMOS OPERAÇÕES COM NOTAS PROMISSÓRIAS, ENTRE AQUELAS A QUE NÓS NOS REFERÍMOS ANTERIORMENTE. ERAM OPERAÇÕES QUE SUBSTITUÍAM AS DUPLICATAS. ESSAS OPERAÇÕES, SUBSTITUÍAM, COM BASE NO ITEM 2 DO VOTO DO CONSELHO MONETÁRIO Nº 81, AS DUPLICATAS DE EMISSÃO DOS ESTALEIROS, REGULARMENTE ACEITAS PELA SUNAMAM E COM VINCULAÇÃO A PAGAMENTOS DE EVENTOS E CONTRATOS DA CONSTRUÇÃO NAVAL.

SITUAÇÃO: EM CONFORMIDADE COM O DISPOSTO NOS DECRETOS-LEI 2.035 E 2.055, E DE ACORDO COM O VOTO DO CONSELHO MONETÁRIO 404, DE 83, ESSES DÉBITOS FORAM CONSOLIDADOS E LIQUIDADOS COM RECURSOS PROVENIENTES DE NOVAS OPERAÇÕES, NA MODALIDADE DA RESOLUÇÃO 63, DO BANCO CENTRAL, TENDO COMO MUTUÁRIA A UNIÃO FEDERAL. ISSO SE DEU EM 7 DE NOVEMBRO DE 83. OS PAGAMENTOS VÊM-SE PROCESSANDO NORMALMENTE, SOB A COORDENAÇÃO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA.

2º) OPERAÇÕES COM MODALIDADES DE RESOLUÇÃO 63, DO BANCO CENTRAL: OPERAÇÕES CONTRATADAS EM CONSONÂNCIA COM O DISPOSTO NO ITEM 6 DO ART. 2º DO DECRETO-LEI 1.801, PARA A COMPLEMENTAÇÃO DAS DEMAIS DESPESAS DO FUNDO E DESTINADAS AO FINANCIAMENTO DA CONSTRUÇÃO NAVAL, QUE ERAM OPERAÇÕES QUE A SUNAMAM FAZIA. PORTANTO, 63, FEITO PELA SUNAMAM. DA MESMA FORMA QUE OS CRÉDITOS OFICINAIS E NOTAS PROMISSÓRIAS, ESTAS FORAM OBJETOS DE CONSOLIDAÇÃO E LIQUIDAÇÃO ATRAVÉS DE NOVAS OPERAÇÕES AUTORIZADAS PELO VOTO 462, DE 83, TENDO COMO MUTUÁRIA A UNIÃO, E FORAM ASSINADAS EM 28 DE DEZEMBRO DE 83.

TAMBÉM SOB A COORDENAÇÃO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA O SEGUINTE: OPERAÇÕES NA MODALIDADE DA LEI 4.131, IDÊNTICAS ÀS OPERAÇÕES DA MODALIDADE DA RESOLUÇÃO 63, AINDA DE ACORDO COM OS DECRETOS-LEI 2.035 E 2.055, FORAM ASSUMIDAS PELA UNIÃO, TENDO A DEPENDÊNCIA GERAL DA FAZENDA SE ENCARREGADO DAS PROVIDÊNCIAS.

ENTÃO, ESSAS FORAM AS OPERAÇÕES COM BANCOS ASSUMIDAS PELA UNIÃO. DEPOIS VÊM AS OPERAÇÕES COM OS ESTALEIROS. EVENTOS ANTIGOS, BASICAMENTE DECORRENTES DA RESOLUÇÃO 6.043: DUPLICATAS EMITIDAS POR ESTALEIROS REFERENTE A EVENTOS E CONTRATOS ANTERIORES A JUNHO DE 83 E COM O CONHECIMENTO DA SUNAMAM: CAPACIDADE DOS ESTALEIROS JUNTO AOS ESTABELECIMENTOS DE CRÉDITOS NACIONAIS E ESTRANGEIROS PARA A OBTENÇÃO DE EMPRÉSTIMOS. CAUCIONADAS, ESSES CRÉDITOS, ESTÃO SENDO OBJETOS DE ANÁLISE PELA COMISSÃO DE TOMADA DE CONTAS. NÓS VAMOS VOLTAR A ISSO. E EVENTOS EM ANDAMENTO QUE FORAM PAGOS DIRETAMENTE.

VAMOS AOS VALORES. (EXIBE-SE TRANSPARÊNCIA). TRANSFERIDA PARA A UNIÃO FEDERAL NOTAS PROMISSÓRIAS E PACTUADAS COM OS BANCOS, NO VALOR DE 317 MILHÕES DE DÓLARES. É PAGO, SOB FORMA DE RESOLUÇÃO 6043, COM BANCOS PRIVADOS, 129 MILHÕES DE DÓLARES; REPASSE, SOB FORMA DE RESOLUÇÃO DO BANCO CENTRAL COM O BANCO DO BRASIL - EM 21 DE JUNHO DE 83 - 64 MILHÕES DE DÓLARES; FINANCIAMENTO EXTERNO EM MOEDA, ESTOQUE DA DÍVIDA, PORTANTO, 1 BILHÃO E 258 MILHÕES DE DÓLARES; DÉBITOS DE AVISO CB - 360 MILHÕES DE DÓLARES; TOTALIZANDO ESTA SOMA 2 BILHÕES, 129 E 293 MIL DÓLARES. ISSO É O QUE FOI TRANSFERIDO PARA A UNIÃO. RESTOU, PARA O FUNDO DE MARINHA MERCANTE 302 MILHÕES DE DÓLARES. NA ÉPOCA, TOTALIZANDO 2 BILHÕES E 400 MILHÕES DE DÓLARES ESSA POSIÇÃO, FORA RESOLUÇÃO 6.043, QUE MOSTRA BEMOS DEPOIS.

(EXIBE TRANSPARÊNCIA) ESTA DO GRÁFICO DA DÍVIDA É INTERESSANTE QUE SE VEJA. FOI PERGUNTADO NA COMISSÃO SOBRE O PROBLEMA DA DÍVIDA DA SUNAMAM E EU DIRIA QUE BASTA QUE SE VEJA O NOSSO BALANÇO; O BALANÇO DA SUNAMAM REGISTRA ESSES VALORES QUE AÍ ESTÃO. EU QUERO AQUI MOSTRAR O CONCEITO. O CONCEITO É SUNAMAM E DEPOIS DE SUNAMAM, FUNDO DE MARINHA MERCANTE. PORTANTO, A TRANSFERÊNCIA DAS DÍVIDAS PARA A UNIÃO, EM NÃO RETIRANDO DA NAÇÃO O ENCARGO, DERAM AO SETOR UMA NOVA SITUAÇÃO QUE, NÃO SE PODE DEIXAR DE RECONHECER, CONSTITUI O SANEAMENTO FINANCEIRO A QUE ME REFERI. EVOLUÇÃO DA DÍVIDA DA SUNAMAM, AQUI ESTÁ. PRIMEIRO, DÍVIDA EXTERNA - CRESCER, EM 1974, ATÉ 2 BILHÕES E 440 MILHÕES DE DÓLARES. ISSO SÃO VALORES RETIRADOS DE BALANÇO. DEPOIS DISSO, COMEÇAMOS A QUEDA E CHEGAMOS A 84 COM 467 MILHÕES DE DÓLARES. ATUALMENTE, O FUNDO DEVE ESTAR EM TORNO DE 500 A 550 MILHÕES DE DÓLARES, NO MÊS DE MARÇO. E AQUI, EM ORTOS A MESMA COISA. COM AS TRANSFERÊNCIAS SE FEZ O SANEAMENTO DO SETOR. PORTANTO, AQUELE SETOR QUE NÃO TINHA MAIS RECURSOS PARA PODER INVESTIR, GRAÇAS AO SEU ENDIVIDAMENTO ACELERADO, PASSOU, COM ESSAS MEDIDAS, A CONTAR COM RECURSOS."

EM RESUMO, AS MEDIDAS IMPLEMENTADAS ATINGIRAM DOIS GRANDES PROBLEMAS: 1º) A ESTRUTURA INSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVA DA SUNAMAM; 2º) AS DIFICULDADES FINANCEIRAS QUE O ÓRGÃO ATRAVESSAVA.

PARA ENFRENTAR O PRIMEIRO PROBLEMA ADOPTARAM-SE AS SEQUENTES MEDIDAS: 1º) CONVERTEU-SE A SUNAMAM EM ÓRGÃO AUTÔNOMO DA ADMINISTRAÇÃO DIRETA E RESERVOU-SE A ELA O PAPEL DE COORDENAÇÃO DA POLÍTICA DE MARINHA MERCANTE; 2º) CROU-SE UM CONSELHO INTERMINISTERIAL, QUE PASSARIA A TRAÇAR A POLÍTICA DE CONSTRUÇÃO NAVAL E ADMINISTRAR O FUNDO DE MARINHA MERCANTE; 3º) NOMEOU-SE O BNDES AGENTE FINANCEIRO DO FUNDO DE MARINHA MERCANTE. COM ISSO, ATACAVAM-SE AS FRAGILIDADES INSTITUCIONAIS E ADMINISTRATIVAS DO ÓRGÃO, JÁ ANALISADAS ANTERIORMENTE.

PARA ENFRENTAR AS DIFICULDADES FINANCEIRAS, DUAS PROVIDÊNCIAS FORAM ADOPTADAS: 1º) AUMENTOU-SE O AFRMM DE 30 PARA 50%; 2º) A UNIÃO ASSUMIU E RENEGOCIOU A DÍVIDA DA SUNAMAM, COM EXCEÇÃO DA RELATIVA À RESOLUÇÃO 6043, QUE SERÁ EXAMINADA NO CAPÍTULO SEQUINTE.

ALÉM DISSO, O MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES CRIOU UMA COMISSÃO DE TOMADA DE CONTAS ESPECIAL (CTCE), QUE SE INCUMBIU DE LEVANTAR O ACERVO DA ANTIGA SUNAMAM, BEM COMO EXAMINAR SUAS CONTAS, A FIM DE REALIZAR A DEVIDA TRANSFERÊNCIA PARA A NOVA SUNAMAM. COMO VEMOS, ESSA COMISSÃO DEDICOU-SE CENTRALMENTE A EXAMINAR OS DÉBITOS CORRESPONDENTES À RESOLUÇÃO 6043.

FORAM ALTAMENTE POSITIVAS AS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS E DE SANEAMENTO FINANCEIRO ADOPTADAS EM 1983, POIS AVANÇARAM NA DIREÇÃO DE LEVANTAR A BASE INSTITUCIONAL E FINANCEIRA PARA ORIENTAR A POLÍTICA DE MARINHA MERCANTE E DE CONSTRUÇÃO NAVAL NA ATUAL ETAPA DE DESENVOLVIMENTO NACIONAL E NO PRÓPRIO ESTÁGIO EM QUE SE ENCONTRA A INDÚSTRIA NAVAL DO PAÍS. NO ENTANTO, COMO VEREMOS, FALTOU A ELABORAÇÃO DE UMA POLÍTICA CLARAMENTE DEFINIDA PARA O SETOR. ANTES, NA DÉCADA DE SETENTA, HAVIA UM PROGRAMA CLARO QUE ENFRENTAVA A DEBILIDADE INSTITUCIONAL DA SUNAMAM; MAS, POR EXISTIR UMA POLÍTICA BEM ELEBORADA, FOI POSSÍVEL ENFRENTAR AS DIFICULDADES SURTIDAS E ALCANÇAR OS RESULTADOS PREVIAMENTE ESTABELECIDOS; AGORA, RESOLVEU-SE O PROBLEMA DA FRAGILIDADE INSTITUCIONAL E REALIZOU-SE O SANEAMENTO FINANCEIRO, MAS, COMO NÃO HÁ UMA POLÍTICA GLOBAL PARA O SETOR, A CRISE PERSISTE.

ASSIM, COMO VEREMOS NOS DOIS PRÓXIMOS CAPÍTULOS, AS DUAS TAREFAS URGENTES QUE SE COLOCAM SÃO: 1º) A SOLUÇÃO DO IMPASSE SURGIDO ENTRE GOVERNO E ESTALEIROS EM DECORRÊNCIA DOS DÉBITOS RELATIVOS À RESOLUÇÃO 6043; 2º) A FORMULAÇÃO DE UMA POLÍTICA E DE UM PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL QUE GARANTAM A SOBREVIVÊNCIA E DESENVOLVIMENTO DESSE IMPORTANTE SETOR DA ECONOMIA NACIONAL.

#### 5 - O IMPASSE SOBRE A DÍVIDA RELATIVA À RESOLUÇÃO 6043

COMO VIMOS, EM 1983, FOI FEITO UM REORDENAMENTO GERAL DA SUNAMAM E DO FUNDO DE MARINHA MERCANTE. A PRINCIPAL MEDIDA FOI A EXTINÇÃO DA ANTIGA AUTARQUIA SUNAMAM E SUA TRANSFORMAÇÃO EM ÓRGÃO AUTÔNOMO DA ADMINISTRAÇÃO DIRETA, O QUE SE FEZ ATRAVÉS DO DECRETO-LEI 2035, DE 21 DE JUNHO DE 1983. SIMULTANEAMENTE, CRIAVA-SE UM CONSELHO DIRETOR INTERMINISTERIAL PARA GERIR O FMM E NOMEAVA-SE O BNDES AGENTE FINANCEIRO DO FUNDO.

COMO CONSEQUÊNCIA DA EXTINÇÃO DA AUTARQUIA, ERA NECESSÁRIO LEVANTAR O SEU ACERVO E CONTAS A FIM DE TRANSFERI-LOS PARA OS ÓRGÃOS PERTINENTES. COM ESSE OBJETIVO, O MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, ATRAVÉS DA PORTARIA Nº 507/83, DE 23 DE JUNHO DE 1983, CONSTITUIU A COMISSÃO DE TOMADA DE CONTAS ESPECIAL (CTCE), NOMEANDO PARA PRESIDIR-LA O DR. CLODOALDO PINTO FILHO.

O DR. CLODOALDO ASSIM ENTENDIA A TAREFA DA CTCE: "A TAREFA ESPECÍFICA DA MINHA COMISSÃO, ALÉM DE TODA ESSA PARTE PESSOAL, MATERIAL, QUE FOI FEITA POR COMISSÃO ESPECÍFICA, EM ESTREITA RELAÇÃO COM A MINHA COMISSÃO, ERA AQUELA QUE ESTÁ DESCRITA NA PORTARIA QUE CONSTITUI A COMISSÃO, QUE É A PORTARIA 507/83, DE 23 DE JUNHO DE 1983, QUE É ENCERRAR A GESTÃO DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE, PELA EXTINTA AUTARQUIA FEDERAL, SUPERINTENDÊNCIA NACIONAL DA MARINHA MERCANTE. ISSO SIGNIFICA, FUNDAMENTALMENTE, CUIDAR DAS FINANÇAS E DO PATRIMÔNIO, A PARTIR DE UMA FOTOGRAFIA ESTATICA, NO DIA 21 DE JUNHO DE 1983, QUANDO A AUTARQUIA FOI EXTINTA. DE TAL FORMA QUE, NA MAIORIA DAS VEZES, VOU ME REFERIR SEMPRE A UMA SITUAÇÃO EXISTENTE NO DIA 21 DE JUNHO DE 1983, DIA DA PUBLICAÇÃO DO DECRETO-LEI 2.035, QUE EXTINGUIA A AUTARQUIA. É UMA FOTOGRAFIA ESTATICA. SIGNIFICA VER NESSE DIA, NESSA HORA, NESSE INSTANTE, QUAIS ERAM OS ATIVOS DA AUTARQUIA ANTIGA E COMO DIVIDI-LOS, QUAIS ERAM OS PASSIVOS DA AUTARQUIA E COMO DIVIDI-LOS, QUAIS ERAM OS ATIVOS E PASSIVOS JÁ ENCERRADOS, PERFEITAMENTE JÁ REGULARIZADOS, NÃO REGULARES, REGULARIZADOS QUE PODIAM SER IMEDIATAMENTE

TE TRANSFERIDOS E REDISTRIBUÍDOS, E QUAIS ERAM OS ATIVOS E OS PASSIVOS QUE NÃO ESTAVAM AJNDA REGULARIZADOS; TERIA QUE REGULARIZAR, FORMALIZAR, PORTANTO, ESTAVAM PENDENTES".

SEGUNDO O DEPOENTE, OS DADOS DE 21 DE JUNHO SÃO BASTANTE FALHOS E INCOMPLETOS, SENDO, PORISSO, COMPLEMENTADOS, REVISADOS E FECHADOS APENAS A 31 DE DEZEMBRO DE 1983. DO LADO DO ATIVO, O LEVANTAMENTO MOSTROU UM CRÉDITO TOTAL DO FMM, PARTICULARMENTE JUNTO A ARMADORES, DE "UM TRILHÃO, NOVECIENTOS E CINQUENTA E SEIS BILHÕES DE CRUZEIROS, DIVIDIDO NESSAS TRÊS PARCELAS, VINCENDAS, VENDIDAS E CASCO EM CONSTRUÇÃO. ESSE CRÉDITO FOI TODO PASSADO PARA O BNDES NO DIA 2 DE JANEIRO DE 1984, E O BNDES OS ADMINISTRA HOJE".

PELO LADO DO PASSIVO, A SITUAÇÃO ERA MAIS COMPLEXA. DOS DEPOIMENTOS DO EX-MINISTRO DOS TRANSPORTES, DR. CLORALDINO SEVERO, E DO PRESIDENTE DA CTCE, DR. CLODOALDO PINTO FILHO, CONSTA QUE HAVIAM SETE TIPOS DE PASSIVO:

- 1) NOTAS PROMISSÓRIAS RESULTANTES DA CONVERSÃO DAS ANTIGAS DUPLICATAS DE SERVIÇO (RESOLUÇÃO 6043), REALIZADA POR FORÇA DO VOTO 6881 DO CONSELHO MONETÁRIO NACIONAL, E QUE PASSARAM PARA A RESPONSABILIDADE DIRETA DA SUNAMAM - US\$ 317 MILHÕES;
- 2) EMPRÉSTIMOS TOMADOS PELA PRÓPRIA SUNAMAM, NO MERCADO FINANCEIRO INTERNO, ATRAVÉS DA RESOLUÇÃO 63/67, QUE CONSISTEM EM OPERAÇÕES DE REPASSE, FEITAS POR BANCOS PRIVADOS INSTALADOS NO PAÍS, DE RECURSOS EXTERNOS-US\$129 MILHÕES;
- 3) EMPRÉSTIMOS TOMADOS PELA PRÓPRIA SUNAMAM, TAMBÉM ATRAVÉS DA RESOLUÇÃO 63, MAS JUNTO AO BANCO DO BRASIL - US\$ 64 MILHÕES;
- 4) EMPRÉSTIMOS TOMADOS PELA SUNAMAM NO MERCADO EXTERNO, SOB A ÉGIDE DA LEI 4.131, OU SEJA, EMPRÉSTIMOS EM MOEDA NÃO-CONDICIONADOS - US\$ 1,258 MILHÕES;
- 5) DÉBITO JUNTO AO BANCO DO BRASIL POR CONTA DO AVISO GB-588, OU SEJA, PAGAMENTOS FEITOS PELO BANCO DO BRASIL, EM NOME DO TESOURO NACIONAL, DE DÍVIDAS EXTERNAS VENCIDAS E NÃO PAGAS PELA SUNAMAM - US\$ 360 MILHÕES;
- 6) EMPRÉSTIMOS SUPPLIES, QUE CORRESPONDIAM A FINANCIAMENTOS EXTERNOS PARA AQUISIÇÃO DE NAVIOS OU COMPONENTES NO EXTERIOR - US\$ 302 MILHÕES;
- 7) DÍVIDA REFERENTE A REAJUSTAMENTO DE EVENTOS DECORRENTES DA APLICAÇÃO DA RESOLUÇÃO 6043 - US\$ 498 MILHÕES.

SEGUNDO OS DOIS DEPOENTES, OS CINCO PRIMEIROS TIPOS DE PASSIVOS, NUM VALOR TOTAL DE US\$ 2,129.293.000,00, FORAM PASSADOS À UNIÃO FEDERAL, QUE RENEGOCIOU NOVOS PRAZOS E NOVAS CONDIÇÕES DE PAGAMENTO OU LIQUIDOU. O SEXTO TIPO DE PASSIVO, CORRESPONDENTE ÀS OPERAÇÕES SUPPLIES, NO VALOR DE US\$ 302 MILHÕES, PERMANECERAM SOB A RESPONSABILIDADE DO FUNDO DE MARINHA MERCANTE. QUANTO ÀS DÍVIDAS RELATIVAS À RESOLUÇÃO 6043, NO VALOR DE US\$ 498 MILHÕES, OU SEJA, CERCA DE 17% DO TOTAL DA DÍVIDA DE ENTÃO (OU AINDA CERCA DE 8% DO TOTAL DO DESPÊNDIO DO II PCN), A CTCE DECIDIU, POR ORIENTAÇÃO MINISTERIAL, PROMOVER UM PROCESSO DE INVESTIGAÇÃO DE SUA COMPOSIÇÃO E ORIGEM. É PRECISAMENTE ESSA PARTE DA DÍVIDA QUE HOJE ESTÁ SOB QUESTÃO.

É NECESSÁRIO, PORTANTO, PARA OS FINS DESTE RELATÓRIO, ANALISARMOS A GÊNESE DESSA PARCELA DA DÍVIDA. JÁ EXAMINAMOS EM PARTES ANTERIORES DESTE RELATÓRIO QUE, EM FACE DA ESCASSEZ OU ATRASO NO APORTE DE RECURSOS PARA O FINANCIAMENTO DO II PCN, A SUNAMAM RECORRIA, INICIALMENTE, AO SISTEMA BANCÁRIO DO PAÍS PARA COBRIR OS DEFICITS DE CAIXA QUE IAM SURTINDO; POSTERIORMENTE, EM 1977, COM A PROIBIÇÃO DESSE TIPO DE OPERAÇÃO, A SUNAMAM AUTORIZOU OS ESTALEIROS A EMITIREM DUPLICATAS POR CONTA DOS EVENTOS CONCLUÍDOS E NÃO PAGOS, AS QUAIS ERAM ACEITAS PELA INSTITUIÇÃO E DESCONTADAS NO SISTEMA BANCÁRIO, OU SEJA, ERAM DÍVIDAS DE RESPONSABILIDADE DA SUNAMAM.

A 23 DE JULHO DE 1979, A SUNAMAM BAIXA A RESOLUÇÃO 6043, QUE ALTERA OS CRITÉRIOS DE RELACIONAMENTO FINANCEIRO COM OS ESTALEIROS (SUBSTITUINDO, ASSIM, A RESOLUÇÃO 4402, QUE VIGIA ANTERIORMENTE) E REGULAMENTA AS OPERAÇÕES DE ACEITE DE DUPLICATA. NO PERÍODO ANTERIOR, AS DESPESAS FINANCEIRAS DECORRENTES DO DESCONTO DE DUPLICATAS FICAVAM POR CONTA DA SUNAMAM; O PERÍODO DE REAJUSTE DOS EVENTOS ENCERRAVA, POR SUA VEZ, UM MÊS ANTES DA CONCLUSÃO DOS MESMOS.

O SISTEMA DE REAJUSTAMENTO É O MECANISMO ATRAVÉS DO QUAL, NUMA ECONOMIA INFLACIONÁRIA, SE ATUALIZA OS PREÇOS ORIGINALMENTE PACTADOS PARA A VENDA DE NAVIOS. PARA ISSO, O PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DO NAVIO É DIVIDIDO EM VÁRIAS ETAPAS, DENOMINADAS DE "EVENTOS". A CONCLUSÃO DE CADA EVENTO É COMO SE FOSSE A ENTREGA DE UM PRODUTO FINAL, DEVENDO, EM CONSEQUÊNCIA, SER IMEDIATAMENTE PAGO.

POR OUTRO LADO, O PREÇO DO EVENTO ERA REAJUSTADO POR UM INFLATOR QUE ATUALIZA O AUMENTO DE CUSTOS VERIFICADO ENTRE A DATA EM QUE FOI PACTADA A CONSTRUÇÃO DO NAVIO E A DATA (MENOS UM MÊS) DA ENTREGA DO EVENTO. COMO OS CUSTOS DOS DISTINTOS COMPONENTES DO EVENTO (E, PORTANTO, DO NAVIO) EVOLUEM DE FORMA DIFERENTE, HÁ UM PARÂMETRO DE REAJUSTAMENTO PARA CADA COMPONENTE. ASSIM, HÁ O PARÂMETRO "X" PARA A MÃO-DE-OBRA, O PARÂMETRO "Y" PARA O AÇO, O PARÂMETRO "W" PARA MATERIAIS E EQUIPAMENTOS E PARÂMETRO "Z" PARA CUSTOS INDIRETOS.

POIS BEM, PELA RESOLUÇÃO 4402, O REAJUSTAMENTO ERA FEITO, COMO VIMOS, ATÉ UM MÊS ANTES DA ENTREGA DO EVENTO. QUANDO A SUNAMAM NÃO TINHA RECURSOS PARA PAGAR O EVENTO (É PRECISO REGISTRAR QUE A SUNAMAM FINANCIAVA AO ARMADOR 85% DO NAVIO, FICANDO OS RESTANTES 15% PARA ACERTO DIRETO ENTRE O ARMADOR E O ESTALEIRO), AUTORIZAVA, COMO VIMOS ANTES, A EMISSÃO DE DUPLICATAS, FICANDO AS DESPESAS FINANCEIRAS DECORRENTES DO DESCONTO POR SUA PRÓPRIA CONTA. COM A EDIÇÃO DA 6043, AS DESPESAS FINANCEIRAS PASSARAM PARA A RESPONSABILIDADE DOS ESTALEIROS; EM CONTRAPARTIDA, O REAJUSTAMENTO DO PREÇO PASSOU A SER CALCULADO ATÉ A DATA DO PAGAMENTO DA DUPLICATA, A TÍTULO DE COMPENSAÇÃO.

REZA A RESOLUÇÃO 6043: "AS DESPESAS BANCÁRIAS FICARÃO A CARGO DO ESTALEIRO CONTRATANTE, OS QUAIS, EM CONTRAPARTIDA, SERÃO CREDITADOS PELO REAJUSTE CONTRATUAL ATÉ A DATA REAL DA LIQUIDAÇÃO DA DUPLICATA".

A RESPONSABILIZAÇÃO PELAS DESPESAS BANCÁRIAS ERA UMA FORMA DE FORÇAR OS ESTALEIROS A NEGOCIAREM JUROS MAIS BAIXOS; NO ENTANTO,

COMO A RESPONSABILIDADE POR ESSAS DESPESAS DEVIA, EM ÚLTIMA ANÁLISE, CABER À SUNAMAM, POR NÃO HAVER PAGO O EVENTO NA DATA APRAZADA, O ÓRGÃO, AO COMINAR ESSES ENCARGOS AOS ESTALEIROS, HOUVE POR BEM COMPENSÁ-LOS COM A AMPLIAÇÃO DO PRAZO DE REAJUSTE.

EM FEVEREIRO DE 1981, HOUVE NOVA MODIFICAÇÃO. O CONSELHO MONETÁRIO NACIONAL APROVOU VOTO PROIBINDO EXPRESSAMENTE O ACEITE, PELO SUNAMAM, DE NOVAS DUPLICATAS. AO MESMO TEMPO, DIZ O DR. CLODOALDO, EM SEU DEPOIMENTO, "EXIGIU, OBRIGOU A SUNAMAM A TRANSFORMAR AS DUPLICATAS QUE ESTAVAM NA PRAÇA EM NOTAS PROMISSÓRIAS DE SUA RESPONSABILIDADE". NO "ACERTO DE CONTAS" DA SUNAMAM, COMO VIMOS, ESSA DÍVIDA, NO VALOR DE US\$ 317 MILHÕES, PASSOU PARA A RESPONSABILIDADE DA UNIÃO.

ESSA DECISÃO DO CMN EQUACIONOU UM PROBLEMA, MAS PRODUZIU OUTRO. CONFORME DEPOIMENTO DO EX-MINISTRO CLORALDINO SEVERO, REAFIRMADO PELO DR. CLODOALDO PINTO FILHO, ACUMULOU-SE UMA NOVA DÍVIDA DA SUNAMAM JUNTO AOS ESTALEIROS, COMO RESULTADO DOS REAJUSTAMENTOS AUTORIZADOS PELA RESOLUÇÃO 6043. COMO NÃO HAVIA DINHEIRO PARA COBRÍ-LOS, AS DUPLICATAS HAVIAM SIDO PROIBIDAS E AS NOTAS PROMISSÓRIAS SÓ PODIAM SER UTILIZADAS PARA SUBSTITUIR AS DUPLICATAS ANTIGAS, "ESSE VALOR DO REAJUSTAMENTO É QUE, COM A PROIBIÇÃO DE EMISSÃO DE NOVAS DUPLICATAS EM 1981, NÃO PODE SER REPRESENTADO POR NOVA DUBLICATA, TEVE QUE ASSUMIR A FORMA DE CONTA, DA CONTA NO CONCEITO DO CÓDIGO DE CONTABILIDADE PÚBLICA DA UNIÃO. ESSAS CONTAS SE FORAM ACUMULANDO EM REAJUSTAMENTO DA 6043 (DR. CLODOALDO).

O DR. CLODOALDO DIZ MAIS: "COM A PROIBIÇÃO DE EMISSÃO DE DUPLICATAS E A SUA TRANSFORMAÇÃO EM NOTAS PROMISSÓRIAS, COMO JÁ MENCIONAMOS AQUI, ESSAS CONTAS DE 6043, OU SEJA, O REAJUSTAMENTO, DECORRENTE DA APLICAÇÃO DA RESOLUÇÃO 6043, REAJUSTAMENTO DO PRAZO DE CORRIDO, DURANTE A VIDA DA DUBLICATA, COMO EU NÃO PODIA MAIS EMITIR DUPLICATAS, ESSAS CONTAS SE FORAM ACUMULANDO NA SUNAMAM".

ESSA É A ORIGEM DA DÍVIDA QUE ESTÁ EM DISCUSSÃO, CONFORME AFIRMA DR. CLORALDINO SEVERO: "CONTINUAVA O REAJUSTAMENTO CORRENDO, AÍ INSULSA ESTA QUE FAZIA PARTE DOS CONTRATOS... E, ENTÃO, O ESTALEIRO, NO MOMENTO EM QUE FOSSEM PACAS AS DUPLICATAS, AINDA TINHA UMA CONTA ADICIONAL DO QUE PAGOU ATÉ O MÊS TAL, DO QUE FOI PACO NA DUBLICATA; ENTÃO, TEN MAIS O REAJUSTAMENTO CORRESPONDENTE, QUE ERA A DIFERENÇA DA 6043. ESSES CRÉDITOS, NO VALOR DE 488 MILHÕES DE DÓLARES, É QUE FORAM OBJETO DA OPERAÇÃO TRIANGULAR SEGUINTE: OS ESTALEIROS COMPARECIAM À SUNAMAM, SE APRESENTAVAM, E SABEDORES QUE TINHAM CRÉDITOS, CRÉDITOS ESTES DECORRENTES DESSE REAJUSTAMENTO A QUE ME REFERI, LEVAVAM ESSES CRÉDITOS AOS BANCOS, E OFERECIAM AOS BANCOS EM GARANTIA DE OPERAÇÕES. DESSA FORMA, TORNAVAM OS RECURSOS DOS BANCOS E TRANSFERIAM OS DIREITOS, CEDIAM OS CRÉDITOS AOS BANCOS, QUE DEVERIAM, POR SUA VEZ, RECEBER DA SUNAMAM. A SUNAMAM DECLARAVA, EM CARTA, O SEU CONHECIMENTO DESTA CESSÃO E DECLARAVA A EXISTÊNCIA DESSES VALORES".

SURCIRAM, ENTÃO, OS INSTRUMENTOS PARTICULARES QUE O EX-MINISTRO CLORALDINO SEVERO E O DR. CLODOALDO PINTO FILHO CHAMARAM DE "CARTAS DE CESSÃO DE CRÉDITO" E OS ESTALEIROS CHAMAM DE "CARTAS DE ASSUNÇÃO DE DÍVIDA". OS ESTALEIROS TINHAM CRÉDITO JUNTO À SUNAMAM POR CONTA DOS REAJUSTAMENTOS AUTORIZADOS PELA 6043; A SUNAMAM NÃO POSSUÍA RECURSOS PARA HONRÁ-LOS, ESTAVA PROIBIDA DE ACEITAR NOVAS DUPLICATAS OU UTILIZAR NOTAS PROMISSÓRIAS PARA COBRIR

ESSES COMPROMISSOS. A SOLUÇÃO ENCONTRADA FOI A UTILIZAÇÃO DESSAS CARTAS DE CRÉDITO.

ESSA QUESTÃO FOI ESCLARECIDA DA SEGUINTE FORMA PELO DR. CLODOALDO: "ENTÃO COM A PROIBIÇÃO DESSA NOVA DUBLICATA E NÃO PODENDO TRANSFORMAR EM NOTA PROMISSÓRIA, ESSAS CONTAS SE FORAM ACUMULANDO E HAVIA QUE DAR UMA SOLUÇÃO. A SOLUÇÃO IMAGINADA, ENTÃO, FOI ORIGINADA DE UM MEMORIAL DE JULHO DE 1981 AOS ESTALEIROS; O SENHOR MINISTRO DA FAZENDA PEDIA QUE O BANCO DO BRASIL ABRISSSE UMA LINHA ESPECIAL DE CRÉDITO, PARA QUE OS ESTALEIROS PUDESSEM CONTRATAR OPERAÇÕES 63, LASTREADAS POR ESSAS CONTAS 6043. O MINISTRO DA FAZENDA, ATRAVÉS DO AVISO 421, CONSULTOU A SUNAMAM. NESTE AVISO 421, TAMBÉM, O MINISTRO DA FAZENDA NÃO AUTORIZOU NENHUMA OPERAÇÃO... O MINISTRO DA FAZENDA CONSULTOU A SUNAMAM, QUE, AFINAL, ERA DONA DA DÍVIDA, DONA DAS CONTAS, O QUE ELE ACHAVA DA HIPÓTESE DE ABRIR UMA LINHA DE CRÉDITO NO BANCO DO BRASIL PARA ESTALEIROS NACIONAIS, FAZENDO OPERAÇÃO DE CRÉDITO NO REGIME 63, SUPORTADAS, CAUCIONADAS, LASTREADAS POR ESSAS CONTAS 6043. O SISTEMA FOI IMPLANTADO, A PARTIR DAÍ. NA VERDADE, A CONSULTA ORIGINAL ERA SOBRE 15 MILHÕES DE DÓLARES, PARA TRÊS ESTALEIROS NACIONAIS, DEPOIS, POR ISONOMIA, O SISTEMA FOI ESTENDIDO AOS DEMAIS BANCOS E AOS DE MAIS ESTALEIROS EM VALORES BEM MAIORES".

ASSIM, A ADOÇÃO DAS CARTAS PARA REGULARIZAR AS DÍVIDAS RESULTANTES DOS REAJUSTAMENTOS AUTORIZADOS PELA 6043 TINHA COMO FUNDAMENTO UMA "PROVOCAÇÃO" PARTIDA DO MINISTÉRIO DA FAZENDA, TANTO AUTORIZANDO O BANCO DO BRASIL A ABRIR AS LINHAS DE CRÉDITO, QUANTO CONSULTANDO A SUNAMAM SOBRE SUA OPINIÃO A RESPEITO. ALÉM DO MAIS, SEGUNDO DEPOIMENTO DO EX-MINISTRO CLORALDINO SEVERO, REAFIRMADO PELO DR. CLODOALDO, NÃO ERA NECESSÁRIA NENHUMA AUTORIZAÇÃO ESPECIAL PARA A ADOÇÃO E GENERALIZAÇÃO DAQUELE PROCEDIMENTO, PORQUE "CEDER CRÉDITO NÃO PRECISA RESOLUÇÃO, É UM DIREITO PRIVADO, ENTÃO, A QUESTÃO FUNDAMENTAL, QUE SE TEM MUITO DISCUTIDO, PORQUE É QUE SE PERMITIU CEDER CRÉDITOS. O GOVERNO NÃO PODE IMPEDIR QUE ALGUÉM CEDA OS SEUS CRÉDITOS".

HAVIAM VÁRIOS TIPOS DE CARTA DE CRÉDITO, CUJOS MODELOS SE ENCONTRAM ANEXOS DEPOIMENTO DE DR. CLODOALDO PINTO FILHO. HAVIAM, NO ENTANTO, DOIS TIPOS BÁSICOS: 1ª) UMA CARTA DO ESTALEIRO À SUNAMAM, COM O DEVIDO "DE ACORDO" DA SUNAMAM, EM QUE O ESTALEIRO AUTORIZA ESTA A PAGAR DIRETAMENTE AOS BANCOS O VALOR DA DÍVIDA; 2ª) UMA CARTA DA SUNAMAM AOS BANCOS EM QUE, ALÉM DE OUTRAS COISAS, ESTA SE RESPONSABILIZA PELO FIEL E EXATO CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES ASSUMIDAS PELO ESTALEIRO. DIZ O DR. CLODOALDO QUE FORAM REALIZADAS 150 OPERAÇÕES COM BASE NAS CARTAS DE "CESSÃO DE CRÉDITO" OU DE "ASSUNÇÃO DE DÍVIDA".

SEGUNDO O DR. CLODOALDO, AO INVENTARIAR ESSA PARTE DO PASSIVO DA SUNAMAM, A CTCE, POR ELE PRESIDIDA, "RECEBEU ORIENTAÇÃO PARA APROFUNDAR NO EXAME DAS CONTAS QUE CAUCIONAVAM ESSAS OPERAÇÕES, BASEADO NO FATO DE QUE NÃO ESTAVAM AINDA ATESTADAS PARA PAGAMENTO, FORAM FEITAS SUPosição DE QUE, SE FOSSEM ATESTADAS PARA PAGAMENTO, A SUNAMAM PAGARIA".

PARA REALIZAR ESSE TRABALHO, A CTCE ELABOROU UM CONJUNTO DE CRITÉRIOS, POR ELA CHAMADOS DE "CRITÉRIOS OPERACIONAIS", QUE SERVIAM DE ORIENTAÇÃO PARA O TRABALHO DE TRIAGEM OU RASTREAMENTO DAS CONTAS QUE DERAM ORIGEM ÀS OPERAÇÕES 63 CAUCIONADAS PELA RESOLU

ÇÃO 6043. É PRECISAMENTE NESSE TRABALHO DE TRIAGEM QUE SURTEM DIVERGÊNCIAS ENTRE A CTCE/MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, DE UM LADO, E OS ESTALEIROS/EX-SUPERINTENDENTES DA SUNAMAM, DE OUTRO.

ENQUANTO OS PRIMEIROS AFIRMAM QUE NÃO MUDARAM AS NORMAS ANTERIORES, MAS APENAS O COMPORTAMENTO, DIZEM OS ÚLTIMOS QUE A CTCE SÓ CONSEGUIU CHEGAR AOS RESULTADOS A QUE CHEGOU EM FACE DE TER ADOPTADO NOVAS NORMAS E CRITÉRIOS PARA EXAMINAR OS FATOS PASSADOS, SEM RESPEITAR AS NORMAS ENTIÃO VIGENTES.

AFIRMA, POR EXEMPLO, O EX-MINISTRO CLORALDINO SEVERO: "E ASSIM HÁ UMA SUCESSÃO DE OUTRAS COISAS EM QUE EU NÃO VOU DEIXAR-ME, APENAS ESTOU DIZENDO QUE 'NÓS NÃO MUDAMOS CRITÉRIOS, NÓS MUDAMOS COMPORTAMENTO. QUANDO DICO QUE NÃO MUDAMOS CRITÉRIOS, É PORQUE NÃO MUDAMOS LEI, NÃO MUDAMOS CONTRATO'".

EM CONTRADIÇÃO, RESPONDE O DR. ÉLCIO COSTA COUTO, EX-SUPERINTENDENTE DA SUNAMAM: "NÃO SE SABE, PORQUE A TANTO NÃO SE TEVE ACESSO, EM QUE PREMISSAS INTERPRETATIVAS E DE APLICAÇÃO SE FUNDARAM AS "INCORREÇÕES" QUE SE DIZ EXISTENTES NAS CONTAS ATESTADAS, MAS, DO POUCO QUE SE PODE APURAR, PODE-SE AFIRMAR QUE SE ASSENTAM GRANDEMENTE NA ADOÇÃO DE CRITÉRIOS INTERPRETATIVOS NOVOS, QUE, POR SUBJETIVOS, NÃO PODEM SER MELHORES DO QUE OS JÁ ADOPTADOS E EM ALGUNS CASOS ADOPTANDO REGRAS QUE NÃO ESTÃO PREVISTAS NOS CONTRATOS (EXEMPLO: NOVAS NORMAS DE CORREÇÃO MONETÁRIA), OU NEGANDO A EXISTÊNCIA DE RELAÇÕES BILATERAIS ENTRE AS PARTES CONTRANTES".

OS "CRITÉRIOS OPERACIONAIS" ADOPTADOS PELA CTCE PARTEM DA NÃO ACEITAÇÃO DO PROTOCOLO FIRMADO EM 1979, A TÍTULO DE REGULAMENTAR A RELAÇÃO SUNAMAM/ESTALEIROS PREVISTA NA RESOLUÇÃO 6043. DECLAROU O DR. CLODOALDO PINTO FILHO, NESTA CPI: "NÓS NÃO ACEITAMOS O PROTOCOLO POR FORÇA DE TODOS AQUELES DEFEITOS FORMAIS QUE EU LHE MENCIONEI". OS DEFEITOS DO PROTOCOLO SERIAM, EM RESUMO, OS SEGUINTE: 1º) ASSINADO POR PESSOA NÃO COMPETENTE, O DIRETOR-FINANCEIRO DA SUNAMAM, COM LUIZ RODOLPHO DE CASTRO; 2º) HAVER RETROAÇADO DE 23 DE JULHO PARA 28 DE MARÇO DE 1979 OS EFEITOS DA RESOLUÇÃO 6043; 3º) MANOAR APLICAR, NO CÁLCULO DOS REAJUSTAMENTOS DOS EVENTOS, OS ÍNDICES EXTREMOS; 4º) ESTENDER PARA OUTROS TIPOS DE PAGAMENTOS O REGIME DA RESOLUÇÃO 6043.

DESCONSIDERANDO AS NORMAS DO PROTOCOLO E COM BASE NOS "CRITÉRIOS OPERACIONAIS" POR ELA ELABORADOS, A CTCE CHEGOU A UM CONJUNTO DE "INCORREÇÕES" QUE ELA CLASSIFICOU EM DOIS GRANDES BLOCOS: 1º) INCORREÇÕES NO CÁLCULO DOS REAJUSTAMENTOS DOS VALORES DOS EVENTOS E DE PARÂMETROS CONTRATUAIS; 2º) INCORREÇÕES QUANTO À EMISSÃO, DESCONTO, ACEITE E REAJUSTAMENTO DE DUPLICATAS (VER DEPOIMENTOS DOS DRS. CLORALDINO SEVERO E CLODOALDO PINTO FILHO).

NO PRIMEIRO BLOCO, FORAM ARROLADOS CINCO TIPOS DE INCORREÇÕES, A SABER: 1º) INEXATIDÕES NO CÁLCULO DO REAJUSTAMENTO DE EVENTOS EM QUE HÁ PARTICIPAÇÃO DO ARMADOR; 2º) INEXATIDÕES NO CÁLCULO DO REAJUSTAMENTO EM RAZÃO DA NACIONALIZAÇÃO DOS COMPONENTES; 3º) INEXATIDÕES NO CÁLCULO DE PARCELAS REFERENTES À ESPECIFICAÇÃO ADICIONAL DE EXCLUSIVO INTERESSE DO ARMADOR; 4º) INCORREÇÃO NO USO DOS ÍNDICES DE SALÁRIO E DE AÇD, PARA EFEITO DE COBRANÇA DE EVENTO E

DE SEU REAJUSTAMENTO; 5º) INCORREÇÕES NOS CÁLCULOS DO PARÂMETRO Z, DO EFEITO DAS MÉDIAS E DA INTEGRIDADE MONETÁRIA.

NO SEGUNDO BLOCO, HAVERIAM SEIS TIPOS DE INCORREÇÕES, QUE SÃO: 1º) ADOÇÃO DO CRITÉRIO DE REAJUSTE DA RESOLUÇÃO 6043 EM DUPLICATAS EMITIDAS NA ÉPOCA DA RESOLUÇÃO 4402; 2º) EMISSÃO DE DUPLICATAS ANTES DA REALIZAÇÃO FÍSICA DO EVENTO; 3º) INCLUSÃO NO VALOR DA DUPLICATA DAS DESPESAS FINANCEIRAS DECORRENTES DE SEU DESCONTO NA REDE BANCÁRIA; 4º) COBRANÇA DE REAJUSTAMENTO DA DUPLICATA ATÉ A DATA DE SEU VENCIMENTO, MESMO QUANDO O PAGAMENTO FOI ANTECIPADO; 5º) EMISSÃO DE DUPLICATA, MESMO QUANDO O CONTA CORRENTE DO ESTALEIRO ESTAVA DEVEDOR FRENTE À SUNAMAM; 6º) COBRANÇA DE DESPESAS BANCÁRIAS COM BASE EM OPERAÇÕES BANCÁRIAS PARALELAS.

A CONCLUSÃO BÁSICA DA CTCE É A DE QUE O RESULTADO GERAL DESSE CONJUNTO DE "INCORREÇÕES" FAVORECEU AOS ESTALEIROS: ESTES, EM RESUMO, TERIAM COBRADO DA SUNAMAM MONTANTE SUPERIOR AO QUE, DE FACTO, TERIAM DIREITO. COM ESSA AVALIAÇÃO, A CTCE DECIDIU REALIZAR A GLOSA DO CONJUNTO DOS DÉBITOS DECORRENTES DOS REAJUSTAMENTOS AUTORIZADOS PELA 6043. ESTES, CONFORME DEPOIMENTO DO EX-MINISTRO CLORALDINO SEVERO, ATINGIRAM A CIFRA DE US\$ 488 MILHÕES POR OCASIÃO DA EXTINÇÃO DA ANTIGA AUTARQUIA, EM MEADOS DE 1983, OU US\$ 498 MILHÕES, NA AVALIAÇÃO DO DR. CLODOALDO (COM JUROS QUE CORRERAM DAÍ EM DIANTE, O MONTE ESTAVA EM TORNO DE US\$ 550 MILHÕES NO COMEÇO DE 1985).

ATÉ 28 DE FEVEREIRO DE 1985, SEGUNDO O DR. CLODOALDO, A COMISSÃO JÁ HAVIA RASTREADO E GLOSADO AS CONTAS DE QUATRO DOS SETE ESTALEIROS. DE UMA DÍVIDA DE CERCA DE US\$ 119 MILHÕES, CORRESPONDENTE ÀS CONTAS DESSES ESTALEIROS, A CTCE TERIA CONCLUÍDO QUE US\$ 27 MILHÕES NÃO PODERIAM SER CONSIDERADOS "DÍVIDA LEGÍTIMA", O QUE CORRESPONDERIA A CERCA DE 23%. CASO ESSA PORCENTAGEM SE ESTENDESSE PARA O CONJUNTO DA DÍVIDA RELATIVA À 6043, REPRESENTARIA CERCA DE 4% DOS APROXIMADAMENTE US\$ 3 BILHÕES DE DÍVIDA QUE, POR OCASIÃO DA EXTINÇÃO DA SUNAMAM, TINHA O FPM, OU 2% DO CONJUNTO DO DISPÊNDIO RELATIVO AO II PCN.

ESSES RESULTADOS SÃO, NO ENTANTO, CONTESTADOS PELOS EX-SUPERINTENDENTES DA SUNAMAM E PELOS ESTALEIROS CUJAS CONTAS DERAM ORIGEM A CERCA DE 3/4 DA DÍVIDA DA 6043. QUEM MELHOR SISTEMATIZOU ESSA CONTESTAÇÃO NESTA CPI FOI O EX-SUPERINTENDENTE DA SUNAMAM DR. ÉLCIO COSTA COUTO, QUE O FEZ DA SEGUINTE FORMA:

a - NADA MENOS QUE QUATRO SÃO "INCORREÇÕES" DECORRENTES DE MODOLOGIA NOVA INTRODUZIDA PELA CTCE, CONTRARIANDO, INCLUSIVE, DISPOSITIVOS CONTRATUAIS;

b - OUTRAS QUATRO "INCORREÇÕES" DECORRERAM DA NÃO ACEITAÇÃO PELA CTCE DE ATOS E DECISÕES FORMAIS TOMADAS ANTERIORMENTE, ESPECIALMENTE AQUELAS RELACIONADAS COM A RESOLUÇÃO 6043, PARECERES JURÍDICOS E ORIENTAÇÕES INTERNAS;

c - TRÊS OUTRAS, FINALMENTE, RESULTANTES DA NÃO ACEITAÇÃO PELA CTCE DE FATOS OCORRIDOS NO PASSADO E QUE TIVERAM, PARA EFEITOS DE CÁLCULO, UMA INTERPRETAÇÃO QUE, CLARO, TAMBÉM FOI ACEITA PELA COMISSÃO".



VOLVIMENTO. NESSAS CIRCUNSTÂNCIAS, A SUPERAÇÃO DA CRISE DA INDÚSTRIA NAVAL PASSA A DEPENDER, FUNDAMENTALMENTE, DO ENFRENTAMENTO ADEQUADO DE TRÊS QUESTÕES PRINCIPAIS: 1) A ESTRUTURA ADMINISTRATIVA DA SUNAMAM; 2) A DÍVIDA RELATIVA À RESOLUÇÃO 6043; 3) UMA NOVA POLÍTICA NAVAL.

**6.1. ESTRUTURA ADMINISTRATIVA DA SUNAMAM** - CONFORME EXAMINAMOS EXAUSTIVAMENTE NO CAPÍTULO 4 (A CRISE DA INDÚSTRIA NAVAL), TODOS OS DEPOENTES NESTA CPI FORAM UNÂNIMES EM AFIRMAR QUE PARTE SIGNIFICATIVA DOS PROBLEMAS OCORRIDOS NO SETOR NAVAL BRASILEIRO, NO PERÍODO RECENTE, DERIVOU-SE DA INADEQUAÇÃO INSTITUCIONAL E DAS DEBILIDADES ADMINISTRATIVAS DA SUNAMAM.

A ADMINISTRAÇÃO DO ÓRGÃO ERA UM VERDADEIRO CAOS: NÃO SE ATINHA ÀS NORMAS MÍNIMAS DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, NÃO FUNCIONAVA À BASE DE ORÇAMENTO DE CAIXA E DE INVESTIMENTO, NÃO POSSUÍA PESSOAL QUALIFICADO, O PESSOAL QUE HAVIA ERA MAL REMUNERADO, ETC. DEMONSTRANDO CABAL DESSA DESORGANIZAÇÃO É O FATO DE QUE VÁRIOS EX-SUPERINTENDENTES NÃO CONSEQUIRAM SEQUER PRECISAR, NESTA CPI, O NÚMERO DE ENGENHEIROS NAVAIS DO ÓRGÃO: UNS FALAVAM EM APENAS UM ENGENHEIRO, ENQUANTO OUTROS INDICARAM OUTROS NÚMEROS.

MAS UM DOS EXEMPLOS MAIS GRITANTES DESSA DESORGANIZAÇÃO FOI A AFIRMAÇÃO DO SUPERINTENDENTE DA ÉPOCA EM QUE FOI FIRMADO O PROTOCOLO DE 1979 NO SENTIDO DE QUE NÃO TINHA CONHECIMENTO DE DOCUMENTO DE TAMBÉM IMPORTÂNCIA NO RELACIONAMENTO DA SUNAMAM COM OS ESTALEIROS.

A REFORMA INSTITUCIONAL DEFLAGRADA EM 1980 (ATRAVÉS DO DECRETO - LEI Nº 1.801) E COMPLETADA EM 1983 BUSCA ENFRENTAR ESSAS DEBILIDADES, PARTICULARMENTE AO CONVERTER A SUNAMAM EM ÓRGÃO AUTÔNOMO DA ADMINISTRAÇÃO DIRETA E TRANSFERIR A GESTÃO DO FMM PARA O BNDES.

O GRANDE DESAFIO É DOTAR O SETOR NAVAL E A MARINHA MERCANTE DE UMA ESTRUTURA INSTITUCIONAL CAPAZ DE GERIR UM PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL DE FORMA DEMOCRÁTICA E QUE PERMITA OBTER O MÁXIMO DE RESULTADOS EM TERMOS DE FORTALECER A INDEPENDÊNCIA ECONÔMICA DO PAÍS NA ÁREA DESSE SETOR DE VITAL IMPORTÂNCIA NACIONAL.

COM ESSE OBJETIVO E COM O SENTIDO DE EVITAR PROBLEMAS OCORRIDOS NO PASSADO, AS DECISÕES CENTRAIS DE POLÍTICA NAVAL DEVEM EMERGIR DE UM PROCESSO DE AMPLA DISCUSSÃO DOS VÁRIOS SETORES INTERESSADOS. ADEMAIS, SUA EXECUÇÃO TEM QUE SER ACOMPANHADA PELA SOCIEDADE, A FIM DE PRESERVÁ-LA DE EVENTUAIS DESVIOS.

ASSIM É QUE RECOMENDAMOS A "ABERTURA" DO CONSELHO DIRETOR DO FMM NÃO APENAS AOS VÁRIOS SETORES DIRETAMENTE VINCULADOS À CONSTRUÇÃO NAVAL, MAS, INCLUSIVE, AO CONGRESSO NACIONAL. VALE RESSALTAR QUE ESSE PROCESSO DEMOCRÁTICO ESTÁ IMPLEMENTANDO-SE EM VÁRIAS ÁREAS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA DO PAÍS.

**6.2. DÍVIDA RELATIVA À RESOLUÇÃO 6043** - CONFORME EXAMINAMOS NO CAPÍTULO 5 (O IMPASSE SOBRE A DÍVIDA RELATIVA À RESOLUÇÃO 6043), A ORIGEM BÁSICA DESSA DÍVIDA PODE SER BUSCADA NA IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA RECESSIVA, QUE SIMULTANEAMENTE CONDUZIU À ELEVÇÃO DOS COMPROMISSOS FINANCEIROS DA SUNAMAM E COMPROMISSOS FINANCEIROS

DE RECEITA. ESSA OPINIÃO É COMPARTILHADA POR PRATICAMENTE TODOS OS QUE APRESENTARAM SEUS DEPOIMENTOS NESTA CPI, QUE NÓS ENDOSSAMOS.

MÁ, NO ENTANTO, DIFERENÇA DE APERECIAÇÃO, ENTRE GOVERNO E ESTALEIROS, ACERCA DO MONTANTE REAL DESSA DÍVIDA, OU SEJA, ACERCA DO MONTANTE DE RESPONSABILIDADE DIRETA DA SUNAMAM. ESSA DIFERENÇA DE APERECIAÇÃO PODERÁ FAZER O CASO SE ARRASTAR INDEFINIDAMENTE NA JUSTIÇA, TRAZENDO PREJUÍZOS PARA O PROCESSO DE NORMALIZAÇÃO DAS RELAÇÕES GOVERNO-ESTALEIROS E PARA A SUPERAÇÃO DA CRISE QUE VIVE O SETOR.

ATRAVÉS DA COMISSÃO DE TOMADA DE CONTAS ESPECIAL INSTITUÍDA PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, A UNIÃO JÁ REALIZOU O LEVANTAMENTO DOS PROCESSOS QUE DERAM ORIGEM À DÍVIDA EM QUESTÃO E, COM BASE NELE, A COMISSÃO DE INQUÉRITO ADMINISTRATIVO DESIGNADA PELO MESMO MINISTÉRIO DEFINIU A RESPONSABILIDADE, POR ATOS IRREGULARES, A QUATRO EX-FUNÇÃOÁRIOS DA SUNAMAM: LUIZ RODOLPHO DE CASTRO, MALANDES VIANNA JÚNIOR, RONALDO WEINBERGER TEIXEIRA E JORGE MILED.

EXISTEM, COMO VIMOS NO CAPÍTULO ANTERIOR, TRÊS INSTRUMENTOS JURÍDICOS EM PASE AOS QUAIS A DÍVIDA EM QUESTÃO FOI CONTRAÍDA: A RESOLUÇÃO 6043, O PROTOCOLO DE 1979 E AS CARTAS DA SUNAMAM. A COMPREENSÃO DO CARÁTER DESSOS DOCUMENTOS É IMPRESCINDÍVEL PARA O ESCLARECIMENTO EFETIVO SOBRE A OCORRÊNCIA DE EVENTUAIS IRREGULARIDADES.

A RESOLUÇÃO 6043 É O INSTRUMENTO JURÍDICO DA SUNAMAM QUE PASSOU A DEFINIR, A PARTIR DE 1979, A FORMA DE PAGAMENTO AOS ESTALEIROS POR CONTA DOS EVENTOS REALIZADOS. ELA VEIO SUBSTITUIR A RESOLUÇÃO ANTERIOR, DE 1974, SOB Nº 4402. A NOSSO VER, NÃO HÁ QUALQUER IMPEDIMENTO LEGAL, NA LEGISLAÇÃO SOBRE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, A COMEÇAR PELO DECRETO-LEI 200, A QUE A SUNAMAM PUDESSE ENVIAR A RESOLUÇÃO 6043. ESTA FOI EXPEDIDA NOS MESMOS MOLDES EM QUE O FOI A RESOLUÇÃO 4402: PRODUZIDA EM REUNIÃO DO CONSELHO CONSULTIVO DA SUNAMAM, FOI SANCIONADA PELO SUPERINTENDENTE DA SUNAMAM.

AO CONSELHO CONSULTIVO-CABIA APRECIAR, ATÉ A EDIÇÃO DO DECRETO - LEI 1.801, DE 18/01/80, APENAS OS ATOS QUE LHE FOSSEM SUBMETIDOS PELO SUPERINTENDENTE DA SUNAMAM. REZAVA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 5º DO DECRETO Nº 73.838, DE 13/03/74, QUE ENTÃO REGIA O FUNCIONAMENTO DE DITO CONSELHO: "COMPETE AO CONSELHO CONSULTIVO APRECIAR OS ATOS DE CARÁTER GERAL E DE EXECUÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DA MARINHA MERCANTE, QUE LHE SEJAM SUBMETIDOS PELO SUPERINTENDENTE".

EM FACE DA ESCASSEZ DE RECURSOS FINANCEIROS PARA HONRAR OS COMPROMISSOS JUNTO AOS ESTALEIROS, A RESOLUÇÃO 6043 LEGITIMOU, ATRAVÉS DE EMISSÃO E ACEITE DE DUPLICATAS, OPERAÇÕES DE LEVANTAMENTO DE RECURSOS JUNTO A BANCOS INSTALADOS NO PAÍS PARA O FINANCIAMENTO DA CONSTRUÇÃO NAVAL. ESSE FATO, EM SI, NÃO CONTRARIA A LEGISLAÇÃO PERTINENTE.

JÁ NA SUA ORIGEM, ATRAVÉS DA LEI 3.381, DE 24/04/58, QUE CRIOU A COMISSÃO E O FUNDO DA MARINHA MERCANTE, A ENTÃO COMISSÃO DA MARINHA MERCANTE ESTAVA AUTORIZADA, CONFORME ART. 3º, § 1º, A "CAUCIONAR A RECEITA FUTURA DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE PARA GARANTIR EMPRÉSTIMOS CONTRAÍDOS PARA REALIZAÇÃO DOS FINS ENUMERADOS NOS INCISOS I E II" (ISTO É, EM INVESTIMENTO E FINANCIAMENTO DA CONSTRUÇÃO NAVAL E DA MARINHA MERCANTE).

O DECRETO-LEI 1.142, DE 30/12/70, QUE SUBSTITUIU A LEI ACIMA CITADA E VIGIA À ÉPOCA DA EDIÇÃO DA RESOLUÇÃO 6043, ESTABELECEVA QUE, ENTRE OUTROS RECURSOS, O FMM SERIA CONSTITUÍDO "DOS RECURSOS PROVENIENTES DE EMPRÉSTIMOS CONTRAÍDOS NO PAÍS E NO EXTERIOR, PARA OS FINS PREVISTOS NESTE DECRETO-LEI" (art. 2º, alínea VI).

PARA ATENDER A ESSES OBJETIVOS, A SUNAMAM, QUE ENTÃO GERIA O FMM (CONFORME ARTIGO 8º DE REFERIDO DECRETO-LEI), ESTAVA AUTORIZADA A "OPERAR COM RECURSOS DO FMM, OBEDECENDO AO DISPOSTO NA LEI Nº 5.000, DE 24 DE MAIO DE 1966, DE FORMA A COMPATIBILIZAR AS VARIAÇÕES DE SUA RECEITA COM OS PROGRAMAS DE APLICAÇÕES FUTURAS. PARA ESSE FIM, ESTÁ AUTORIZADA A CAUCIONAR RECEITAS FUTURAS, CONTRAIR EMPRÉSTIMOS, DAR GARANTIAS E ADQUIRIR OBRIGAÇÕES REAJUSTÁVEIS DO TESOURO NACIONAL" (ART. 9º).

APENAS NAS OPERAÇÕES NO MERCADO EXTERNO, ESTAVA OBRIGADA A OUVIR AO BANCO CENTRAL: "AS OPERAÇÕES NO MERCADO EXTERIOR DE CAPITAIS SERÃO PROMOVIDAS PELA SUNAMAM COM A PARTICIPAÇÃO DO BANCO CENTRAL, OBEDECENDO O DISPOSTO NA LEI Nº 5.000, DE 24 DE MAIO DE 1966" (ART. 9º, PARÁGRAFO ÚNICO).

PORTANTO, É POSSÍVEL AFIRMAR QUE A SUNAMAM NÃO FERIA A LEI AO EXPLICAR A RESOLUÇÃO 6043. ESTA RESOLUÇÃO ERA VÁLIDA E OBRIGAVA A SUNAMAM. NO ENTANTO, PELO FATO DE AFETAR OS TERMOS DE CONTRATOS ANTERIORMENTE FIRMADOS COM OS ESTALEIROS, AO ALTERAR O CRITÉRIO DE REAJUSTE DOS EVENTOS E DE PAGAMENTO DAS OBRIGAÇÕES FINANCEIRAS, NÃO PODIA SUJEITAR, AUTOMATICAMENTE, OS ESTALEIROS. ERA, ASSIM, UM ATO UNILATERAL E, PORTANTO, INCOMPLETO NO QUE TANGE AO RELACIONAMENTO FINANCEIRO SUNAMAM-ESTALEIROS.

DEVIA, PORTANTO, SER COMPLEMENTADA POR UM INSTRUMENTO JURÍDICO QUE TAMBÉM OBRIGASSE OS ESTALEIROS. FOI ASSIM QUE SURTIU O PROTOCOLO DE 1979, EM QUE, PELA SUNAMAM, ASSINAVAM O DIRETOR FINANCEIRO E O CHEFE DA DIVISÃO DE APLICAÇÕES DA MESMA DIRETORIA E, PELOS ESTALEIROS, ASSINAVAM OS REPRESENTANTES DOS SETE PRINCIPAIS ESTALEIROS DO PAÍS.

AINDA QUE O PROTOCOLO TENHA SURTIDO PARA REGULAMENTAR, NA RELAÇÃO SUNAMAM-ESTALEIROS, A RESOLUÇÃO 6043 E, PORTANTO, OPERAÇÕES FINANCEIRAS QUE, EM SUA ORIGEM, POSSAM TER BASES REAIS, NÃO ENCONTRAMOS QUALQUER DOCUMENTO QUE INDIQUE QUE QUEM O ASSINOU PELA SUNAMAM TIVESSE REPRESENTAÇÃO PARA TAL. ERA UM DOCUMENTO QUE, PELOS DADOS DE QUE DISPONHOS, DEVIA, NO MÍNIMO, SER FIRMADO PELO SUPERINTENDENTE DO ÓRGÃO, ASSIM COMO A RESOLUÇÃO 6043.

QUAISQUER QUE SEJAM AS RAZÕES QUE LEVOU O ENTÃO DIRETOR-FINANCEIRO, COMANDANTE LUIZ RODOLFO DE CASTRO, A TOMAR PARA SI TAL ATRIBUIÇÃO, TUDO INDICA QUE ELE EXORBITOU DE SUAS FUNÇÕES AO FIRMAR REFERIDO PROTOCOLO. DE ACORDO COM O DECRETO Nº 73.838, DE 13/03/74, QUE ENTÃO DISPUNHA SOBRE A ESTRUTURAÇÃO E ATRIBUIÇÕES DA SUNAMAM, A DIRETORIA FINANCEIRA E DE CONTROLE CABIA: "a) CONTROLAR A ARRECAÇÃO E A APLICAÇÃO DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE, DO ADICIONAL AO FRETE PARA RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE E DE OUTROS RECURSOS FINANCEIROS VINCULADOS ÀS OPERAÇÕES DA SUPERINTENDÊNCIA NACIONAL DA MARINHA MERCANTE; b) RESPONDER PELA CONTABILIDADE DO ÓRGÃO, INCLUSIVE PERANTE AS ENTIDADES DE CONTROLE DA UNIÃO" (ART. 8º, §3º) OU SEJA, COMPETIA-LHE CONTROLAR A ARRECAÇÃO E APLICAÇÃO DOS RECURSOS DO ÓRGÃO, BEM COMO RESPONDER PELA SUA CONTABILIDADE, MAS NÃO REGULAMENTAR ESSES PROCEDIMENTOS.

PORTANTO, PELOS ELEMENTOS QUE DISPÕE ESTA CPI, NÃO HÁ NADA QUE GARANTA QUE A ENTÃO DIRETORIA FINANCEIRA E DE CONTROLE DA SUNAMAM TIVESSE REPRESENTAÇÃO PARA FIRMAR O DOCUMENTO EM QUESTÃO. RETA A QUEM COMPETIR PROMOVER PELOS MEIOS APROPRIADOS AS MEDIDAS DESTINADAS A PUNIR EVENTUAL EXCESSO DE REPRESENTAÇÃO NOS CASOS EM QUE ESTES RESULTEM CONTRÁRIO AOS INTERESSES DA UNIÃO.

AS CHAMADAS CARTAS DA SUNAMAM CONSTITUEM O PRINCIPAL INSTRUMENTO JURÍDICO UTILIZADO PARA GERAR A DÍVIDA EM QUESTÃO. NENHUM DEPOENTE OBJETOU A AUTENTICIDADE OU A VALIDADE DESSAS CARTAS. O QUE HÁ É UMA INTERPRETAÇÃO DISTINTA ACERCA DO GRAU DE COMPROMISSO QUE ELAS IMPLICAVAM PARA A SUNAMAM.

NO ENTENDIMENTO DO PRESIDENTE DA CTCE, DR. CLODOALDO PINTO FILHO, AS CARTAS REPRESENTAM MERA CESSÃO DE CRÉDITO, OU SEJA, OS ESTALEIROS CEDIAM AOS BANCOS CRÉDITOS QUE AVALIAVAM TER JUNTO À SUNAMAM E ESTA CONCORDAVA COM A OPERAÇÃO, ATRAVÉS DE CARTA, "NA SUPosição DE QUE, SE FOSSEM ATESTADAS PARA PAGAMENTO, A SUNAMAM PAGARIA". O COMPROMISSO DA SUNAMAM, NESTA COMPREENSÃO, NÃO ERA MUITO FIRME, ESTANDO SUJEITO, EM CONSEQUÊNCIA, A POSTERIOR REAJUSTAMENTO.

O ENTENDIMENTO DOS ESTALEIROS SOBRE AS CARTAS ESTÁ EXPRESSO NO DEPOIMENTO DO DR. HÉLIO PAULO FERRAZ, QUE DIZ QUE "AS CARTAS NÃO CONSTITUEM AVAL NEM CESSÃO DE CRÉDITO" E SIM "INSTRUMENTO DE RECONHECIMENTO DE CRÉDITO (DOS ESTALEIROS) E ASSUNÇÃO DE DÍVIDAS, RIGOROSAMENTE COMPREENDIDOS NA SUBSTÂNCIA DA MATÉRIA CUJA ADMINISTRAÇÃO ERA A PRÓPRIA RAZÃO DE SER DA SUNAMAM". SEGUNDO ESSE ENTENDIMENTO, TRATA-SE DE "CARTAS DE ASSUNÇÃO DE DÉBITOS", PELA SUNAMAM, CONTRAÍDOS PELOS ESTALEIROS JUNTO A BANCOS, MEDIANTE PRÉVIO ENTENDIMENTO COM AQUELE ÓRGÃO E EM SUBSTITUIÇÃO A PAGAMENTOS DE RESPONSABILIDADE DA EX-AUTARQUIA, IMPEDIDA, COMO VIMOS, DE HONRÁ-LOS POR FALTA DE RECURSOS. PORISSO, A PRÓPRIA SUNAMAM ASSUMIA A OBRIGAÇÃO DE PAGAR, POR SUA PRÓPRIA CONTA, O PRINCIPAL E TODOS OS ACESSÓRIOS DESSAS OPERAÇÕES TRIANGULARES. UMA VEZ APOSTO O "DE ACORDO" DO SUPERINTENDENTE DA SUNAMAM, ENTENDEM OS ESTALEIROS QUE AS CARTAS CONSTITUEM VERDADEIROS CONTRATOS EPISTOLARES.

COMO VIMOS EM CAPÍTULO ANTERIOR, TIVEMOS ACESSO A VÁRIOS TIPOS DE CARTA, DESDE AQUELES QUE INFORMAVAM AO BANCO QUE A CONTA-CORRENTE DO ESTALEIRO JUNTO À SUNAMAM PERMITIA LEVANTAMENTO DE RECURSOS DENTRO DE DETERMINADO LIMITE ATÉ AQUELES EM QUE A SUNAMAM, MANIFESTANDO SOLIDARIEDADE EM RELAÇÃO AO COMPROMISSO ASSUMIDO PELO ESTALEIRO, RESPONSABILIZAVA-SE PELO FIEL E EXATO CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES DECORRENTES.

CABE, PORTANTO, PARA SAHAR A DIVERGÊNCIA, ESCLARECER, EM CADA CASO, O TIPO DE CARTA QUE DEU ORIGEM À OPERAÇÃO. DEVEM SER LEVADO EM CONSIDERAÇÃO, NÃO AS CARTAS QUE DERAM ORIGEM AOS ENTENDIMENTOS RELATIVOS A CADA OPERAÇÃO, MAS AS QUE SERVIRAM DE BASE PARA A ASSINATURA DOS CONTRATOS.

QUANTO À COMPETÊNCIA DA SUNAMAM PARA REALIZAR ESSE TIPO DE OPERAÇÃO, VIMOS, QUANDO EXAMINAMOS A RESOLUÇÃO 6043, QUE NÃO HÁ QUALQUER IMPEDIMENTO LEGAL. ALÉM DO MAIS, COMO VIMOS NO CAPÍTULO

ANTERIOR, O MINISTRO DA FAZENDA, ATRAVÉS DO AVISO 421, CONSULTOU A SUNAMAM SOBRE O INTERESSE NESSE TIPO DE OPERAÇÃO E SIMULTANEAMENTE PEDIU AD BANCO DO BRASIL QUE "ABRISSE UMA LINHA ESPECIAL DE CRÉDITO PARA QUE OS ESTALEIROS PUDESSEM CONTRATAR OPERAÇÕES 63, LASTREADAS POR ESSAS CONTAS 6043", CONFORME NOS DECLAROU O EX-MINISTRO CLORALDOIND SEVERO. EMBORA A CONSULTA ORIGINAL SE REFERISSE A UMA OPERAÇÃO DE USSIS MILHÕES, O SISTEMA FOI ESTENDIDO A OUTROS CASOS POR ISONOMIA. A CONSULTA DO MINISTÉRIO DA FAZENDA PODIA SER ENTENDIDA COMO UM "VISTO BUENO" A ESSE TIPO DE OPERAÇÃO.

RESTA RESOLVER O GRAU DE COMPROMISSO IMPLÍCITO NAS CARTAS. A UNIÃO JÁ ESTABELECEU SEU PONTO DE VISTA A RESPEITO, ASSUMINDO, ATRAVÉS DA CTCE, O ENTENDIMENTO DE QUE CONSTITUEM "CARTAS DE CRÉDITO". DADO, NO ENTANTO, O CARÁTER POLÊMICO DESSE ENTENDIMENTO, A UNIÃO NÃO PODE FUNCIONAR COMO JUIZ E PARTE DO PROCESSO. POR OUTRO LADO, O RECURSO À JUSTIÇA ORDINÁRIA PODERÁ ARRASTAR INDEFINIDAMENTE A SOLUÇÃO DO IMPASSE. ASSIM, DE POSSE DE SEUS ELEMENTOS DE CONVICÇÃO, A UNIÃO, COMO SUCESSORA DA SUNAMAM, DEVE SUBMETTER SEUS CONFLITOS E DIVERGÊNCIAS COM OS ESTALEIROS A UM JUÍZO ARBITRAL, CONFORME É PRAXE NO SETOR NAVAL E REZAM OS CONTRATOS CELEBRADOS NO BRASIL PARA A CONSTRUÇÃO NAVAL. SERIA A FORMA MAIS RÁPIDA E EXPEDITA DE SUPERAR O IMPASSE. É ESSA A RECOMENDAÇÃO DESTA CPI.

**6.3. NOVA POLÍTICA NAVAL - EXAMINAMOS NO CAPÍTULO 4 (A CRISE DA INDÚSTRIA NAVAL) QUE A ORIGEM PRINCIPAL DA MAIORIA DOS PROBLEMAS VIVIDOS RECENTEMENTE PELO SETOR NAVAL NO PAÍS SE ENCONTRA NA ADOÇÃO DA POLÍTICA RECESSIVA E NA AUSÊNCIA DE UMA NOVA POLÍTICA NAVAL QUE SUBSTITUÍSSE O II PCN APÓS O SEUS ESGOTAMENTO.**

A PERSISTÊNCIA DA CRISE NAVAL BRASILEIRA SÓ INTERESSA AOS ESTALEIROS E ARMADORES ESTRANGEIROS, OS QUAIS, ESTANDO EM CRISE MAIS PROFUNDA, NECESSITAM DO MERCADO DE NAVIOS E DE FRETES DE UMA ECONOMIA DAS DIMENSÕES DA BRASILEIRA. A CRISE DA INDÚSTRIA NAVAL MUNDIAL, DEFLAGRADA EM MEADOS DA DÉCADA PASSADA, COM CONSEQUÊNCIA DA RETRAÇÃO DO COMÉRCIO MUNDIAL E DA ABERTURA DO CANAL DE SUEZ, QUE REDUZIU AS DISTÂNCIAS, AGRAVOU-SE A PARTIR DE 1978. A PRODUÇÃO DOS PRINCIPAIS CONSTRUTORES, DEPOIS DE HAVER ATINGIDO 20 MILHÕES DE CGRT ENTRE 1975 E 1977 (CERCA DE 55 MILHÕES DE TPB), BAIXOU PROGRESSIVAMENTE ATÉ ATINGIR O NÍVEL MÍNIMO DE CERCA DE 12 MILHÕES DE CGRT EM 1980 (PERTO DE 19 MILHÕES DE TPB), PERMANECENDO DAÍ EM DIANTE NA FAIXA DOS 14 MILHÕES DE CGRT (CERCA DE 26 MILHÕES DE TPB).

COM ESSE NÍVEL DE CAPACIDADE OCIOSA DA INDÚSTRIA NAVAL MUNDIAL, NÃO HÁ DÚVIDA DE QUE OS PRINCIPAIS CONSTRUTORES, PARTICULARMENTE OS DOS PAÍSES MAIS DESENVOLVIDOS, TÊM O MAIOR INTERESSE EM QUE NÃO SURJAM NOVOS POLOS PRODUTORES QUE COM ELES POSSAM COMPETIR. AO CONTRÁRIO, A FORMA DE ELES PODEREM OCUPAR SUA CAPACIDADE OCIOSA É QUE OS PRODUTORES MAIS JOVENS DESATIVEM SEU PARQUE NAVAL.

FENÔMENO SIMILAR SUCEDE COM A MARINHA MERCANTE MUNDIAL. COM A RECESSÃO MUNDIAL, INICIADA EM 1980, A DEMANDA DE TRANSPORTE MARÍTIMO CAIU ENTRE 1980 E 1983, TANTO EM TERMOS DE CARGA TRANSPORTADA, CUJA QUEDA FOI DE 19%, QUANTO DE TONELADAS-MILHAS, QUE FOI

DE 35%. NESSAS CONDIÇÕES, PARA OS ARMADORES ESTRANGEIROS, É DE FUNDAMENTAL IMPORTÂNCIA NANTER OU, INCLUSIVE, AUMENTAR A FATIA QUE DETÊM NO TRANSPORTE DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO. ESSA FATIA, SE CONSIDERARMOS OS NAVIOS COM BANDEIRA ESTRANGEIRA E OS NAVIOS ESTRANGEIROS AFRETADOS PELO BRASIL, AUMENTOU DE 79% EM 1981 PARA 83% EM 1984 (SUNAMAM).

URGE, PORTANTO, QUE SE TRACE UMA NOVA POLÍTICA NAVAL PARA O PAÍS, QUE GARANTA AS ENCOMENDAS E OS FINANCIAMENTOS INDISPENSÁVEIS À REATIVAÇÃO SUSTENTADA DO SETOR. TUDO INDICA QUE O GOVERNO DA NOVA REPÚBLICA, ATRAVÉS DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, ENCONTRA-SE, ATUALMENTE, ENVOLVIDO NESTA TAREFA. EM FINS DE ABRIL, REUNIDO COM ARMADORES E CONSTRUTORES NAVAIS, O SECRETÁRIO-GERAL DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, DR. MÁRIO PICANÇO, COMUNICOU-LHES AS INTENÇÕES DO GOVERNO NA FORMULAÇÃO DESSA POLÍTICA, A QUAL DEVERIA ESTAR CONCLUÍDA ATÉ O MÊS DE JUNHO DE 1986. TERIA SIDO CONSTITUÍDA UMA COMISSÃO COM ESSE OBJETIVO, A QUAL OUVIRIA TODOS OS SETORES INTERESSADOS.

NO PARECER DESTA CPI, TRÊS ASPECTOS SÃO FUNDAMENTAIS NA DEFINIÇÃO DESSA POLÍTICA: 1) GARANTIA DE ENCOMENDAS; 2) GARANTIA DE FINANCIAMENTOS; 3) ADEQUAÇÃO INSTITUCIONAL.

JÁ VIMOS QUE FOI A GARANTIA DE ENCOMENDAS QUE PERMITIU A INSTALAÇÃO DO PARQUE NAVAL BRASILEIRO. ESSA GARANTIA É IMPRESCINDÍVEL A QUALQUER INDÚSTRIA DE BENS DE CAPITAL. MUITO MAIS IMPRESCINDÍVEL AINDA É PARA UMA INDÚSTRIA DE BENS DE CAPITAL DE LONGO CICLO, COMO A CONSTRUÇÃO NAVAL, CUJA OPERAÇÃO NORMAL EXIGE A CONTINUIDADE DE ENCOMENDAS. SÓ ASSIM, PODE MANTER SEUS DIVERSOS SETORES OCUPADOS.

DO PONTO DE VISTA DO MERCADO, NÃO HAVERIA PROBLEMAS PARA A EFETIVAÇÃO DE UM VOLUME DE ENCOMENDAS CAPAZ DE REATIVAR E MANTER O DESENVOLVIMENTO DO SETOR. BASTARIA, PARA ISSO, SUBSTITUIR POR NAVIOS BRASILEIROS OS NAVIOS ATUALMENTE AFRETADOS PELO BRASIL A ARMADORES ESTRANGEIROS.

O NATURAL SERIA QUE AS MERCADORIAS TRANSAÇIONADAS PELO BRASIL NO EXTERIOR (EXPORTAÇÃO-IMPORTAÇÃO), E SUJEITAS A NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO, FOSSEM TRANSPORTADAS SOM EM NAVIOS DE BANDEIRA BRASILEIRA E 50% EM NAVIOS DE BANDEIRA ESTRANGEIRA. ESSA DIVISÃO É QUANTITATIVA FUNCIONOU ENTRE 1977 E 1980, A PARTIR DE QUANDO COMEÇOU A DECAIR A PARTICIPAÇÃO DOS NAVIOS DE BANDEIRA BRASILEIRA, ATÉ ATINGIR 43,1% EM 1984.

NÃO BASTASSE ISSO, APENAS UMA PEQUENA PARTE DOS NAVIOS DE BANDEIRA BRASILEIRA PERTENCE A ARMADORES BRASILEIROS; OS OUTROS SÃO AFRETADOS A ARMADORES ESTRANGEIROS. ASSIM, A PARTICIPAÇÃO DOS NAVIOS BRASILEIROS DECLINOU DE 20% EM 1982 PARA 17% EM 1984; NESTE ÚLTIMO ANO, OS NAVIOS ESTRANGEIROS AFRETADOS CONCORRIAM COM 28%, QUE SE SOMAVAM AOS 57% DE NAVIOS DISTINTIVAMENTE DE BANDEIRA ESTRANGEIRA. É PRECISO REGISTRAR QUE, SEM CONSIDERAR OS FRETES PAGOS A NAVIOS DE BANDEIRA ESTRANGEIRA, SÓ OS DESPÊNDIOS COM NAVIOS ESTRANGEIROS AFRETADOS ATINGIRAM A CASA DE US\$ 1,00 BILHÃO EM 1980/81, FICANDO NA FAIXA DE US\$ 800 MILHÕES EM 1982/83 (DADOS DA SUNAMAM), OU SEJA, EQUIVALENTES AO QUE SE GASTOU ANUALMENTE NA CONSTRUÇÃO NAVAL NO PAÍS.

CÁLCULOS FEITOS DÃO CONTA DE QUE, AINDA QUE PREVALECESSE A ATUAL DISTRIBUIÇÃO DE FRETES ENTRE BANDEIRA BRASILEIRA E BANDEIRA ESTRANGEIRA E MESMO QUE SE MANTIVESSE UM AFRETAMENTO DE 15 A 20%, HAVERIA UM ESPAÇO PARA O PARQUE NAVAL BRASILEIRO CONSTRUIR CERCA DE 6 MILHÕES DE TPB. SOMÉ-SE A ISSO A REPOSIÇÃO DE PARTE DA FROTA MERCANTE, CONSIDERANDO QUE 50 % JÁ POSSUI MAIS DE 10 ANOS. POR FIM, JÁ VIMOS QUE, APESAR DA CRISE DA INDÚSTRIA NAVAL MUNDIAL, O BRASIL TEM PODIDO INGRESSAR NO MERCADO INTERNACIONAL DE NAVIOS.

UM NOVO PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO PAÍS TEM, NECESSARIAMENTE, QUE ESTABELECEER COMO OBJETIVO PRIORITÁRIO A OCUPAÇÃO DESSE ESPAÇO NA FROTA MERCANTE NACIONAL QUE É HOJE PREENCHIDO POR NAVIOS ESTRANGEIROS AFRETADOS. DE UMA CAPACIDADE TOTAL DE 20 MILHÕES DE TPB DA NOSSA FROTA MERCANTE, 11 MILHÕES CORRESPONDEM A NAVIOS AFRETADOS.

QUANTO À FONTE DE FINANCIAMENTOS, É FUNDAMENTAL DEFINIR, EM PRIMEIRO LUGAR, QUE OS RECURSOS DO AFIRM OU OS ORIUNDOS DE DOTAÇÕES DO TESOIRO DEVEM, PRIORITARIAMENTE, SERVIR PARA A PARTE DOS INVESTIMENTOS A "FUNDO PERDIDO", ISTO É, PARA O SUBSÍDIO. É EVIDENTE QUE, DADO O ESTÁGIO A QUE CHEGOU NOSSA INDÚSTRIA NAVAL, O NÍVEL DO SUBSÍDIO DEVE SER MUITO INFERIOR AO QUE PREVALECEU NA DÉCADA DE SETENTA; NO ENTANTO, NÃO PODE DESAPARECER, SOB PENHA DE SE PERDER COMPETITIVIDADE INTERNACIONAL, JÁ QUE, COMO VIMOS ANTES, O SUBSÍDIO É PRAXE NA INDÚSTRIA NAVAL DE TODOS OS PAÍSES PRODUTORES. NA REALIDADE, O BENEFICIÁRIO DIRETO DO SUBSÍDIO É O ARMADOR QUE ADQUIRE, NO PAÍS, NAVIOS A PREÇO INFERIOR AOS CUSTOS DA PRODUÇÃO NACIONAL (VER ART. 4º DO DECRETO-LEI 123, DE 31.01.67, REVOGADO, CUJO CONCEITO PREVALECEU ATÉ À DAÇÃO DO DECRETO-LEI 1.801).

PARA O FINANCIAMENTO BÁSICO, O PAÍS CONTA HOJE COM UMA IMENSA MASSA DE RECURSOS QUE ESTAVAM ESTERILIZADOS NA ESPECULAÇÃO FINANCEIRA E QUE, COM A REFORMA MONETÁRIA DE 28 DE FEVEREIRO, COMEÇAM A CANALIZAR-SE PARA O INVESTIMENTO PRODUTIVO. ALÉM DISSO, COM A RENEGOCIAÇÃO DA DÍVIDA EXTERNA QUE O GOVERNO JÁ DEFLAGROU, O PAÍS PASSARÁ A CONTAR COM MAIS RECURSOS PARA INVESTIMENTO PRODUTIVO E GASTO SOCIAL.

O CONJUNTO DOS RECURSOS QUE ANTES ESTAVAM NA ESPECULAÇÃO FINANCEIRA OU SENDO DRENADOS PARA O EXTERIOR SERÁ, EVIDENTEMENTE, POR MECANISMOS DE MERCADO OU POR INDUÇÃO GOVERNAMENTAL, CONCENTRADO NOS SETORES PRIORITÁRIOS AO NOVO ESTILO DE DESENVOLVIMENTO. ENTRE ESSES SETORES PRIORITÁRIOS, POR TUDO QUE VIMOS ATÉ AQUI, DEVE CATALOGAR-SE A INDÚSTRIA NAVAL.

MAS NÃO BASTA GARANTIR ENCOMENDAS E VIABILIZAR RECURSOS. O SETOR NAVAL E DA MARINHA MERCANTE TEM QUE ESTAR DOTADO DE UMA ESTRUTURA INSTITUCIONAL CAPAZ DE GERIR UM PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL DE ACORDO COM A NOVA REALIDADE QUE VIVE O PAÍS. INDICAMOS NO PONTO 6.1. AS ALTERAÇÕES INSTITUCIONAIS QUE CONSIDERAMOS INDISPENSÁVEIS PARA ATINGIR ESSE OBJETIVO, QUE CONSISTEM, BASICAMENTE, NA DEMOCRATIZAÇÃO DOS ÓRGÃOS INCUMBIDOS DE GERIR ESSE IMPORTANTE SETOR DA ECONOMIA NACIONAL.

SALA DAS COMISSÕES, EM 26 DE JUNHO DE 1986

Senador VIRGÍLIO TÁVORA — PRESIDENTE  
(Com as considerações contidas nas Notas Taquigráficas)

Senador MARCELO MIRANDA — RELATOR

Senador ALEXANDRE COSTA

Senador GABRIEL HENRIES

Senador ALTEVIR LEAL

Senador BENEDITO FERREIRA

Senador MARTINS FILHO

Publicado no DCN (Seção II), de 27-6-86

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — O Expediente diário vai à publicação.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Nos termos do Requerimento nº 165, de 1986, de autoria do Senador Roberto Campos e outros Srs. Senadores, o tempo destinado aos oradores do expediente da presente sessão será dedicado a homenagear o eminente Professor Eugênio Gudin, que a 12 de julho completará um centenário.

Concedo a palavra ao nobre Senador Nelson Carneiro.

O SR. NELSON CARNEIRO (PMDB — RJ. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Dr. Fonseca Pimentel que, nesta oportunidade, representa a família do homenageado, meus Senhores, minhas Senhoras:

Há dez anos, esta Casa se reunia para exaltar a Eugênio Gudin, ao ensejo de seu nonagésimo aniversário. Duas primorosas orações saudaram o eminente brasileiro. Virgílio Távora foi o primeiro a ocupar a tribuna. Coube-lhe falar pela bancada da ARENA. Começou invocando o valioso julgamento de Otávio Gouveia de Bulhões: — "De tão notável a sua conduta enérgica e ao

mesmo tempo serena, tão notável seu saber e sua capacidade de transmitir, com lucidez e clareza, o que adquiriu de conhecimento e de experiência, que até o próprio tempo o respeita". O ilustre representante cearense evocou, com a costumeira erudição, os títulos e as obras de Eugênio Gudin, para concluir entre aplausos: — "Esta, a figura do varão romano em sua verdadeira acepção, que hoje festejamos, do periodista insigne, do Professor magno de Economia, de brasilidade, de humanismo, de lógica, de independência, de um Homem a quem a Pátria fica a dever a quem no momento tanto reverenciamos". Roberto Saturnino foi a voz autorizada do Movimento Democrático Brasileiro. Acentuou que "ninguém vive 90 anos de tanta presença sem uma grande força moral, sem um grande poder de inteligência. E aqui, Professor, em todos, de todos os lados, há um enorme e unânime sentimento de respeito por essas qualidades que, ao lado do trabalho constante, da sensibilidade e da finura de espírito, constituem as marcas principais da sua personalidade". E o então parlamentar fluminense evocou uma das paixões confessadas do Professor Gudin: — a Casa dos Meninos, de Petrópolis, que então visitava frequentemente, "cultivando uma herança admirável, exibindo

com toda discrição uma das mais belas facetas do seu caráter, interessando-se pela sorte de 500 meninos que naquela Casa recebem educação e são encaminhados para a vida profissional". Recordo Gudin ao agradecer, de improviso, à homenagem que o Senado lhe prestava: — "De todos os predicados que tão generosamente me atribuí só há de verdadeiro esse maldito espírito público, que me persegue desde moço, como um demônio interior, de que não consigo me desvencilhar". É exatamente esse espírito público que explica, um decênio transcorrido, que esta Casa, em nome da Nação, se engalana para festejar aquele que não logrou livrar-se do demônio interior, que com ele convive desde a mocidade. Dario de Almeida Magalhães, em primoroso estudo, indaga: — "Eugênio Gudin publicista, jornalista, economista?" E responde: — "Eugênio Gudin — homem de governo, homem de Estado, estadista — é esta a lídima e exata classificação que lhe cabe: é nesta moldura que se enquadra, com propriedade, a sua inteira e forte personalidade". É justamente ao estadista, em que se somam tantas qualidades e tantos talentos, que o Partido do Movimento Democrático Brasileiro saúda. Deus lhe conserve a vida para que constataste que "a hurricane nacional", para