



# A PROBLEMÁTICA DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

ANO BASE - 1985

Pesquisa Editorial

**A** cabotagem brasileira que, por definição, deveria realizar as trocas comerciais entre portos brasileiros utilizando navios de bandeira brasileira, possui, como complemento, a denominada "cabotagem internacional" que apresenta, em uma de suas pontas, o tráfego com o Uruguai e a Argentina e, na outra, o tráfego com o Caribe (Venezuela, Costa Atlântica da Colômbia e da América Central, Guianas, Suriname e Antilhas).

Essa solução se justifica:

- Pela configuração geográfica do Brasil e sua posição no Continente Sul-americano. O tráfego marítimo na área descrita não se coaduna com o explorado pela armação de longo curso, estando os navios que operam na costa brasileira, participantes da chamada "cabotagem nacional", normalmente em posições mais favoráveis para atenderem a esses tráfegos de ponta;

- Pelo fato de a armação de cabotagem não poder prescindir, para sua viabilidade econômica, dos fretes gerados por esse tráfego.

## SITUAÇÃO

A implementação do Plano Rodoviário Nacional e a implantação da indústria automobilística trouxeram, na década de 50, nova alternativa para o transporte de mercadorias, não só no mercado interno, como entre o Brasil e o Uruguai, a Argentina e o Chile.

Até então, o sistema de transporte marítimo, com suas deficiências portuárias, frota mercante obsoleta e alto custo de transporte era, na maioria dos casos, a única opção.

Com o advento do transporte rodoviário, mais eficiente, competitivo e cômodo para o usuário, a queda do transporte marítimo foi inevitável, principalmente para a carga geral. O tráfego

de granéis, tanto sólidos como líquidos, quer pelo volume dos lotes normalmente transportados, quer pelo seu baixo valor intrínseco, não sofreu descontinuidade, garantindo o crescimento global do tráfego marítimo de cabotagem.

Em 1973, ocorreu a primeira crise do petróleo. Esperava-se que, com ela, penalizando o meio de transporte menos econômico (rodoviário), voltasse ao sistema marítimo grande parte da carga geral que este havia perdido. Entretanto, tal não ocorreu com a intensidade esperada. Entre 1973 e 1977, foram transportadas, em média, 900.000 toneladas de carga geral, muito longe dos 4,3 milhões de toneladas alcançados em 1956, na "cabotagem nacional".

Com relação à "cabotagem internacional", vários fatores influíram no seu comportamento. A redução da atividade econômica mundial conseqüente do choque do petróleo aumentou, nos anos seguintes, o desbalançamento do fluxo importação-exportação, com a compressão das importações e o aumento das exportações, visando a obter-se o superávit na balança comercial necessário ao pagamento dos compromissos externos do Brasil. A elevação dos preços dos combustíveis, por seu turno, acarretou a perda da competitividade dos navios de construção nacional. A demora na execução dos planos de construção naval condenou nossos navios, quando entregues, a competir com navios estrangei-

ros, equipados com motores de nova geração, bem mais econômicos.

A partir do 2º trimestre de 1983, a introdução, na frota de cabotagem, de navios do tipo *roll-on-roll-off*, próprios ou afretados, possibilitando o crescimento do volume da carga geral transportada, a melhoria operativa dos portos e a construção de terminais especializados, privados e estatais, vêm permitindo a redução dos custos operacionais.

## A CABOTAGEM NACIONAL

Existem 32 empresas listadas pela Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM) autorizadas a operar na cabotagem nacional. Além dessas, existem inúmeras outras realizando serviços em trechos da costa e que não vêm sendo por ela controladas. É um número exagerado de empresas, muitas com um ou dois navios, incapazes de assumir, individualmente, a maioria dos fluxos de carga existentes.

Para eficiência do tráfego marítimo, o ideal é operar com um número reduzido de empresas sólidas, com um efetivo compatível de embarcações, capaz de atender, com eficiência e economia de escala, ao fluxo de carga transportada. E esse conceito foi aplicado, em 1972, na formação das Linhas Brasileiras de Navegação S.A. (LIBRA), aglutinando vários armadores em uma única empresa.

Com vistas a oferecer maior consistência às empresas envolvidas na "cabotagem nacional", outros conceitos tiveram sua aplicação considerada, nem sempre com resultados satisfatórios.

Um deles foi o de integrar empresas de transporte rodoviário na cabotagem. Enquadraram-se nesse conceito a Hipermodal Transporte e Navegação, a São Geraldo Minitur Cargas, a Superpesa Transporte Marítimo, a Grancarga Marítima e a Di Gregório Navegação. As duas primeiras não consolidaram suas presenças no tráfego marítimo, a Hipermodal solicitou concordata preventiva, cessando suas atividades, e a São Geraldo Minitur, que possui apenas um navio de pequeno porte, não tem, igualmente, operado. A Superpesa e a Grancarga, que se especializaram no transporte de peças de grande peso e volume em navios *roll-on-roll-off* (RO/RO), vêm consolidando sua preferência no transporte de toda carga geral e solicitaram financiamento para construção de navios RO/RO próprios. A Di Gregório instituiu, também, um serviço RO/RO eficiente com navio afretado, tendo-lhe sido concedido financiamento para construção de navio próprio.

Outro conceito considerado com igual objetivo foi o de integrar, na cabotagem, empresas com novo tipo de gerenciamento e maior agressividade. A intenção foi admitir, na cabotagem, empresas que reunissem experiências de extraordinário valor,

para aferir sua eficiência na armação. Considerou-se, também, sua capacidade para operar navios até então ociosos e, mesmo, inativos, por falta de condições de seus proprietários anteriores.

Foram, assim, autorizadas a operar na cabotagem a Sociedade de Serviços Marítimos e Portuários S.A. (SUPORMAR) e a Tupinave S.A., do Grupo Tupi. A primeira adquiriu e reativou navios paralisados da Casemiro Filho S.A., mas se mostraram, entretanto, incapazes de operar conforme pretendido; a segunda, credenciada por um grande suporte financeiro e gerencial, não prosperou, também, como desejado.

O Grupo Lachman e a Empresa de Navegação Aliança tiveram, também, seus pedidos de entrada na cabotagem apreciados em função da capacidade financeira, estrutura sólida e experiência em transporte marítimo. A entrada de novas embarcações dessas empresas não foi, porém, efetivada, por acarretar o superdimensionamento da frota então existente.

Cogitou-se, finalmente, na introdução de serviços ainda não prestados na cabotagem. Dentro desse espírito, além da Di Gregório Navegação, foram admitidas a Kommar Companhia Marítima e a COMODAL (Companhia de Transporte Intermodal) para estabelecerem o serviço RO/RO entre Santos e Manaus. A Navegação Elichirigoity Ltda (NAVELY), que teve autorização concedida nas mesmas

condições, não chegou a iniciar as atividades pretendidas.

Os serviços de cabotagem, na carga geral e no granel sólido, são basicamente efetuados por empresas privadas. O Lloyd Brasileiro atende apenas aos casos em que a atividade privada se omite.

No transporte de granéis, embora a presença das empresas privadas venha crescendo, a PETROBRÁS continua majoritária, sendo exclusiva no transporte de petróleo, por força de lei.

A exceção da PETROBRÁS, as empresas estatais absorvem, apenas, 4,4% do total da tonelagem oferecida.

Este é o quadro dos armadores da "cabotagem nacional". Na sua maioria são inadimplentes com o Fundo da Marinha Mercante (FMM), muitos não cumprem o tráfego a que se propõem e poucos operam com eficiência e capacidade profissional. Grande parte deles sempre foi inadimplente, pois não amortizando custos de capital, podiam tornar-se mais competitivos, com "rebates" nos fretes. Outros, no entanto, só vieram a sê-lo em passado recente, na expectativa de novas regras de financiamento por parte do FMM.

## FROTA DE CABOTAGEM NACIONAL

Até a década de 70, predominou o emprego de navios cargueiros convencionais e de pequeno porte (3.000 a 7.500 TPB) que transportavam granéis e

carga geral, simultaneamente. A partir daí, notam-se mudanças marcantes na frota.

Navios desse tipo foram, em grande parte, substituídos por navios graneleiros, exclusivamente para granéis, de maior porte (15.000 a 26.000 TPB), e por navios de carga geral tipo RO/RO (6.000 a 7.000 TPB). Os navios cargueiros convencionais, entretanto, continuam necessários no transporte de pequenos lotes de granel, para atender às cargas em portos com limitação de calado e manobra e no transporte de carga geral não containerizável ou não unitizável.

Na cabotagem, só operam armadores e embarcações autorizados pela SUNAMAM e a frota foi dimensionada de modo a não permitir ociosidade no sistema instalado. Suplementação eventual de praça é feita pelo afretamento de embarcações de armadores de cabotagem disponíveis ou, na sua ausência, de embarcações ociosas no longo curso. Ingresso definitivo de embarcações na cabotagem, por construção ou transferência de propriedade, só se efetua quando constatada demanda efetiva e constante de transporte.

No transporte de carga geral, o RO/RO tem-se mostrado o navio ideal para competir com o caminhão. Seu custo de construção, entretanto, exige análise cuidadosa, para nele se investir com maior intensidade. Há dois navios RO/RO nacionais e um estrangeiro afretado no transporte de cargas de grande peso,

e há solicitação para construção de navios nacionais desse tipo.

Navios convencionais transportando *containers* têm tido sucesso no transporte de carga geral, no tráfego Rio/Santos/Manaus/Santos/Rio, único fluxo regular constante de carga detectado.

A frota de granéis sólidos é jovem, com navios de 15.000 a 26.000 TPB, havendo tendência para o emprego de navios de 35.000 TPB.

A frota de navios para o transporte de petróleo e seus derivados pertencentes à PETROBRÁS tem sido aumentada, para atender à demanda crescente desse tipo de carga. A Empresa tem programa de novas construções, com encomendas já efetivadas em estaleiros nacionais, visando a cobrir esse acréscimo e a promover substituição de navios obsoletos.

O transporte de GLP (gás leve de petróleo) e de produtos químicos é atendido por navios nacionais da PETROBRÁS e de empresas privadas.

Navios estrangeiros afretados só são usados na cabotagem dentro da legislação em vigor e em caso de absoluta necessidade, desde que esgotados os esforços junto a embarcadores e armadores de cabotagem e de longo curso.

A cabotagem não dispõe de navios para o transporte de eteno, até agora efetuado, em pequenas quantidades, por navios estrangeiros afretados.

A renovação da frota é preocupação a ser resolvida. Os ar-

madores privados não têm condições econômico-financeiras que se coadunem com os parâmetros do agente financiador, e os empresários com estrutura empresarial sólida e recursos não se sentem atraídos pelo transporte marítimo, face às dificuldades por que ele passa e à imagem altamente negativa que, em torno dele, se formou.

## LINHAS DE CABOTAGEM NACIONAL

Até 1985, a estrutura das linhas de cabotagem não correspondia à realidade dos fluxos de carga e às características das embarcações. Para atender à legislação até então existente, os armadores tinham que solicitar, freqüentemente, cancelamento de escalas obrigatórias, inclusão de escalas extras e alterações dos roteiros originais. Isso obrigava a SUNAMAM a exercer complicado sistema de controle e acarretava substancial aumento de burocracia e custos.

Para permitir maior flexibilidade ao armador na exploração do tráfego e eliminar desnecessária burocracia, a SUNAMAM baixou resolução estabelecendo uma nova estrutura, com linhas mais simplificadas e liberdade de escolha do tráfego desejado. As dezesseis linhas então existentes (algumas, havia muito, sem navio alocado) foram reagrupadas em apenas quatro: LC-1, Brasil/Argentina - Uruguai/Brasil; LC-2, Brasil/Caribe/Brasil; LC-3, Rio Grande do

Sul/Bacia Amazônica e LC-4, Apoio Marítimo.

De acordo com a nova regulamentação, cabe ao armador, ao solicitar a concessão da linha, indicar o trecho da mesma em que irá operar, o tipo de carga que pretende transportar, as embarcações que irá colocar e as condições técnicas e financeiras que possui, para levar a bom termo o empreendimento.

Compete à SUNAMAM, à luz do Decreto nº 62.383, de 11.03.68, analisar os pedidos e promover gestões, para que trechos da costa brasileira não deixem de ser atendidos pela frota de cabotagem, em resguardo do interesse público, compatibilizando, as necessidades do comércio, com a disponibilidade dos meios flutuantes.

Esse novo procedimento foi implementado a partir de janeiro de 1986.

## CARGAS DA CABOTAGEM NACIONAL

A carga geral, de um fluxo de 4.300.000t, em 1956, quando representava 63% do total da carga transportada, caiu para 735.000t, equivalente a 6% desse total, em 1972. Em 1973, ocorrido o primeiro choque do petróleo, alguma carga retornou à cabotagem e, entre 1973 e 1977, o fluxo estabilizou-se em torno de 900.000t. Ligeira recuperação acentuou-se a partir do segundo choque do petróleo e, de 1978 a 1980, a carga

transportada manteve-se em torno de 1.300.000t.

A partir do 1º trimestre de 1983, passaram a ser empregadas embarcações RO/RO afretadas, no tráfego Santos - Manaus.

Mesmo com a unitização da carga, a pré-estivagem, o emprego de *containers*, a introdução de embarcações RO/RO, próprias e estrangeiras afretadas, e a legislação específica (ainda necessitando de revisão), a carga geral permanece com participação inexpressiva no cômputo do total transportado - algo em torno de 3%.

As cargas de granéis sólidos têm-se elevado ao longo dos anos mas no cômputo geral das cargas transportadas, permanece com um percentual médio de 20%.

Nos últimos 10 anos, alguns granéis sólidos apresentaram crescimento no transporte, devido a ausência de competição dos demais modos e ao incremento do seu consumo - minério de ferro, em face da implantação de novas siderúrgicas; carvão mineral, devido à política de utilização de novas fontes alternativas de energia; sal, em função do crescimento do consumo; milho, pelo aparecimento de novos mercados consumidores, e bauxita, conseqüente do desenvolvimento de novos projetos industriais, além do trigo nacional, em 1985, tendo em vista a safra recorde desse ano.

A evolução do transporte dos granéis líquidos em relação ao total da carga transportada

creceu, dos 16% em 1956, aos 78% em 1985.

Até 1973, o petróleo e seus derivados, incluindo gás liquefeito, participavam com cerca de 99% dos graneis líquidos. Mesmo com o incentivo à produção de álcool e o desenvolvimento da indústria química, em 1985 o petróleo e seus derivados contribuíram, ainda, com 90% do total dos graneis líquidos. Seu transporte passou, de 10.529.000t em 1973, para 32.124.000t em 1985, representando um acréscimo de 208%.

### FRETES NA CABOTAGEM NACIONAL

Os fretes são cobrados pela Tabela de Fretes na Cabotagem Marítima Brasileira (FRECAB), elaborada em 1974. Seus valores são reajustados periodicamente.

Atualmente estão liberados os fretes das seguintes cargas:

– Carga geral – quando transportada em navios RO/RO no sentido norte-sul;

– Granel líquido – todos, exceto álcool e petróleo e seus derivados;

– Granel sólido – os não especificados na FRECAB nesta classificados como “outros graneis” no sentido norte-sul, exceto sal.

Pelo Aviso nº 300/GM, de 12.09.85, o Ministério dos Transportes solicitou o empenho do Ministério da Fazenda para o pleito da SUNAMAM, no sentido de liberar o frete da carga geral.

A atual FRECAB possui uma série de distorções em relação aos custos reais do transporte, decorrentes dos seguintes fatores:

– alteração no perfil da frota (porte, especialização, consumo energético) e, conseqüentemente, nos custos dos navios;

– mudança na estrutura da carga, quanto a tipos e fluxos;

– reajustes da FRECAB que, ao longo do tempo, vêm sendo feitos apenas em função das variações dos índices econômicos, e não em função da variação real dos custos do transporte;

– custo do tempo de carregamento e de descarga não ressaltados, no caso dos graneis sólidos;

– remuneração excessiva do transporte de certas cargas e deficiente ao de outras.

Em razão dessas distorções, a SUNAMAM vem desenvolvendo estudos com o propósito de elaborar uma Tarifa de Fretes que deverá observar os seguintes princípios, regidos pelo elenco de medidas estabelecidas pelo Governo em 27.02.86:

– libertação de fretes da carga geral;

– o frete deverá remunerar o custo do transporte nas diferentes condições em que é feito, com adequado lucro que permita margem de competição, premiando os mais eficientes;

– estabelecimento de novas normas para os fretes do granel sólido, incluindo:

• conceito do custo do tem-

po de carga e descarga e o conseqüente conceito de *demurage/dispatch*;

- fretes teto específicos para cada carga, em cada transporte entre portos definidos, para diferentes tamanhos de lotes transportados;

- regras para contagem de tempo de carga e descarga e definição das responsabilidades do armador, do embarcador ou do consignatário;

- possibilidade de as partes contratarem condições de transporte entre si e, conseqüentemente, de frete de livre acordo, desde que registrado na SUNAMAM;

- atualização dos fretes dos graneis líquidos, mantendo liberados aqueles que atualmente já o são;

- manutenção do valor do frete em relação aos custos da operação. Juntamente com a fixação de nova Tarifa, deve ser fixado o processo de reajuste da mesma.

A liberação dos fretes na carga geral é extremamente útil, quando se considera a competição entre o transporte aquaviário e o rodoviário. É o que regula o nível do frete. Alguma carga geral cativa da cabotagem poderá ter seu teto de frete fixado na Tarifa de Fretes.

## AFRETAMENTO NA CABOTAGEM NACIONAL

De acordo com o artigo 173 da Constituição Federal em vigor, "a navegação de cabota-

gem para o transporte de mercadorias é privativa dos navios nacionais, salvo caso de necessidade pública".

O artigo 4º do Decreto 88.420, de 21 de junho de 1983, determina que a exploração dos serviços de navegação interior e de cabotagem é privativo de empresas nacionais e embarcações de registro e bandeira brasileiros. A concessão de autorização de afretamento é regulamentada pela SUNAMAM, através de resoluções. A Portaria 706, D.O.U. de 27.12.85, do Ministério dos Transportes, delega à SUNAMAM a competência para conceder permissão para que embarcações estrangeiras possam operar na cabotagem nacional e na navegação interior, no caso de elevado interesse para o País, comprovada a inexistência de embarcação brasileira em condições de efetuar o transporte.

Em face da legislação citada, a SUNAMAM somente autoriza afretamento de navios estrangeiros quando não mais houver navio nacional de cabotagem ou de longo curso disponível para o transporte.

Também se justificaram, à época, afretamentos de navios estrangeiros RO/RO, pela necessidade de ser obtido *know how* em uma atividade ainda não implantada no País.

Até o ano de 1982, inclusive, os dados referentes ao afretamento de navios estrangeiros na Navegação de Cabotagem eram computados junto com a Navegação de Longo Curso e Nave-



gação Interior, em virtude dessas navegações estarem regimentalmente agrupadas na antiga Diretoria de Navegação.

Os anexos "G" e "H" retratam a situação dos anos de 1983 a 1985, mostrando não só o valor pago pelo afretamento de navios estrangeiros como, também, o volume de TPB afretado e sua relação com a frota de Cabotagem.

Entre os anos de 1983 e 1984, observa-se:

- a redução de cerca de 42,14% no volume de valores pagos pelo afretamento de embarcações estrangeiras;

- a redução de cerca de 25,61%, no volume de TPB afretado;

- a relação entre o volume de TPB afretado e a Frota de Cabotagem: de 29,37% em 1984, contra 46,12% em 1983;

- o afretamento de petroleiros, ditado pela complementação da frota da PETROBRÁS, que detém o monopólio do transporte de petróleo e seus derivados produzidos no País, é o item mais significativo no afretamento de navios estrangeiros na Cabotagem. Atingiu o Índice de cerca de 50,98% em 1983 e de 38,92% em 1984. Embora seja a parcela de maior peso no universo dos afretamentos da Cabotagem, entre 1983 e 1984, houve uma redução de cerca de 54,31%, no valor pago em afretamento de petroleiros, e de cerca de 30,30%, no volume de TPB afretado;

- afretamento de graneleiros indica um aumento de cerca

de 41,45%, em relação ao valor pago, e de cerca de 184,42%, em relação ao volume de TPB, pelo afretamento de graneleiros de registro estrangeiro. Esse aumento foi causado pelo afretamento de embarcações para o transporte de:

- milho da Argentina para o Brasil, no 1º trimestre e parte do 2º trimestre de 1984;

- açúcar do Brasil para a Venezuela, no 3º trimestre de 1984; e

- alumina do Suriname para o Brasil, no 4º trimestre de 1984.

- os afretamentos sob o regime de *time charter* predominam na Cabotagem, com cerca de 89,11%, em 1983, e cerca de 88,76%, em 1984, com relevância nos afretamentos de petroleiros.

Entre os anos de 1984 e 1985, observa-se:

- o aumento de cerca de 22,14% no volume de valores pagos em afretamento de embarcações estrangeiras;

- o aumento de cerca de 46,44% no volume de TPB afretado;

- os aumentos ocorridos foram consequência do aumento do afretamento de petroleiros (cerca de 90,35% no volume de valores pagos), devido não só ao aumento da produção de petróleo como, também, à passagem, para a navegação de cabotagem, de petroleiros já afretados para a navegação de longo curso;

- os demais tipos de navios mantiveram uma posição sem

fortes flutuações em relação a 1984, excetuando-se o afretamento de graneleiros, que sofreu uma redução de cerca de 90,35%, no total de valores pagos, e de 92,64%, no montante do TPB afretado.

## A CABOTAGEM INTERNACIONAL

A área de atuação da Diretoria de Navegação de Cabotagem, como definido pela Portaria nº 788 de 11 de outubro de 1983, abrange também "o planejamento das atividades inerentes à navegação de cabotagem entre portos nacionais e portos estrangeiros da Costa Atlântica da América do Sul, das Antilhas e da Costa Leste da América Central excluídos os portos de Porto Rico e Ilhas Virgens,....."

Para geri-la foi criada a Divisão de Cabotagem internacional.

Da área definida surgem, naturalmente, duas linhas de navegação: a LC-1 Brasil/Uruguai/Argentina/Brasil e a LC-2 Brasil/Caribe/Brasil, com três tráfegos distintos - Brasil/Argentina/Brasil, Brasil/Uruguai/Brasil e Brasil/Caribe/Brasil.

## TRÁFEGO BRASIL/ARGENTINA/BRASIL

Está coberto pelo acordo bilateral Brasil/Argentina, de onde surgiu a Conferência Marítima de Fretes Argentina/Brasil.

Estão autorizadas 18 empre-

sas de navegação brasileiras e 21 argentinas. Para o transporte de granéis sólidos, inclusive o trigo, estão autorizadas todas as empresas que possuem navios graneleiros.

Na carga geral, estão autorizadas: Lloyd Brasileiro, com 45%, Transroll, com 45%, e Mansur, com 10%. Na carga geral especial, sem cotas, a Superpesa e a Grancarga.

Nos granéis líquidos, estão autorizadas todas as empresas que possuem navios especializados para esse tipo de transporte. São elas FLUMAR, GLOBAL e PETROBRÁS, sem cota determinada de participação.

Durante o exercício de 1984, o tráfego Brasil/Argentina/Brasil movimentou, aproximadamente, 4.180.000t/US\$ 63.600.000,00, valor de frete que corresponde a, aproximadamente, 1/3 do movimento total dos fretes gerados por toda "a cabotagem internacional".

No ano de 1985, nesse tráfego, foram movimentados cerca de 3.999,752t, gerando fretes no valor de US\$ 53.797.328.

A receita do frete em 1985 corresponde aproximadamente a 1/3 do movimento total de fretes gerados pela "cabotagem internacional".

Nota-se um decréscimo, de 1984 para 1985, de 180.242t/US\$ 9.802.672 em frete, tendo o frete médio decaído de cerca de US\$ 15,21, em 1984, para US\$ 13,45, em 1985.

À exceção do transporte a granel de petróleo e de seus derivados por destilação primária,

de gás liquefeito de petróleo, e dos minerais a granel excluídos do acordo, todas as demais mercadorias estão inseridas nesse tráfego sendo, conseqüente e obrigatoriamente, por força do próprio acordo, divididos em partes iguais, no que se refere aos fretes gerados pelas bandeiras brasileira e argentina. Apenas o trigo, graças à recente conquista brasileira nas negociações do último acordo com os argentinos, vem sendo transportado, desde 1º de junho de 1985, com a cota de participação de 62,5%. A partir de 1º de junho de 1986, a cota de participação de bandeira brasileira passa para 75%. Trata-se de carga de grande importância, dentro do universo de granéis sólidos, tendo contribuído, em 1984, com uma receita de fretes de US\$ 12.497.525,00.

Em 1985, contribuiu com uma receita de frete de cerca de US\$ 13.987.789,00.

## **TRÁFEGO BRASIL/URUGUAI/BRASIL**

É subordinado ao convênio Brasil/Uruguai, que gerou o acordo de tarifas e serviços Brasil/Uruguai.

Estão autorizadas 11 empresas de navegação brasileiras e 5 uruguaias.

Trata-se de um intercâmbio de pequena expressão, sendo que, no exercício de 1984, foram movimentadas, nos dois sentidos do tráfego, apenas 80.000t/US\$ 1.318.000,00, cerca de 1%

dos fretes gerados pela "cabotagem internacional".

No ano de 1985, foram movimentados, nos dois sentidos do tráfego, apenas 55.484t/US\$ 1.145.951, cerca de 1% dos fretes gerados na "cabotagem internacional". Houve decréscimo no tráfego de 24.516t/US\$ 172.049,00. O frete médio variou de US\$ 16.47 por t para US\$ 20.65 por t.

Na carga geral, as seguintes empresas estão autorizadas para o tráfego: LLOYD BRASILEIRO, 45%, TRANSROLL, 45% e BRASILMAR, 10%. Na carga geral especial sem cota, a GRANCARGA e a SUPERPESA.

Na carga frigorificada: ALIANÇA, LLOYD BRASILEIRO e TRANSROLL.

No granel líquido: PETROBRÁS, FLUMAR e GLOBAL.

No granel sólido: LIBRA e LLOYD BRASILEIRO.

No ano de 1985, operaram nesse tráfego a PETROBRÁS e a FLUMAR, no granel líquido, e o LLOYD na carga frigorificada.

## **TRÁFEGO BRASIL/CARIBE/BRASIL**

Trata-se de tráfego livre, onde estão autorizadas, pelo lado brasileiro, 10 empresas, assim distribuídas:

— Carga geral: LLOYD e LIBRA.

— Granéis sólidos: ALIANÇA, LIBRA, LLOYD e NORSUL.

— Granéis líquidos: PETROBRÁS, FLUMAR e GLOBAL.

— Carga geral (especial): GRANCARGA e SUPERPESA.

Participaram ainda nesse tráfego, entre outros, os seguintes armadores brasileiros de longo curso: FROTA OCEÂNICA; VALE DO RIO DOCE; FROTA AMAZÔNICA e PAULISTA. Participaram, ainda, cerca de 70 armadores estrangeiros. Esse tráfego foi responsável pelo movimento de 6.180.000t/US\$ 134.000.000,00 o que representou 2/3 do total de fretes gerados pela "cabotagem internacional", em 1984

Em 1985, com um movimento de 3.264.161t/US\$ 98.356.624, manteve-se a participação de 2/2 no total de fretes gerados pela "cabotagem internacional".

A carga geral é grandemente desbalanceada. Em 1984, cerca de 384.000t/US\$ 60.000.000,00, na exportação, e 7.000t/US\$ 1.050.000,00, na importação.

O tráfego como um todo, em 1985, apresentou-se balanceado. Porém, analisado por tipo de carga, houve grande desbalanceamento na carga geral — cerca de 371.308t/US\$ 55.979,005, na exportação, e 49.061t/US\$ 1.941.674 na importação.

Basicamente, exportamos grânéis sólidos e importamos grânéis líquidos, na sua quase totalidade petróleo e seus derivados, oriundos principalmente da Venezuela e Antilhas Britânicas, transportados pela PETROBRÁS que reteve, em 1984, 96% do tráfego.

Nota-se um decréscimo no tráfego de 1984 para 1985, de 2.915.839t/US\$ 35.643.376

Identifica-se nesse tráfego um fluxo de carga da Calha Amazônica para o Caribe, totalmente desvinculado do fluxo proveniente dos portos do sul do País (abaixo de Vitória).

Esse fluxo está sendo observado e dele participam, em esmagadora maioria, armadores estrangeiros. Já foram feitas consultas a armadores brasileiros, que ainda não se interessam pelo mesmo. O único armador brasileiro autorizado a operar da Calha Amazônica para as Guianas, Suriname e Venezuela, a ENASA, por deficiência do único navio que possuía no tráfego, teve sua autorização cancelada.

Nesse tráfego é importante destacar a existência de dois países, Venezuela e Colômbia que prescrevem suas cargas de importação. Esses dois países são extremamente importantes para o apoio de todo o tráfego, por serem, respectivamente, 1<sup>o</sup> e 3<sup>o</sup> parceiros comerciais do Brasil na área.

Estuda-se a possibilidade de estabelecer acordos com esses dois países. A Colômbia já admite a participação dos armadores brasileiros na costa do Pacífico. Nesse caso, cabe tentar a extensão de tal facilidade à costa Atlântica ou ao Mar das Caraíbas.

Com a Venezuela, tendo em vista a existência de dois tráfegos extremamente desbalanceados em sentidos opostos (carga geral e granel líquido), a SUNAMAM estabeleceu contato com a PETROBRÁS, procurando

obter, desse órgão, no tráfego de granel líquido (mais precisamente petróleo e seus derivados por destilação primária e gases liquefeitos de petróleo), condições que lhe permitisse ter posição, pelo menos razoável, para negociação. Os entendimentos não chegaram, ainda, a bom termo.

No caso de países subdesenvolvidos e em desenvolvimento e geograficamente mal posicionados em relação aos grandes fluxos de cargas no mercado internacional e com frotas mercantes deficientes, a existência de acordos é de grande importância.

De 1984 para 1985, os três tráfegos apresentaram redução significativa:

- Argentina: 4,3, em t, e 15,4, em receita de fretes;
- Caribe: 47,7%, em t, e 26,6%, em receita de fretes; e
- Uruguai: 30,4%, em t, e 13,0%, em receita de fretes.

Os armadores e frotas participantes nos três tráfegos são, na sua quase totalidade, os participantes da "cabotagem nacional". Como exceção, temos a ALIANÇA e a TRANSROLL, que são armadores de longo curso

também autorizados para a "cabotagem internacional".

## FRETES NA CABOTAGEM INTERNACIONAL

Nas áreas em que existem acordos bilaterais, Uruguai e Argentina, os fretes são regulados por tarifa de fretes, obedecida por todos os armadores.

Os fretes são propostos pelas Conferências e aprovados pelas autoridades marítimas competentes. Os fretes para granéis, acima de quantidades significativas, são abertos, ficando sujeitos a concorrência do mercado.

Na área do Caribe, o tráfego é livre, inexistindo atualmente Conferências de Fretes. Cada armador operando no tráfego, tanto brasileiro como estrangeiro, submete sua tarifa de frete à aprovação da SUNAMAM.

Estão em andamento estudos visando à redução das tarifas de fretes, tendo em vista a redução do preço do petróleo do mercado internacional e uma melhor definição de custos dos navios e portos.