

A MARINHA MERCANTE BRASILEIRA(*)

ARMANDO AMORIM FERREIRA VIDIGAL
Vice-Almirante (Ref^o)

SUMÁRIO

Poder marítimo
Influência na história do Brasil
Panorama histórico recente
Transporte aquaviário
Trabalhador do mar

PODER MARÍTIMO

Em 1890, o almirante norte-americano Alfred Tahyer Mahan publicou uma obra verdadeiramente notável: *The Influence of Sea Power Upon History (1660-1783)*, em que ele mostrou a influência do Poder Marítimo (*Sea Power*) para a grandeza e o desenvolvimento dos países.

O conceito de Poder Marítimo então definido dá à Marinha Mercante uma im-

portância fundamental. Para Mahan, o Poder Marítimo é o conjunto de todos os elementos necessários para que um país possa fazer pleno uso do mar e, eventualmente, negar a um seu inimigo do momento esse mesmo uso.

O Poder Marítimo compreende, na visão mahaniana, uma Marinha Mercante numerosa e competente, capaz de participar efetivamente do comércio nacional e internacional do país, apoiada por: um sistema de

(*) N.R.: Aula inaugural no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), em 2007.

portos modernos, eficientes, com acesso fácil das zonas de produção e para as de consumo; por uma rede de estaleiros de construção e reparo, capaz de construir e reparar essa frota; uma atividade comercial intensa; uma legislação flexível, moderna, desburocratizadora e indutora da atividade; e pessoal de qualidade e de moral elevada para preencher todas as funções daí decorrentes. Finalmente, para proteger todo esse sistema, são necessários uma força naval, o elemento de força do Poder Marítimo, e sua infra-estrutura de bases, arsenais, depósitos e o pessoal civil e militar para o gerenciamento de suas atividades.

É dentro deste amplo conceito que devemos olhar a Marinha Mercante brasileira.

INFLUÊNCIA NA HISTÓRIA DO BRASIL

Embora pouco divulgado, o mar teve uma papel relevante na nossa história.

Do mar vieram os descobridores, do mar vieram as primeiras ameaças (holandeses e franceses).

No arquipélago brasileiro – as diversas províncias só se comunicavam entre si através do mar –, logo se fez sentir a importância das comunicações marítimas. José Bonifácio de Andrada e Silva, quando da Independência, compreendeu que para consolidá-la era necessária uma esquadra; e ela nasceu por meio de subscrição popular, já que a sociedade entendeu que ela era indispensável.

No período turbulento que se seguiu, com revoltas internas – que se estenderam por 25 anos, da Confederação do Equador à Farrroupilha – e guerras externas – as guer-

ras do Prata –, a existência de uma Marinha forte assegurou a nossa integridade, evitando que, como aconteceu com a América Espanhola, nos fragmentássemos numa série de pequenas repúblicas.

Rio Branco, chanceler de 1902 a 1912, percebeu que o Brasil só poderia resistir às pressões internacionais – à época, a “política de canhoneiras” da Grã-Bretanha impunha a *pax britannica*, isto é, um sistema em que todos se submetiam aos interesses da potência hegemônica – se dispusesse de uma esquadra poderosa. A Esquadra de 1910 deve muito à sua visão de que uma potência, ainda que pequena, poderia resistir a uma grande potência se dispusesse de um poder naval adequado; esta visão

foi corroborada pela vitória em Tsushima (1905) do fraco Japão contra a poderosa Rússia.

Com a Divisão Naval em Operação de Guerra (DNOG), o Brasil, na Primeira Guerra Mundial, pela primeira vez se fez presente em força fora do continente americano.

Na Segunda Guerra Mundial, foi no mar que pagamos o maior preço em sangue para defender a liberdade ameaçada, e coube à Marinha Mercante brasileira, sob escolta de nossos navios de guerra, manter o tráfego marítimo nacional e internacional essencial para a nossa economia, pagando um alto preço em vidas e em bens.

PANORAMA HISTÓRICO RECENTE

Toda a nossa história está vinculada ao mar, e é o mar a nossa última linha de expansão: graças à Convenção Internacio-

A existência de uma Marinha forte assegurou a nossa integridade, evitando que, como aconteceu com a América Espanhola, nos fragmentássemos numa série de pequenas repúblicas

nal sobre os Direitos do Mar, Convenção da Jamaica ou Montego Bay (1982), acrescentamos à nossa jurisdição, com direito exclusivo de exploração das riquezas vivas e não-vivas, 4,5 milhões de quilômetros quadrados de mar, pela criação da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e pela extensão, além dela, da nossa Plataforma Continental.¹ Essa Amazônia Azul, tão ou mais rica que a verde e, sem dúvida, maior do que ela, é a nova fronteira do nosso desenvolvimento. Extração de petróleo e gás, pesca, área para o lazer, exploração mineral e geração de energia são algumas possibilidades que o mar nos oferece, mas, acima de tudo, é ele a grande via por onde escoamos mais de 95% do comércio internacional.

No mundo globalizado, que vai se transformando num único mercado, a existência de uma frota mercante

é não apenas um forte estímulo para o crescimento, mas um instrumento indispensável para o desenvolvimento integral do País.

Por não termos sabido enfrentar os desafios que a nova concepção estratégica mundial sugeria e as transformações impostas pela revolução tecnológica impunham – em especial, o uso de motores de baixo consumo de combustível, da carga unitizada (o contêiner representou uma mudança radical), dos novos métodos de carga e descarga, de navios maiores e mais velozes –, o Brasil, que na década de 70 aparecia como uma potência marítima de certa expressão, vem desde então recuando, e hoje, em face das possibilidades oferecidas pelo comércio nacional, e também

internacional, temos uma frota mercante insignificante, muito inferior à que temos o direito de querer.

No longo curso, onde temos de competir com os navios de bandeira de conveniência – em muitos casos mal fiscalizados, com tripulações oriundas de países fornecedores de mão-de-obra, sem qualquer proteção de legislação trabalhista, não pagando impostos, e ainda com outras vantagens – e com os navios das megatransportadoras, com frotas de dezenas e até centenas de navios e, que, portanto, diluem os custos de seu gerenciamento (com exceção da Transpetro, as nossas empresas têm muito

poucos navios – não chegam a uma dezena, que, na sua quase totalidade, não são usados no longo curso), nossa presença é hoje ínfima.

O panorama na cabotagem, graças à

reserva de mercado – como, aliás, ocorre em quase todos os países do mundo –, vem melhorando. O grande competidor é o modal rodoviário, que, pelas facilidades de que dispõe e pela sua flexibilidade, torna-se um sério concorrente. Na verdade, qualquer que seja o critério considerado, o transporte marítimo é o mais econômico, apesar das dificuldades que lhe são impostas: alto custo do combustível, taxas portuárias elevadas, deficiências nos portos, falta de economia de escala e outras mais.

Não há navios modernos e adequados em número suficiente para a disponibilização de cargas. Hoje os armadores querem adquirir novos navios – não só para substituir os antigos, mas também para ampliar a frota –, mas, como a nossa legislação obriga

**Toda a nossa história está
vinculada ao mar, e é o mar
a nossa última linha de
expansão**

¹ A extensão da Plataforma Continental, que corresponde a 900.000 km², depende ainda da decisão da Organização das Nações Unidas (ONU).

a construir em estaleiro nacional, é extremamente difícil levar o processo até o fim. Os preços nacionais são muito elevados em relação aos do mercado internacional e, o que é pior, os estaleiros não têm como dar ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) as garantias para a fase de construção dos navios.

Um exemplo gritante é o da Transpetro, que, com licitação já definida para 26 navios, há meses tenta iniciar essa construção sem sucesso. Somente nos últimos dias de janeiro deste ano foram, finalmente, assinados os contratos para dez desses navios.

O apoio marítimo é, inegavelmente, o setor de maior sucesso no momento. Como é setor de reserva de mercado, a inexistência de embarcações em número suficiente no Brasil leva as empresas brasileiras a afretar embarcações no exterior. É incontestável que o ótimo é que tivéssemos embarcações nacionais em maior número e deixássemos o afretamento apenas para atender às flutuações sazonais. A atual política da Petrobras, assinando contratos prévios com razoável antecedência, tem permitido que as empresas brasileiras contratem em estaleiros nacionais as embarcações necessárias, o que está reduzindo e irá reduzir ainda mais no futuro a necessidade de afretamento.

Para os trabalhadores do mar, esta política é altamente conveniente, pois irá aumentar significativamente a oferta de emprego. É bem verdade que, após algum tempo operando em águas brasileiras, as embarcações estrangeiras afretadas têm de admitir alguns tripulantes brasileiros, embora não todos.

Com uma extraordinária malha hidroviária, é inacreditável que a nossa navegação interior seja tão pouco significativa

Nós concordamos com esta medida, mas não podemos deixar de expressar a nossa convicção de que, em certos casos, poderá haver comprometimento da segurança a bordo.

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Com uma extraordinária malha hidroviária, é inacreditável que a nossa navegação interior seja tão pouco significativa. Já há, embora, alguns exemplos importantes, como a hidrovia do Tietê-Paraná, a do Madeira e algumas outras.

O maior obstáculo para a realização de obras que transformam rios em hidrovias é

o licenciamento ambiental – o caso da Baía do Araguaia-Tocantins é clássico. Apoiamos intransigentemente a necessidade da preservação do meio ambiente, mas é preciso que os órgãos ambientais avaliem o problema à luz

do bom senso. Um empurrador com um conjunto de chatas ao longo do rio tira da estrada centenas de caminhões. O que será melhor para o meio ambiente: realizar pequenas obras nas margens dos rios para evitar o desbarrancamento provocado pelo choque das chatas contra a margem ou deixar trafegando nas estradas centenas de caminhões com descargas poluentes?

O apoio portuário é um setor que não apresenta problemas e não precisa ser por nós considerado aqui no Ciaga.

Quais são as nossas perspectivas futuras para o setor do transporte aquaviário?

No contexto atual, as perspectivas do longo curso não são boas. Há uma drenagem anual de bilhões de dólares de frete que estamos transferindo para o exterior,

tanto no nosso comércio de exportação como no de importação. Se atentarmos que em 2006 o comércio exterior brasileiro (importação + exportação) atingiu cerca de US\$ 220 bilhões e considerarmos, como é usual, 10% o frete correspondente, estamos falando de US\$ 22 bilhões de frete, o que é um valor apreciável. Se conseguíssemos transportar, digamos, 30% do nosso comércio, estaríamos deixando no País US\$ 6,6 bilhões.

Sem mudanças radicais na nossa legislação, sem vontade política, sem competência para tomarmos medidas ousadas, o longo curso não irá crescer. O Registro Especial Brasileiro (REB) representou um avanço, mas no que se refere ao longo curso é ainda insuficiente.

A cabotagem representa, pelo contrário, uma grande oportunidade. Há que dar solução ao problema da aquisição de navios. Na minha opinião, o vínculo criado no País, desde a criação do Fundo da Marinha Mercante (FMM), entre a navegação e a

construção nacional precisa ser rediscutido. A importação de navios usados, que poderá ser viabilizada pela redução dos impostos, é outra possibilidade que deverá ser explorada. Há que resolver o problema do custo do combustível, assim como, sem retirar nenhum direito dos trabalhadores, dar solução aos pesados encargos trabalhistas, que, no setor, vão de 120 a 140% da folha (o FMM?).

A meu ver, o aumento da multimodalidade – o uso de mais de um modal para o transporte de uma dada mercadoria – acarretará o crescimento da cabotagem e da navegação interior e, conseqüentemente,

a diminuição dos custos logísticos no Brasil, onde o dispêndio com transportes é preponderante.

A modernização dos portos – que, a meu ver, inclui não a estadualização, mas a privatização – é importante para o longo curso e pelo menos duas vezes mais importante para a cabotagem. Nos portos públicos é preciso que o Conselho de Autoridade Portuária (CAP), de que participam representantes de todos os setores interessados no bom funcionamento do porto, assumam as funções que lhe foram atribuídas pela Lei de Modernização, sem conflitos com a representação unicamente governamental. O problema da dragagem de manutenção é urgente e precisa ser resolvido definitivamente.

No que diz respeito ao apoio marítimo, a nossa sugestão é manter a atual política da Petrobras, levando a uma nacionalização cada vez maior do setor.

A navegação interior necessita, no meu entendimento, uma profunda reformulação. O número de

acidentes na Amazônia, onde o trânsito de passageiros é uma realidade, é inaceitável; como fiscalizar tantas embarcações – na construção, na operação, na conservação – é um desafio enorme que exigiria recursos vultosos, tanto de pessoal como de material.

Um trabalho sério precisa ser feito a respeito, ouvidos todos os setores, públicos e privados, interessados.

TRABALHADOR DO MAR

Gostaria de encerrar essas breves notas com uma reflexão. Falamos de material, de

**O trabalhador do mar é a
peça mais importante.
Tudo depende dele, da sua
capacidade profissional e,
acima de tudo, do seu valor
moral**

legislação e aspectos outros da Marinha Mercante. Agora é hora de falar do que é mais importante: o homem que garante a nossa frota mercante.

Ele é a peça mais importante. Tudo depende dele, da sua capacidade profissional e, acima de tudo, do seu valor moral.

Uma frota, seja mercante seja militar, vale o que valem os homens que a tripulam. A profissão mercante é uma que deve encher de orgulho e –por que não?– de vaidade os que a exercem.

A contribuição da Marinha Mercante brasileira para o desenvolvimento, com justiça social, do nosso País é enorme. Ao longo desta apresentação julgamos ter demonstrado com clareza essa verdade.

Meus queridos alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, procurem, por meio da dedicação ao estudo e aos trabalhos práticos, ser os melhores mercantes do mundo; entendam que a cultura é elemento fundamental para qualquer homem, qualquer que seja sua profissão; cultivem-na através da leitura e da reflexão de obras que, transcendendo o campo meramente profissional, enriqueçam o espírito; usem com orgulho o uniforme que os distingue dos que não têm o privilégio de servir à Marinha Mercante brasileira; respeitem os seus chefes e seus subordinados porque é assim que por eles vocês serão respeitados; cultivem a honra, pois só ela dá ao homem a sua verdadeira dimensão.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO>; Marinha Mercante; Ciaga;