

## INTRODUÇÃO

Cabotagem é definida como a navegação que ocorre entre portos de um mesmo país, podendo ser ambos os portos costeiros ou um porto costeiro e o outro fluvial. A grande extensão da costa brasileira e o fato de as principais cidades e centros comerciais se localizarem próximos ao mar ou aos rios navegáveis faz com que a cabotagem seja, sem dúvidas, a melhor alternativa no que tange o transporte de cargas no Brasil. Em se tratando de longas distâncias, a cabotagem ganha grande força, já que apresenta maior segurança, menor risco de avarias à carga e menores preços quando comparada com os modais rodoviário e ferroviário.

Atualmente, no Brasil, a cabotagem se concentra fortemente no transporte de granéis sólidos e líquidos, mas o transporte de contêineres está se destacando positivamente e algumas empresas vêm investindo continuamente na conquista de novos mercados como o varejo e o setor alimentício.

Apesar do constante crescimento, a cabotagem brasileira ainda enfrenta uma série de barreiras que precisam ser superadas para que esse crescimento seja pleno e a cabotagem receba o destaque merecido dentro da cadeia logística brasileira. Baixa capacidade de escoamento, problemas nas rodovias e ferrovias de acesso aos portos e excesso de burocracia não podem continuar impedindo que a cabotagem alcance sua plenitude.

Alguns investimentos estão sendo feitos por parte do governo, tais como financiamentos (por parte do governo) para construções de navios destinados à cabotagem e o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que tem uma divisão criada especialmente para cuidar dos portos brasileiros. Mas a má administração dos portos se apresenta como um grande vilão, dificultando qualquer medida tomada.

As dificuldades não são geradas por problemas econômicos, já que a economia se encontra num momento até favorável à cabotagem. As graves restrições vêm de problemas específicos do setor. Frotas maiores, linhas regulares, modernização dos portos, especialização da mão de obra e muitas outras soluções estão sendo estudadas e/ou colocadas em prática, mas nada disso será suficiente se pessoas capacitadas, eficientes e que entendam do assunto estejam engajadas em cada uma dessas ações.

## 1 HISTÓRIA DA CABOTAGEM BRASILEIRA

Para se entender a situação atual da cabotagem brasileira, é de suma importância que se conheça sua origem e todas as suas fases durante a evolução histórica do país.

Na década de 30, quando a situação das rodovias e ferrovias brasileiras era precária e impossibilitava o transporte de cargas, a cabotagem foi amplamente utilizada, principalmente no transporte de graneis. Quando Washington Luiz assumiu a presidência do Brasil e adotou o slogan “Governar é construir estradas”, todos os investimentos em transporte foram direcionados para melhoria e construção de estradas, o que foi agravado pela chegada da indústria automobilística nas décadas de 50 e 60. Assim, o transporte aquaviário ficou em segundo plano, andando por suas próprias pernas, sem investimentos do governo.

Em meados da década de 60 a cabotagem brasileira praticamente não existia. Segundo J.C. de Macedo Soares Guimarães, no livro *Navegar é Preciso*, “O que tínhamos era um punhado de navios navegando de norte para sul e vive-versa. O Brasil tinha então cerca de duzentos e quarenta companhias privadas de navegação, a maioria delas com um único navio e alto fator de obsolescência. Não havia carga porque não havia serviço, e não havia serviço porque não havia carga”. Esse panorama de navios obsoletos gerava atrasos nas entregas, avarias nas cargas e até mesmo perda total em casos de acidentes, desencorajando totalmente os usuários do sistema de transporte.

Tentando alguma melhoria dessa situação, o governo criou o Fundo da Marinha Mercante (FMM) e a Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAN), que visavam obter fundos destinados à construção de novos navios e modernização dos já existentes, a melhorias na infraestrutura e à manutenção de linhas regulares de forma a suprir a demanda do mercado. A ideia era boa, não fosse o impedimento causado pela grande crise inflacionária que o país enfrentou na época, o que tornou a construção naval e a melhoria dos portos praticamente impossível devido aos altos custos. Desta forma, a grande parte da carga ficou para o transporte rodoviário e sobraram para a cabotagem apenas as cargas graneis, que apresentam grande volume, mas muito pouco lucro.

No final da década de 70 a gravidade do problema era tal que, devido aos altos preços do frete rodoviário causados pela crise do petróleo (iniciada em 1973), alguns empresários resolveram investir no renascimento da cabotagem. A empresa pioneira foi a Aliança Navegação e Logística, que mesmo enfrentando problemas como as vinculações entre as

empresas rodoviárias e as indústrias e a burocracia portuária, colocou dois navios operando na cabotagem brasileira.

Este panorama foi apresentado pela cabotagem brasileira por muito tempo até que, nos anos 90, o aumento dos pedágios em estradas e a privatização das rodovias pareciam virar o jogo para a cabotagem que, apesar dos problemas infraestruturais, se tornou a opção mais oportuna, com seus baixos preços. Mas os bons ventos para a cabotagem cessaram assim que Fernando Collor de Melo assumiu a presidência e, através dos confiscos econômicos, acabou com os investimentos destinados aos portos.

Em 1998, o então presidente, Fernando Henrique Cardoso, abriu a cabotagem brasileira para navios estrangeiros visando gerar maior competição e menores preços nos fretes. A ideia estava totalmente equivocada e tal atitude trouxe praticamente a extinção da maioria das empresas brasileiras, que acabaram por carregar somente as cargas inúteis, que não despertavam nenhum interesse.

Em 1999, a economia já se encontrava estabilizada, com a inflação controlada, e o transporte marítimo costeiro voltou a receber investimentos no Brasil. Foi nessa época que surgiu a *MERCOSUL Line*, uma empresa que foi criada exclusivamente para atender o crescimento da cabotagem. Nesse novo contexto, implantou-se a Lei da Modernização dos Portos (de 1993), que melhorou operações e serviços portuários e fez com que os custos se tornassem compatíveis e negociáveis.

## 2 LLOYD BRASILEIRO

Interesses comerciais, que montam à cifra de seis bilhões de dólares anuais, envolvem o mercado de fretes marítimos entre o Brasil e as nações estrangeiras que conosco trocam mercadorias. Para aumentar sua participação nesses fretes, tornava-se necessário diminuir o número de empresas e navios do Brasil, principal detentor dessas cargas. Não havendo navios para transportá-las, caberiam aos navios dos países que os tivessem. Por essa razão, mais que centenária, é que o *Lloyd* brasileiro, desde o seu nascimento em 1890, vem velada, mas permanentemente, sendo perseguido por seus concorrentes estrangeiros. É a história recente dessa justificativa leviana, que Luciano Ponce esboça para *A Nova Democracia*, e denuncia o despudor em relação aos interesses genuinamente nacionais que alguns assumem, para dar seguimento às forças interessadas. Nascido no início da República Velha, em 19 de fevereiro de 1890, pela junção de sete empresas estatais de navegação de cabotagem, o *Lloyd* operou, durante mais de um século, em 250 portos do mundo inteiro, com linha marítima regular, para todos os continentes, chegou a transportar 27% de nossas cargas.

O Ministro do Planejamento e Presidente do Conselho Nacional de estatização, José Serra, baixou uma resolução que colocou o *Lloyd* no Plano Nacional de Desestatização, na modalidade de liquidação. Foi pior.  
Luciano Ponce.

É necessário limitar, contemporaneamente, duas eras bem definidas da Marinha Mercante Brasileira. Antes e depois de Collor. Por que antes e depois? Porque até o início de 1990, o Brasil tinha a Marinha Mercante com todas as estatais. Havia o *Lloyd* Brasileiro (LB) com 20 navios; a Frota Nacional de Petroleiros, da Petrobrás, com 60; e a Doce Nave (navios da Vale do Rio Doce), com 15. Todas elas estatais. A Companhia Nacional de Navegação Costeira havia sido desmembrada, incorporada em 1964 ao *Lloyd* Brasileiro (Decreto-lei no. 67), que operava a navegação de longo curso, inclusive com os quatro navios de passageiros, excelentes, magníficos até então pertencentes à Costeira, que só fazia cabotagem: o navio Ana Nery, o Rosa da Fonseca, o Princesa Leopoldina e o Princesa Izabel.

O *Lloyd* passou, assim, a operar também a cabotagem, com uma grande frota. A incorporação de 64 marcou uma tendência que viria a se definir em 1967: o fortalecimento da marinha mercante privada, tirada das costelas das estatais, principalmente do *Lloyd*, porque as suas linhas, até então privativas, foram distribuídas para meia dúzia de empresas privadas que, na época, não tinham capitais estrangeiros.

Em 90, início da administração Collor, ocorre um grande golpe desfechado diretamente contra um dos pilares básicos da Marinha Mercante Brasileira, centenária: o *Lloyd*. Os pilares eram precisamente o *Lloyd* Brasileiro e a Frota Nacional de Petroleiros, que começou em 1952 – duas grandes frotas — e ainda o terceiro pilar, a Vale do Rio Doce; além da periferia constituída por empresas privadas. Tais empresas privadas nasceram da política do governo militar, que queria incentivar o capital privado, apoiado pela forte presença das estatais marítimas.

## 2.1 Collor Bloqueia contas bancárias

Foi exatamente contra o *Lloyd* que Collor dirigiu suas baterias. Em março de 1990, o governo perpetró o bloqueio das contas bancárias do *Lloyd* que, na véspera, tinha recebido quase cinco milhões de dólares resultantes do pagamento de fretes no exterior. O dinheiro era destinado ao capital de giro e depositado diretamente no seu caixa bancário. Esse valor foi bloqueado, dando início ao grande drama: não havia recursos para pagar salários em dia, o que ocorreu até junho daquele ano. Somente em junho começou a romper-se o cerco. Porém, nesse momento, Collor trocou toda a diretoria, substituindo-a por gente de confiança dele. Em setembro, o primeiro navio, um porta-container, o *Lloyd* Pacífico, era arrestado na Europa pela irrisória quantia de 200 mil dólares. O dinheiro do *Lloyd* permanecia bloqueado. E o referido navio, apesar de estar carregado de containers e com fretes a receber na descarga, ficou preso por falta de interesse do governo Collor em socorrer o *Lloyd*. Um mês depois o seu irmão gêmeo, o *Lloyd* Atlântico, foi arrestado também em razão de dívidas, em Roterdan. Com o arresto dos dois principais navios do *Lloyd*, tem início um grande escândalo comercial, uma vez que nos seus cem anos de existência, jamais ocorrera situação dessa gravidade. Os navios, daquela linha do norte da Europa, faturavam, em média, de dois a dois milhões e meio de dólares, a cada 55 dias. O faturamento consistia em excelente receita para a empresa, fato este que a tornava altamente rentável e competitiva. Todos os navios no exterior foram sendo arrestados.

Em dezembro de 90, toda a frota no exterior, uns treze navios, encontrava-se arrestada. Collor também baixou uma Medida Provisória, num fim de semana de 1991, liquidando com o *Lloyd*. Nessa altura, já havia um movimento fortíssimo de trabalhadores, com seus sindicatos contra essa loucura. A Federação dos trabalhadores conseguiu, no Congresso Nacional, reverter a MP, através de uma emenda que mudava o seu texto. Ao invés de

dissolver ou liquidar, seria aberta uma linha de crédito, do Fundo da Marinha Mercante, em favor do *Lloyd*.

O empréstimo, em moeda nacional, se desvalorizava, o dólar subia e, com ele, as dívidas. Por mais que a Federação dos trabalhadores solicitasse ao governo o depósito do pagamento das dívidas, numa conta remunerada, ele não atendia. A Comissão, criada para o pagamento das dívidas, levou seis meses para se decidir, causando com isso desvalorização do empréstimo com relação ao dólar. Faltou no final o valor de 14 milhões de dólares para desarrestar o Atlântico e o Pacífico, estranhamente deixados para o final do pagamento, quando deveriam ter sido os primeiros, por serem os mais importantes.

## **2.2 Os navios estavam salvos**

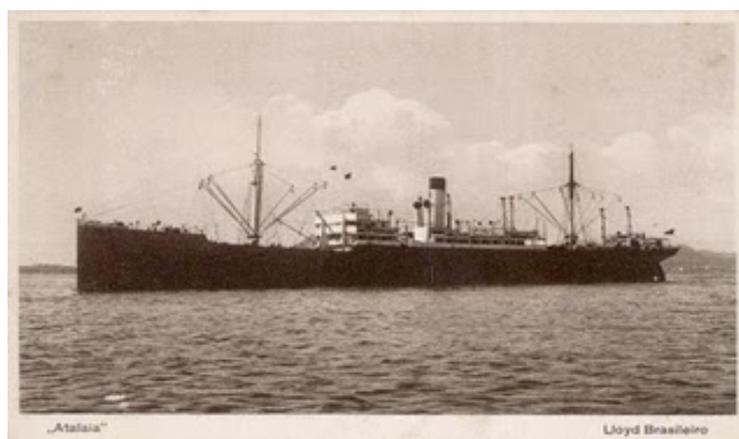
Foi quando o ministro da Marinha na época, almirante Mário César Flores, que desde o início da disputa do *Lloyd*, teve uma postura digna, patriótica, veio a socorrer o *Lloyd*, contrariando as fortíssimas correntes que atuavam nos bastidores. Emprestou 8,5 milhões de dólares do Fundo Naval para cobrir as dívidas na Alemanha e na Holanda, evitando que os navios fossem a leilão naqueles países. No momento os navios foram salvos. Restava começar uma nova fase: permanecer por um tempo faturando só para pagar aos credores.

Mas, e o capital de giro? Não havia. Então a Marinha de Guerra continuou o apoio, forneceram alguns combustíveis, alimentos para o pessoal lá fora e comprou as docas do *Lloyd* e áreas adjacentes. Apurou-se cerca de 20 milhões de cruzeiros novos, resultando num capital de giro. Os trabalhadores se opuseram à venda das docas, por serem elas de grande importância logística para a empresa. Mas foram vencidos pelo governo. Aquele período, portanto, foi marcado por uma grande resistência, que perdurou por toda a década de 90 até nossos dias. Ozires Silva, na época ministro da Infraestrutura, substituído depois por João Santana, entregou todas as linhas do *Lloyd*, e até a quota de participação da empresa brasileira nas linhas exteriores, sem qualquer ganho, com favorecimento para a concorrência. Durante o ano de 94, três leilões do *Lloyd* foram realizados na Bolsa de Valores do Rio, sem sucesso, pois não aparecia comprador face à resistência e oposição dos trabalhadores, seus empregados, e também ao interesse de comprar os navios isoladamente, num processo de liquidação. Nesse caso não haveria responsabilidade pelas dívidas e créditos trabalhistas, apesar do preço vil de 26,5 milhões de dólares previsto para a empresa, ao passo que sua frota chegava a 200 milhões de dólares.

## FHC DECRETA E JOSÉ SERRA ASSINA A LIQUIDAÇÃO

No final do governo Itamar Franco, convencido do erro da privatização, o presidente retirou o *Lloyd* do programa de desestatização. Mas, em 19 de setembro de 1995, o Ministro do Planejamento e Presidente do Conselho Nacional de Desestatização, José Serra, baixou uma resolução colocando o *Lloyd* no Plano Nacional de Desestatização, na modalidade de liquidação. Muito pior, portanto, do que fizera o governo Collor. O ministro José Serra nada mais fez do que dar sequência ao decretado pelo Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso. A fase de liquidação do *Lloyd* foi a mais cruel para os seus trabalhadores, porque o governo não injetava recursos na empresa, o que fazia paralisar seus navios restantes e não havia receita para o pagamento de salários. Os trabalhadores que fossem voluntários à demissão da empresa recebiam, então, seus salários atrasados na rescisão do contrato. Isto é, praticava-se uma fórmula sórdida de incentivo à demissão e o consequente esvaziamento da empresa. “Nossos porões estão alagados, parte da praça de máquinas também”. O Comandante ordena que envie a mensagem final, o mar está invadindo a estação de rádio, é impossível abandonar o navio. “Transmito o SOS, por extenso: *save our souls*. E em nome do Capitão, de toda a tripulação, a mensagem à Pátria, às nossas famílias, companheiros e amigos do *Lloyd*: cumprimos o nosso dever de marinheiros, conduzimos o *Atalaia* até onde o mar nos permitiu, afundamos com ele que será transformado em nossa eterna morada. Servimos vivos ao Brasil. Salve o *Lloyd*. Viva a nação brasileira”. O *Atalaia* afundou, no dia 25 de maio de 1941, às 15h34, com toda a tripulação a bordo. o *Lloyd Brasileiro*, Ser Luciano Ponce.

**Figura 1:** Navio *Atalaia*, *Lloyd Brasileiro*.



Fonte: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Atalaia>

Diante dessa situação de abandono e ameaça total, por parte do governo, os trabalhadores conseguiram, na Justiça do Trabalho, o usufruto judicial da empresa para fins de pagamento de seus créditos trabalhistas, sem dilapidar ou alienar o seu patrimônio nos leilões aviltantes. Daí que, durante cerca de trinta dias, sob usufruto judicial, a administração dos trabalhadores salvou dois navios: o Rio Coari e o Jaguaribe II. O primeiro encalhado e carregado com 28 mil toneladas de ferro guza, no Rio da Prata, o segundo arrestado na Argentina. Colocamos ambos para navegarem, sob afretamento, e aferimos, assim, fretes para a empresa. O governo retomou judicialmente o comando da empresa e deixou esses dois navios abandonados na China, em Xangai e Hong-kong, durante um ano, com a intenção de vendê-los naquele país, no que foi obstado pela resistência dos trabalhadores que somente voltariam para o Brasil a bordo dos mesmos.

Sob o aspecto da desnacionalização do *Lloyd*, deve-se considerar que ele, com 113 anos de idade, sempre foi o pilar da Marinha Mercante. O segundo pilar foi a Frota Nacional dos Petroleiros, Fronape. Apesar de ter sido agredido deliberadamente, sacrificado, achincalhado desde 1990, o *Lloyd* ainda está vivo. Resiste até hoje. Está vivo e é possível criar empregos na área de estaleiros, na área marítima, na área de produção naval e na área de movimento marítimo. Mas apenas de uma forma: é tomando o espaço que o estrangeiro já ocupou. Por fim, o governo FHC sancionou uma lei que na realidade se resume em um ato de lesa-pátria: alterou uma legislação que vem da administração Vargas, da década de 1930, que obrigava a participação do comandante e de, pelo menos, dois terços de brasileiros na tripulação. Ficou a obrigatoriedade de, somente, dois oficiais brasileiros: o comandante e o chefe de máquinas. Luciano Ponce Judice é o Presidente do Sindicato Nacional dos Oficiais de Radiocomunicação da Marinha Mercante e Diretor de Assistência Jurídica e Previdência Social da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e afins — FNTTAA.

### 3 ANÁLISE DA SITUAÇÃO ATUAL

O Brasil tem cerca de oito mil quilômetros de costa e mais de 40 mil quilômetros de vias navegáveis. Ainda assim, podemos encontrar cargas saindo, por exemplo, do Nordeste para o Sul em caminhões. Chega ser absurdo, tendo em vista todas as vantagens do transporte marítimo sobre o rodoviário. Um estudo realizado pela Confederação Nacional de Transporte (CNT) mostrou que a cabotagem corresponde a apenas 13,6% de toda a carga que é transportada no Brasil contra os 61,1% das rodovias. Esse problema se deve muito a administração dos portos, pois como na figura a seguir podemos ver que o Brasil possui inúmeros portos em sua costa e com isso facilitando a distribuição de cargas.

Segundo o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima, somando todos os tipos de navio (contêineres, graneleiros e químicos) temos, atualmente, menos de 150 embarcações engajadas na cabotagem brasileira. Enquanto isso, circulam pelas estradas nacionais mais de 1,4 milhão de caminhões. Com uma concorrência tão desleal, não é de se estranhar que o modal rodoviário fique com a fatia gorda do mercado de transporte brasileiro.

O chefe da divisão de Transportes da Portobello, Wagner Munhoz, apresentou um estudo feito com uma empresa que fabrica e transporta bobinas de papel. A fábrica é em Tijuca e o transporte é feito para Salvador, Recife e Fortaleza. Se a empresa utilizasse a cabotagem para o transporte de seu produto, embarcaria uma média de 16 contêineres por mês e a economia seria de 17% para Salvador, 21% para Recife e 26% para Fortaleza, comparando com o transporte rodoviário.

Mesmo com o transporte marítimo superando a qualidade de qualquer outro modal utilizado no Brasil, a cabotagem enfrenta inúmeros problemas e, por isso, não consegue se firmar. Como exemplo dessas dificuldades temos: o difícil acesso aos terminais, o alto preço do combustível, problemas com estaleiros e a baixa produtividade dos portos brasileiros, que é o principal deles. Em Santa Catarina, por exemplo, navios que podiam passar algumas horas carregando/descarregando, chegam a ficar mais de dois dias, por causa da fila de espera para atracar ao terminal. Entre janeiro e setembro de 2007 esta espera chegou a 77 dias.

Em 1999 a preferência pelas rodovias era bem maior, mas a cabotagem vem crescendo gradativamente com o passar dos anos, praticamente dobrando o volume de carga transportada a cada ano. Na verdade, esse aumento se deve mais ao péssimo estado das rodovias brasileiras do que à eficiência e confiabilidade que o transporte de marítimo de cabotagem deveria ter.

### 3.1 PROMEF: uma trajetória de sucesso

Programa de modernização e expansão da frota, lançado em 2004, já é realidade com o corte do aço para a construção do primeiro dos 49 navios encomendados. Logo após o evento de corte do aço de Pernambuco Sergio Machado, presidente da Transpetro, Paulo Haddad, presidente do Estaleiro Atlântico Sul; e Ariovaldo Rocha, presidente do Sindicato da indústria da construção e reparação Naval e *Offshore* (Sinaval), participaram de uma entrevista coletiva. Sergio Machado reafirmou que no dia 8 de outubro serão recebidas as propostas dos estaleiros para segunda fase do PROMEF, que prevê a construção de mais 23 embarcações. Ao todo serão quatro *Suezmax*, oito navios de produtos, cinco gaseiros e três para o transporte de *bunker*. “A condição básica é fabricar no Brasil. Precisa ter capacidade técnica e financeira e um projeto que mostre viabilidade.”, enfatizou. Questionado sobre a capacidade dos estaleiros brasileiros produzirem navios competitivos, Sergio Machado foi enfático: “No meu dicionário não existe a palavra impossível. Só existe a palavra querer. O que cabe a nós e oferecer a demanda. Temos muitas oportunidades”.

Atualmente, os estaleiros do mundo tem uma carteira de 9.500 navios, com a produção de duas mil embarcações por ano. As expectativas de Ariovaldo Rocha, presidente do Sinaval, é que o nível de emprego continue crescendo.

Se o Brasil conseguir 3% desse mercado, serão 60 navios construídos anualmente no País. Os 26 estaleiros nacionais tem capacidade de processamento de 536mil toneladas de aço a cada ano e 40 mil pessoas empregadas no setor. Em um cenário de 338 obras, entre navios de pequenos e grandes e plataformas, a tendência é chegar ao final de 2009 com cerca de 60 mil empregos diretos.

Segundo Ariovaldo, o grande desafio agora é preparar o setor de navipeças para atender essa demanda. Para ser construído, cada navio é composto entre 20mil e 30mil itens e até 2.300 peças. Paulo Haddad informou que o estaleiro Atlântico Sul está participando com propostas em todos os lotes do PROMEF II e que outras encomendas já foram feitas. Além dos dez navios *Suezmax* para a Transpetro, o estaleiro tem na carteira a plataforma P-55, da Petrobras, e dois navios *very large crude carrier* (VLCC), contratados pela brasileira Noroil Navegação.

**Figura 2:** Estaleiro Atlântico Sul



Fonte: <http://polonaval.com.br/estaleiroatlanticosul>

### 3.2 Principais Problemas

Com tantas vantagens apresentadas pelo transporte marítimo, uma pergunta vem a nossa cabeça: Por que a cabotagem não consegue seu pleno crescimento? A resposta para esta questão está em todos os problemas de infraestrutura. Os problemas mais urgentes e notórios da cabotagem brasileira se concentram nos portos nacionais. Um país com a extensão costeira do Brasil e com a intenção e a necessidade de ampliar sua economia não pode deixar de contar com um sistema portuário moderno e eficiente.

A Lei da Modernização dos Portos e o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) trouxeram uma grande revolução para os portos nacionais, mas armadores e usuários do transporte aquaviário consideram que ainda falta muito para que o Brasil consiga se equiparar com a qualidade apresentada e exigida pelos padrões mundiais. Além disso, sem uma melhoria rápida e eficaz, a cabotagem brasileira nunca conseguirá competir de igual para igual com o transporte rodoviário.

A demanda pela cabotagem tem até crescido, mas os portos não conseguem acompanhar, colocando a logística brasileira e sério risco de colapso caso os portos não aumentem sua capacidade de escoamento. O Porto de Santos, por exemplo, está totalmente sobrecarregado e a fila de caminhões e trens formada no acesso aos terminais portuários é o grande indicativo disto. Por ser o porto mais importante na América do Sul, qualquer problema no porto de Santos afeta todo o setor. Dados fornecidos pela empresa Aliança

Navegação e Logística mostraram um crescimento de 125% na movimentação de contêineres num período de 5 anos. Durante esse mesmo período, melhorias na infra-estrutura aumentaram apenas em 27% o espaço para a movimentação dos contêineres, o que significa praticamente 700 mil contêineres sem espaço para serem movimentados.

O problema da infra-estrutura em terra afeta a intermodalidade, já que o acesso de trens e caminhões fica restrito pela falta de pátios e pela precariedade nas vias rodoviárias e férreas. Faltam berços, equipamentos de movimentação de carga, informatização, atualização e especialização da mão-de-obra, padronização de procedimentos e podemos até mesmo encontrar terminais vazios, abandonados por falta de manutenção. A região Sul do Brasil merece especial atenção. Lá, não existe espaço ao redor dos portos para que suas áreas sejam ampliadas e, além disso, a movimentação de cargas conta com equipamentos obsoletos, atrasando as operações que, associada com a falta de espaço, gera um enorme gargalo logístico. Para que os portos sulistas conseguissem operar satisfatoriamente, seria necessário um grande e imediato investimento.

No Nordeste, além do problema geral de infra-estrutura, a cabotagem esbarra em um outro grande problema: não há carga para transportar na volta. Os navios chegam lá carregados de produtos oriundos do Sul e do Sudeste, descarregam e, não tendo carga de imediato para retornar, precisam voltar em lastro ou esperar até que haja carga. Ambas as alternativas geram gastos desnecessários. Rômulo Otoni, diretor da empresa *Log-In* de navegação afirma que em Pernambuco, 20% dos contêineres movimentados encontram-se vazios.

Mesmo quando algo começa a ser feito para melhorar a situação dos portos, deficiências na gestão portuária aparecem para atrapalhar. No dia 22 de junho de 2007, o Jornal do Comércio publicou que, seis meses após a liberação de mais de um bilhão de reais do PAC para obras de dragagem de portos nacionais, o planejamento continuava no papel e nada havia sido feito, apesar de se ter o mais difícil: dinheiro e decisão política. O jornal aponta como culpados desse problema dois fatores:

- I) A lentidão nos processos de licitação: as empresas que perdem o processo entram na justiça e conseguem, com isso, embargar o resultado.
- II) A demora na divulgação do resultado dos estudos de impacto ambiental: o início das obras depende de licenciamento ambiental.

Por mais que pareça óbvio, cabe frisar que o transporte de mercadorias em território nacional necessita de duas operações em portos brasileiros: o embarque e o desembarque. Desta forma, a cabotagem fica bastante afetada pelos problemas apresentados pelos portos brasileiros e seu crescimento fica sujeito às melhorias portuárias. Há anos os problemas da cabotagem brasileira vêm sendo apontados por especialistas e algumas mudanças até têm sido notadas, mas acontecem de forma muito lenta quando, na verdade, exigem muito mais. Problemas como a falta de navios, a idade da frota e a escassez de linhas regulares fazem com que as empresas com grande demanda prefiram a insegurança das estradas, desde que possam contar com a pontualidade e a frequência apresentada pelo modal rodoviário. A Marinha Mercante nacional vem sendo alvo de destaque na economia do país, devido a tal fator o governo decidiu realizar projetos para a construção de navios de bandeira nacional.

**Figura 3:** Evolução da Marinha Mercante Brasileira

**Anexo 1: Dados gerais da marinha mercante brasileira 1905-2005**

Ano	Movimentação portuária (1.000t)	Frota nacional (1.000 TPB)	Trabalhadores indústria naval	Arrecadação AFRMM (mil US\$)	Bandeira brasileira (navios próprios %)	Bandeira brasileira (navios afretados %)
1905	12.927	-	-	-	-	-
1910	21.405	184	-	-	-	-
1915	19.495	203	-	-	-	-
1920	24.941	258	-	-	-	-
1925	33.409	342	-	-	-	-
1930	47.767	400	-	-	-	-
1935	45.867	331	-	-	-	-
1940	36.671	513	-	-	-	-
1945	16.109	499	-	-	-	-
1950	46.877	569	-	-	-	-
1955	50.677	855	-	-	-	-
1960	59.294	1.3	1.43	25.885	-	-
1965	59.311	1.402	11.6	29.963	-	-
1970	81.878	2.339	18	69.317	12,9	21,7
1975	187.829	4.604	23	273.421	12,2	33,1
1980	251.68	8.069	33.792	409.402	14,4	35,2
1985	317.705	10.299	21.463	452.001	17,3	20,5
1990	359.715	9.382	13.097	365.967	15,0	20,0
1995	387.688	8.19	9.206	448.956	17,0	20,0
2000	478.059	6.087	1.9	272.249	5,0	16,0
2005	649.418	2.955	14	395.772	5,0	16,0

Fonte: IBGE, CMM; SUNAMAM; DMM; BNDES; SINAVAL; MDIC; ANTAQ

Fonte: <http://sindmar.org.br>

### 3.3 Soluções para a cabotagem Brasileira

Mesmo com todos os problemas apresentados, é indiscutível o fato de que a cabotagem brasileira está crescendo. Sendo sanados esses problemas, a cabotagem deslancharia como

principal meio de transporte brasileiro, arrastando para o sucesso a economia do país, talvez até mesmo conseguindo trazer de volta a navegação de longo-curso, há muito esquecida no Brasil. Medidas simples poderiam ter sido tomadas há muito tempo atrás e, como não foram, exigem agora decisões rápidas e ações imediatas.

### 3.3.1 A Questão Portuária

Os problemas portuários são apontados como o principal entrave à cabotagem brasileira, sejam eles de infra-estrutura ou burocráticos. Nossos portos foram, durante um longo período, deixados em segundo plano, totalmente abandonados pelo governo. Agora, o momento se mostra propício para a recuperação de todo esse tempo perdido. Apesar da Lei da Modernização dos Portos ter sido implantada, a real modernização exige mais. Em suma, todos os outros problemas portuários derivam de apenas um: a gestão portuária brasileira.

É preciso atualizar o sistema de gestão dos portos para que novos planos sejam feitos e os investimentos sejam usados de forma correta para o cumprimento dos planos. O governo dos portos deve ser feito por pessoas habilitadas e diretamente interessadas no bom funcionamento dos portos, tais como: governo local, operadores portuários, usuários, empresários, trabalhadores e aquaviários; trabalhando unidos, como uma equipe. Atualmente encontramos tais pessoas apenas em posição de aconselhamento, quando o correto seria que os mesmos tivessem poder de decisão.

**Figura 4:** Porto Rio de Janeiro



Fonte: <http://inph.com.br>

Sendo sanado o problema da gestão todos os problemas causados por ela serão também sanados: burocracia; infra-estrutura; informatização; equipamentos adequados; serviços como praticagem, estiva e capatazia e tantos outros serão resolvidos como consequência, já que todos foram causados por anos seguidos de má administração e descaso.

### **3.3.2 Problema da Frota**

O grande problema da frota brasileira é o fato de o Brasil estar tentando proteger algo que não tem de fato. Comparada com outros países de extensão costeira muito menor nossa frota parece até mesmo piada de brasileiro. A proteção da frota nacional e dos estaleiros é uma ótima idéia, mas, como dito no capítulo anterior, não funciona devido a excesso de exigências por parte do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

A grande solução não é permitir o contrato de novos navios para estaleiros estrangeiros e, sim, que o BNDES diminua suas exigências, diminuindo o patrimônio líquido requerido das empresas de 130% para, pelo menos 100%; aceitando o casco do navio como garantia dos estaleiros e diminuindo o seguro que garante a entrega do navio.

Tal abrandamento por parte do BNDES poderia não remediar totalmente o problema da construção naval brasileira, mas com certeza seria um grande passo, acelerando o processo de encomenda por parte de muitas empresas, que encontram-se atadas ao atual processo. Assim, não seria necessário prestigiar a construção naval de outros países, sendo todos os lucros para os estaleiros nacionais.

### **3.3.3 A Costa Brasileira**

Criando um sistema regular de saída de navios dos diversos portos brasileiros, a navegação de cabotagem conseguiria concorrer com o transporte rodoviário no que tange a pontualidade e a possibilidade de planejamento para os usuários. Com os problemas do passado, muitas empresas arcaram com enormes prejuízos devido a problemas no cumprimento da programação e da escala de atracação dos navios. Como dito anteriormente, os clientes precisam saber com bastante antecedência a data de saída e a previsão de chegada de sua carga no porto de destino para poderem incluir um determinado modal de transporte em seus planos.

Além de regularidade, é necessário que as empresas apresentem uma frequência compatível com o fluxo de cargas, tal como acontece no transporte rodoviário. Baseada nisto, a empresa Aliança e Navegação defende a idéia da “*Costa Brasileira*”, denominação dada à rota marítima costeira, fazendo alusão às estradas brasileiras. A “*Costa Brasileira*” ligaria todos os principais portos nacionais, do sul do país até o porto de Manaus, entrando pelo Rio Amazonas, como ilustra a figura:

**Figura 5:** Costa Brasileira



Fonte://anp.gov.br

### 3.3.4 O Preço do Combustível

A equiparação do preço do combustível da cabotagem com o de longo curso tornaria a cabotagem mais atrativa para os armadores e diminuiria o frete. Com fretes mais baixos, com certeza mais empresas se interessariam pelo transporte de cabotagem para suas mercadorias.

### **3.3.5 Divulgação da Cabotagem**

Utilizar o transporte marítimo engloba muitas mudanças para os embarcadores e, por falta de uma melhor divulgação, muitas vezes só as características ruins chegam ao conhecimento dos mesmos. Há uma familiarização muito grande com os procedimentos utilizados pelo transporte rodoviário como burocracia, possíveis problemas, tempos, prazos, etc. Desta forma, o cliente se sente muito mais a vontade com a segurança do que é conhecido, sempre receoso de investir em algo ainda obscuro.

Com todas as vantagens da cabotagem sobre o transporte rodoviário, é necessário apenas que ela seja mais bem divulgada no meio industrial para que consiga ganhar força. Com a conscientização de todas as vantagens do transporte marítimo, os usuários passarão a confiar mais em nossa cabotagem. Para tanto é necessária a criação de um programa de divulgação por parte do governo ou até mesmo dos armadores.

#### 4 PERSPECTIVAS FUTURAS

Atualmente, o setor enfrenta um período de transição. Nenhuma das mudanças já realizadas ou ainda por se realizar apresenta soluções imediatas, a curto prazo. Desta forma, é preciso certo tempo de espera para que se vejam alguns resultados e uma grande urgência na realização do que ainda falta, com risco do setor sucumbir. A Lei de Modernização dos Portos, através de investimentos e concessões, trouxe grandes melhorias aos portos e terminais brasileiros, aumentando a produtividade e diminuindo as tarifas de movimentação e taxas portuárias, mas alguns pesquisadores ainda defendem a ideia de um futuro colapso nos portos brasileiros, por excesso de carga e falta de navios para transportá-las. Em setores como o de grãos isto representaria um enorme estrago, já que a carga chegaria ao porto, voltaria para o campo e lá apodreceria. Isso seria um absurdo, principalmente em um país em que muitos ainda passam fome.

Analisando a economia brasileira atualmente, podemos afirmar sem dúvidas que o momento é propício ao crescimento da cabotagem. A inflação, que recentemente voltou a assustar os brasileiros, ainda está controlada, assegurando que as mercadorias transportadas se manterão com preços estáveis. A competitividade entre as empresas, crescendo cada vez mais com a globalização, leva os transportadores à procura de um meio de transporte mais barato e seguro para a carga. A queda da taxa de câmbio também se mostrou favorável à cabotagem, já que a maioria das transações monetárias é feita em dólares. Até mesmo um aspecto negativo da economia vem ajudar nossa cabotagem: a falta de recursos para melhoria das vias. O governo não tem verba suficiente para reconstruir e manter as rodovias e ferrovias brasileiras, que se encontram, em sua maioria, em péssimo estado, empurrando os usuários para o uso do transporte marítimo, muito mais seguro e confiável.

Algumas cargas estão tendo grande destaque na malha de transportes brasileira e, investindo nelas, a cabotagem tem grandes chances de crescimento. Comércio atacadista, produtos químicos, produtos alimentícios e bebidas, veículos, eletroeletrônicos, equipamentos de comunicação, máquinas e equipamentos, fabricação de material de borracha e plástico e metalúrgica são exemplos de setores em atual expansão no Brasil, todos eles passíveis de serem carregados em navios.

Mesmo que ainda pequeno, o fortalecimento da nossa cabotagem pode ser confirmado pelo atual interesse que algumas empresas mostram de se instalar nas regiões Norte e Nordeste do Brasil, o que seria impossível sem o apoio da cabotagem. Apesar do espaço para

construir e da grande oferta de mão de obra naquelas regiões, as grandes indústrias sempre relutaram por se instalar lá porque seria inviável o abastecimento dos estados do Sul e do Sudeste. Alguns dos investimentos já realizados no Norte e no Nordeste encorajaram estas indústrias, que já começaram a migrar para lá, apoiados basicamente no transporte de cabotagem. Desta forma, estará acabado o problema dos navios voltando sem carga do setor Norte para o setor Sul do país. Acaba por tornar-se uma questão de apoio mútuo, já que as empresas precisam da cabotagem e a cabotagem precisa das empresas.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A nossa cabotagem, apesar de seu discreto crescimento, ainda enfrenta muitos problemas que, sem dúvidas, dificulta ou até mesmo impossibilita seu êxito. Pôde-se notar que todas as dificuldades enfrentadas pela cabotagem brasileira não são causadas por questões econômicas. O grande problema está nas questões específicas do setor que, como visto neste trabalho, necessita apenas de algum investimento e muita boa vontade por parte dos governantes. Sanados estes problemas, a cabotagem brasileira terá seu merecido lugar de destaque na matriz de transportes do país.

Os problemas já foram identificados, as soluções já foram encontradas e as metas estão traçadas. Aos poucos a cabotagem ganha força e consegue se apresentar como uma ótima alternativa, adequada principalmente para longas distâncias, integrando-se perfeitamente a outros modais de transporte. O momento agora é de trabalhar, colocando os planos em prática e, com o tempo, a cabotagem viverá novamente a boa fase, tendo todo seu potencial aproveitado.

## 6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Livros e Revistas Consultados:

BNDES. *Navegação de cabotagem no Brasil*. Jan. 1997.

BUSSINGER, Frederico. *Porto de Santos: !Que Venga El Toro! São Paulo: Instituto de Desenvolvimento, Logística, Transporte e Meio Ambiente (Idelt)*. Set. 2003.

CEGN. *Legislação de cabotagem no Brasil: oportunidades e entraves para a indústria de construção naval*. Out. 2007.

CNT. *Pesquisa CNT aquaviária: portos, cabotagem e navegação interior*. Out. 2002.

CNT/COPPEAD. *Transporte de cargas no Brasil: ameaças e oportunidades para o desenvolvimento do país. Diagnóstico e plano de ação*. Fev. 2002.

LACERDA, S. M. *Navegação de cabotagem: regulação ou política industrial*. Dez. 2004.

THOMAS, Julian ‘*Desenvolvimento da cabotagem no Brasil*’, palestra proferida em nome da Aliança Navegação e Logística. Mar. 2005

VELASCO, L., LIMA, E. *Marinha mercante do Brasil: perspectivas do novo cenário mundial*. Set. 1998.

Sites Consultados:

[www.abtc.org.br](http://www.abtc.org.br)

[www.aduaneiras.com.br](http://www.aduaneiras.com.br)

[www.agenciabrasil.gov.br](http://www.agenciabrasil.gov.br)

[www.agrosoft.org.br/?q=node/100647](http://www.agrosoft.org.br/?q=node/100647)

[www.alianca.com.br](http://www.alianca.com.br)

[www.anba.com.br/noticia.php?id=9134](http://www.anba.com.br/noticia.php?id=9134)

[www.antaq.gov.br](http://www.antaq.gov.br)

[www.blog.newscomex.com/2007/11/pacote-incentiva-cabotagem-para-aliviar.html](http://www.blog.newscomex.com/2007/11/pacote-incentiva-cabotagem-para-aliviar.html)