

CMP 1.2.6.15-1

Com afectuoso cumprimento

BRENO DE VASCONCELLOS

"Diário de Notícias"

Lisboa - 10-2-66

CMP 12.6.15-2

MARINHA MERCANTE

CONJUNTURA

MUNDIAL

No limiar deste ano de 1965, a marinha de comércio mundial atingiu a cifra «record» de cerca de 160 milhões de toneladas brutas de arqueação, ou seja, duas vezes e meia a tonelagem de 1939. Esta progressão é, no entanto, ainda mais extraordinária do que a que resulta da simples comparação dos números, pois houve simultaneamente que compensar as enormes perdas por feitos de guerra durante o último conflito e que substituir as unidades estafadas pelo serviço

intensivo durante a beligerância ou aquelas construídas em série para ocorrer á emergência bélica mas que para o tempo de paz tinham uma rentabilidade manifestamente insuficiente.

A expansão geral das frotas de comércio baseou-se, fundamentalmente, num correspondente acréscimo das trocas por via marítima, situando-se a média anual desse aumento, no último decénio, á roda dos cinco por cento.

Apesar, todavia, do paralelismo da evolução do volume das cargas a transportar e da capacidade dos meios de transporte, tomados no seu conjun-

**PELO
ENG. GAGO
DE MEDEIROS**

to, os armadores lutam desde 1957 com uma grave crise, por insuficiência de cargas e baixo nível dos fretes. Algumas melhorias nas tarifas dos «tramps» (barcos sem rotas fixas) e das linhas regulares, ocorridas em 1965, não são

(Continua na 2.ª página)

EMP 1.2.6 35-3

MARINHA MERCANTE

CONJUNTURA MUNDIAL

(Continuado da 1.ª página)

bastantes para compensar sequer a elevação dos encargos provenientes das altas dos salários e do custo das construções e das reparações. Há, no Mundo, tonelagem a mais. Esse excesso de tonelagem não se reparte, porém, uniformemente por todas as marinhas e ainda menos por todas as empresas. São, sobretudo, as grandes organizações de países poderosos, e dispondo de abundância de capitais, que detêm esse excesso. Os pequenos armadores, pelo contrário, têm muitos deles sucumbido e as marinhas de alguns países, economicamente fracas, mostram-se precárias para servir os objectivos nacionais.

Os excedentes dos meios transportadores, que os conservam num desfasamento mais ou menos constante desde há oito anos a esta parte em relação às cargas disponíveis, têm origens diversas. Em primeiro lugar figura o aumento da capacidade produtiva dos estaleiros, pois esta atinge mais do dobro da necessária. Por um lado, muitas empresas construtoras dos países marítimos tradicionais melhoraram o seu equipamento para acudir à corrida às construções verificada entre 1946 e 1955; por outro lado, muitas nações, que adquiriram sempre as suas unidades no estrangeiro, montaram estaleiros próprios. A falta de encomendas, que especialmente se evidenciou ao começar a crise de 1957, levou os governos a concederem prémios de construção e facilidades de crédito, quer a armadores, quer a estaleiros, a fim de evitarem graves problemas de desemprego. E muitas empresas marítimas aproveitaram-se dessas facilidades para renovar as suas frotas, cada uma partindo do princípio de que a sua contribuição para o excesso global de tonelagem seria infinitesimal e, portanto, sem influência apreciável sobre a conjuntura. A soma dos infinitesimais traduziu-se, porém, em dezenas de milhões de toneladas. E, no entanto, certo, que os armadores poderosos têm consciência desta verdade matemática. Mas pensam, com indiscutível lógica, que serão os últimos a sobreviver para serem, em seguida, os únicos a viver.

Outras razões que também concorrem para o excesso de tonelagem são os aperfeiçoamentos ocorridos na construção dos navios e a sua maior especialização. Entre aqueles figuram, com proeminência, a melhoria dos meios de carga e descarga, permitindo um menor estacionamento nos portos; a automatização, a elevação da velocidade, que traz como consequência o encurtamento do tempo de viagem; o enriquecimento dos equipamentos portuários, abreviando o despacho das embarcações, e, finalmente, o aumento do porte útil de cada unidade, tudo concorrendo para um melhor aproveitamento do material.

Esta última causa ganhou especial relevância quanto aos petroleiros. Quem diria, quando em 1885 foi construído o primeiro navio-tanque de 2307 toneladas «dw» (tonelagem «deadweight» significa o numero de toneladas inglesas — 1016 quilos cada — necessárias para carregar um navio até à sua linha de bordo livre), que em 1965 já se estariam a projectar unidades de 200 000 toneladas?

No final da última guerra, o modelo corrente de petroleiros fixava-se à roda de 16 000 toneladas «dw», tendo para isso contribuído a construção, pelos americanos, de 500 petroleiros denominados T2, de 16 000 toneladas de porte e 14,5 nós de velocidade. A crise do Suez e os conflitos do Médio Oriente levaram as companhias petrolíferas — e os Governos — a não pensar demasiado nas limitações daquele canal, encomendando navios cada vez com maior capacidade — os superpetroleiros — cujo custo de utilização decresce com o aumento do porte útil. Segundo os estudos feitos por técnicos dos transportes da marinha de guerra dos Estados Unidos, se tomarmos como base de comparação o numero 100, como representando o custo unitário de transporte para um petroleiro de 16 000 toneladas, aquele custo referenciado a um navio de 100 000 toneladas será apenas de 38.

A eloquência destes numeros determinou, por parte dos grandes armadores e empresas refinadoras, a execução de uma série de construções gigantes. A Shell, por exemplo, encomendou em 1965 quatro super-tanques de 165 000 toneladas. O grupo Bergesen, norueguês, mandou construir no Japão (onde se situa o maior numero destas construções) três navios de 134 000 toneladas. E um armador japonês assinou um contrato para quatro de 155 000.

Não acabou, contudo, a construção de barcos mais pequenos. Ainda há e haverá lugar para eles. Os superpetroleiros são obrigatoriamente construídos tendo em vista um tráfego determinado. Poucos portos, com efeito, dispõem de terminais adequados para a acostagem desses monstros do mar. E através do canal de Suez, apesar dos alargamentos e das dragagens em curso, não poderão transitar navios acima das 70 000 toneladas.

É de salientar ainda que um fenómeno mais modesto, embora de proporções mais modestas, condicionou a evolução dos transportadores de cargas sólidas a granel — minérios e cereais —, construindo-se navios para esse fim com dezenas de milhares de toneladas de porte. E há mesmo unidades que podem receber carregamentos, não simultaneos, de sólidos ou de líquidos, o que lhes dá uma maior flexibilidade de utilização.

As «bandeiras de conveniência» ou do grupo Panlibonco — Panamá, Libéria, Honduras e Costa Rica — continuam a ser um atractivo poderoso para os armadores independentes, pelas reduções que trazem nos custos de exploração: tripulações mais pequenas, salários sem agravamento de encargos sociais, isenção completa de impostos, seja sobre os lucros das sociedades, seja sobre os dividendos distribuídos. O curioso é que os maiores animadores dessas bandeiras são capitalistas norte-americanos, cujo Governo, conhecendo a impossibilidade de a sua própria marinha competir no mercado internacional, apesar das grandes ajudas estaduais, vê nesses investimentos a maneira de as indústrias do país serem abastecidas com matérias-primas a preços razoáveis, e de, ao mesmo tempo, em caso de conflito, ter sempre um vínculo legal, embora indirecto, para poder utilizar os barcos, cujos proprietários são de facto americanos. Torna-se impossível a esses navios

marinhas tradicionais competir equitativamente com os do Panlibonco. Em tempo de crise estes permitem ainda um lucro marginal quando os outros acarretam prejuizos avultados.

Já apareceram a concorrer nalgumas linhas internacionais unidades com bandeiras da «cortina de ferro», cujos dirigentes, mais interessados na destruição das estruturas ocidentais do que na rentabilidade da exploração, tomam cargas por qualquer preço, exercendo uma acção deteriorante sobre o nível dos fretes. Calcula-se que em 1965 a U. R. S. S. tenha atingido sete milhões de toneladas, a Polónia e a Jugoslávia um milhão cada, a Alemanha Oriental meio milhão e a Roménia e a Checoslováquia cem mil cada. E são marinhas novas e em pleno crescimento. Em 20 de Dezembro ultimo um paquete modernissimo de 20 000 toneladas, o «Ivan Franko», hasteando a bandeira vermelha da foíce e do martelo, largou de Marselha, fretado pela organização turística capitalista Club Mediterranée, com 500 turistas (ocidentais!) a bordo...

*

O conjunto das causas mencionadas, influenciando fortemente a evolução dos transportes marítimos, determinou a aplicação de medidas cujos efeitos, nalguns casos, se tornaram concomitantes com os daquelas, no sentido de se manter o excesso de tonelagem e a baixa do mercado de fretes. Assim, para obviar à escassez das receitas, nalguns países, como a França, onde o Estado já comparticipava em empresas de economia mista, enveredou-se pela atribuição de subsídios macios a favor das empresas armadoras. Noutros, como nos Estados Unidos, em que já se usava o sistema dos subsídios, com o pensamento dominante de que a marinha de comércio é um elemento de defesa nacional, seguiram-se também dois outros caminhos: facilitaram-se os investimentos americanos nas «bandeiras de conveniência», especialmente da Libéria, cuja frota atingiu em 1965 o volume fabuloso de 14 545 000 toneladas brutas (a quarta marinha de comércio do Mundo depois das da Comunidade Britânica, dos Estados Unidos e da Noruega) e reforçou-se a legislação no sentido de canalizar as cargas, de e para a América, para a navegação nacional (todas as cargas militares têm de seguir em barcos americanos, o mesmo sucedendo com, pelo menos, metade das cargas financiadas pelos Estados Unidos; tornou-se apertada e até indiscreta a fiscalização do funcionamento das linhas servindo portos norte-americanos, o que tem levantado sérios — mas vão — protestos de outras nações).

Além das ajudas directas, em dinheiro ou em cargas, armadores e Governos dos países marítimos tradicionais têm procurado, através de agrupamentos e fusões, robustecer as suas empresas, a fim de lhes darem dimensões adequadas à nova conjuntura, segundo o velho adágio de que «a união faz a força». No campo internacional surgem serviços combinados, mesmo entre bandeiras diferentes, e aumenta o numero das «conferências» (agrupamentos de armadores, para explorar determinado tráfego, que concedem prémios de fidelidade aos utentes como meio de combater a concorrência). E no seio de cada organização armadora revêem-se métodos,

analisa-se situações, escaipelizam-se os prejuizos, para eliminar as suas causas, admite-se pessoal especializado em assuntos económicos e financeiros e estabelecem-se programas a curto e a longo prazo, tudo no sentido de se alcançar a melhor rentabilidade do homem e do material e de se dominar a verdadeira crise de estrutura criada pela «rápida evolução do mundo moderno, que obriga a repensar as bases fundamentais da gestão das empresas. Passou o tempo da «meia bola e força»: todas as medidas e suas consequências têm de ser cuidadosamente ponderadas. E, se estes princípios são, sob o ponto de vista industrial, próprios da nossa época, afirmam-se, contudo, com maior vigor numa actividade sujeita sempre a mais dura concorrência, a qual se faz sentir mesmo nas carreiras reservadas a bandeiras nacionais, da mesma forma como a pressão sanguínea nas artérias se reflecte inexoravelmente nas simples veias capilares.

A industria marítima comporta, para além da concorrência internacional, maiores riscos do que a terrestre. Os resultados das empresas de navegação relevam, com efeito, em boa parte de ciencias conjecturais, tais como a meteorologia e a politica. Uma sequencia de dias tempestuosos pode atrasar uma viagem ou prolongar a estadia num porto, desorganizando o esquema de uma linha regular; um mau ano agrícola numa região do globo pode determinar grandes transportes de cereais (carregamentos de trigo para a U. R. S. S., em 1965, por exemplo); um simples receio de guerra pode modificar radicalmente o panorama dos fretes (Coreia, Suez, etc.). Há, assim, um grande campo do comércio marítimo que ainda escapa à competencia do armador...

*

Antes de concluir, faremos um parêntesis para nos referirmos aos transportes aéreos, geralmente apontados hoje em dia como concorrentes directos dos marítimos. A evolução daqueles, na verdade, tem sido ainda mais explosiva, o que não admira, por se tratar de um sistema nascido neste século, com especial desenvolvimento na ultima guerra. No Aeroporto Kennedy, de Nova Iorque, por exemplo, partem ou chegam diariamente 1200 aeronaves com passageiros. Quanto à carga aérea, a tonelagem transportada em 1965 foi trinta vezes mais importante do que em 1964. Nem todos os carregamentos, todavia, podem ser atribuídos aos aviões (ingleses e canadianos sabem quanto lhes custa o transporte aéreo de petróleo para a Zambia...), e muitos passageiros continuam a preferir as viagens por mar. Destarte, o aumento crescente do intercambio internacional de pessoas e bens assegura e impõe a expansão de todos os meios de transporte, facto que se verifica tanto nas carreiras comerciais aéreas como nas marítimas. Mais do que concorrentes, os dois sistemas passaram a ser complementares. Daí uma certa adaptação do sistema mais antigo ao novo condicionamento, através de aumento da velocidade, do porte e do conforto dos navios, e da diminuição relativa do numero de paquetes e de barcos para carga geral. Hoje, por exemplo, o transporte de cargas a granel representa cerca de 65% do comércio marítimo mundial, quando em 1940 era apenas de 37%.

*

A notabilíssima expansão da marinha mercante mundial desde a última grande guerra foi acompanhada, em consequencia dos motivos atrás expostos, por uma renovação sucessiva e substancial do material (em 1957 os navios com menos de dez anos computavam-se em 38,1% da tonelagem global; em 1965 representavam 52,6%), e por uma baixa de fretes que agravou sobremaneira as dificuldades operacionais. Nunca foi tão actual o axioma de que o pavilhão cobre a mercadoria. Como só interessa, de facto, em igualdade qualitativa, o seu custo final nos armazéns do comprador, pode, na verdade, uma exportação de determinado país ser eliminada através da alta relativa dos fretes se a nação em causa não tiver barcos próprios para a transportar a fretes razoáveis, isto é, compatíveis com a sua colocação. Esta uma das principais razões determinantes do proteccionismo marítimo, que nalguns aspectos atinge, como dissemos, formas discriminatórias.

Elemento de penetração e de defesa económica, de angariação de divisas e de soberania, a marinha de comércio merece dos governos preocupações constantes e desveladas atenções. Uma marinha mercante que não tiver amparo oficial está condenada a desaparecer. Por isso, dá-se por toda a parte um deslize, bem patente nalguns casos, ou ainda inaparente mas real noutros, no sentido de esta actividade se tornar cada vez mais estatal. Toda a habilidade dos governantes e dos armadores das nações marítimas tradicionais reside em retardar o processo que leva a essa tendencia, em manter aquela industria, quanto possível, ligada à iniciativa individual e, especialmente, em prever — no que é possível prever — a sua continua evolução com a antecendencia suficiente para tomar a tempo as medidas adequadas, «projectando no futuro o que se aprendeu no passado», como disse Bergson. Nas coisas do mar as imprevisões e subsequentes improvisações custam sempre muito caro.

Engenheiro GAGO DE MEDEIROS