

Cabotagem e hidrovias: rotas para o crescimento de portos nacionais

OS 71 PORTOS

Brasil tem 71 complexos públicos marítimos e fluviais; especialistas falam sobre alavancar competitividade do setor

BÁRBARA FARIAS

DA REDAÇÃO

O potencial portuário do Brasil e as oportunidades que ele proporciona podem ser medidos de diversas formas. Nos números, as dimensões continentais do País são evidenciadas pelos 71 portos marítimos e fluviais listados pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, órgão vinculado ao Ministério de Portos e Aeroportos. Já na análise logística, existe uma certeza: diante de tantas possibilidades, investimentos em cabotagem e hidrovias são o caminho para alavancar a competitividade e a excelência do setor, em todo o País.

O Brasil tem 33 portos públicos marítimos organizados, de acordo com a Secretaria Nacional de Portos. Entre eles, os que são administrados pelo Governo Federal por meio das Companhias Docas e aque-



Maiores complexos portuários da América Latina, Porto de Santos é referência nacional; Brasil conta com outros 70 complexos públicos em operação

les cuja gestão é delegada a municípios, estados ou consórcios públicos.

A pasta federal usa como classificação de porto marítimo ou fluvial o tipo de navegação de longo curso ou interior, e não por localização geográfica. Por exemplo, o Porto de Manaus (AM) é geograficamente fluvial; entretanto, está classificado como marítimo por receber embarcações de linhas oceânicas.

Para o consultor portuário e sócio-diretor da Agência Porto Consultoria, Ivam Jardim, diante de tantos portos marítimos e fluviais, a cabotagem "tem um grande potencial de crescimento, dadas as grandes distâncias no Brasil, e de consumo de grande parte da população, ao longo da costa. O aumento da cabotagem significa economia no transporte de longa distância, que precisa ganhar escala, se tornando assim, de fato, mais barato, para que essa economia lógica se torne real".

Em relação ao potencial hidroviário do País, o Ministério de Portos e Aeroportos já sinalizou a intenção de investir no modal. Quanto a isso, Jardim comenta: "Dar o devido investimento para que rios virem hidrovias, com regras de operação, investimentos, manutenção e gestão, é desbloquear um potencial enorme de transporte que será também mais barato do que o rodoviário, como alternativa ou até mesmo em algumas localidades como a única opção da região".

POTENCIAL COMPROVADO

O advogado Larry Carvalho, que é mestre em Direito Marítimo e especialista em logística, comércio internacional e agronegócio, aponta os benefícios logísticos do escoamento da produção agrícola pelos portos do Arco Norte (acima do paralelo 16, linha imaginária que divide o Brasil em

duas partes) como uma prova do potencial nacional.

"As estações de transbordo e os comboios de transporte fluvial para eventual exportação de commodities significam uma redução de custo de quase 30% em logística interna, comparado com outros corredores logísticos que utilizam preponderantemente o transporte rodoviário".

Quanto à cabotagem, Larry observa que, considerando que "80% da densidade populacional estão situadas em áreas a menos de 200 km da costa, é necessário expandir a utilização desse modal. Os benefícios são inúmeros: menor impacto ambiental, menores custos, menores incidências de avaria e roubo de carga".

No entanto, Larry afirma que por muito tempo não se teve uma política pública clara de equilíbrio da matriz modal e incentivo à cabotagem. "Assim, mesmo com uma alta demanda pela cabotagem (crescimento de aproximadamente 10% ao ano nos últimos tempos), não tivemos crescimento de oferta de tonelagem. Os motivos foram protecionismo e obstáculos regulatórios. O projeto BR do Mar, agora pendente de regulação, veio para servir como um divisor de águas".

OUTROS FATORES

Ex-diretor da antiga Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), atual Autoridade Portuária de Santos (APS), ex-presidente da Companhia Docas de São Sebastião, o engenheiro, consultor portuário e colunista de A Tribuna Frederico Bussinger analisa que o aumento do número de portos no Brasil é importante, mas há outros itens a serem considerados. "Automação, mecanização e interconexão modal vêm antes".

Para Bussinger, em se tratando de modernização, os portos brasileiros estão no

>>Marítimos

- Santos
- São Sebastião
- Rio de Janeiro (RJ)
- Angra dos Reis (RJ)
- Itaguaí (RJ)
- Niterói (RJ)
- Salvador (BA)
- Ilhéus (BA)
- Aratu (BA)
- Maceió (AL)
- Natal (RN)
- Areia Branca (RN)
- Fortaleza (CE)
- Vila do Conde (PA)
- Belém (PA)
- Santarém (PA)
- Suape (PE)
- Imbituba (SC)
- Laguna (SC)
- São Francisco do Sul (SC)
- Itajaí (MA)
- Cabedelo (PB)
- Recife (PE)
- Antonina (PR)
- Paranaguá (PR)
- Pelotas (RS)
- Porto Alegre (RS)
- Rio Grande (RS)
- Itajaí (SC)
- Macapá (AP)
- Forno (RJ)
- Manaus (AM)
- Porto Velho (RO)

>>Fluviais

- Cruzeiro do Sul (AC)
- Porto Acre (AC)
- Porto Walter (AC)
- Ibitirama (BA)
- Corumbá (MS)
- Ladário (MS)
- Mundo Novo (MS)
- Cáceres (MT)
- Almeirim (PA)
- Altamira (PA)
- Gurupá (PA)
- Itaituba (PA)
- Juruti (PA)
- Monte Alegre (PA)
- Óbidos (PA)
- Oriximiná (PA)
- Porto de Moz (PA)
- Prainha (PA)
- Senador José Porfírio (PA)
- Vitória de Xingu (PA)
- Santa Terezinha (PR)
- Terra Roxa (PR)
- Estrela (RS)
- Cachoeira do Sul (RS)
- Charqueadas (RS)
- Jaguarão (RS)
- Santa Vitória do Palmar (RS)
- Anhembi (SP)
- Jaú (SP)
- Panorama (SP)
- Pederneiras (SP)
- Terminal Floresta (SP)
- Terminal São Miguel (SP)
- Terminal Fazenda São Joaquim (SP)
- Eclusa Tietê Montante (SP)
- Usina Diamante (SP)
- Usina Pioneiros (SP)
- São Pedro (SP)

pelotão intermediário. "Não somos nem os mais modernos, nem o rabo da fila. Mas temos ilhas de excelência, como é o caso da logística de cítricos e de minério de ferro e benchmarkings internacionais".

Quanto à infraestrutura de equipamentos, o especialista salienta que "nossos portos utilizam algo similar ao da maioria dos portos de primeira linha do mundo. Sistemas também. Evidentemente, há portos com equipamentos e sistemas de maior produtividade do que os nossos. Mas não passamos vergonhas ante a maioria dos portos europeus e americanos. Também dos asiáticos, excetuando casos como os de Singapura e alguns chineses". Quanto aos gargalos, no operacional, a prioridade é a intermodalidade.