

A HISTÓRIA DA INDÚSTRIA NAVAL: Dos primeiros barcos ao início do século XXI

HENRIQUE RAMALHO FRAGA SALES*
Primeiro-Tenente (EN)

SUMÁRIO

Introdução
A história da Indústria Naval
Cenário mundial da Indústria Naval
A história da Indústria Naval Brasileira
Considerações finais

INTRODUÇÃO

O presente artigo aborda o início da indústria naval, tema fascinante, que surgiu a partir da necessidade do homem de colocar em prática a ideia de comércio associada ao transporte das mercadorias a serem comercializadas.

O povo fenício foi o pioneiro na construção de barcos e canoas, com o propósito de transpor rios e mares. A partir das primeiras embarcações, a indústria de construção naval foi evoluindo ao longo do tempo, chegando hoje a grandes estaleiros com capacidade para construir embarcações de alta complexidade, envolvendo

*Bacharel em Engenharia de Produção, com ênfase em Empreendedorismo, pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio). Especializado em curso *lato-sensu*, MBA Executivo em Administração: Gestão de Negócios em Petróleo e Gás, pela Fundação Getúlio Vargas. Possui experiência em *downstream* de Petróleo e Gestão de Projetos.

milhares de fornecedores e movimentando uma extensa cadeia produtiva.

O Brasil alcançou patamar de classe mundial no setor de construção naval no século XIX. Mas, este setor nacional regrediu, passando por altos e baixos ciclos devidos a crises e ao contexto do fim do século XX, passando muitos anos estagnado no Brasil.

A HISTÓRIA DA INDÚSTRIA NAVAL

Desde o início da civilização, o homem buscou viver em lugares próximos a grandes rios, facilitando o aumento de sua produção nas práticas de agricultura, caça e pesca. Esse aumento da produtividade gerou um excesso na produção para consumo local, o que levou a se pensar numa solução para escoar o excedente.

A ideia de comércio nascia a partir da necessidade de transporte dessas mercadorias, o que poderia ser feito por terra ou pelos grandes rios, como o Tigre e o Eufrates, na Mesopotâmia; o Ganges, na Índia; e o Nilo, no Egito, entre outros. À medida que aumentava a produção,urgia a necessidade de construção de barcos cada vez maiores e em maior número para atender à demanda. A princípio, a construção era de simples canoas, passando a barcos a remo e a vela.

O povo fenício tornou-se grande comerciante marítimo, tendo sido o primeiro a se aventurar em alto-mar e fundar colônias próximas à península itálica. Com sua abrangente rede de comércio, os fenícios passaram a divulgar seus produtos e ter *know-how* na construção das navegações.

Os gregos, posteriormente, adotaram o conhecimento dos fenícios e exploraram o comércio no Mediterrâneo. Os *vikings* também se tornaram grandes navegadores e, antes mesmo de Cristóvão Colombo, atingiram o norte da América.

Mais tarde, no fim da Idade Média, os espanhóis e portugueses começaram a explorar o comércio marítimo. A Escola de Sagres foi fundada pela monarquia portuguesa, possibilitando a construção de navios maiores e de instrumentos de auxílio náutico (bússola e astrolábio) que levaram a conquistas de lugares até então desconhecidos do planeta, como as Américas e o Caminho para as Índias.

Mais tarde, os séculos XVIII e XIX foram marcados por grandes avanços tecnológicos na construção naval.

CENÁRIO MUNDIAL DA INDÚSTRIA NAVAL

Em um mundo pós-Segunda Guerra Mundial, onde havia um crescimento



Figura 1 – Naus portuguesas do século XVI. Museu Marítimo de Greenwich, Londres

elevado no comércio, a frota de Marinha Mercante mundial foi obrigada a acompanhar este cenário. Naquela época, com sua enorme produção para a indústria bélica e para a Marinha de guerra, os Estados Unidos da América dominavam este setor. Não demorou muito para o Japão surgir e crescer rapidamente, assumindo o topo da indústria naval mundial, entre meados dos anos 50 até o início dos anos 70.

Porém a crise mundial iniciada em 1973 deu início a uma séria queda na demanda de navios, fazendo com que a procura caísse quase pela metade em três anos. Somando-se a esta baixa procura, a entrada de novos produtores no mercado, como Brasil e China, fez com que muitos estaleiros fossem à falência em todo o mundo, principalmente no continente europeu.

A saída para alguns estaleiros na Europa foi mudar de foco. Com mão de obra bem mais cara e tamanho menor em relação aos estaleiros asiáticos, os estaleiros europeus buscaram se especializar no mercado *offshore* e em navios com alta tecnologia. A estratégia foi bem-sucedida, principalmente em países nórdicos, como Noruega e Alemanha.

Os anos 80, devido ao choque do petróleo, foram marcados por uma recessão mundial, mais uma vez, levando muitos estaleiros à falência. Nos anos 90, a concorrência de estaleiros asiáticos chegou forte contra os europeus, ratificando sua consolidação no primeiro time da indústria naval mundial.



Figura 2 – Estaleiro Samsung Heavy Industries, na Coreia do Sul

O principal polo do setor de construção naval do mundo está concentrado no Sudeste Asiático, em países como China, Coreia do Sul e Japão. Em dezembro de 2011, estes países possuíam juntos uma carteira de encomendas de produção que totalizava 230 milhões de Tonelagem de Porte Bruto (TPB), representando cerca de 90% do total mundial.

O aumento da participação da China no transporte marítimo de mercadorias rendeu um elevado volume de encomendas para construção de navios desde 2005. Isto permitiu que o volume de carga transportada aumentasse de seis bilhões de toneladas por ano, em 2000, para oito bilhões em 2011.

Depois da Ásia, a Europa aparece em seguida como um dos maiores centros de construção naval mundial. Alemanha, Reino Unido, Noruega, Espanha e França se destacam neste meio.

A HISTÓRIA DA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA

O início da indústria naval brasileira deve-se muito a um homem: Irineu Evangelista de Souza, mais conhecido como



Figura 3 – Estaleiro Ponta de Areia em 1856

Barão de Mauá. Ele foi responsável pela construção do estaleiro da companhia Ponta da Areia, de Niterói, e, sob sua gestão, 72 navios foram construídos.

Após a iniciativa do Barão de Mauá, que deu início à indústria naval no Brasil, esta seguiu seu caminho discretamente no país por um século. Apenas no governo de Juscelino Kubitschek, em 1958, foi dada atenção especial para o setor naval. Naquele ano foi aprovada a Lei nº 3.381, visando promover recursos para inovação, ampliação e recuperação do setor naval no Brasil.

A consequência foi a criação do Fundo da Marinha Mercante (FMM), fundo este que seria responsável por cumprir as exigências da Lei 3.381. Com estas medidas, o Brasil manteve uma evolução regular até o fim dos anos 60.

Paralelamente à criação do FMM, o Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (Geicon), uma espécie de entidade administrativa, buscou unificar uma proposta para a indústria naval brasileira como um todo. Isto foi realizado analisando projetos de expansão e implementação de novos estaleiros, além de prover sólidas bases jurídicas que dariam respaldo para o desenvolvimento da indústria naval do país.

Após implementação dessas políticas, o acesso a financiamentos ficou bem praticável para os armadores, facilitando a aquisição de novos navios, que, predominantemente, ficavam no estado do Rio de Janeiro. Essas medidas mantiveram a indústria naval do Brasil em um crescimento modesto até o fim dos anos 1960.

No governo do Presidente Médici, entre 1970 e 1974, políticas explícitas foram adotadas para maior desenvolvimento no setor naval brasileiro, o que permitiu a criação do Primeiro Plano de Construção Naval (I PCN).

A Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunamam) orientou todos os armadores sobre as especificações dos navios, e, se aqueles estivessem de acordo, teriam acesso a financiamentos e subsídios descritos no I PCN. Os armadores também ficariam protegidos da concorrência internacional, explorando o transporte marítimo sob bandeira brasileira. Neste primeiro plano, estima-se que 200 novas embarcações foram construídas, com um orçamento de aproximadamente US\$ 1 bilhão.

Com a modernização da indústria de construção de navios no país, houve considerável aumento na demanda, o que favorecia os investimentos e, conseqüentemente, gerava ganho significativo de receita.

O começo dos anos 70 também foi a época da primeira crise do petróleo, culminando numa onda de recessão mundial. Para buscar um crescimento ainda mais acelerado, foi criado o Segundo Plano de Construção Naval (II PCN), no governo

de Ernesto Geisel (1975-1979), quando foi prevista a construção de 765 embarcações. Seu orçamento também era maior em comparação com o IPCN e chegou a cerca de US\$ 3,3 bilhões.

Após a crise mundial e a implementação desses dois planos de construção naval, aliadas à dificuldade de operação de estaleiros internacionais, o Brasil cresceu tanto que passou a ocupar o segundo lugar no cenário mundial de construção naval. Esse período da indústria naval brasileira permitiu que as empresas que abasteciam o setor naval evoluíssem rapidamente. Esta evolução gerou um aumento de empregos no setor e culminou no surgimento de cursos em universidades para mão de obra especializada. Naquela época, o Brasil empregava diretamente 39 mil trabalhadores na indústria naval, e cerca de 240 mil empregos eram ligados de alguma forma ao setor.

Logo após o período de crescimento da indústria naval brasileira, veio a maior crise do setor no país. Um grande declínio ocorreu a partir dos anos 80, e surgiram novos concorrentes no cenário mundial.

Ao fim da década de 70, o Brasil possuía uma Marinha Mercante com porte bastante respeitável, além de uma indústria naval consolidada perante o cenário mundial. Com grande número de encomendas, começaram os atrasos cada vez mais frequentes na entrega dos produtos e a elevação do seu preço final. O caixa da Sunamam acabou sobrecarregado, com um aumento no endividamento externo da agência, em decorrência também de altas taxas de juros internacionais. O FMM, principal financiador do setor naval do país, também se mostrava incapaz de exercer suas funções corretamente.

Com os estaleiros sem capital, perdendo os prazos de entrega das encomendas, criou-se um ciclo vicioso. As encomendas

tornaram-se menores, a produção reduzida e, com menos dinheiro, houve a estagnação no desenvolvimento tecnológico do setor.

A decadência do setor naval no Brasil culminou com produção de embarcações defasadas e pequena capacidade de gestão de projetos. A Coreia do Sul teve um crescimento expressivo à época, acompanhada por Japão e China.

Dois fatores que ocorreram também contribuíram para a crise: a desnacionalização e a desregulamentação do setor de transporte marítimo brasileiro, reduzindo ainda mais a demanda de embarcações fabricadas no país – o apoio que o governo do Brasil dava ao setor naval parou, num contexto, a partir deste momento, cada vez menos estatal.

A forte pressão do comércio exterior influenciou a Marinha Mercante brasileira a adotar a desregulamentação do setor, processo que ficou ainda mais evidente nos anos 90, com a entrada de governos neoliberais. A conjuntura permitiu que houvesse uma liberação do transporte marítimo de longo curso. Porém este mercado mostrou uma fragilidade brasileira grande em comparação ao mercado internacional. O modelo de política de proteção à bandeira nacional, anteriormente citado, se desfez.

Com o fim do protecionismo à bandeira nacional no setor naval do Brasil, várias consequências foram notadas: a diminuição da frota de navios no país e a decadência da indústria de construção naval, acarretando a falência de várias empresas neste ramo; a diminuição da participação da bandeira nos tráfegos internacionais; e o desaparecimento das encomendas vindas do exterior, assim como dos subsídios à produção.

A perda da competitividade da indústria naval brasileira foi atribuída à fragilidade das empresas nacionais

e a elevados custos de investimento para melhorias e operação das frotas.

Diante de todos estes elementos, o governo brasileiro tomou algumas atitudes: criação do Registro Especial Brasileiro (REB); implantação da Lei de Portos; melhora nas condições de financiamento para navios construídos no Brasil, além de um acordo com o Mercosul sobre o transporte marítimo; e concessão às empresas privadas para explorar os portos. Apesar de ser um bom primeiro passo, estas medidas ainda não eram suficientes para uma evolução brasileira no setor diante da forte concorrência internacional.

A partir daí, o Brasil passou a adotar práticas de desenvolvimento industrial para o setor naval, demonstrando uma mudança de estratégia do governo. Políticas de compras explícitas por parte de empresas como Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras) e Petrobras Transporte S.A. (Transpetro) permitiram uma retomada da construção naval no país, tendo agora como foco o setor petroleiro, cujas estruturas e embarcações são de grande porte e complexidade, além de ótimo valor agregado.

No início dos anos 2000, o Governo brasileiro adotou a política de implantar no país uma indústria de construção naval capaz de atender à parcela estratégica das necessidades de navios e plataformas de produção de petróleo. Essa política pública foi cumprida com efeitos positivos para o emprego e a renda, criando nova categoria de trabalhadores e novas oportunidades de negócio.

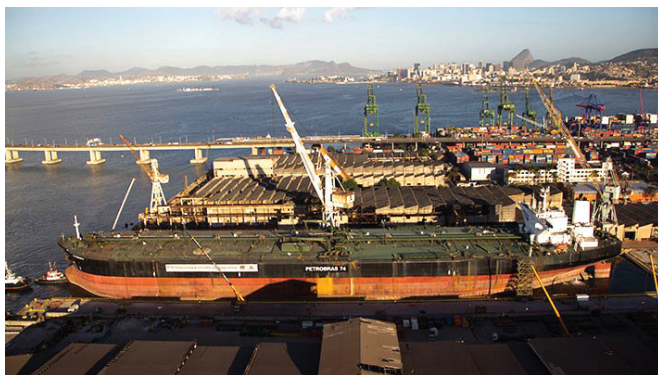


Figura 4 – Petroleiros da Petrobras na Baía de Guanabara

Após a política pública da construção naval no Brasil, em 2003, ficou definida a formação de polos regionais, sendo o Rio de Janeiro o principal deles, especialmente por dispor de um conjunto de grandes estaleiros. O estado do Rio de Janeiro se tornava o polo de construção naval mais diversificado do país, com a construção de navios petroleiros, navios graneleiros, porta-contêineres, navios de apoio marítimo, plataformas de produção de petróleo e também sondas para perfuração de poços.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o exposto no presente artigo, podemos observar clara e rápida evolução das embarcações desde o início das navegações dos povos fenícios. O aumento das demandas necessárias para o mundo e o avanço das tecnologias e inovações geraram uma acelerada evolução na indústria de construção naval mundial e, consequentemente, na brasileira, chegando esta a ser referência mundial.

No ano de 2014 veio à tona um dos maiores esquemas de corrupção da história do Brasil. A operação Lava Jato, da Polícia Federal e do Ministério Público Federal, começou investigando crimes de lavagem de recursos envolvendo do-

leiros e acabou descobrindo uma vasta rede de corrupção envolvendo políticos e empreiteiras nos mais diversos âmbitos e, principalmente, dentro da mais importante estatal brasileira, a Petrobras.

Logo, as maiores empreiteiras e empresas com negócios diretos no setor de Óleo e Gás tiveram seus diretores e até presidentes presos. Após anos de investigações, as construtoras foram impedidas de participar de licitações, tiveram que demitir, vender ativos e, algumas, até mesmo pedir recuperação judicial. O setor de construção no Brasil

perdeu mais de um milhão de empregos em três anos. A população perdeu poder de compra, e o país entrou em uma de suas maiores recessões.

Assim, em continuação ao presente relatório, seria interessante a realização de um novo artigo, mais aprofundado, acerca da retomada da indústria naval brasileira e focado principalmente na área de construção e de inovação e tecnologia. Acredita-se que a forma mais eficaz para o setor no Brasil dar um salto e atingir um patamar de competitividade mundial é por meio da inovação.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<APOIO>; Indústria Naval;

<ECONOMIA>; Indústria de Construção Naval;

<HISTÓRIA:>; História da Construção Naval;

<PODER MARÍTIMO>; História da Construção Naval; Empresa de Navegação; Marinha Mercante;

REFERÊNCIAS

- DORES, P. B.; LAGE, E. S.; PROCESSI, L. D. “A retomada da indústria naval brasileira”. *BNDES 60 anos: perspectivas setoriais*, vol. 1, pp. 274-299, 2012.
- NEGRI, J. A; KUBOTA, L. C.; TURCHI, L. “Inovação e a Indústria Naval no Brasil”. *ABDI: estudos setoriais de inovação*, Belo Horizonte, 2009.
- FERNANDES, Henrique; SALES, Henrique. “Panorama sobre a Indústria Naval brasileira”. Monografia final de Curso de Engenharia de Produção. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio).