

UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ
LARISSA SCOTTINI

Trabalho de Iniciação Científica
A EVOLUÇÃO DA NAVEGAÇÃO DE
CABOTAGEM NO BRASIL E O SEU USO
NO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

ITAJAÍ
2012

LARISSA SCOTTINI

**Trabalho de Iniciação Científica
A EVOLUÇÃO DA NAVEGAÇÃO DE
CABOTAGEM NO BRASIL E O SEU USO
NO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO**

Trabalho de Iniciação Científica desenvolvido para o Estágio Supervisionado do Curso de Comércio Exterior do Centro de Ciências Sociais Aplicadas – Gestão da Universidade do Vale do Itajaí.

Orientadora: Prof^a. Ma. Hilda M. S. Rebello.

ITAJAÍ
2012

Agradeço primeiramente a Deus,
que me concedeu a vida e permitiu
que eu pudesse estudar e realizar
um dos meus maiores sonhos.
A minha família, que é a minha base
referência e esteve presente em
todos os momentos, contribuindo de
forma essencial para esta conquista.
Aos meus amigos, que sempre
estiveram ao meu lado nesta
caminhada acadêmica e a minha
orientadora Prof^a. Ma. Hilda M. S.
Rebello, por toda dedicação e
empenho para a conclusão desse
trabalho.

“Do caos nascem as estrelas”.
(Charles Chaplin)

EQUIPE TÉCNICA

a) Nome da estagiária
Larissa Scottini

b) Área de estágio
Logística de Transportes

c) Orientadora de conteúdo
Prof^a. Ma. Hilda M. S. Rebello

d) Responsável pelo Estágio
Prof^a. Ma. Natalí Nascimento

RESUMO

Diante de um mercado extremamente competitivo, a logística surge como fator essencial, visto que a mesma proporciona a integração de diversas atividades da cadeia produtiva de uma organização, influenciando de maneira significativa no resultado dos custos finais dos produtos e serviços. A diversidade de oferta de meios de transporte no território nacional permite a melhora na competitividade do Brasil no exterior. Nesse âmbito, destaca-se a cabotagem, a qual se caracteriza pela versatilidade, eficiência, contribui para redução dos sinistros nas estradas, no desgaste das malhas rodoviárias, redução dos gases poluentes à atmosfera, além de influenciar diretamente no custo final do processo. Este trabalho teve por objetivo demonstrar a evolução da navegação de cabotagem no Brasil e o seu uso no comércio exterior brasileiro, bem como o seu histórico, os aspectos regulatórios e os entraves enfrentados pelo setor, as vantagens e desvantagens que o modal oferece, as medidas de apoio e incentivo disponibilizadas à cabotagem e as principais linhas de navegação de cabotagem existentes no âmbito do Mercosul. Todos os objetivos foram atendidos por meio dos dados obtidos com a pesquisa qualitativa, por meios bibliográficos e de forma descritiva. A pesquisa realizada com fontes bibliográficas foi apresentada com textos explicativos, gráficos, figuras e tabelas. Constatou-se que a navegação de cabotagem vem crescendo significativamente no Brasil, mesmo enfrentando diversos entraves que retardam o seu crescimento, porém a mesma possui um papel essencial para o desenvolvimento do país.

Palavras-chave: Transporte Marítimo. Cabotagem. Comércio Exterior.

SUMÁRIO

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | INTRODUÇÃO | 7 |
| 1.1 | Objetivo geral | 8 |
| 1.2 | Objetivos específicos..... | 8 |
| 1.3 | Justificativa da realização do estudo | 8 |
| 1.4 | Aspectos metodológicos..... | 9 |
| 1.5 | Técnicas de coleta e análise dos dados..... | 10 |
| 2 | TRANSPORTE MARÍTIMO..... | 11 |
| 2.1 | A evolução do transporte marítimo..... | 11 |
| 2.2 | Modais de transportes | 15 |
| 2.2.1 | Navegação de longo curso | 18 |
| 2.2.2 | Navegação de cabotagem | 19 |
| 2.2.3 | Navegação interior..... | 21 |
| 2.2.4 | Navegação de apoio marítimo e portuário | 22 |
| 2.3 | O transporte marítimo no Brasil..... | 24 |
| 2.4 | A matriz de transportes brasileira | 28 |
| 2.4.1 | Plano Nacional de Logística e Transportes..... | 32 |
| 2.5 | Principais tipos de navios | 35 |
| 2.5.1 | Navios e embarcações de apoio <i>offshore</i> | 37 |
| 3 | A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL | 41 |
| 3.1 | A evolução da cabotagem no Brasil | 41 |
| 3.1.1 | Projeto de incentivo a cabotagem..... | 48 |
| 3.2 | Aspectos regulatórios | 50 |
| 3.3 | Principais entraves da cabotagem no Brasil..... | 54 |
| 3.4 | Vantagens e desvantagens da utilização da cabotagem..... | 59 |
| 3.4.1 | A navegação de cabotagem e o meio ambiente | 62 |
| 4 | A UTILIZAÇÃO DA CABOTAGEM NO COMÉRCIO EXTERIOR..... | 67 |
| 4.1 | O comércio exterior brasileiro | 67 |
| 4.1.1 | O comércio exterior brasileiro no âmbito do Mercosul | 72 |
| 4.2 | O uso da cabotagem internacional no Mercosul..... | 76 |
| 5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS | 84 |
| | REFERÊNCIAS..... | 86 |
| | ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS..... | 96 |

1 INTRODUÇÃO

A infraestrutura logística de um país é de fundamental importância para o cenário de comércio exterior, a mesma exerce papel determinante para o crescimento econômico e reconhecimento num âmbito internacional. O melhor aproveitamento dos modais de transporte reduz distâncias, proporciona ganho de tempo, além de diminuir o valor dos fretes, tornando os produtos brasileiros mais competitivos no mercado externo. (RODRIGUES, 2002).

Na década de 30, o principal modal de transporte utilizado era a cabotagem, nessa época as malhas ferroviárias e rodoviárias apresentavam inúmeras falhas, o que impulsionou a prática da navegação de cabotagem no país. Porém com a chegada de grandes indústrias automobilísticas, a cabotagem se enfraqueceu. Os investimentos eram direcionados para a manutenção da malha rodoviária, enquanto as necessidades portuárias não eram supridas.

O crescimento pela procura da utilização da cabotagem realizada entre portos marítimos dentro do próprio país se intensificou diante dos avanços tecnológicos e da necessidade de agregação de valores dos serviços prestados. Considerando-se a extensão da costa marítima brasileira, surge a cabotagem como uma excelente opção para prestação de serviços e transporte de cargas.

A irreversível tendência à containerização influencia a utilização do modal marítimo, o mesmo dispõe de uma altíssima eficiência logística e economia no custo dos fretes. Diante da força da união aduaneira do Mercosul, a cabotagem estende-se aos trajetos marítimos entre Salvador e Buenos Aires, ou Santos e Montevideo caracterizando-se como cabotagem internacional, sendo uma alternativa economicamente viável e atrativa para a economia do país.

Nesse contexto, este estudo tem o intuito de apresentar a evolução da navegação de cabotagem no Brasil e o seu uso no comércio exterior brasileiro. Para atender aos objetivos propostos, o trabalho de iniciação científica estrutura-se em capítulo 1, o qual abrange a introdução, objetivo geral e objetivos específicos, justificativa e aspectos metodológicos, capítulo 2, que apresenta a evolução do transporte marítimo, capítulo 3, o qual mostra a navegação de cabotagem no Brasil e o capítulo 4, que aborda sobre a utilização da cabotagem no comércio exterior.

1.1 Objetivo geral

Apresentar a evolução da navegação de cabotagem no Brasil e o seu uso no comércio exterior brasileiro.

1.2 Objetivos específicos

- Abordar sobre a prática da navegação de cabotagem no país, seu histórico, aspectos regulatórios e entraves que inibem o desenvolvimento do setor.
- Apresentar as vantagens e desvantagens da utilização da cabotagem no transporte de cargas.
- Apontar as medidas de apoio e incentivo à navegação de cabotagem no Brasil.
- Apresentar as principais linhas de navegação existentes na cabotagem internacional.

1.3 Justificativa da realização do estudo

O crescimento da demanda da navegação de cabotagem mostra que um volume significativo de cargas pesadas que circulam pelo modal rodoviário começam a migrar para os navios. Tem-se observado alguns incentivos e políticas de governo que visam estratégias para garantir a eficiência do sistema portuário.

Por ser mais eficiente e possuir uma grande capacidade de carga, a prática da cabotagem diminui o congestionamento nas vias públicas, além de contribuir na redução da emissão de CO² e influenciar diretamente no custo da mercadoria.

Este estudo demonstrou a importância do transporte de cargas no Brasil, considerando a cabotagem como um grande trunfo nacional que tem como intuito garantir a eficiência logística nos próximos anos.

Para a universidade, o tema abordado permitirá aos acadêmicos uma fonte de informações atualizada, bem como a ampliação do acervo da mesma sobre o referido tema.

A finalidade deste trabalho para o meio acadêmico foi de destacar a evolução da prática da cabotagem no país, explicando as perspectivas e o desenvolvimento do setor, bem como sua participação no comércio exterior brasileiro, além de ampliar os conhecimentos teóricos e aplicá-los no âmbito profissional.

1.4 Aspectos metodológicos

Para elaboração desse trabalho foi utilizado o método qualitativo, o qual não visa numerar ou medir unidades e dimensões, mas sim apresentar a relação de causa e efeito do fenômeno e suas razões. (OLIVEIRA, 1999).

Quanto aos meios, empregou-se a pesquisa bibliográfica, sendo baseada em materiais já publicados como livros, artigos científicos e *sites* especializados. Cervo e Bervian (1996) definem a pesquisa bibliográfica dizendo que:

A pesquisa bibliográfica procura explicar um problema através de referências teóricas publicadas em documentos. Pode ser realizada independentemente ou como parte da pesquisa descritiva ou experimental. Em ambos os casos, busca conhecer e analisar as contribuições culturais ou científicas do passado existentes sobre um determinado assunto, tema ou problema. (CERVO; BERVIAN, 1996, p. 48).

A pesquisa bibliográfica auxilia na escolha de um método mais apropriado, assim como num conhecimento das variáveis e na autenticidade da pesquisa. Ela dá suporte a todas as fases de qualquer tipo de pesquisa, auxiliando na definição do problema, na determinação dos objetivos e na fundamentação da justificativa da escolha do tema.

Para Barros e Lehfeld (2007), a pesquisa bibliográfica é de grande eficácia no processo de formação do acadêmico, permitindo-lhe obter uma postura científica quanto à elaboração de informações da produção científica já existente, quanto à elaboração de relatórios e quanto à sistematização do conhecimento que lhe é transmitido no dia a dia.

Quanto aos fins, a pesquisa também foi descritiva, tendo como objetivo discorrer sobre a relação entre variáveis e expor as principais características. Conforme Gil as pesquisas descritivas (2002, p. 42): “[...] têm como preocupação central identificar os fatores que determinam ou que contribuem para a ocorrência dos fenômenos”.

1.5 Técnicas de coleta e análise dos dados

Os dados da pesquisa foram embasados em livros, artigos científicos, revistas, jornais e *sites* especializados que abordam o tema de forma pertinente e interessante.

A partir da coleta, esses dados foram analisados e apresentados através de textos explicativos, incorporados a tabelas, gráficos e figuras, para auxiliar e complementar a pesquisa.

2 TRANSPORTE MARÍTIMO

Este capítulo abordará sobre o desenvolvimento do transporte marítimo num âmbito internacional e nacional. Serão apresentados os principais modais de transporte, a matriz de transporte brasileira e o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), bem como sua importância para a economia do país. Serão destacados os principais tipos de navios usados no transporte de cargas e os navios e embarcações de apoio *offshore*.

2.1 A evolução do transporte marítimo

Os transportes têm a função de proporcionar a elevação da disponibilidade de bens ao permitirem o acesso a produtos que de outra maneira não estariam disponíveis para uma sociedade ou estariam apenas a um elevado preço, ou seja, tem a função econômica de promover a integração entre sociedades que produzem bens entre si. (CAIXETA et al, 2001).

De acordo com Rodrigues (2007), um sistema de transportes constitui-se pelo modo (considera-se a via de transporte), pela forma (relacionamento entre os vários modos de transporte), pelo meio (transportador) e pelas instalações complementares (terminais de carga).

Segundo Keedi e Mendonça (2000, p. 27) “[...] a evolução humana foi acompanhada pelo desenvolvimento do sistema de transporte, que foi se adaptando à sua necessidade através do tempo”. Para o autor, o transporte de cargas significa a atividade de circulação de mercadorias, ligando um ponto a outro de um território, podendo ser de forma nacional ou internacional.

A logística está presente no transporte marítimo, ela pode ser responsável por agregar valores, tempo e lugar a seus produtos diante de seus consumidores, ou seja, aumenta a acessibilidade do produto, no tempo exigido pelo consumidor. (ROCHA, 2003).

Ainda de acordo com Keedi e Mendonça (2000, p. 30): “[...] o transporte marítimo é aquele realizado por navios em oceanos e mares, podendo ser de cabotagem ou longo curso. É um modal que pode ser utilizado para todos os tipos de carga, e para qualquer porto do globo”.

Para Castro e Pasold (2011), o transporte marítimo significa:

A atividade comercial que envolve o transporte aquaviário (*business shipping*) é conceituada como o movimento físico de bens e pessoas de portos fornecedores para portos de demanda assim como as atividades exigidas para apoiar e facilitar tal movimento. (CASTRO; PASOLD, 2011, p. 54).

De acordo com o autor citado acima, a evolução do modal aquaviário se deu de maneira lenta, o homem buscou o aperfeiçoamento destes barcos primitivos, que deixaram de ser impulsionados pela força humana e passaram a ser movidos pela força dos ventos, dessa forma iniciou-se o transporte marítimo internacional.

No início da história o homem após explorar o transporte terrestre, começou a vislumbrar as possibilidades de transporte aquaviário, seu primeiro meio de transporte foi um simples tronco de árvore, o qual se chama nos dias de hoje de jangada. (KEEDI; MENDONÇA, 2000).

Vieira (2002) salienta que o primeiro material utilizado na construção naval foi a madeira, a utilização da mesma variava de acordo com os recursos físicos, ferramentas e técnicas existentes em cada região, assim houve a distinção das seguintes fases: utilização de troncos simples, união de troncos formando balsas, escavação e modificação do formato dos troncos, visando aumentar sua flutuação e capacidade, desenvolvimento e apogeu dos navios com cascos de madeira do século XV ao XVIII na Europa.

Com a Revolução Industrial no século XVII, houve a criação do barco a vapor, o qual possibilitou um avanço e desenvolvimento do setor nos séculos subsequentes, foi notória a incrementação das trocas comerciais entre os países, a integração era mais rápida e eficiente. (KEEDI; MENDONÇA, 2000).

Com a necessidade de transportar volumes maiores de carga, houve uma procura constante por maiores ganhos de eficiência e eficácia nos transportes, sobretudo no incremento da dimensão dos navios e da modernização dos processos de carga e descarga. (CASTRO JÚNIOR, 2011).

Para Vieira (2002, p.29): “[...] no final do século XIX, generaliza-se a substituição do ferro pelo aço, por este oferecer maior resistência”. O autor ainda afirma que com o surgimento de novos recursos técnicos, houve sucessivas melhorias na qualidade dos materiais, assim a capacidade, tamanho e especialização das embarcações evoluíram, constituindo os cascos dos navios atuais.

Conforme Keedi e Mendonça (2000):

No início os embarques e desembarques das mercadorias eram realizados individualmente, por unidade, e demoravam muito para serem concluídos, levando os navios a permanecer muito tempo nos portos, com custos elevados para os armadores e comerciantes, permitindo poucas viagens anuais para cada navio. (KEEDI; MENDONÇA, 2000, p. 29).

O avanço nos embarques se deu com a criação dos conceitos de carga unitizada, *pallets* e principalmente do *container*, o acontecimento primordial para unitização e transporte de carga. Com o surgimento dos *containers*, caracterizou-se uma visão de um sistema integrado, o qual beneficiou a cadeia logística global.

Segundo Alvarez (1997):

O terceiro fator a ser considerado no desenvolvimento do transporte marítimo são as ajudas à navegação. Entende-se por ajudas à navegação o conjunto de meios e técnicas que permitem que se navegue com segurança e eficácia de um lugar a outro, através da determinação da rota e do conhecimento exato da posição do navio no mar. (ALVAREZ, 1997 apud VIEIRA, 2002, p. 31).

Com o avanço da tecnologia, desenvolveram-se instrumentos com o objetivo de garantir a segurança e a integridade da embarcação e dos tripulantes, além de facilitar a navegação marítima, técnicas de rastreamento por satélite e estudos de aplicação de sistemas aperfeiçoaram-se, tornando-se imprescindíveis para as operações no modal marítimo.

No princípio, a navegação limitava-se a distâncias curtas, tomava-se como orientação as características das costas, o conhecimento dos ventos, técnica dominada pelos fenícios que influenciou no aumento das rotas. Porém com a utilização da astronomia, a navegação começou a se afastar da costa. (VIEIRA, 2002).

Conforme estudos de Vieira (2002), no século IV as primeiras instruções escritas apareceram no Mediterrâneo, já na Idade Média, surgiram os manuais com descrições precisas para a localização dos portos, de posse dos manuais junto da Rosa dos Ventos, nascem às cartas náuticas. As mesmas foram utilizadas junto das bússolas, assim os navegadores evoluíram para melhores meios de orientação.

Segundo Moura (1991 apud CASTRO JÚNIOR, 2011, p. 54): “[...] o globo terrestre possui 27% da superfície formada por continente e 73% de espaços marítimos, o que faz com que cerca de mais de 90% das mercadorias sejam transportadas pelo mar”.

No período do século XV ao XVIII, a navegação astronômica por latitudes ou longitudes torna-se evidente, o alemão matemático e cartógrafo Gerhard Mercator, efetuou uma projeção que substituiu a marcação de rumos pelo sistema de coordenadas geográficas baseada em paralelos e meridianos. No século XIX, a navegação marítima já dispunha de importantes conhecimentos científicos e no século XX houve o surgimento de compassos mais precisos, como: radares, posicionamento geográfico por satélite (GPS) e outros. (VIEIRA, 2002).

De acordo com Rodrigues (2007), as principais vantagens da utilização do modal marítimo englobam a eficiência energética, economia de escala para grandes lotes a longa distância, custo do frete internacional reduzido diante das outras modalidades e a facilidade no transporte de qualquer tipo de carga. O transporte marítimo representa praticamente a totalidade dos serviços de transporte no comércio exterior. Sua grande utilização no transporte internacional, responde por cerca de 90% das cargas. (APRENDENDO A EXPORTAR, 2012).

Dentre os principais organismos internacionais que regulam o transporte marítimo mundial pode-se citar a Organização Marítima Internacional (IMO), a Organização das Nações Unidas (ONU), a Organização Internacional do Trabalho (OIT), a Organização Mundial do Comércio (OMC) e a Organização Mundial das Aduanas (OMA). (CASTRO JÚNIOR, 2011).

Keedi e Mendonça (2000) aborda que a IMO é o órgão que promove a segurança no mar e a eficiência da navegação, essa organização também responde pelas medidas preventivas que visam evitar a poluição marítima. Ressalta-se a importância do órgão com a criação do *International Safety Management Code (ISM Code)*, o Código de Gerenciamento Ambiental.

Diante do alto nível de internacionalização, ainda aparece como órgão a ONU, a qual assegura o uso dos mares e oceanos, definindo o benefício individual e comum da humanidade. A mesma tem como base a Convenção da Legislação Marítima de 1982 que define a extensão do direito internacional para a maioria dos recursos hídricos comuns do planeta. (ONU BRASIL, 2012). Para a globalização das normas, padrões e princípios também aparece a OIT, a qual administra a repatriação dos trabalhadores marítimos e estabelece disposições e regras que regem todo navio dedicado a navegação marítima de propriedade pública ou privada. (OIT BRASIL, 2012).

Num âmbito internacional, como organização reguladora também aparece a OMC. Para Castro Júnior (2011), o direito marítimo procura defender os interesses dos usuários dos serviços de transportes marítimos, conciliando em termos convencionais aos interesses dos países que possuem os navios. A função da OMC é de equilibrar os interesses de ambos, para o autor é preciso esse foro multilateral cooperativo para que esse equilíbrio torne-se realidade.

O autor ainda cita a OMA como um órgão internacional regulador de negócios. Em síntese, sua função é de promover a circulação ininterrupta de mercadorias através de cadeias logísticas internacionais seguras e implementar uma gestão integrada de cadeias logísticas para todos os meios de transporte. (RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2012).

2.2 Modais de transportes

Para escolher um meio de transporte adequado, é necessário analisar as rotas possíveis junto dos modais mais vantajosos em questão, considerando fatores primordiais como custo, rapidez, segurança e tipo de carga. (GOMES, 2008).

Quanto às modalidades, os transportes classificam-se em terrestre (rodoviário, ferroviário e dutoviário); aquaviário (marítimo e hidroviário) e aéreo, os mesmos ainda podem ser unimodal, sucessivo, segmentado e multimodal. (RODRIGUES, 2007).

De acordo com Rodrigues (2007):

O transporte rodoviário é um dos mais simples e eficientes dentre seus pares. Sua única exigência é existirem rodovias. Porém, este modal apresenta um elevado consumo de combustível (tonelada de óleo diesel por quilômetro transportado). (RODRIGUES, 2007, p. 49).

O modal rodoviário apresenta-se como uma opção eficiente de transporte diante da cadeia logística do país, sendo capaz de retirar a mercadoria no próprio local e transportá-la até o ponto desejado, porém a dependência dos derivados de petróleo é determinante.

Segundo dados apresentados pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP, 2012), o modal rodoviário caracteriza-se pela simplicidade de funcionamento, o mesmo é adequado para curtas e médias distâncias. Porém não possui uma capacidade de carga significativa diante dos outros modais, é menos competitivo para longas distâncias e em alguns casos o frete é muito elevado.

O transporte ferroviário possui a característica de transporte nacional e internacional, apresenta a vantagem de unir localidades e países limítrofes com muita facilidade. (KEEDI; MENDONÇA, 2000).

Para Rodrigues (2007), o modal dispõe de fretes baixos, assim como baixo consumo energético e provê estoques em trânsito, porém o tempo de viagem é demorado, baixa flexibilidade de rotas e está altamente exposto a furtos. De acordo com Keedi e Mendonça (2000), um dos problemas enfrentados por esse modal diz respeito às bitolas das linhas férreas, as mesmas não são padronizadas, limitando a utilização internacional desse modal, as mercadorias acabam sofrendo baldeação ocasionando avarias, atrasos, roubos, entre outros.

Gasparini (2006) destaca que o transporte dutoviário é o modal de transporte que utiliza um sistema de dutos (tubos ou cilindros previamente preparados para determinado tipo de transporte), formando uma linha chamada de dutovia ou via composta por dutos onde se movimentam produtos de um ponto a outro.

O transporte marítimo pode ser utilizado para todos os tipos de carga, sendo o único veículo de transporte que possibilita a remessa normal e regular de milhares de toneladas ou de metros cúbicos de qualquer produto de uma só vez. (KEEDI; MENDONÇA, 2000). Para Keedi (2008), o transporte marítimo tem predominado sobre todos os outros modais, com perspectivas de manter a posição de destaque para os próximos anos.

De acordo com Raphael (2003):

O transporte hidroviário abrange o modal fluvial e lacustre, quando realizado ao longo dos canais, rios, lagos e lagoas, em território brasileiro, fora das áreas portuárias nacionais, podendo estender-se aos portos fluviais e lacustres dos países vizinhos, quando estes integrarem hidrovias interiores comuns. (RAPHAEL, 2003, p. 37).

As hidrovias são extremamente úteis principalmente no transporte de cargas de tonelage a grandes distâncias, o modal possui uma capacidade de carga significativa, proporcionando um menor impacto ambiental, com um custo operacional mais atrativo.

O modal aéreo é adequado para mercadorias de alto valor agregado, pequenos volumes e com urgência. O mesmo possui algumas vantagens sobre os demais modais por ser mais ágil e seguro. Os custos com embalagem, estocagem e seguro são inferiores, o modal é extremamente viável para remessa de amostras, brindes, mercadoria perecível e outros. Porém dispõe de uma capacidade de carga inferior e o valor do frete é elevado em relação aos outros modais de transporte. (FIESP, 2012).

Rodrigues (2007) aborda que os modais de transporte devem ser considerados como:

- Unimodal: quando a unidade de carga é transportada utilizando um único veículo e com apenas um contrato de transporte.
- Sucessivo: para alcançar o destino final, a mercadoria deve ser transportada por um ou mais veículos da mesma modalidade de transporte, abrangidos por mais de um contrato de transporte.
- Segmentado ou Intermodal: utilizam veículos diferentes de uma ou mais modalidades de transporte, sendo todos os serviços contratados separadamente.
- Multimodal: a unidade de carga é transportada em todo percurso utilizando duas ou mais modalidades de transporte, abrangidas por um único contrato de transporte.

O transporte tem um papel fundamental na economia, os sistemas de transporte formam bases para o comércio. Um sistema eficiente que gera ganhos que podem ser repassados aos consumidores finais, contribui para a melhoria no padrão de vida nos países. (ROCHA, 2003).

2.2.1 Navegação de longo curso

Segundo Raphael (2003), nos termos do art. 18 do Regulamento para o Tráfego Marítimo, a navegação de longo curso é realizada no tráfego marítimo mercantil entre portos do Brasil e os portos estrangeiros.

Para Keedi (2008):

Longo curso, que é o nome dado à navegação que une países e continentes como, por exemplo, de Santos a Hong Kong, ou de Buenos Aires a Rio Grande, percebendo-se o envolvimento de pelo menos dois países. Da mesma forma que ocorre na cabotagem, quando são envolvidos rio ou lago, essa navegação continua sendo de longo curso e não muda para fluvial ou lacustre, exemplos: Hamburgo/Manaus ou Miami/Porto Alegre. (KEEDI, 2008, p. 77).

De acordo com o autor citado anteriormente, o longo curso caracteriza-se pela navegação que une dois ou mais países, entre os portos nacionais e internacionais, realizando o transporte internacional de bens, utilizando navios de diferentes tipos e dimensões.

Já para Rodrigues (2007), denomina-se navegação de longo curso ao transporte marítimo internacional, o qual abrange todos os navios que oferecem dois tipos de serviço:

- Serviços regulares (*liner*), os quais são divulgados as rotas antecipadamente, as cargas unitizadas geralmente são de alto valor, o contrato é firmado pelo peso e volume e as barreiras à entrada são representadas por altos investimentos iniciais.
- Serviços irregulares (*tramp*), que são os navios que operam sem compromisso de rota ou tráfego e programação de escalas, as cargas

geralmente são de baixo valor (*commodities*), o afretamento é feito por viagem ou tempo e a estrutura concorrencial abrange poucas barreiras a novos entrantes.

Keedi (2008) salienta que nos serviços de linha regular a contratação de espaço para o transporte de cargas, pode ser realizada por uma nota de reserva (*booking note*), ou por qualquer outra forma documentada a fim de evitar problemas futuros.

De acordo com o autor citado acima, nos serviços de linha não regulares o navio pode levar o nome de *tramp*, o qual significa disponibilidade imediata por estar no lugar necessário ou fretado pelo armador ao embarcador ou consignatário de carga (afretador), assim o seu itinerário é estabelecido de acordo com as conveniências do embarcador.

Para Rodrigues (2007), o segmento de serviços regulares responde por aproximadamente 75% dos fretes internacionais e o mesmo vem sendo praticado por empresas influentes no mercado.

2.2.2 Navegação de cabotagem

A concentração das atividades econômicas próxima à costa brasileira e a grande extensão do litoral do país favorece o transporte de cargas através da navegação de cabotagem. A estratégia logística de algumas das maiores cidades do Brasil faz com que as mesmas tenham acesso ao mar e estejam localizadas nas proximidades dos portos.

De acordo com Keedi e Mendonça (2000), a navegação de cabotagem significa o transporte de cargas entre portos marítimos nacionais, ou entre portos marítimos nacionais e portos interiores do país localizados em rios.

A cabotagem segundo Rodrigues (2007, p. 91): “E o termo que define o transporte marítimo ao longo da costa brasileira, de Rio Grande a Manaus”. Dessa forma, a cabotagem conceitua-se como a navegação entre portos marítimos de um mesmo país.

Para Valente (2009), as definições existentes para a navegação de cabotagem são inúmeras, algumas tomam por base a legislação vigente, outras a rotina operacional, entretanto todas apoiam num eixo em comum que é o transporte de cargas entre portos de um mesmo país.

Já para Castro Júnior (2011):

A navegação de cabotagem pode ser considerada uma das grandes saídas para os atuais gargalos da logística enfrentados nos dias atuais. Com enorme potencial operacional e ainda pouco desenvolvida no Brasil, a cabotagem se mostra como meio eficaz para a supressão do trânsito pesado de caminhões nas estradas nacionais, colocando-se como uma excelente opção para a mudança da matriz de transportes. (CASTRO JÚNIOR, 2011, p. 261).

A navegação de cabotagem apresenta um potencial evidente e vem sendo conceituada como tendência para matriz de transporte nos próximos anos. A mesma ameniza o fluxo dos caminhões nas rodovias e influencia de forma positiva na conservação do meio ambiente.

Conforme Keedi (2008, p. 77) a cabotagem “[...] é a denominação para o transporte realizado no país, entre portos locais, como por exemplo, um embarque em Santos com destino a Recife”. O autor afirma que quando essa navegação ocorre envolvendo mar, rios ou lagos, ainda assim considera-se cabotagem. Citam-se os exemplos de Vitória/Manaus, no qual se utiliza o Rio Amazonas, ou Salvador/Porto Alegre, que envolve a Lagoa dos Patos.

Com base na Lei nº 9.432, de 08 de Janeiro de 1997, a cabotagem é definida como a navegação realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores.

O órgão regulamentador da navegação de cabotagem é a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) com base na resolução nº 193 de 16 de fevereiro de 2004, a qual estabelece os critérios e procedimentos para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de cabotagem.

2.2.3 Navegação interior

O Brasil é considerado um dos países mais abundantes em recursos hídricos naturais, as bacias hidrográficas brasileiras são vias navegáveis interiores, as quais auxiliam no escoamento de mercadorias entre diferentes regiões produtoras e consumidoras. Keedi (2008) enfatiza que o transporte realizado em hidrovias interiores, podendo ser em rios, denominando-se fluvial, ou em lagos, como navegação lacustre, caracteriza a navegação interior.

Para Martins (2012):

Considerando o sistema de classificação da área de navegação, a navegação interior é sistematizada como a navegação que transcorre em hidrovias interiores e pode ser realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional. O conceito de navegação interior também se evidencia nos sistemas que consideram a zona marítima nos termos de análise específica. (MARTINS, 2012, p. 93).

O Brasil possui grande dimensão territorial, a utilização das hidrovias é fator necessário para o processo de interiorização e posterior fixação da população, influenciando no alargamento das fronteiras. De acordo com o BNDES (2003), a navegação interior no país permitiu a expansão da fronteira para o oeste, sendo a via de acesso ao Mato Grosso, Rondônia, Acre e Amazonas.

De acordo com Keedi (2008), a navegação interior pode ser dividida em nacional ou internacional, dependendo da sua realização com um ou mais países. O autor cita como exemplo fluvial as navegações apenas no rio Tietê, caracterizando a navegação nacional e entre um porto no rio Tietê e um em *Nueva Palmira* no Uruguai, na navegação internacional. No lacustre, num âmbito nacional, uma navegação na Lagoa dos Patos, no Rio Grande do Sul, num cenário internacional entre Porto Alegre e Montevideo no Uruguai.

Para Martins (2012), a navegação interior abrange a navegação de travessia, a qual se realiza entre rios e canais, ligando dois pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas, sempre em águas interiores, entre portos e localidades ou interligação de rodovias ou ferrovias, em território brasileiro, ou entre este e os demais países limítrofes.

De acordo com o informativo do segundo trimestre de 2012 sobre navegação interior disponibilizado pela ANTAQ, atualmente o país detém de 29.000 km de vias navegáveis e uma extensão das águas superficiais flúvio-lacustres de aproximadamente 63.000 km. As principais hidrovias são Solimões-Amazonas, Madeira, Parnaíba, Tocantins-Araguaia, São Francisco, Paraguai, Paraná-Tietê e hidrovias do Sul. Ainda segundo a ANTAQ, no ano de 2011, foram transportadas 79.814.082 toneladas de mercadorias nas vias interiores, aproximadamente 7,3% a mais que no ano de 2010.

A navegação interior apresenta-se como um modal de transporte menos oneroso do que os transportes terrestres, fato influenciado especialmente pelo baixo consumo de combustível e da grande capacidade de carga, contribui para redução de emissões de poluentes e redução do tráfego e demanda sobre as rodovias do sudeste do Brasil.

2.2.4 Navegação de apoio marítimo e portuário

No ano de 1966 iniciaram-se as prospecções marítimas, devido aos indícios da existência de reservas de petróleo. Os países desenvolvidos investiram nas buscas de petróleo em seus territórios e os países tradicionalmente importadores, investiram com maior intensidade na exploração. No Brasil, a tarefa de exploração concentrou-se no litoral dos estados de Sergipe e Alagoas, seguido do Espírito Santo e Bacia de Campos. (ABEAM, 2010).

Com o objetivo de alcançar melhores resultados, tornou-se necessário um apoio eficiente para que essa atividade industrial pudesse ser finalizada com eficiência. Durante a evolução da indústria petrolífera, a navegação de apoio tem-se mantido como aliada no âmbito nacional e internacional.

Segundo Martins (2012), a navegação de apoio marítimo caracteriza-se como a navegação realizada para apoio logístico a embarcações, que atuam nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos. A navegação de apoio marítimo restringe-se as empresas brasileiras de navegação e de navios brasileiros de acordo com a Lei nº 9.432/97, artigos 7º a 10º.

Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos art. 9º e 10º. (BRASIL, 1997, p. 3).

Assim, de acordo com esta lei, para participar da navegação de cabotagem, navegação interior, de apoio portuário e de apoio marítimo em percurso nacional, as empresas estrangeiras devem ser afretadas por empresas brasileiras.

O mercado brasileiro de apoio marítimo encontra-se em expansão. Após as descobertas do pré-sal o aumento pela procura por embarcações de apoio *offshore* foi evidente, fato que vem contribuindo significativamente para o desenvolvimento do país e proporcionando investimentos, tecnologia e empregos. De acordo Martins (2012), a maioria dos navios estão sendo construídos no Brasil, influenciando diretamente na participação da bandeira brasileira na frota mundial.

A navegação de apoio portuário conforme Martins (2012):

No sistema regulatório brasileiro, a navegação de apoio portuário (*port support navigation*) é concretizada exclusivamente no âmbito dos portos e terminais aquaviários para atendimento às necessidades das embarcações ou instalações portuárias. (MARTINS, 2012, p. 118, grifos do autor).

Para atendimento às necessidades das embarcações ou instalações portuárias, o apoio portuário abrange os serviços de reboque e de auxílio às manobras de navios mercantes na área de atracação dos portos, serviço de transporte de tripulantes, autoridades, amarração, desamarração, entre outros. Dentre os tipos de embarcações de apoio portuário, destacam-se as balsas, barças, botes, dragas, rebocadores e lanchas.

A navegação de apoio portuário é privativa de empresas brasileiras de navegação e de navios brasileiros, as mesmas restrições de participação no mercado de cabotagem, apoio marítimo e navegação interior no percurso nacional, norteiam a navegação de apoio portuário. (MARTINS, 2012). A fiscalização da prestação de serviços de transporte na navegação marítima e de apoio orienta-se pelo Plano Anual de Fiscalização (PAF), o qual objetiva a verificação dos requisitos para a manutenção da outorga das embarcações autorizadas pela ANTAQ.

2.3 O transporte marítimo no Brasil

Segundo Castro Júnior (2011), decorridos mais de 500 anos desde a chegada dos portugueses no Brasil, o país possui forte tradição marítima. Este é o resultado de uma ousada e inovadora experiência governamental de Portugal, com a exploração de novos territórios, um novo mundo era desejado pelos portugueses, havia produtos, animais e mercadorias vindas de vários locais do mundo.

De acordo com Davis (1984):

Esse pequeno país europeu implantou uma política que via no desenvolvimento de tecnologia e na educação voltada para as coisas do mar, instrumentos eficazes para expandir o Império Português. Portugal foi o pioneiro na exploração do Atlântico, pois colonizou suas ilhas e explorou e comercializou com o oeste da costa da África. (DAVIS, 1984 apud CASTRO JÚNIOR, 2011, p. 83).

Portugal foi o primeiro país a explorar o Atlântico, colonizando suas ilhas por meio desse pioneirismo. O país focou no desenvolvimento de instrumentos a serem utilizados no mar, pois os mesmos seriam eficazes para a expansão do Império Português.

Nessa época, as viagens entre Brasil e Portugal levavam cargas, pessoas, cartas, documentos, produtos e outros. A primeira carta enviada do Brasil para Portugal, da qual se tem registro hoje data-se de 1532, trata-se de um texto redigido pelo Rei de Portugal Dom João III à Martin Afonso de Souza, provedor da capitania de São Vicente. (PORTOGENTE, 2007).

Segundo Côrtes (2009 apud CASTRO JÚNIOR, 2011, p. 31): “[...] a civilização brasileira, nascida do encontro de caravelas portuguesas com navios negreiros em um litoral de dimensões continentais, mas já povoado por outras culturas e gentes, fez-se pela travessia no mar”.

O território brasileiro era usado como ponto de partida para invasões da área reservada aos espanhóis, os portugueses suspeitavam de grandes reservas de metais preciosos. Nessa fase, notou-se o primeiro contato entre os espanhóis e a tribo, os mesmos se apropriaram da técnica que os índios dispunham para desbravar a mata e navegar pelos seus rios.

De acordo com Aragão et al (2001), desfeito o sonho do Império das Índias, o Reino instaurou o Governo Geral, o qual estabeleceu a primeira cultura permanente: a do açúcar e conseqüentemente a escravidão. Assim, o Brasil tornou-se a principal base para o comércio e economia dos portugueses. No início, foi o açúcar, posteriormente o ouro e diamante, além de diversos outros produtos comercializáveis ao mercado europeu e africano, o qual fornecia os escravos.

Segundo Fonseca (2003 apud CASTRO JÚNIOR, 2011, p. 29): “[...] os colonizadores portugueses do Brasil sabiam que para conquistar novos territórios era preciso ir para o mar, e, portanto, precisavam de navios”. Desse modo, o meio de transporte utilizado para a exploração do território abrangeu a ocupação definitiva das culturas permanentes, a logística de transporte do tráfico negreiro, o transporte de bens explorados exportados e importados, ao transporte dos primeiros produtos manufaturados e ao deslocamento das tropas e autoridades.

Com o passar do tempo, abrem-se as trilhas, rios são subidos e descidos, novos núcleos são alçados. Desenvolvem-se caminhos, pontilhões, embarcadouros, carros, postos de transferência e depósito de cargas. Posteriormente com a exportação de café, acumularam-se investimentos estrangeiros, houve a implantação de indústrias e infraestruturas modernas de transporte. (ARAGÃO et al, 2001).

Diante da chegada das indústrias automobilísticas na década de 50 e 60, o modal aquaviário sofre a escassez de subsídios, assim perdeu gradativamente seu espaço no mercado. Para reverter esse cenário, foram criados alguns órgãos e comissões. De acordo com Rodrigues (2007), na década de 50 o então Ministro da Viação e Obras Públicas Almirante Lúcio Meira, instituiu o Fundo da Marinha Mercante, o que resultou da criação da Comissão de Marinha Mercante, transformada em Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM), a qual tinha como objetivo alavancar a construção naval no país.

Nessa época, criou-se o Adicional de Fretes para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e, em 1967, implementou-se o primeiro Plano de Construção Naval, por meio de linhas para o financiamento de navios. Em 1983, o governo brasileiro suspendeu os recursos destinados ao financiamento à construção naval, dessa forma passou-se a utilizar dos subsídios do AFRMM. Com isso, os armadores não dispunham de recursos financeiros para aquisição de novos navios e a procura pelo afretamento de navios estrangeiros foi alavancada. (RODRIGUES, 2007).

Para Kendall (2011):

O transporte de mercadoria por navios é o que dá vitalidade à economia de muitos países, situados ou não no litoral [...]. Com quase três quartos da superfície da terra coberta por água. O transporte marítimo necessariamente possui um papel muito relevante no comércio internacional. (KENDALLI, 2011 apud CASTRO JÚNIOR, 2011, p. 55).

Dessa forma, conforme citação acima é possível verificar que o transporte marítimo é determinante para o comércio internacional, influenciando diretamente nos resultados econômicos do país e garantindo o vigor da economia de diversos países.

O transporte marítimo no Brasil é de extrema importância para a economia do país, além da contribuição histórica nos aspectos de expansão mercantil e cultural, detém de aproximadamente 95% das mercadorias transportadas dentro do comércio exterior brasileiro. O país possui mais de 8.500km de costa e 43.000km de hidrovias. (CASTRO, 2011).

O sistema de transportes marítimo é reflexo da economia e impulsiona o desenvolvimento do país. O modal é imprescindível para a circulação das mercadorias e para o ganho de escala. O mesmo é essencial para os processos de importação e exportação brasileira, gera repercussões macroeconômicas positivas e acelera a reprodução do capital.

O modal marítimo contribui para o processo de internacionalização da economia brasileira. Os portos respondem pelo escoamento de mercadorias e são fundamentais para a economia nacional. O sistema marítimo assegura a intermediação entre produtor e mercado, assim como a satisfação das demandas econômicas, sociais e corporativas.

A dinâmica do transporte marítimo na cabotagem e no longo curso potencializa o desenvolvimento econômico, permite o suprimento da cadeia de fornecimentos, fomenta a produção agropecuária e industrial, a extração de minérios e gera empregos e renda à população.

Conforme o quadro a seguir, seguem dados apresentados pelo Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA, 2012), os quais apontam a evolução do transporte de contêineres através da navegação de cabotagem brasileira.

| CABOTAGEM BRASILEIRA | | | |
|--|-------------------|----------------------|---------------------------|
| EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE CONTÊINERES | | | |
| ANO | QUANTIDADE | PESO (1000 t) | 1000 TEUS (CHEIOS) |
| 2001 | 201.356 | 2.159 | 116 |
| 2002 | 258.909 | 2.988 | 160 |
| 2003 | 280.463 | 3.229 | 168 |
| 2004 | 235.743 | 3.699 | 190 |
| 2005 | 263.158 | 3.503 | 210 |
| 2006 | 318.299 | 4.320 | 247 |
| 2007 | 315.678 | 4.164 | 219 |
| 2008 | 410.967 | 5.616 | 378 |
| 2009 | 377.973 | 4.697 | 294 |
| 2010 | 350.290 | 5.199 | 321 |
| 2011 | 391.481 | 5.698 | 342 |

Quadro 1 – Cabotagem brasileira, evolução do transporte de contêineres.
Fonte: ANTAQ - Adaptado pela acadêmica.

Nota-se um crescimento significativo na utilização da cabotagem nos anos de 2001 a 2011, o ano de 2008 marca o ápice com 410.967 mil navios operando na cabotagem, com base na movimentação de desembarque portuário. A expansão da oferta de capacidade, o crescimento do mercado interno e do comércio exterior, o crescimento da cultura de utilização de soluções intermodais junto do uso de modais de transporte mais eficientes, resultam nesse potencial de crescimento. (ANTAQ, 2009).

Em contrapartida, o quadro atual da estrutura de transportes de cargas tem apresentado importantes limitações à expansão e ao crescimento econômico do país. Esse cenário é uma realidade reconhecida pelas autoridades e principalmente pelo setor produtivo brasileiro, que depende da infraestrutura presente em todo o país.

A globalização provocou uma mudança de cultura mundial nas empresas para se manterem competitivas no mercado internacional, tendo em vista que o maior volume das exportações brasileiras é transportado por meio do modal aquaviário, torna-se imperativo que as políticas de investimento neste setor sejam prioritárias.

De acordo com o quadro a seguir, segundo estatísticas apresentadas pela ANTAQ (2011), a navegação de longo curso também apresentou uma notória evolução no transporte de contêineres, no decorrer dos últimos anos.

| LONGO CURSO BRASILEIRO | | |
|--|-----------------|-------------|
| EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE CONTÊINERES | | |
| ANO | PESO (t) | TEUS |
| 2001 | 347.529.720 | 2.332.742 |
| 2002 | 370.782.938 | 2.763.152 |
| 2003 | 401.596.268 | 3.358.738 |
| 2004 | 447.136.221 | 4.205.583 |
| 2005 | 649.418.781 | 5.962.292 |
| 2006 | 692.833.468 | 5.500.191 |
| 2007 | 559.045.893 | 5.568.414 |
| 2008 | 568.404.889 | 5.652.071 |
| 2009 | 531.277.169 | 5.234.518 |
| 2010 | 616.397.720 | 6.317.458 |
| 2011 | 658.095.640 | 6.510.396 |

Quadro 2 – Longo curso brasileiro, evolução do transporte de contêineres.
 Fonte: ANTAQ (2011) - Adaptado pela acadêmica.

Nos últimos 10 anos, a movimentação de cargas cresceu mais de 67,5% nos portos públicos e terminais privados brasileiros. Em 2011, foram embarcadas no Brasil 514.740 mil toneladas de mercadorias com destino ao exterior, 5,1% a mais que no ano anterior. Já o desembarque de mercadorias de longo curso foi de 143.347 mil toneladas, o que representou um crescimento de 13% em relação a 2010. (ANTAQ, 2011).

O transporte marítimo é uma peça fundamental na disputa pelo mercado, a taxa de movimentação dos contêineres vem aumentando significativamente, fortalecendo seu setor de logística. Sua importância também está ligada a intermodalidade, geração de empregos e redução do tráfego de caminhões nas estradas no país.

2.4 A matriz de transportes brasileira

Segundo Rodrigues (2007), para o desenvolvimento das nações é imprescindível o transporte eficiente, em especial aos países que detêm de grande

extensão territorial. Na maioria das indústrias o transporte representa um dos fatores mais importantes na formação do custo logístico.

Cada modal de transporte possui suas características e custos específicos que os tornam mais atraentes para determinados tipos de produtos e operações. Segue tabela abaixo, a qual a Confederação Nacional do Transporte (CNT) apresentou a divisão da matriz de transportes brasileira referente ao ano de 2011.

Tabela 1 – Matriz de Transporte Brasileira

| MATRIZ DO TRANSPORTE DE CARGAS | | |
|---------------------------------------|----------------------|-------------------------|
| MODAL | MILHÕES (TKU) | PARTICIPAÇÃO (%) |
| Rodoviário | 485.625 | 61,1 |
| Ferroviário | 164.809 | 20,7 |
| Aquaviário | 108.000 | 13,6 |
| Dutoviário | 33.300 | 4,2 |
| Aéreo | 3.169 | 0,4 |
| Total | 794.903 | 100 |

Fonte: CNT, Janeiro/2012.

O modal rodoviário responde por 61,1% da participação na matriz de transportes brasileira, em seguida, o modal ferroviário com 20,7%, logo após o modal aquaviário correspondendo por 13,6% da matriz de transportes, seguido do dutoviário com 4,2% e, por último, o modal aéreo com 0,4%.

De acordo com Rodrigues (2007), dentre as rodovias federais consideradas de integração nacional e regional, destacam-se as seguintes:

- BR-101: cobre o litoral brasileiro, desde a cidade de Osório (RS) até Natal (RN).
- BR-116: começa em Jaguarão, fronteira com o Uruguai e termina na cidade de Russas (CE).
- BR-153: atravessa a cidade de Aceguá na fronteira com Uruguai, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, oeste de São Paulo e de Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Goiás, Tocantins e Macapá (PA).
- BR-174: região norte, ligando Manaus a Boa Vista.

- BR-407: região nordeste, ligando a cidade de Rui Barbosa (BA) a Parnaíba (PI).
- BR-070: região centro-oeste, ligando Brasília (DF) a Cuiabá (MT).

O transporte rodoviário na América do Sul é regido pelo Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre, firmado em Santiago no Chile em 1989, entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Uruguai e Peru. Este regulamento permite às empresas permissionárias a determinação dos seus direitos e deveres. (PORTO, 2000).

A malha ferroviária brasileira de acordo com Rodrigues (2007) compõe o seguinte cenário:

- América Latina Logística (ALL): tem início na divisa do Estado de São Paulo, atravessa Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, chegando às fronteiras do Uruguai e Argentina.
- Estrada de Ferro Tereza Cristina (EFTR): atua no abastecimento da Usina Termelétrica Jorge Lacerda no município de Capivari de Baixo, Santa Catarina.
- Ferrovia Paraná Oeste (FERROESTE): detém a concessão para explorar as cidades de Guarapuava, Guaíra, Cascavel e Dourados (MS).
- MRS Logística: atende Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, ainda proporciona a ligação do quadrilátero ferrífero mineiro e suas usinas siderúrgicas com os portos do Rio de Janeiro, Sepetiba e Ilha Guaíba.
- Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM): interliga o porto de Tubarão (Espírito Santo) às jazidas da empresa em Minas Gerais.
- Ferrovia Centro-Atlântico (FCA): liga o porto de Angra dos Reis à usina da Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda, o porto fluvial de Pirapora (MG) a Belo Horizonte, o porto fluvial de Juazeiro (BA) a Salvador e o polo petroquímico de Camaçari ao porto de Aratu.
- Ferrovia do Nordeste (CFN): atravessa os Estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Piauí e Maranhão.
- Ferrovia Norte-Sul (FNS): escoar a produção pecuária e agroindustrial do cerrado setentrional.

- Estrada de Ferro Carajás (EFC): escoia o minério de ferro da Serra de Carajás (PA), pelo porto de Ponta Madeira, em São Luís.
- Estrada de Ferro Amapá: liga as jazidas de manganês na serra do Navio ao porto de Santana (AP).

Ainda destacam-se as ferrovias do Consórcio Brasil Ferrovias, Ferronorte, Ferrovia Novoeste e Ferroban, fusão feita com o objetivo de obter maior economia de escalas.

Um fator relevante quanto aos investimentos nas locomotivas, vagões de carga e nas vias de tráfego, é que quando findar o contrato de concessão, mesmo sendo de obrigação das concessionárias privadas, os bens deverão rever a União, chamados de bens reversíveis. (KEEDI, 2008).

O Brasil é abundante quanto aos recursos hídricos naturais, possuindo diversas bacias hidrográficas, as quais se consideram vias navegáveis interiores. Conforme Rodrigues (2007) são elas:

- Hidrovias da Bacia Amazônica: respondem pela drenagem de 25% da área da América do Sul.
- Hidrovias do Nordeste: aproximadamente 3.000 km navegáveis, as bacias são formadas por rios pouco explorados.
- Sistema Hidroviário Tocantins-Araguaia: atravessa o Brasil-Central, expandindo a fronteira agrícola do cerrado.
- Hidrovia da Bacia do Rio São Francisco: situado entre Pirapora (MG) e Petrolina (PE), oferece aproximadamente 1.300 km navegáveis.
- Hidrovias das Bacias do Leste: consideram-se como alternativa para futuros estudos de viabilidade econômica. São os rios Jequitinhonha (MG-BA), Doce (MG-ES) e Paraíba do Sul (SP-RJ).
- Sistema Hidrográfico Tietê-Paraná: liga os portos fluviais de São Simão (GO), Presidente Epitácio (SP), Panorama (SP), Pederneiras (SP) e Anhembi (SP), com destaque para movimentação de soja.
- Bacia do Rio Paraguai: dispõe de 2.800 km, liga o oeste brasileiro ao rio da Prata, faz o comércio regional com a Argentina, Paraguai e Bolívia.

- Sistema Flúvio-lacustre Gaúcho: abrange Lagos dos Patos e Mirim, juntamente com os rios Taquari e Jacuí, promove o escoamento das safras de soja e trigo.

Quanto ao transporte dutoviário, os principais existentes no Brasil são os Oleodutos, implantados pelos distribuidores de petróleo, os quais transportam o petróleo e derivados dos terminais portuárias às refinarias. Os Gasodutos, que transportam os gases entre os centros produtores e consumidores, destaca-se o gasoduto Bolívia-Brasil com aproximadamente 2.000 km. Os Minerodutos, que fazem o transporte de minérios entre as regiões produtoras e as usinas siderúrgicas ou terminais portuários, o único no país é o Samarco Mineração na costa sul do Espírito Santo. (RODRIGUES, 2007).

No transporte aéreo, existem três linhas de serviço, as regulares, com saídas e períodos previamente anunciados; as regionais, que atendem cidades de pequeno e médio porte fora do eixo das capitais e os serviços gerais, que executam outros tipos de serviço aéreo. Dentre os principais aeroportos, ganham destaque o de São Paulo/Guarulhos, Campinas/Viracopos, Rio de Janeiro/Galeão, Brasília, Salvador e Recife. (RODRIGUES, 2007).

2.4.1 Plano Nacional de Logística e Transportes

Em 2007, houve a criação do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), o qual visa reequilibrar a matriz de transporte brasileira, enfatizando as ferrovias. Segundo o Coordenador-Geral de Planejamento da Secretaria de Política Nacional de Transportes, Sr. Luiz Carlos Rodrigues Ribeiro, serão construídos 12 mil quilômetros de ferrovias até 2013. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2011).

O PNL, para Brito (2010) resume-se:

Isso é o que chamamos de intermodalidade, a utilização de diversos modais, o modelo de mais funcionalidade para as características continentais do Brasil. Trata-se de mudanças na matriz de transporte que vão aumentar a eficiência, baratear a logística e poluir menos o ambiente, tanto com o trem como com as hidrovias. É claro que muito investimento

precisará ser feito para que isso se concretize, mas não há outro caminho, e os benefícios sociais e econômicos serão compensados. (BRITO, 2010, p. 93).

Em síntese, o PNLT visa dar suporte ao planejamento da infraestrutura e organização dos transportes, a fim de alavancar o setor, de modo que o mesmo contribua nas metas econômicas do Brasil. A intenção do país é chegar a uma matriz de transporte bem dividida, utilizando do transporte multimodal, otimizando a eficiência do transporte de cargas no país.

Segundo dados recentes de operação ferroviária e de cabotagem, um fluxo significativo de carga geral containerizada está sendo gradualmente transferido para a utilização dos modais citados acima, o que deverá amenizar os fluxos rodoviários. Diante da expansão da malha ferroviária e melhoria das hidrovias e portos, o processo de migração dessas cargas tenderá a se consolidar. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2011).

Para Castro Júnior (2011):

A almejada mudança de perspectiva da matriz de transportes é algo flagrante no PNLT, e se traduz pela expectativa de crescimento da participação de alguns dos modais – ou mesmo encolhimento, a depender do caso. Os números constantes no plano demonstram a participação dos modais na estrutura de transportes do Brasil e a expectativa para o ano de 2025, a saber: transporte rodoviário, de 58% para 33%; ferroviário, de 25% para 32%; aquaviário, de 13% para 29%; dutoviário, de 3,6% para 5%; aéreo 0,4% para 1%. (CASTRO JÚNIOR, 2011, p. 271).

Os índices apresentados pelo plano apontam a redistribuição da participação dos modais na matriz de transporte brasileira, incrementando o *share* do transporte aquaviário nas atividades, impulsionando o desenvolvimento do setor no país.

Com a consolidação de uma política inovadora para o setor, esse planejamento estratégico visa atender a demanda do crescimento interno e do comércio exterior consolidando a ligação do Brasil com os países limites da América do Sul. Outro fator relevante é a redução dos níveis de ineficiência quanto aos custos, acidentes e tempo de viagens. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2011).

Para Castro Júnior (2011), o plano foi embasado com dados georreferenciados e a sociedade teve voz ativa na elaboração do mesmo, sendo que as principais reivindicações locais foram atendidas e incorporadas ao plano. O

Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) vem revertendo parte de seu orçamento para a execução das obras apresentadas pelo PNLT.

O Ministério dos Transportes apresentou o quadro a seguir, o qual trata dos investimentos que serão disponibilizados para cada modal de transporte, a fim de concretizar os objetivos estabelecidos no PNLT, promovendo a intermodalidade do transporte de cargas brasileiro.

| PERÍODO | MODAL | EXTENSÃO (KM) | INVESTIMENTO |
|------------------|---------------|---------------|-------------------|
| 2008-2011 | Rodoviário | 19.473 | R\$ 42.296.000,00 |
| | Ferroviário | 4.099 | R\$ 16.969.000,00 |
| | Hidroviário | 3.363 | R\$ 2.672.000,00 |
| | Portuário | 56 | R\$ 7.301.000,00 |
| | Aeroportuário | 13 | R\$ 3.462.000,00 |
| 2012-2015 | Rodoviário | 3.769 | R\$ 13.109.000,00 |
| | Ferroviário | 2.183 | R\$ 3.048.000,00 |
| | Hidroviário | 3.244 | R\$ 3.962.000,00 |
| | Portuário | 58 | R\$ 5.450.000,00 |
| | Aeroportuário | 13 | R\$ 3.004.000,00 |
| Após 2015 | Rodoviário | 19.691 | R\$ 18.789.000,00 |
| | Ferroviário | 13.974 | R\$ 30.539.000,00 |
| | Hidroviário | 7.882 | R\$ 6.173.000,00 |
| | Portuário | 55 | R\$ 12.411.000,00 |
| | Aeroportuário | 14 | R\$ 3.229.000,00 |

Quadro 3 – Investimento em infraestrutura de transporte para o período de 2007 a 2023

Fonte: Ministério dos Transportes - PNLT, 2011.

Entre os anos de 2012 a 2015, o plano estima um investimento significativo no modal rodoviário, aproximadamente 13 milhões, já após o ano de 2015, o investimento com maior significância será no modal ferroviário, o que responderá por cerca de 30 milhões de reais em melhorias para o setor.

O PNLT divide o território brasileiro em: Amazônica, Centro-Oeste, Nordeste Setentrional, Nordeste Meridional, Leste, Centro-Sudeste e Sul. As mesmas são chamadas de vetores logísticos, as quais serão priorizadas com a evolução tecnológica e racionalização energética. O plano prevê destinar aproximadamente 1% do Produto Interno Bruto (PIB) do país no período de 2008 a 2023, totalizando uma média de R\$ 291 bilhões de investimento no setor de transportes.

A tabela a seguir, apresenta a tendência para a matriz de transportes de cargas brasileiras com base no PNLT, expondo os dados dos modais rodoviário, ferroviário, hidroviário, dutoviário e aéreo, dos anos de 1996, 2005 e a perspectiva para o ano de 2025.

Tabela 2 – Tendência para a matriz do transporte de cargas brasileiras

| TENDÊNCIA PARA A MATRIZ DO TRANSPORTE DE CARGAS BRASILEIRAS (EM %) | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| MODAL | 1996 | 2005 | 2025 |
| Rodoviário | 63,68 | 58 | 30 |
| Ferrovário | 20,74 | 25 | 35 |
| Hidroviário | 11,47 | 13 | 29 |
| Dutoviário | 3,78 | 3,6 | 5 |
| Aéreo | 0,33 | 0,4 | 1 |
| Total | 100 | 100 | 100 |

Fonte: Ministério dos Transportes – PNLT, 2011.

Percebe-se uma procura exacerbada pelo modal rodoviário, porém a tabela apresentada anteriormente expõe a tendência para uma matriz de transportes eficaz. A projeção é que o transporte rodoviário deixe de ocupar a parcela maior da matriz de transportes brasileira, promovendo a intermodalidade e a participação de modais mais sustentáveis.

Estima-se que com o equilíbrio da matriz de transportes no Brasil, os custos logísticos que poderiam ser evitados se aproximariam dos US\$ 2,5 bilhões por ano, evidenciando que essa mudança produzirá efeitos benéficos sobre o transporte brasileiro. O plano estimula a maior participação dos modais hidroviário e ferroviário, enfatizando a utilização da intermodalidade.

2.5 Principais tipos de navios

Os navios apresentam-se em variadas características e possibilidade de transporte de cargas. Chama-se a sua frente de proa e a sua ré de popa, analisando

um navio a partir da sua proa, sua lateral direita chama-se de bombordo (*port side*), e sua lateral esquerda é denominada boreste ou estibordo (*starboard side*). (KEEDI, 2008).

Para Keedi e Mendonça (2000), a velocidade dos navios é variável, porém a média dos navios em operação é de 20/22 *knots*, os mais velozes atingem aproximadamente 26 *knots*. Um *knot* equivale a uma milha marítima, que mede cerca de 1,853 metros.

De acordo com Vieira (2002), observaram-se nos últimos 20 anos o aumento do tamanho dos navios e a redução do número de escalas por parte das companhias marítimas. Essas ações tinham como objetivo garantir maiores economias de escala na operação de suas frotas.

Segundo Rodrigues (2007), os navios podem ser:

- Cargueiros: chamados também de navios convencionais, destinam-se ao transporte de cargas em geral.
- Porta-Contêineres: são especializados para o transporte de contêineres cujos porões são dispostos em células, com guias verticais para a estivagem de contêineres. Os mesmos dispõem de um fluxo regular e rápido de contêineres.
- *Roll-on/Roll-off*: estes navios são direcionados para o transporte de veículos, carretas e *trailers*, possuem rampas móveis para embarque e descarga. Internamente possuem rampas ou elevadores interligando os conveses.
- Multipropósito: oferecem flexibilidade em diversos tipos de serviços em função das demandas do tráfego. Estes navios normalmente contemplam rampas e elevadores, bem como permitem a movimentação vertical das cargas.
- Graneleiros: navios de baixo custo operacional e de velocidade inferior destinam-se ao transporte de granéis sólidos (mineral de ferro, carvão, grãos, bauxita, etc.).
- Tanque (granel líquido): projetados para o transporte de granéis líquidos (produtos petrolíferos), os mesmos possuem bombas e sistemas de aquecimento para carga e descarga.

- *Ore-Oil*: projeto especial que permite transportar tanto minérios como derivados de petróleo. Alguns possuem porões e tanques separados, ou tanques conversíveis.

As companhias marítimas analisarão fatores como rapidez nas operações e tarifas portuárias, potencial de geração de cargas de importação e exportação do porto e sua situação geográfica, no momento de optar em quais portos farão suas escalas. (VIEIRA, 2002).

2.5.1 Navios e embarcações de apoio *offshore*

De acordo com a Associação Brasileira de Engenharia de Produção (ABEPRO, 2008), as operações de perfuração exploratória *offshore* recebem materiais, combustíveis, mantimentos e equipamentos por via marítima através de embarcações denominadas como barcos de apoio, os mesmos são abastecidos em terra nos terminais marítimos, os quais são denominados bases de apoio.

Para Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (ABEAM, 2010), o histórico da atividade de apoio marítimo no Brasil inicia-se nos anos de 1968 a 1975, com as primeiras descobertas de petróleo em mar aberto e a importação das primeiras 13 embarcações pela Petrobrás. De 1976 a 1981, houve a expansão quando a frota brasileira atingiu 44 navios, nesse período a Petrobrás transferiu a operação da frota para as empresas de apoio marítimo.

Dando continuidade à evolução do setor de apoio marítimo no país, em 1982 a 1989 relatou-se a consolidação com a operação das primeiras plataformas semicombustíveis, a frota de apoio marítimo atingiu nessa época 110 navios de bandeira brasileira. Em 1990 a 1997, houve a desregulamentação do setor, a abertura indiscriminada do segmento de apoio marítimo ocasionou o fechamento das empresas, venda dos navios, perda de emprego e tecnologia. Nesse período a frota de bandeira brasileira caiu para 43 navios.

A partir de 1997, com a criação da Lei nº 9.432 houve a regulamentação do serviço de apoio marítimo. A Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo

apresentou ao Governo Federal e Estadual o programa de modernização da frota com a construção de navios de apoio, a Petrobrás apoiou o projeto e o implementou, fazendo com que os navios de bandeira brasileira recuperassem sua presença no mercado. (ABEAM, 2010).

De acordo com a Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (SOBENA), as embarcações empregadas em *offshore* devem possuir grande capacidade de manobra, visando posicionamento próximo as unidades atendidas. Dessa forma destacam-se os navios de:

- AHTS (*Anchor handling tug supply*): embarcação pode medir de 60 a 80 metros de comprimento, atua como rebocador, manuseio de âncoras e transporte de suprimentos.
- CB (*Crew Boat*): utilizado no transporte da tripulação e de outras equipes que atuam nas plataformas.
- Manuseio de espas (*Line Handling*): embarcação utilizada no manuseio de cabos de amarração.
- MPSV (*Multipurpose supply vessel*): navio multitarefa, suprimento e manuseio de âncoras.
- OSRV (*Oil spill recovery vessel*): utilizado no combate de derramamento de óleo, dotado de sistemas elétricos blindados.
- PSV (*Platform support vessel*): utilizado no apoio às plataformas de petróleo, transportando materiais de suprimento.
- RSV (*ROV support vessel*): pequeno veículo operado do navio e que atua no fundo do mar através de braços mecânicos, luzes e lentes no manuseio e montagem de equipamentos submarinos *offshore*.
- RSV (*Research supply vessel*): apoio a pesquisa e coleta de dados sísmicos.
- SV (*Supply vessel*): apoio as plataformas de petróleo, porém menor que um navio PSV.
- TS (*Tug supply*): utilizado no suprimento e rebocador junto às plataformas.
- UT (*Utility boat*): embarcação de pequeno porte, utilizada no transporte das pessoas que trabalham a bordo da plataforma, supridores de cargas rápidas.

- Combate a incêndio e SOS (*Fire fighting*): embarcações que possuem bombas e canhões de incêndio.
- Estimulação de Poços (*Well stimulation vessel*): embarcações que aplicam injeções de agentes químicos, monitorando e melhorando a produtividade.
- PLSV (*Pipe laying support vessel*): lançam e recolhem as linhas que conectam as plataformas aos sistemas de produção de petróleo.
- DSV (*Diving support vessel*): embarcações de apoio às operações de mergulho de superfície.

O Brasil ocupa o 3º lugar no *ranking* mundial para frotas *Plataform support vessel* (PSV) e o 4º lugar para a construção dos mesmos. Atualmente existem 11 estaleiros e 18 plataformas *offshore* em construção, os estaleiros concentram-se em diferentes estados como: Amazonas, Pará, Ceará, Pernambuco, Alagoas, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. A previsão para os investimentos nos próximos cinco anos se aproxima dos R\$ 55 bilhões, até o ano de 2020 a perspectiva é que haja uma demanda de 1.000 embarcações de apoio e PSVs. (NAVALSHORE, 2012).

A descoberta de novos campos de exploração, fez com que os terminais portuários vislumbrassem inúmeras oportunidades de negócio. As plataformas localizadas longe da costa precisam de variados tipos de suprimentos, essa movimentação deve ser feita de maneira eficaz para que as operações exploratórias sejam concluídas de maneira satisfatória. Com isso a descoberta do pré-sal trouxe otimismo a todos os envolvidos no processo. (REVISTA TECNOLÓGICA, 2012).

De acordo com os dados apresentados pela ABEAM (2010), o mercado da atividade de apoio marítimo no Brasil dispõe de aproximadamente 99 empresas autorizadas pela ANTAQ, cerca de 50 empresas operando de fato e uma frota de 267 embarcações, sendo 132 de bandeira brasileira e 135 estrangeiras.

Segundo dados apresentados pelo Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e *Offshore* (SINAVAL, 2010), o Brasil vem ganhando destaque nas estatísticas internacionais de construção naval, com a construção de petroleiros, plataformas de petróleo e de navios de apoio marítimo. A expansão dos

recursos desembolsados anualmente através de agentes financeiros do Fundo da Marinha Mercante aos estaleiros é o principal indicador da atividade do setor.

Fatores importantes como a renovação de frota, as descobertas do pré-sal e, conseqüentemente, o aquecimento na exploração *offshore* de petróleo e gás, somados ao aumento pela busca da utilização da navegação de cabotagem, colocaram o setor de construção naval em crescimento. (NAVALSHORE, 2012).

No capítulo 3 a seguir, será abordada a evolução da navegação de cabotagem no Brasil, sua história e desenvolvimento, leis e normas que amparam o setor, bem como sua importância e participação na movimentação de cargas do país.

3 A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL

Este capítulo trará a evolução da navegação de cabotagem no país, os aspectos regulatórios e os principais entraves enfrentados pelo setor. Serão destacadas as vantagens e desvantagens que o modal oferece, bem como a sua contribuição para o meio ambiente.

3.1 A evolução da cabotagem no Brasil

Segundo Castro Júnior (2011), a faixa costeira brasileira abrange cerca de 8.698 km de extensão, um fator inigualável de crescimento para o país, se houvesse um aproveitamento desse potencial marítimo considerando que aproximadamente 98% do comércio exterior brasileiro passa pelos portos.

Durante um longo tempo a navegação de cabotagem foi abundante no país, na metade da década de 20 a cabotagem era feita pelos navios Ita's, os quais transportavam cargas e passageiros do norte ao sul do país. Estes navios pertenciam a Companhia Nacional de Navegação Costeira, os nomes dados aos navios eram de origem tupi-guarani iniciados pelas sílabas ita, a qual significa pedra. (NAVIOS E PORTOS, 2012).

A população utilizava muito desse meio de transporte devido às facilidades oferecidas em detrimento à viagem de trem. Nas viagens de trem havia a necessidade de pegar mais de uma composição férrea para determinados destinos. Os principais portos atendidos por estes navios eram os de Manaus, Belém, São Luís, Fortaleza, Natal, Cabedelo, Recife, Maceió, Penedo, Aracaju, Salvador, Ilhéus, Vitória, Rio de Janeiro, São Sebastião, Florianópolis, Rio Grande e Porto Alegre. (JORNAL PELICANO, 2011).

Para Rodrigues (2007), os navios Ita's promoviam a integração do Sul ao Norte do país, sempre com muitos passageiros e cargas. Porém com a extinção da Companhia Costeira de Navegação, uma empresa fundada em 1882 por descendentes de um armador português, a qual operava com cabotagem, o setor

passou a ser sustentado por grupos de empresários alvos de uma imensa carga burocrática, os mesmos não recebiam os mesmos incentivos e financiamentos oferecidos ao modal rodoviário, para a construção de navios.

A utilização do transporte de cabotagem foi intensa também na década de 30, no transporte de carga a granel. Nessa época os modais rodoviário e ferroviário apresentavam condições precárias para o transporte. Entre 1926 a 1930, com o governo de Washington Luís, cujo *slogan* da sua campanha era “Governar é construir estradas”, os recursos foram destinados exclusivamente para construção e manutenção das malhas rodoviárias. (ADMINISTRADORES, 2006).

Uma das prioridades do governo de Washington Luís era promover a construção das estradas rodoviárias. Para o presidente, o país não poderia deixar de depender da navegação de cabotagem, mesmo considerando os custos das obras que seriam requeridas para o aproveitamento do setor. Porém, de acordo com o plano de governo, no Sudeste e Sul no Brasil, as rodovias contribuiriam para a maior integração econômica. (FUNDAÇÃO LIBERDADE E CIDADANIA, 2012).

Nas décadas de 50 e 60 no governo de Juscelino Kubitschek (JK), o desenvolvimento do país era visado a qualquer preço, nesse período a política de desenvolvimento adotada era praticamente para o modal rodoviário, modificando a matriz de transportes brasileira. A estratégia buscava atrair capital externo e incentivar a indústria automobilística no país. Nesse contexto, enquanto o modal de rodoviário crescia aproximadamente 9,5% ao ano, os demais modais apresentavam um crescimento de 4,7% ao ano. (VASCONCELOS; BASSO, 2008).

No ano de 1956, o atual presidente Juscelino Kubitschek intensificou a fase de desenvolvimento do país. No início do seu mandato lançou o plano de metas, o qual visava crescer 50 anos em 5. No setor de transportes, o plano intensificava a reestruturação da matriz de transportes, o projeto apresentava a concentração de novos equipamentos para o modal ferroviário, ampliação e pavimentação das rodovias e melhoria dos portos e da frota comercial.

O Plano de Metas tinha como objetivo precípua promover a integração vertical da estrutura industrial e ao desenvolvimento coordenado da infraestrutura de energia e transportes para o apoio do processo de industrialização. O incremento portuário, respondeu por aproximadamente 57% de conclusão mediante o projeto apresentado.

A tabela abaixo apresenta as estimativas de investimento previstas no Plano de Metas estabelecido por Juscelino Kubitschek.

Tabela 3 – Brasil: Plano de Metas – Estimativas de investimento total de 1957 a 1961

| BRASIL: PLANO DE METAS - ESTIMATIVAS DE INVESTIMENTO TOTAL | | | | | | | |
|---|------------------------|--------------------|-------------------|-------------------|------------|--|--|
| 1957 A 1961 (BILHÕES DE Cr\$ E MILHÕES DE US\$) | | | | | | | |
| | PROD. INT. Cr\$ | IMP. US\$ | IMP. Cr\$ | TOTAL Cr\$ | % | | |
| Energia | Cr\$ 110 | \$ 862,20 | Cr\$ 69 | Cr\$ 79 | 42,4 | | |
| Transporte | Cr\$ 75,3 | \$ 582,60 | Cr\$ 46,6 | Cr\$ 21,9 | 28,9 | | |
| Alimentação | Cr\$ 4,8 | \$ 130,90 | Cr\$ 10,5 | Cr\$ 15,3 | 3,6 | | |
| Ind. Básica | Cr\$ 34,6 | \$ 742,80 | Cr\$ 59,2 | Cr\$ 93,8 | 22,3 | | |
| Educação | Cr\$ 12,0 | \$ - | Cr\$ 0 | Cr\$ 12 | 2,8 | | |
| Total | Cr\$ 263,7 | \$ 2.318,50 | Cr\$ 185,3 | Cr\$ 22 | 100 | | |

Fonte: Conselho do Desenvolvimento 1959, apud VASCONCELOS; BASSO, 2008 - Adaptado pela acadêmica.

No sistema portuário, o Plano de Metas promoveu a ampliação de diversos portos, aquisição de equipamentos, obras de dragagem e compra de equipamentos de dragagem. Nessa época houve a criação do Fundo Portuário Nacional (FPN), o qual visava servir como apoio ao setor portuário, trazendo recursos destinados as melhorias dos portos e das vias navegáveis do Brasil. Diante da criação do Plano Portuário Nacional em 1960, houve a expansão e o aprimoramento dos estudos do sistema portuário. Desse modo, os projetos de melhoria dos portos eram atendidos, à medida que todos os portos apresentassem os seus projetos.

Segundo Lessa (1983):

Do ponto de vista institucional, no governo de Juscelino Kubitschek, houve muitas mudanças no órgão que coordena o Sistema Portuário Nacional. Nesse contexto, constata-se lançamento do projeto de transformação do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais em um órgão autárquico, desvinculando diretamente do Ministério da Viação e Obras Públicas. Logo, para se atingir a autonomia financeira necessária nos moldes de uma autarquia, o governo lança o Projeto Lei referente à criação do Fundo Portuário Nacional (FPN), que visava melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros, posto que a falta de recursos também foi uma problemática visivelmente destacada dentro do setor portuário. (LESSA, 1983 apud REIS; SOUZA, 2012, p. 7).

O governo de Juscelino Kubitschek proporcionou inúmeras alterações no Sistema Portuário Nacional, lançaram-se projetos que visavam melhorias aos portos brasileiros, modernização de instrumentos de auxílio à navegação marítima e criação de recursos, a fim de alavancar e beneficiar o setor.

Para Goularti Filho (2010) dentro do Plano de Metas, os objetivos direcionados a Marinha Mercante e a construção naval eram complementares, visto que a renovação da frota oficial era consequência do desenvolvimento de uma indústria naval nacional significativa e integrada.

Constituem pontos básicos da Política da Marinha Mercante, a ser posta em vigor pelo governo [...]: o fortalecimento da iniciativa privada, especialmente no transporte de cabotagem; a provisão de recursos financeiros suficiente para garantir o rejuvenescimento e ampliação contínua da frota; a especialização e concentração das atividades dessas empresas em determinados tipos de tráfegos, para deles retirar o maior rendimento possível [...]; e finalmente, a implantação da indústria da construção naval. (GOULARTI FILHO, 2010, p. 255).

Os resultados do Plano de Metas do governo JK foram insuficientes na medida em que as grandes obras destinadas aos portos de Santos, Rio de Janeiro e Rio Grande não foram concluídas. Ao final do governo, os planos estabelecidos foram reavaliados, promovendo aquelas obras consideradas emergenciais, cuja responsabilidade financeira passaria para o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). (REIS; SOUZA, 2012).

Com a chegada das indústrias automobilísticas, houve uma escassez de recursos destinados ao transporte aquaviário e a cabotagem foi perdendo seu espaço no cenário nacional. Nesse período foram criados alguns órgãos com o objetivo de alavancar a construção naval do país, um deles foi o Fundo da Marinha Mercante. (ADMINISTRADORES, 2006).

Entre as décadas de 60 e 70 houve a construção de estradas ao longo da costa, abertura do transporte marítimo de longo curso a empresas privadas, incentivos e subsequente aumento da construção naval no país e o aumento da escala da navegação de cabotagem com o incremento aos granéis. O transporte de cargas de granéis líquidos e sólidos foi o que restou a cabotagem, visto que grande parte das cargas era transportada pelo modal rodoviário. (FIESP, 2010).

Na década de 80 com a segunda crise do petróleo, os produtores de petróleo começaram a revisar seus preços, esse período foi de recessão para a economia

mundial em contrapartida ao crescimento da economia no Brasil. Nessa época, a matriz de transporte brasileira era predominantemente rodoviária, porém esse modal encontrava-se operando em níveis elevados de frete, com o aumento dos pedágios e a privatização. (ADMINISTRADORES, 2006).

Segundo Castro Júnior (2011), essa crise vivenciada nos anos 80 afetou tanto a Marinha Mercante brasileira, quanto a construção naval. Os aspectos determinantes foram objetos de investigação e análise no Congresso Nacional, esse período caracterizou-se como uma conspiração fraudulenta entre os armadores, construtores navais e funcionários do governo durante a prática do II Plano Nacional de Construção Naval.

O final dos anos de 80 e início dos anos de 90 caracterizam-se por diversas crises econômicas no país. Greves nos setores portuário e marítimo, controle e congelamento dos valores de frete, ocasionando prejuízos às empresas brasileiras de navegação de cabotagem. Algumas políticas governamentais incoerentes para o setor levaram a cabotagem quase à extinção, levando um grande número de empresas tradicionais a vender suas frotas e sair do sistema. (ORSILOG, 2012).

A partir de 1990 o transporte marítimo de contêineres por cabotagem é viabilizado, o aumento dos pedágios e a privatização das estradas contribuíram para o aumento do frete, o que fez com que as indústrias buscassem um meio menos oneroso de transporte. As operações que demandariam centenas de trabalhadores e um tempo maior para realização, seriam executadas com um número menor de pessoas e equipamentos que facilitariam o transporte contribuindo para a produtividade das indústrias. (RODRIGUES, 2002).

De acordo com os dados apresentados pela Associação Brasileira de Logística (ASLOG), nesse período três empresas operavam na navegação de cabotagem, a Mercosul *Line*, Aliança Navegação e Docenave. Nesse período iniciaram-se as operações de transporte marítimo via cabotagem principalmente na linha Santos-Manaus, o modal respondia por aproximadamente 10% do total da produção de transportes no Brasil.

A partir de 1999, a navegação de cabotagem de carga geral iniciou um processo de recuperação. Nessa etapa da evolução da cabotagem no país, as empresas Docenave e a Frota Oceânica associaram-se, promovendo um serviço contínuo de transporte de carga geral. Nessa mesma fase, a empresa Mercosul *Line*

organizou um serviço regular de cabotagem, aumentando significativamente a frequência de visita aos portos. (CASTRO JÚNIOR, 2011).

Desde a criação da Lei da Modernização dos Portos em 1993, as operações foram transferidas para terminais privados, o que originou novos e consistentes investimentos em infraestrutura e melhoria do desempenho operacional dos portos. Com isso, houve uma facilidade no transporte unitizado, surgiram operadores logísticos fazendo o transporte porta a porta, coletando a mercadoria na empresa e levando ao destino final. (TRADE SUMMIT, 2011).

A figura abaixo aponta a evolução da navegação de cabotagem no Brasil, apresentando os principais acontecimentos que norteiam a sua história.

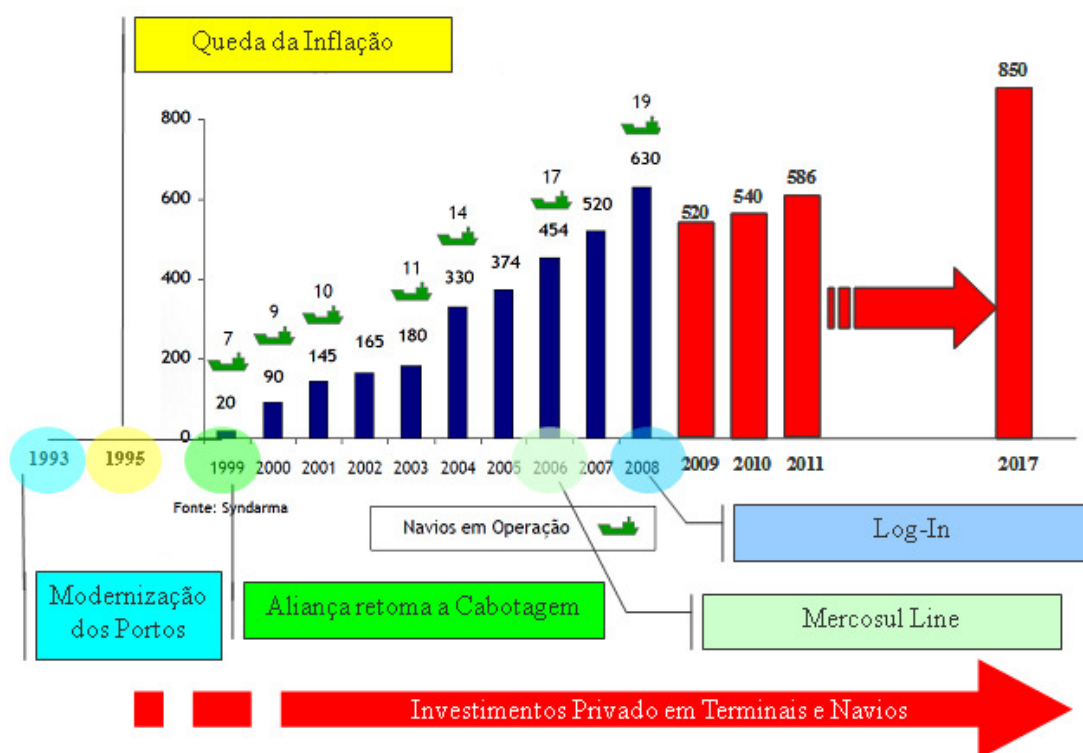


Figura 1 – Potencial de Cargas – Volume total transportado na cabotagem (mil TEU)
Fonte: FIESP – 6º Encontro de Logística e Transportes, São Paulo, Jun. 2011.

Diante da abertura comercial na década de 90, o país iniciou um processo de globalização, porém seus portos e os recursos oferecidos pelos mesmos eram arcaicos e não acompanhavam a evolução vivenciada no período. A Lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993, amenizou os problemas enfrentados na época, dando início a modernização dos portos brasileiros. Elevou-se a capacidade de movimentação

nos portos diante de vários investimentos realizados pela iniciativa privada, reformulando o sistema legal da atividade portuária no país.

Segundo dados disponibilizados pelo SYNDARMA, no ano de 2000, houve a movimentação de aproximadamente 90 mil contêineres na navegação de cabotagem, reflexo da necessidade de expansão do comércio exterior, da concentração ao longo da costa dos setores produtivos e do potencial crescimento do modal no país.

Conforme a tabela abaixo, a ANTAQ disponibilizou o demonstrativo do total transportado na cabotagem em toneladas no ano de 2000, separando por navios próprios e afretados e segmentos de carga.

Tabela 4 - Total transportado na cabotagem em toneladas no ano de 2000

| TOTAL TRANSPORTADO NA CABOTAGEM (TONELADAS) | | | | |
|--|----------------------|----------------------|---------------------|------------------|
| ANO DE 2000 | | | | |
| NAVIOS | G. LÍQUIDO | G. SÓLIDO | CARGA GERAL | FRIGO |
| Próprios | 41.276.176,65 | 8.126.044,01 | 802.353,03 | 35.604,43 |
| Afretados | 12.596.961,34 | 2.754.948,94 | 318.913,66 | 7.773,83 |
| Total | 53.873.137,99 | 10.880.992,95 | 1.121.266,69 | 43.378,26 |

Fonte: ANTAQ, 2003 - Adaptado pela acadêmica.

Os navios próprios abrangem uma parcela significativa na movimentação das cargas na cabotagem, respondendo no ano de 2000 por aproximadamente 41 milhões de toneladas no transporte de granéis líquidos e cerca de 8 milhões nos granéis sólidos. A participação dos navios afretados é reflexo da regularização da navegação de cabotagem no país, a qual dificulta o processo de afretamento dos mesmos.

De acordo com Lacerda (2004), em 2000 a cabotagem gerou US\$ 336,5 milhões em fretes, correspondendo a 7% do total de fretes gerados na navegação de longo curso. Nesse período, os fretes de cabotagem contemplavam os segmentos de granéis líquidos com 64,6%, granéis sólidos com 23% e carga geral com 11,4%.

Em 2001, com a Lei nº 10.233 de 05 de junho, criou-se a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), essa instituição era vinculada ao Ministério dos Transportes. Consistia em regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de

transporte aquaviário e infraestrutura portuária, conciliando os interesses dos usuários com as prestadoras de serviço junto do interesse público. (CASTRO JÚNIOR, 2011).

Com a estabilidade econômica junto das taxas de câmbio e o mau estado das rodovias, a navegação de cabotagem tornou-se uma alternativa extremamente competitiva. O transporte de cargas gerais na cabotagem aumentou expressivamente, nos anos de 2000 a 2005 aumentou de 20.000 *TEUs* para 374.000 *TEUs*, evitando aproximadamente meio milhão de viagens de caminhões em estradas brasileiras. (BARAT, 2007).

Uma parte significativa do futuro do transporte de carga nacional está nos portos brasileiros, o crescimento pela procura da navegação de cabotagem aponta um volume considerável das cargas pesadas que circulam pelas rodovias brasileiras e começam a migrar para o modal marítimo. (INFORMATIVO DOS PORTOS, 2011).

De acordo com a ANTAQ (2009), o transporte marítimo é muito mais seguro que o modal rodoviário, não havendo justificativa para que uma carga de cabotagem destinada ao mercado interno seja inspecionada além de sua origem, e se destinada à exportação no porto de sua saída do território nacional.

3.1.1 Projeto de incentivo a cabotagem

De acordo com os dados referentes ao ano de 2011, concedidos pela CNT (2012), a matriz de transportes rodoviária responde por aproximadamente por 61,1% dos transportes realizados no Brasil. Modalidade que apresenta custos altos de frete e manutenção de estradas, além de contribuir significativamente com a emissão de gases de efeito estufa.

O Brasil dispõe de um imenso potencial hidroviário. Com base nesse contexto planejou-se junto do Governo Federal, por meio da Secretaria dos Portos a implementação do Projeto de Incentivo à Cabotagem (PIC), o qual objetiva propor um modelo de negócio que envolva todos os intervenientes do processo, partindo das comunidades locais as quais abrigam os portos, os armadores, produtores e receptores que almejam o transporte porta a porta. (PORTOGENTE, 2010).

O PIC foi criado no ano de 2010 e desenvolvido pela Secretaria dos Portos. O mesmo visa observar os problemas enfrentados pelo sistema de transportes, tais como a falta de planejamento, infraestrutura e investimentos e excesso de burocracia. A ideia abrange recriar um sistema de cabotagem com uma visão oposta a vivenciada atualmente, com conceitos atuais quanto à tecnologia de informática e sistemas de informação. (CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA, 2010).

O projeto tem como intuito amenizar as desvantagens impostas pelo modal rodoviário, ocupando a capacidade de operação dos portos brasileiros e estimulando a integração entre diferentes comunidades do país. O mesmo trará inúmeros benefícios para o Brasil, proporcionará melhorias na qualidade de vida dos transportadores rodoviários, irá gerar maior empregabilidade, garantirá cargas para os navios e reduzirá a emissão de gases causadores do efeito estufa. (CENTRO INTERNACIONAL DE NEGÓCIOS DO CEARÁ, 2010).

O sistema que veem sendo desenvolvido para o PIC é uma parceria entre o Governo brasileiro em uma cooperação técnica com o Governo de Cingapura, o qual encaminhou sua equipe especializada para realização da prospecção dos portos brasileiros. A Secretaria dos Portos visa o investimento de aproximadamente 6 bilhões de reais até o ano de 2014 no transporte marítimo e o PIC estima que o transporte de contêineres que hoje abrange 5,5 milhões de toneladas ao ano, alavanque para 30 milhões de toneladas ao ano. (PORTAL MARÍTIMO, 2012).

Para Wagner Costa, coordenador de logística da Secretaria dos Portos:

Em Cingapura existe um sistema assim, utilizado pelo Governo e pela iniciativa privada que reúne todas as informações. Entre a entrada da carga e a liberação no porto de Cingapura, demoram se apenas dois minutos. Este é um gargalo brasileiro que será resolvido. Se a experiência na cabotagem for positiva, o sistema pode ser expandido para todo o setor de transporte de longo curso. (PORTAL MARÍTIMO, 2012, p.1).

As informações contidas no *software* serão transmitidas *online* pelo Sistema Comunitário Portuário de Apoio à Cabotagem (SISCOPAC). Haverá um balcão único, cujos empresários interessados em transportar suas cargas por cabotagem negociarão sem precisar entrar em contato com cada prestador de serviço envolvido. (PORTOGENTE, 2010).

Segundo informações do Sindicato da Guarda Portuária no Estado do Espírito Santo (2012), o Brasil possui 37 portos públicos, sendo 34 marítimos e 3 fluviais,

desse total, 32 portos possuem condições de trabalhar com a navegação de cabotagem, porém somente 11 portos utilizam do modal com empresas privadas. Um dos objetivos do projeto é utilizar da capacidade ociosa desses portos que não aderiram à cabotagem.

Para Luiz Hamilton de Lima coordenador geral de Gestão da Informação da Secretaria dos Portos da Presidência da República, o PIC propõe a integração entre os portos de origem e destino, criando uma sociedade de propósito específico, integrando os envolvidos e centralizando as operações e impulsionando a navegação de cabotagem. (PORTO DE SANTOS, 2010).

Ao invés de nós chegarmos e dizermos que vamos desenvolver a cabotagem, nós idealizamos um modelo que achamos ideal para sua sistematização. E estamos apresentando e colocando este modelo em discussão para toda a comunidade portuária e local. É um projeto que foge do tradicional, pois está preocupado em atender todos os entes envolvidos no processo. (LIMA, PORTO DE SANTOS, 2010, p. 1).

O objetivo do governo é fomentar o transporte marítimo por ser um modal que oferece inúmeros ganhos, como segurança, menor custo e sustentabilidade. A implementação de um sistema integrado para a cabotagem, proporcionará o crescimento para o setor. (USECABOTAGEM, 2012).

3.2 Aspectos regulatórios

Num período anterior a década de 1950, o governo brasileiro instaurou as primeiras medidas as quais objetivavam regular o setor do transporte marítimo. Com o Decreto – Lei nº 1.951/39 no governo Getúlio Vargas, a União responsabilizou-se pela exploração das concessões, autorizações ou licenças as quais interferiam na exploração do modal marítimo. (CASTRO JÚNIOR, 2011).

Segundo o escritor citado acima, esse Decreto abordava sobre a criação de um órgão que visava regulamentar o setor, neste caso a Comissão da Marinha Mercante (CMM). Em 07 de março de 1941, com o Decreto – Lei nº 3.100, efetivou-se a criação da CMM, sediada no Distrito Federal.

Diante da industrialização na década de 50, observou-se a necessidade de fomentar o crescimento da economia. Assim, criou-se em 1952 o Banco Nacional e Desenvolvimento Econômico (BNDE). Apenas no governo de Juscelino Kubitschek, criou-se o Fundo de Desenvolvimento da Marinha Mercante (FDMM), efetivado pela Lei nº 3.381/58. O recurso visava investimentos destinados à construção naval brasileira. (CASTRO JÚNIOR, 2012).

Para Goularti Filho (2010) criou-se a CMM, a qual se considerava uma autarquia com autonomia administrativa e financeira e que competia definir as políticas de orientação, organização e financiamento para navegação brasileira, unificando os objetivos da marinha mercante com a construção naval brasileira.

Instituído na mesma Lei nº 3.381/58, o FDMM reformulou as políticas do setor, tendo como principal fonte de arrecadação a Taxa de Renovação da Marinha Mercante (TRMM), a qual correspondia por 5% do valor do frete gerado na importação. Nesse período evidenciou-se a unificação das metas entre a Marinha Mercante e a construção naval, diante do afastamento do Ministério da Marinha do setor. (CASTRO JÚNIOR, 2012).

O Decreto 64.125 de 19 de fevereiro de 1969 alterou o nome de Comissão de Marinha Mercante, para Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM). Essa mudança centralizou e fortaleceu as políticas voltadas para a marinha mercante e construção naval. A SUNAMAM garantiu entre os anos de 1970 e 1980 praticamente toda a importação de graneis às companhias brasileiras. (GOULARTI FILHO, 2010).

Entre os anos de 1967 a 1984 foram adotadas medidas de reserva de carga à bandeira brasileira, criaram-se os Decretos-Lei nº 666 e 687, os quais ditavam a exclusividade da cabotagem para armadores brasileiros. Nesse período houve a abertura do transporte marítimo de longo curso à iniciativa privada a partir da entrada de empresas brasileiras nas conferências de fretes e assinatura de acordos bilaterais. (CASTRO JÚNIOR, 2009).

De acordo com Goularti Filho (2010), os anos noventa apresentaram uma nova fase, houve a extinção da SUNAMAM com o fechamento de autarquias e cortes orçamentários. Em 08 de janeiro de 1997, um novo regime jurídico foi aprovado para a navegação nacional. Criou-se a Lei nº 9.432, a qual abriu a navegação de cabotagem, interior e apoio portuário para embarcações estrangeiras afretadas por empresas brasileiras de navegação.

Para Vieira (2002):

A Lei 9.432 de janeiro de 1997 determina, por sua vez, as condições especiais para a participação de empresas estrangeiras na cabotagem e na navegação interior. A regra geral é de que “as embarcações estrangeiras só poderão participar do transporte de cabotagem se houver afretamento por parte da empresa brasileira”. (VIEIRA, 2002, p. 88, grifos do autor).

Na ordenação do transporte marítimo, a lei acima citada estabeleceu as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderiam ser feitos por embarcações estrangeiras. De acordo com a lei, estas embarcações poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem, navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, somente quando afretadas por empresas brasileiras de navegação.

No governo de Fernando Henrique Cardoso, a Lei nº 10.233 criada em 05 de Junho de 2001, fundou a Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ), a qual se responsabilizou a satisfazer os requisitos de regularidade, eficiência, segurança, atendimento ao interesse público e preservação ao meio ambiente. (CASTRO JÚNIOR, 2011).

Sobre a competência da ANTAQ, Castro Júnior (2009, p. 322) diz que “[...] ademais, conforme o art. 23 da lei mencionada constitui a esfera de atuação da ANTAQ: I – a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e longo curso”. Para o autor, de uma maneira abrangente a ANTAQ contempla duas atividades relevantes, a exploração do transporte aquaviário e a exploração da atividade portuária.

A navegação de cabotagem no Brasil é regulada de acordo com as normas da ANTAQ, da Agência Nacional do Petróleo (ANP) e a Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil. Os aspectos primordiais da legislação são concedidos por meio da Resolução da ANTAQ nº 52 (alterada pela Resolução nº 112) que rege a autorização para a empresa operar no transporte de cabotagem, e pela Resolução nº 193 (alterada pela Resolução nº 496), que rege o afretamento de embarcação para a prática de cabotagem. (CEGN, 2011).

A Resolução nº 52 de novembro de 2002, segundo a ANTAQ (2002), firmou critérios e procedimentos mediante autorização para a pessoa jurídica brasileira

operar como empresa brasileira de navegação nas navegações de longo curso, de cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo:

Art. 4º Para o fim de instruir o pedido de outorga de autorização, a pessoa jurídica deverá comprovar o atendimento dos seguintes requisitos:

I - ser proprietária de pelo menos uma embarcação de bandeira brasileira, com inscrição em órgão do de Segurança do Tráfego Aquaviário (STAA) da Marinha do Brasil e, no caso previsto no art. 3º da Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, na redação dada pela Lei nº 9.774, de 21 de dezembro de 1998, registrada em seu nome no Registro de Propriedade Marítima do Tribunal Marítimo, adequada à navegação pretendida, conforme definido nos incisos III, IV, V e VI, do art. 2º, e em condições de operação, atestada por sociedade classificadora reconhecida pela Autoridade Marítima Brasileira, com seguros de casco e máquinas, e de responsabilidade civil em vigor;

II - apresentar boa situação econômico-financeira, caracterizada por:

III - ter índice de liquidez corrente igual ou superior a 1 (um). (BRASIL, 2002, p. 3).

Algumas das exigências apresentadas no Art. 4º impõem que a pessoa jurídica tenha pelo menos uma embarcação de bandeira brasileira devidamente legalizada e apresentar boa condição econômica financeira.

De acordo com os estudos realizados pela organização Centro de Estudos em Gestão Naval (CEGN, 2011), a Resolução nº 193 de 16 de fevereiro de 2004, estabeleceu os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de cabotagem.

Art. 1º Esta Norma tem por objeto estabelecer os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de cabotagem.

Parágrafo único. O transporte aquaviário de carga, na navegação de cabotagem, somente poderá ser realizado por empresa brasileira de navegação de cabotagem utilizando embarcação de bandeira brasileira e, exclusivamente nos casos previstos nesta Norma e uma vez cumpridos todos os requisitos nela estabelecidos, utilizando embarcação de bandeira estrangeira afretada. (BRASIL, 2004, p. 2).

Já os artigos 2º e 4º da Resolução abrangem simultaneamente o fato de a bandeira ser protegida e limitada ao uso de embarcações estrangeiras, porém flexibilizando a demanda dos armadores. Já para o transporte de petróleo, a mesma Resolução prevê mediante autorização da ANTAQ o afretamento de embarcações estrangeiras, caso haja insuficiência da frota nacional para atender a demanda.

A navegação marítima no Brasil é regulada por meio de leis, decretos e resoluções. As principais normas que atualmente regem a navegação de cabotagem no Brasil são a Lei nº 9.432, as resoluções da ANTAQ e as portarias estabelecidas pela Diretoria de Portos e Costas.

A Resolução 843 de 14 de agosto de 2007 tem a finalidade de estabelecer critérios e procedimentos para que a pessoa jurídica que venha a operar na navegação de longo curso ou cabotagem e a Resolução 496 de 13 de setembro de 2005, que aprovou alterações referentes ao afretamento de embarcações na navegação de cabotagem. (ANTAQ, 2012).

A última alteração estabelecida pela ANTAQ na norma para outorga de autorização à pessoa jurídica que pretenda operar nas navegações de longo curso, cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário, foi a resolução nº 2.510 publicada no Diário Oficial da União (DOU) em 20 de junho de 2012. A mesma dispõe sobre a valorização dos requisitos técnicos relacionados à embarcação e a diminuição do patrimônio líquido para operação na navegação de apoio marítimo. (ANTAQ, 2012).

3.3 Principais entraves da cabotagem no Brasil

A flexibilidade e a versatilidade apresentadas na navegação de cabotagem superam as outras modalidades de transporte, associando a uma malha rodoviária que abarca praticamente todo o território brasileiro. Porém a estrutura enfrentada por esse transporte não abrange a importância a ele agregada. (CASTRO JÚNIOR, 2011).

De acordo com a Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (ANUT, 2009), existem diversos fatores que prejudicam a atratividade da cabotagem no país. Citam-se as impropriedades do modelo marítimo brasileiro, a oferta isolada do modal em vez da integração do mesmo, os custos, a burocracia e a ineficiência portuária.

Para Castro Júnior (2011):

Além dos problemas estruturais e institucionais, há ineficiência dos portos nacionais e inexistência de centros de consolidação de carga para a

cabotagem bem como péssima acessibilidade aos portos o que, somados à sua onerosidade excessiva, constituem grandes problemas para o desenvolvimento da cabotagem no país. (CASTRO JÚNIOR, 2011, p.482).

A questão portuária é um dos fatores negativos que prejudicam as operações de cabotagem no país. Os operadores portuários preferem as cargas internacionais, pois ficam mais tempo nas suas instalações devido ao processo burocrático na liberação das mesmas, conseqüentemente a remuneração é maior comparado à cabotagem. Dessa forma, os portos brasileiros não dispõem de condições operacionais favoráveis ao crescimento da cabotagem. (CRUZ; FORTES, 2012).

A capacidade insuficiente de terminais de contêineres e infraestrutura de acesso portuário resulta na demora da atracação dos navios e a utilização parcial da capacidade dos mesmos. A baixa prioridade de acesso aos portos dificulta a regularidade das escalas, resultando no excesso de burocracia no despacho das cargas.

De acordo com o Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares (IPEN, 2007), um dos fatores limitantes do crescimento da navegação de cabotagem no país é a falta de navios, o preço dos navios é aproximadamente 30% superior ao praticado no mercado internacional. Conseqüentemente, a evolução do comércio mundial chinês, tem ocasionado escassez de oferta de navios no mundo, isso faz com que os afretamentos no comércio marítimo internacional e doméstico tornem-se mais caros.

De acordo com a Lei nº 9.432, as embarcações estrangeiras só poderão participar do transporte de cabotagem se houver afretamento por parte da empresa brasileira. Dessa forma, nota-se a inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados. Os custos elevados para a construção de navios no Brasil junto do aumento do afretamento de navios estrangeiros para a cabotagem resultam numa idade de frota média a avançada.

A figura a seguir aponta a idade média da frota dos navios brasileiros, o que evidencia mais um entrave para o setor, visto que os mesmos possuem uma idade avançada e o governo limita a aquisição de navios estrangeiros, influenciando na oferta dos mesmos.

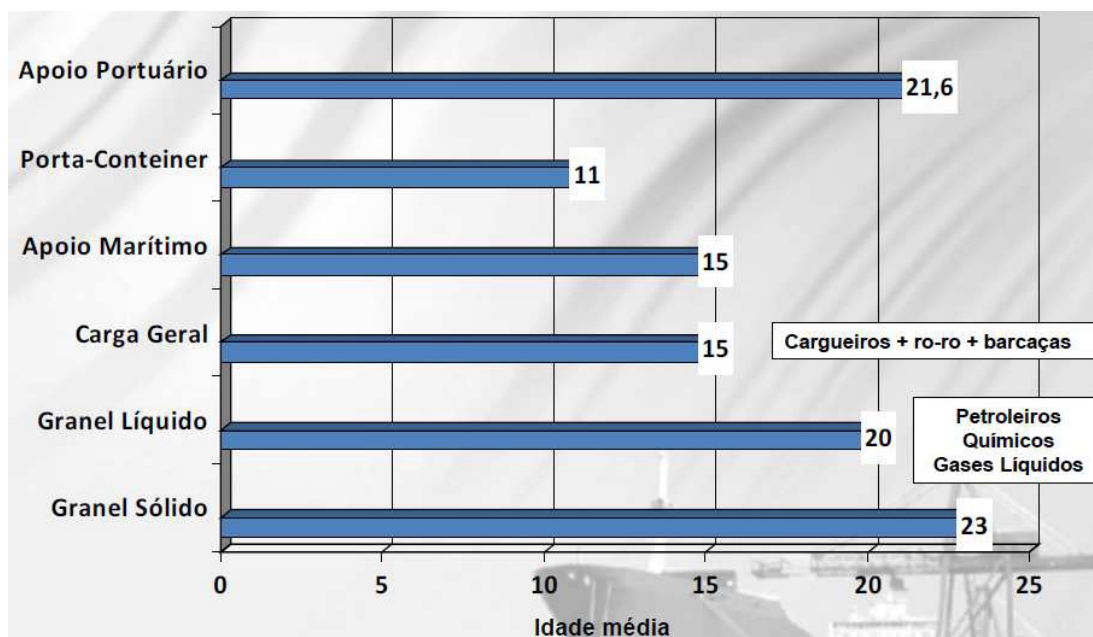


Figura 2 – Idade média da frota dos navios na cabotagem.
Fonte: FIESP, 2010.

De acordo com Lacerda (2004), as barreiras impostas sobre a realização de serviços de transporte de cabotagem por navios estrangeiros, limitam a oferta de serviços e criam uma reserva de mercado para as embarcações de bandeira brasileira em operação. Conseqüentemente, reduzem o aproveitamento dos navios e as escalas de operação do transporte marítimo entre os portos brasileiros, aumentando o custo do transporte marítimo na região.

Os subsídios à construção de navios e o tratamento fiscal são diferenciados nas grandes nações marítimas do mundo como Japão e Alemanha, os dos países em questão praticam ambos os subsídios como maneira de fomentar o setor. No Brasil os subsídios são limitados e as medidas de proteção e incentivo à navegação de cabotagem não beneficiam o setor na proporção que o mesmo necessita. A dificuldade de contratação de novos navios para ampliação da frota associa-se as garantias e exigências impostas pelos agentes financeiros. (ANUT, 2009).

De acordo com os dados apresentados pela FIESP (2010), os custos com a tripulação, combustível, manutenção, reposição de peças e componentes, decorrentes da legislação aplicada no Brasil, são significativamente mais elevados que os dos navios estrangeiros. Tanto o frete com a incidência do ICMS, como o aumento dos encargos previdenciários e trabalhistas os quais são aplicados para a tripulação, oneram os navios e incidem sobre o custo do frete.

Conforme diagnóstico da navegação de cabotagem apresentado pela ANTAQ (2009), outro encargo tributário que propicia à desvantagem econômica a cabotagem é o AFRMM, o qual não proporciona um retorno aos armadores brasileiros, visto que o mesmo não é compensado na construção de novas embarcações.

A maior parcela dos custos da operação na cabotagem corresponde aos custos fixos do navio, os quais incluem tripulação, manutenção, reparos, e suprimentos. Na sequência destaca-se o custo dos combustíveis, em seguida os custos portuários e por último os custos administrativos. (ANTAQ, 2012).

Os maiores custos operacionais dos navios correspondem aos tributos diversos sobre insumos, mais os encargos sociais da tripulação, além dos altos custos portuários incidentes sobre o valor do frete. O gráfico a seguir apresenta a proporção dos custos de um navio, os quais se dividem em custos fixos, combustíveis, portuários e administrativos.

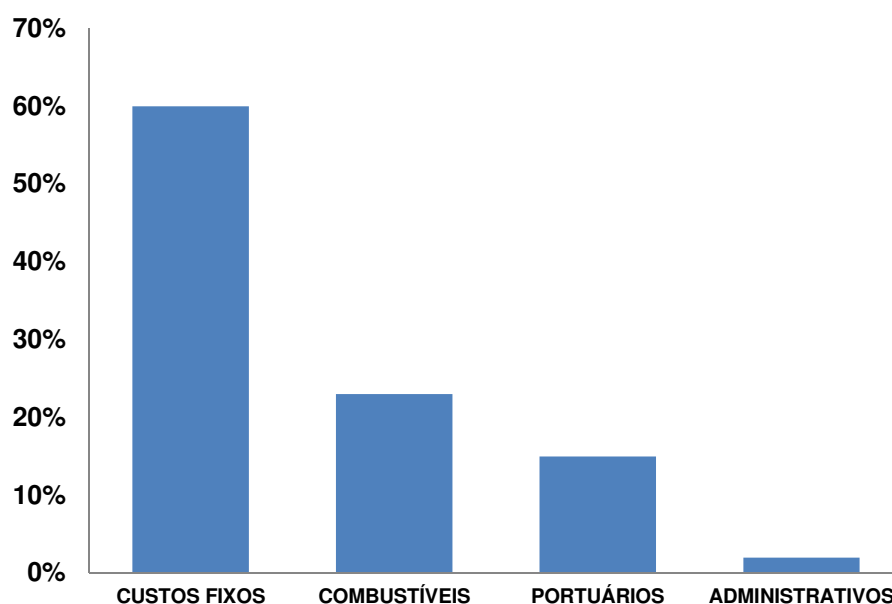


Gráfico 1 – Custos da cabotagem
Fonte: ANTAQ, 2012. Adaptado pela acadêmica.

Os custos fixos do navio correspondem a 60%, as despesas provenientes dos combustíveis 23%, os custos portuários chegam a 15% dos custos totais, sendo que 5% são destinados às despesas com os rebocadores, já os custos administrativos correspondem a aproximadamente 2% do total da operação.

O alto custo do abastecimento dos navios que operam na cabotagem é outro gargalo enfrentado pelo setor. O *bunker* para os navios de longo curso é isento de tributação, já para a cabotagem há incidência de PIS (1,65%), COFINS (7,6%), ICMS (17%) e Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE, 5,5%). (MAPA, 2012).

Conforme capítulo VII, art. 12º da Lei nº 9.432/87 “[...] são extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem e nas navegações de apoio portuário e marítimo os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso”. Dessa forma, espera-se que o previsto em Lei passe a vigorar de fato para a navegação de cabotagem.

De acordo com os dados apresentados pela ANTAQ (2008), o combustível para cabotagem é aproximadamente 30% mais caro do que o praticado no modal rodoviário e 37% mais que o usado no longo curso, ocasionando um impasse para o desenvolvimento do setor.

Segundo capítulo IV, art. 4º da Lei nº 9.432/87 “[...] nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante, o chefe de máquinas e dois terços da tripulação”. Para Martins (2012, p. 411): “Denomina-se tripulação ou equipagem o conjunto de pessoas empregadas a serviço do navio. Integram a tripulação todos que exercem atividade laboral no navio”.

O setor carece de mão de obra, o crescimento da indústria do petróleo, principalmente nas atividades de navegação de apoio marítimo, entre outras demandas por oficiais de náutica e de máquina, tem desequilibrado o precário número de tripulantes, proporcionando problemas para o transporte de cabotagem. Deve-se ressaltar a falta de práticos na região amazônica, escassez de tripulações brasileiras e a impossibilidade de emprego de estrangeiros. (REVISTA TECNOLÓGICA, 2012).

O custo, tempo de trânsito, a conectividade e frequência, contribuem para a baixa atratividade do modal, os trânsitos na navegação de cabotagem são curtos e o navio não deve demorar nos portos, sendo assim a conectividade com os demais modais é imprescindível. (ANUT, 2009). As limitações impostas à navegação de cabotagem no Brasil são reflexos do processo histórico que privilegiou a utilização do transporte rodoviário, com altos investimentos do governo na construção de estradas, na manutenção da malha rodoviária e o início da instalação das indústrias

automobilísticas no país na década de 50. Com isso, a cabotagem começou a dar sinal de queda na movimentação da carga.

Para Castro Júnior (2011), o Brasil possui características continentais com um extenso litoral, o qual não deveria ser tão dependente do modal rodoviário, segundo o autor os modais mais indicados são a cabotagem e o ferroviário. Porém, deve-se promover a integração dos três modais, com o intuito de alcançar a excelência no transporte de cargas, proporcionando eficiência, rapidez, menores custos e segurança.

3.4 Vantagens e desvantagens da utilização da cabotagem

A extensa costa marítima brasileira abrange um número expressivo de portos públicos e terminais portuários privativos, além de contemplar polos geradores de carga e setores produtivos e consumidores do país. Estes aspectos favoráveis à cabotagem criam condições para que o modal seja eficiente, versátil e menos oneroso.

Para Lacerda (2004):

A grande extensão do litoral brasileiro e a concentração da atividade econômica próxima à costa, dado o padrão histórico de ocupação do espaço territorial, favorecem o transporte de cargas através da navegação de cabotagem, cujo potencial é evidente, considerando-se que as maiores cidades do país e as capitais da maioria dos estados com acesso ao mar são próximas de grandes portos: Porto Alegre, Florianópolis (a 100 km do porto de Itajaí), Curitiba (a 90 km do porto de Paranaguá), São Paulo (a 60 km do porto de Santos), Rio de Janeiro, Vitória, Salvador, Aracaju, Maceió, Recife, Natal, Fortaleza, São Luís, Belém, Macapá, Manaus e Porto Velho. (LACERDA, 2004, p. 3).

O autor dispõe sobre a vantagem territorial que o Brasil possui, sendo uma faixa costeira favorável ao transporte de cargas por meio da navegação de cabotagem, com portos estruturados e próximos a grandes cidades, bem como uma concentração das atividades industriais próxima ao litoral do país.

De acordo com a ANTAQ (2008), a navegação de cabotagem oferece a capacidade de transportar todos os tipos de carga por longas distâncias, segurança

da carga, eficiência energética, um custo operacional mais atrativo, contribui de maneira significativa para a preservação ambiental e diminui o número de acidentes e avarias causadas às mercadorias.

A embarcação opera continuamente durante a viagem, sem a existência de pedágios, menor consumo de combustível e mão de obra, melhor controle sobre a distribuição das mercadorias, fretes com preços mais acessíveis, impactando na redução dos sinistros nas estradas e no desgaste das malhas rodoviárias. Segue abaixo um quadro comparativo com as vantagens oferecidas pela navegação de cabotagem em detrimento do modal rodoviário.

| TRANSPORTE DE CABOTAGEM X TRANSPORTE RODOVIÁRIO | |
|--|--|
| CABOTAGEM | RODOVIÁRIO |
| Maior eficiência energética | Eficiência energética baixa |
| Vida útil da infraestrutura | Alto custo com manutenção das rodovias |
| Capacidade de concentração de cargas | Capacidade de cargas é limitada |
| Menor consumo de combustível | Elevado consumo de combustível |
| Menor emissão de poluentes | Maior emissão de poluentes |
| Custo operacional baixo | Custo operacional alto |
| Redução do número de acidentes nas estradas | Causador de acidentes nas estradas |
| Menor custo de mão de obra | Grande risco de roubo de carga |

Quadro 4 - Análise comparativa dos modais de cabotagem e rodoviário: vantagens e desvantagens.

Fonte: Figueiredo e Amaral, 2008. Adaptado pela acadêmica.

Nota-se que a navegação de cabotagem apresenta um baixo custo operacional, enquanto o modal rodoviário apresenta um custo alto, o que influencia diretamente no custo final das operações logísticas. Além disso, o consumo do combustível de acordo o Ministério dos Transportes no modal rodoviário, corresponde em média 96 litros/tonelada, já a cabotagem consome 5 litros/tonelada. Quanto à emissão de poluentes, o Ministério dos Transportes apresenta que o modal rodoviário emite aproximadamente 116 kg de poluentes por cada tonelada movimentada, enquanto o transporte de cabotagem emite somente 20 kg por tonelada.

Para Castro Júnior (2011):

No entanto, as perspectivas atuais para a navegação de cabotagem são extremamente positivas, uma vez que a cabotagem vem ganhando espaço no atual cenário econômico. O mercado vem admitindo que a cabotagem pode contribuir amplamente para a estruturação de soluções multimodais de transporte, sendo que tal fato pode ser comprovado pelo aumento progressivo do volume transportado pela modalidade, entre os anos de 2000 e 2008, acima mencionado, quando houve a movimentação aumentou sete vezes, de 90 mil para mais de 630 mil TEUs. (CASTRO JÚNIOR, 2011, p. 485).

O setor tem demonstrado claramente uma tendência de crescimento expressiva, apresentando um avanço contínuo a cada ano, porém há uma necessidade de transpor inúmeras barreiras que dificultam e inibem o desenvolvimento da navegação de cabotagem no Brasil, tornando morosa a exploração da potencialidade do modal.

De acordo com o diagnóstico da navegação de cabotagem apresentado pela ANTAQ (2009), as principais desvantagens enfrentadas pelo modal são a baixa periodicidade das rotas de cabotagem, a baixa produtividade dos portos brasileiros na movimentação de contêineres na prática da cabotagem, o custo elevado na construção de navios em estaleiro nacional, a burocracia para a carga de cabotagem nos recintos alfandegários e uma tarifação maior e mais complexa aplicada para o modal comparativamente ao transporte rodoviário.

Para Lacerda (2004), os problemas apontados pelos usuários da navegação de cabotagem foram a carência de linhas regulares, o grande número de tarifas, a ineficiência portuária, o excesso de burocracia e as altas taxas para fabricação de navios no país, não conseguindo acompanhar a demanda do transporte de cabotagem brasileiro.

Castro Junior (2011) afirma que:

Além dos problemas estruturais e institucionais, há ineficiência dos portos nacionais e inexistência de centros de consolidação da carga para a cabotagem bem como péssima acessibilidade aos portos o que, somados à sua onerosidade excessiva, constituem grandes problemas para o desenvolvimento da cabotagem no país. (CASTRO JÚNIOR, 2011, p. 482).

Os desafios primordiais que retardam a propagação do modal abrangem o aperfeiçoamento das operações portuárias, os custos de navio de bandeira brasileira, a renovação e ampliação da frota própria, a burocracia excessiva no

despacho das cargas, a irregularidade nas escalas e a falta de uma política governamental que regule o desenvolvimento do sistema hidroviário brasileiro.

Conforme entrevista de Gustavo Costa, gerente de cabotagem da operadora Aliança, para a revista *Trade Summit* (2011, p. 33), a navegação de cabotagem enfrenta muita burocracia: “Possuo todos os documentos necessários para operar, passo por toda a burocracia de quem passa por um porto, meu maior concorrente que é o modal rodoviário, não precisa passar. Para aumentar a frota no rodoviário é fácil, já para comprar um navio é muita regulamentação”.

Para Vaclavik e Maçada (2009), o setor precisa passar um novo planejamento e organização a fim de alcançar o desenvolvimento pleno. Os autores citam medidas como obras de melhoria em infraestrutura portuária e de segurança nos portos brasileiros.

Percebe-se que para estimular a navegação de cabotagem no país, é imprescindível a melhoria na infraestrutura portuária, a ampliação da retro-área portuária dedicada à cabotagem com o intuito de reduzir as burocracias de registro e liberação dos contêineres, proporcionar as mesmas condições que as empresas internacionais usufruem para a compra de combustíveis, ou seja, sem a incidência de ICMS e simplificar os processos junto aos órgãos intervenientes em nível federal e estadual.

3.4.1 A navegação de cabotagem e o meio ambiente

Diante de um potencial de aproximadamente 8 mil quilômetros de costa e cerca de 40 mil quilômetros de vias navegáveis, o Brasil possui um cenário favorável ao desenvolvimento da navegação de cabotagem. O aproveitamento desse panorama influenciaria de forma inigualável para o país, contribuindo de maneira significativa para a economia e sustentabilidade.

Para Castro Júnior (2011):

Via de regra já há uma constatação global quanto à urgência do rebalanceamento da matriz de transportes. É inevitável a substituição gradativa do transporte rodoviário por uma matriz caracterizadamente mais

sustentável, cuja estruturação não sobrecarregue os limites do meio ambiente e que necessite menos investimentos na viabilização e demande custos reduzidos na manutenção. (CASTRO JÚNIOR, 2011, p. 254).

O transporte marítimo além de oferecer maior segurança e integridade da carga com um custo mais acessível contribui em termos ambientais, pois além de consumir um índice de combustível inferior ao praticado no modal rodoviário, conceitua-se como alternativa viável para redução da emissão de CO². O gráfico abaixo apresenta a porcentagem de CO² emitida por cada modal, com base nos demonstrativos apresentados pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP).

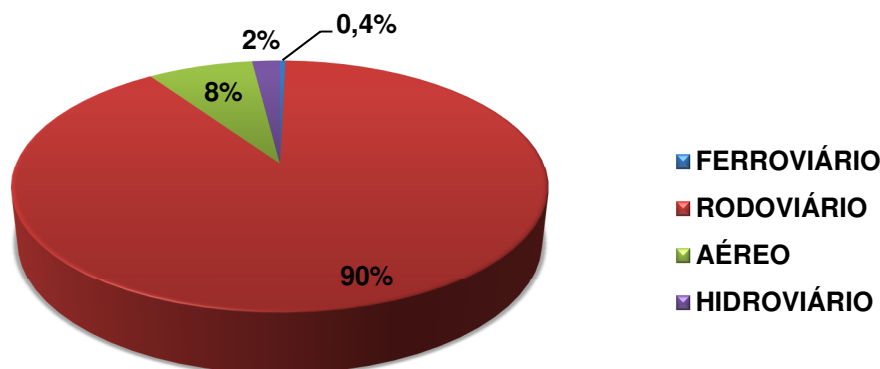


Gráfico 2 – Emissões de carbono no Brasil, por modal.
Fonte: FIESP, 2010. Adaptado pela acadêmica.

A ANTAQ disponibilizou um estudo feito sobre os custos de infraestrutura por modal, o quadro a seguir evidencia a vantagem oferecida pelo modal hidroviário frente aos demais modais.

| CUSTO DA INFRAESTRUTURA POR MODAL | | | |
|--|--------------|--------------|-------------|
| MODAIS | HIDRO | FERRO | RODO |
| Custo médio de construção das vias | 34.000 | 1.400.000 | 440.000 |
| Custo de manutenção da via | Baixo | Alto | Alto |
| Vida útil dos equipamentos e veículos (anos) | 50 | 30 | 10 |
| Vida útil da via | Alta | Alta | Baixa |

Quadro 5 – Custo da infraestrutura por modal
Fonte: ANTAQ, 2009. Adaptado pela acadêmica.

É notória a lacuna que se estende entre os modais falando-se em custo de infraestrutura por modal. Percebe-se que o modal hidroviário compreende o menor custo tanto para construção, quanto para manutenção das vias navegáveis. No que se refere à vida útil das vias e equipamentos, é expressiva a diferença apresentada pelos modais. O transporte hidroviário se destaca novamente com uma alta durabilidade, contribuindo de forma substancial com a economia da infraestrutura utilizada pelo setor.

De acordo com Castro Júnior (2011), as vantagens oriundas de uma mutação na matriz de transportes, não se limitam somente aos fatores econômicos, essa mudança de perspectiva, enfatizando o modal marítimo, engloba a capacidade de transporte de carga no modal marítimo, economia em relação à vida útil da infraestrutura, diminuição do número de acidentes e redução de poluentes lançados na atmosfera.

Conforme os dados apresentados pelo seminário da ANTAQ de agosto de 2009, para uma extensão de aproximadamente 2.202 quilômetros de hidrovia, não há necessidade de desmatamento, já para uma ferrovia, considerando uma extensão de 2.010 quilômetros, desmata-se aproximadamente 38.358 quilômetros, quanto ao modal rodoviário, para 2,500 quilômetros de extensão de rodovias, desmata-se 40.000 quilômetros.

Um dos objetivos do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), além de promover a integração da matriz de transportes proporcionando ações de melhoria ao setor, foi a inserção da Variável Ambiental em Empreendimentos e Transportes. Segundo Castro Júnior (2011), esta variável é imprescindível para a constituição do PNLT, uma vez que se fundamenta no estudo detalhado das agressões causadas ao meio ambiente, com o intuito precípua de amenizá-las, tornando-as menos ofensivas.

Nota-se uma preocupação com a otimização do transporte de cargas, com o intuito de posicionar o país em um patamar respeitável nas causas sustentáveis, a fim de enfatizar a eficiência energética apontada pelo transporte marítimo, dando enfoque às políticas de desenvolvimento do setor de transportes.

A navegação de cabotagem mostra-se como um meio eficaz para minimizar o trânsito nas estradas nacionais e os gargalos logísticos, bem como uma opção vantajosa para a mudança da matriz de transportes nacional, influenciando diretamente no desenvolvimento e sustentabilidade do país.

De acordo com André Coelho (superintendente de navegação marítima e de apoio da ANTAQ), o qual defende a utilização da navegação de cabotagem como uma alternativa sustentável, dispõe que:

É um jeito seguro e mais barato de transportar as cargas. Há quem diga que o Brasil é protecionista e por isso quer incentivar a cabotagem. Na realidade, a medida é defendida na maior parte dos países, como os Estados Unidos e os estados da União Européia, que creem que este modal é, na verdade, uma questão de segurança nacional. A cabotagem admite a entrada de empresas estrangeiras também e o Brasil está aberto ao investimento estrangeiro. Além disso, ela cresceu entre 10 e 13% só no último ano. (GUIA MARÍTIMO, 2012, p. 1).

A procura pela navegação de cabotagem no país vem crescendo significativamente. Mesmo sofrendo com a ineficiência das operações portuárias e demais fatores que inibem o desenvolvimento do setor, o mesmo está ganhando espaço oferecendo um transporte eficiente, sustentável e menos oneroso.

O modal aquaviário, com ênfase na navegação de cabotagem, comprovadamente é o que menos interfere no meio ambiente, tanto na emissão reduzida de CO² na atmosfera, quanto pelo baixo consumo de combustíveis fósseis. Por ser uma via natural, ao ser implantada, praticamente não gera impactos ambientais relevantes quando compara-se aos demais modais de transporte.

No quadro abaixo a ANTAQ apresentou a emissão dos gases poluentes emitidos no transporte de 1 tonelada de carga, numa distância de aproximadamente 1.000 milhas.

| MODO | HIDROCARBONETOS | MONÓXIDO DE CARBONO | OXIDO NITROSO |
|-------------|------------------------|----------------------------|----------------------|
| Empurrador | 0,09 | 0,20 | 0,53 |
| Trem | 0,46 | 0,64 | 1,83 |
| Caminhão | 0,63 | 1,90 | 10,17 |

Quadro 6 – Emissão de poluentes produzidos no transporte de 1 ton. de carga, na distância de 1.000 milhas.

Fonte: ANTAQ, 2009. Adaptado pela acadêmica.

Constata-se que o modal rodoviário efetua maior consumo de combustível, emite um número expressivo de poluentes e promove alterações climáticas, contribuindo para o efeito estufa. Transferir o transporte para o modal marítimo

reduzirá os níveis de poluição do planeta, minimizando a emissão dos gases tóxicos lançados na atmosfera, os quais contribuem para com o aquecimento global.

No capítulo 4, será abordada a utilização da cabotagem no comércio exterior, será apresentado um breve histórico sobre o comércio exterior brasileiro e a participação do modal marítimo nestas transações, as negociações dentro do Mercosul e a prática da navegação de cabotagem intrabloco.

4 A UTILIZAÇÃO DA CABOTAGEM NO COMÉRCIO EXTERIOR

Este capítulo apresentará o comércio exterior brasileiro e a integração do mesmo no âmbito do Mercosul, expondo a prática da navegação de cabotagem internacional, a qual se considera uma alternativa viável para compor a cadeia de suprimentos de diversos setores.

4.1 O comércio exterior brasileiro

O advento da globalização da economia promove o intercâmbio de bens e serviços entre os países. Segundo Keedi (2011), o comércio exterior caracteriza-se pelo relacionamento entre os países, os quais precisam trocar mercadorias por diversas razões como abundância ou falta de recursos, clima, capital ou trabalho.

Lopez e Gama (2007) definem comércio exterior ao relatar que:

De outro modo, comércio exterior representa a relação comercial de um país específico com os demais, expressa em termos, regras e normas internas (legislação), em função de interesses, prioridades, limitações e exigências, visando resguardar os interesses do país, preferencialmente sem colidir com as normas do comércio internacional. (LOPEZ e GAMA 2007, p. 193).

As empresas procuram-se especializar em atividades de produção, as quais são extremamente competitivas. Dessa forma, quando se criam condições favoráveis devido a fatores cambiais, recursos naturais ou posição geográfica de localização, as organizações provocam a troca de mercadorias entre os países.

De acordo com Ratti (2000), ressalta-se que mesmo que haja igualdade de condições referente aos aspectos físicos de produção, poderá tornar-se mais interessante adquirir os mesmos produtos em outras regiões, em virtude das diferenças de preço, custo dos fatores de produção e tributos.

Para Keedi (2011):

O aumento da produção tem como efeito o crescimento do emprego, resultando em mais renda disponível na economia, podendo provocar o aumento de capacidade de consumo da população como um todo, impulsionando a economia do país exportador, bem como o aumento da poupança interna, melhorando o nível de investimento na economia. (KEEDI, 2011, p. 24).

Num cenário econômico, esta prática constante de troca de mercadorias propulsiona o crescimento e a expansão do fluxo financeiro internacional, impactando também sobre a economia nacional. O incremento nas operações envolvidas no comércio internacional eleva a concorrência e a disputa por investimentos no mercado.

Ludovico (2002) afirma que a nível internacional, as empresas veem sofrendo inúmeras alterações, consequência de diversos aspectos que caracterizam esse mercado globalizado. Diante desse panorama, os Estados adotam legislações com o intuito de estruturar o comércio exterior do seu país. Esta medida de proteção visa preparar o país para que o mesmo possa competir com os demais países e auxiliá-los nas negociações globais.

Com o intuito de regulamentar o comércio exterior brasileiro, criou-se em 1953, com a Lei nº 2.145, a Carteira de Comércio Exterior (CACEX). A mesma teria autonomia para baixar normas, emitir licenças de exportação e importação, fiscalizar preços, dentre outras atribuições. Porém, em 1990 com a Lei nº 8.028, criou-se o Ministério da Economia, Fazenda e Planejamento, órgão que passou a baixar as normas vinculadas à área de comércio exterior, atribuição antes realizada pela CACEX. (VAZQUEZ, 2009).

Ainda segundo o autor citado acima, em 1992, com a Lei nº 8.490, a qual revogou a Lei nº 8.028, estabeleceu-se a Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), a qual estaria subordinada ao Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo (MICT), na atualidade Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). Em 1993, com a implantação do Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX), houve a informatização dos procedimentos burocráticos que envolvem as transações com o exterior, eliminando todos os documentos administrativos que vinham sendo utilizados.

Atualmente, conforme informações apresentadas pelo MDIC (2012), os órgãos que compõem a estrutura do comércio exterior brasileiro dividem-se em: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC); Secretaria de

Comércio Exterior (SECEX); Secretaria da Receita Federal (SRF); Ministério da Fazenda (MF) e o Banco Central do Brasil (BACEN).

Esses órgãos definem diretrizes e procedimentos relativos à implementação da política de comércio exterior brasileiro, coordenando e orientando as atividades de importação e exportação, visando à inserção competitiva do Brasil na economia internacional.

A política de comércio exterior brasileira está ligada principalmente ao desenvolvimento econômico do país, tendo como objetivo precípuo elevar as receitas provenientes da exportação, simultaneamente às exigências impostas ao progresso do Brasil.

Keedi (2011) salienta que a baixa participação da economia brasileira no mercado internacional é reflexo da herança da economia brasileira, a qual considera-se uma das mais fechadas. Para o autor, a falta de competitividade apresentada pelo Brasil é proveniente da alta carga tributária, junto das taxas de juros elevadas, as quais encarecem o custo Brasil, impedindo a redução de custos e o desenvolvimento do país.

Para Lopez e Gama (2007), o governo brasileiro deve buscar condições necessárias à iniciativa privada de incremento e consolidação do comércio num âmbito mundial, isso acontecerá por meio de sistemas e procedimentos que visem o interesse nacional na atualidade, instrumentos de apoio nas áreas administrativa, fiscal e tributária, infraestrutura, dentre outras.

De acordo com Vazquez (2009), a participação do Brasil no mercado mundial ganhou destaque devido à solidificação do país como um dos maiores exportadores de *commodities*. Outro aspecto relevante é fato de ocupar a liderança na exportação de combustíveis não fossilizados.

O comércio exterior brasileiro registrou um salto quantitativo em meados de 2000, registraram-se mudanças relevantes no perfil das exportações e na composição dos setores geradores de saldo comercial. Segundo Silva (2008), o comércio exterior brasileiro vem se consolidando nas últimas décadas, porém sua representatividade no contexto internacional é inexpressiva diante da capacidade produtiva que possui.

A tabela a seguir expõe os dados da balança comercial dos anos de 2011 e 2010, apontando o crescimento da participação do Brasil no mercado internacional, fato que impulsiona a economia do país.

Tabela 5 – Balança comercial brasileira 2011/2010

| BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA | | | |
|-------------------------------------|-------------|-------------|----------------|
| 2011/2010 - US\$ MILHÕES | | | |
| | 2011 | 2010 | Δ% |
| | | | 2011/10 |
| Exportação | 256.040 | 201.915 | 26,8 |
| Importação | 226.243 | 181.768 | 24,5 |
| Saldo | 29.797 | 20.147 | 47,9 |
| Corrente de Comércio | 482.283 | 383.684 | 25,7 |

Fonte: SECEX/MDIC, 2011. Adaptado pela acadêmica.

As exportações totalizaram US\$ 256 bilhões e as importações US\$ 226,2 bilhões. Em relação a 2010, as exportações apresentaram crescimento de 26,8% e as importações de 24,5%. Os números indicam a solidez e inserção brasileira no comércio internacional.

O setor de transportes é um dos principais fatores de produção na economia brasileira. De acordo com a CNT (2012), a importância do setor envolve a geração de empregos, contribui para melhorar a distribuição de renda e reduz a distância entre a zona rural e a urbana, melhorando a qualidade de vida da população.

As organizações dependem dos modais de transporte para obter insumos para os seus fornecedores, bem como levar os seus produtos aos consumidores. O modal marítimo está relacionado diretamente ao desempenho do comércio exterior brasileiro, aproximadamente 96% das exportações brasileiras são transportadas por navios. (CNT, 2012).

A maior parte das trocas internacionais brasileiras é processada pelo modal marítimo, um volume significativo do comércio exterior brasileiro passa pela via marítima. Uma soma considerável de divisas é transferida para fora do país pelo pagamento de fretes contratados no exterior, a participação deste modal é fundamental para o desenvolvimento do comércio mundial.

A figura a seguir apresenta a participação do modal marítimo no longo curso no comércio exterior brasileiro nos de 2007 a 2011, apontando os números das exportações brasileiras em tonelagem *Free on Board* (FOB) movimentados no fluxo comercial do país.

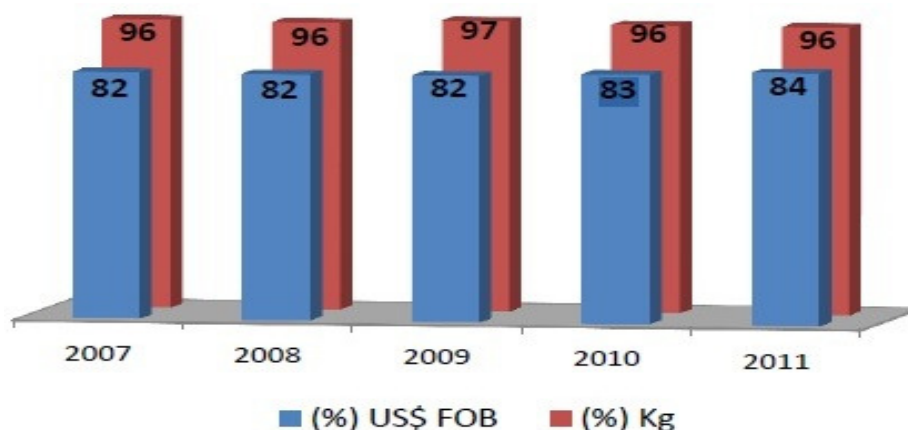


Figura 3 - % de exportações por via marítima.
Fonte: ANTAQ, 2012.

Em 2011, a tonelagem exportada por via marítima representou 96% do total transportado pelo país e a participação no fluxo comercial correspondeu a 84% do montante exportado. Já a figura abaixo, aponta os números referentes às importações brasileiras via modal marítimo no longo curso.

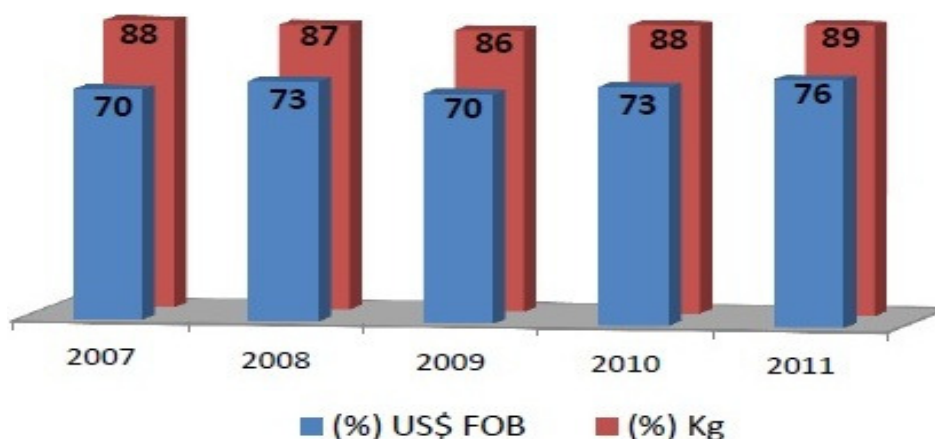


Figura 4 - % importações por via marítima.
Fonte: ANTAQ, 2012.

As importações alcançaram 89% do total de tonelagem exportada e o fluxo comercial atingiu 76% do montante importado. Este panorama expõe o grau de importância que o modal representa para o avanço econômico do país.

Ainda segundo o Panorama da Navegação Marítima e de Apoio disponibilizado pela ANTAQ, a navegação de cabotagem transportou aproximadamente 133 milhões de toneladas em mercadorias em 2011, as quais

contemplam a movimentação de produtos entre diferentes regiões do país, fato que evidencia a ampliação do uso da cabotagem como alternativa segura, eficaz e sustentável.

Com a abertura comercial de diversos Estados, o comércio exterior tornou-se o principal aliado no crescimento dos países. O Brasil mudou significativamente nos últimos anos, obtendo resultados positivos para o seu desenvolvimento econômico. O comércio exterior do país é um fator decisivo do crescimento econômico para realizar as mudanças internas e necessárias ao seu desenvolvimento a fim de consolidar a sua posição como *player* global.

4.1.1 O comércio exterior brasileiro no âmbito do Mercosul

No cenário da economia mundial, os países alimentam relacionamentos que influenciam diretamente nas suas ações. Essa prática comum no mundo atual desenvolve um processo dinâmico de interação entre diversos países, os quais buscam interesses próprios, porém visam atingir metas comuns.

Segundo Lopez e Gama (2007, p. 152): “[...] a integração econômica se processa por meio de um conjunto de medidas de caráter econômico, que tem por objetivo promover a aproximação, ou mesmo a união, entre as economias de dois ou mais países”.

Para Keedi (2011), o processo de integração econômica caracteriza-se pela união de países com propósitos econômicos, buscando o desenvolvimento dos países participantes, mediante acordos, os quais visam facilitar o comércio, trânsito de pessoas, capitais, dentre outros.

Já de acordo com Borja (2001):

[...] estabelece-se um processo alternativo de integração e interdependência econômica internacional entre estados com a conseqüente formação de blocos geo-econômicos [sic], que vislumbram no regionalismo uma alternativa, não totalmente excludente ao multilateralismo, visando fortalecer através da redução de custos via economia de escala e da ampliação do mercado regional, potencializando as vantagens comparativas, posições baseadas em interesses recíprocos que reforcem a capacidade de resistência e a competitividade em face do protecionismo extra-regional [sic]. (BORJA, 2001, p. 169).

O objetivo precípua desses acordos é a junção de esforços visando agregar benefícios ao comércio e à economia mundial, intensificando-os a fim de promover ganhos a todos os países signatários. A formação de um bloco econômico envolve a exploração das peculiaridades das suas economias, bem como as variáveis geopolíticas e sociais, seguindo a tendência mundial e o fortalecimento do mercado regional.

Segundo Lopez e Gama (2007), a aproximação econômica entre Brasil e Argentina em meados dos anos 80, incentivou a evolução do Mercado Comum do Sul (Mercosul), cujo processo de integração econômica objetiva a conformação de um mercado comum. O Mercosul passou a vigorar em 1991, com a assinatura do Tratado de Assunção e atualmente abrange os governos da Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai e Venezuela. (MERCOSUL, 2012).

Para Vazquez (2009), essa integração proporciona ganhos econômicos ao Brasil, como: posição de barganha no plano internacional, em virtude das dimensões ampliadas na nova área; mudança positiva na eficiência econômica; transformações na qualidade e quantidade dos fatores de produção por força dos avanços tecnológicos e mobilidade de fatores por meio das fronteiras entre os países membros do bloco.

O Brasil ocupa uma posição de suma importância no âmbito do Mercosul, sendo cada vez mais integrador. O mesmo ganha destaque frente aos demais membros em função de suas características econômicas, populacionais e geográficas. Aliado as características integradoras, o Brasil demarca definitivamente a América do Sul como sua área de influência político econômica.

De acordo com Vazquez (2009):

Tal como definido nesse instrumento, o objetivo final a ser alcançado é a livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países-membros, através da eliminação de direitos alfandegários e de restrições não tarifárias vigentes atualmente no comércio recíproco. (VAZQUEZ, 2009, p. 319).

Os blocos econômicos se diferem conforme o acordo preliminar da assinatura do tratado. As características do Mercosul abrangem a existência de uma livre circulação de mercadorias, capitais e serviços entre os integrantes, taxas alfandegárias únicas, direções e decisões conjuntas a cerca de assuntos

econômicos, elaboração de medidas políticas no sentido de atender aos setores de comércio exterior, agropecuária, industrial, fiscal, monetária, de câmbio e capitais, serviços, telecomunicação, transporte dentre outras.

Segue tabela abaixo, a qual aponta a evolução do intercâmbio comercial do Brasil com o Mercosul.

Tabela 6 – MERCOSUL: Evolução do intercâmbio comercial com o Brasil - 2007 a 2011

| MERCOSUL: EVOLUÇÃO DO INTERCÂMBIO COMERCIAL COM O BRASIL | | | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 2007 A 2011 - US\$ BILHÕES | | | | | |
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Exp. brasileiras para o MERCOSUL | 22,1 | 26,9 | 19,4 | 26,5 | 32,4 |
| Part. % no total do Brasil | 14% | 14% | 13% | 13% | 13% |
| Imp. brasileiras originárias do MERCOSUL | 12 | 15,5 | 13,7 | 17,5 | 20,6 |
| Part. % no total do Brasil | 10% | 9% | 11% | 10% | 9% |
| Intercâmbio comercial Brasil – MERCOSUL | 34 | 42,4 | 33,1 | 43,9 | 53,1 |
| Part. % no total do Brasil | 12% | 11% | 12% | 11% | 11% |
| Saldo comercial Brasil – MERCOSUL | 10,1 | 11,4 | 5,8 | 9,0 | 11,8 |

Fonte: SECEX/MDIC, 2011. Adaptado pela acadêmica.

Nota-se uma evolução no intercâmbio comercial do Brasil com o Mercosul, as exportações e importações cresceram significativamente entre os anos de 2007 a 2011. É imprescindível destacar que o Mercosul é basicamente um bloco com objetivos econômicos e comerciais. O Brasil ocupa um peso preponderante no sistema internacional, possuindo um papel de extrema relevância no bloco, visando projetar-se com proeminência na política internacional.

Para que haja a troca de mercadorias entre os países, vê-se necessário a implementação de uma logística de distribuição eficaz, a fim proporcionar ganhos mútuos aos envolvidos no processo. O modal de transporte marítimo é um dos mais necessários para a indústria e a logística do país. Sua importância está diretamente ligada a intermodalidade, reduzindo distâncias e sendo decisivo na consolidação do Mercosul, pois faz com que o comércio com os demais continentes, tome proporções significativas.

Segundo Egler, em um artigo publicado na Revista Ciência e Cultura (2006, p. 26):

Em suma, as redes logísticas refletem em seu desenho, tanto aspectos históricos, como também ovas formas de articulação entre as economias nacionais. A compreensão dessa dimensão espaço-temporal das redes é fundamental para o estabelecimento de políticas territoriais, na medida em que os eventuais gargalos que hoje apresente algum dos sistemas logísticos, pode ter sido uma vantagem estratégica no passado. (EGLER, 2006, p. 26).

Quanto ao segmento de logística, o transporte marítimo significa crescimento, é um campo significativo considerando-se o potencial brasileiro. A tabela abaixo apresenta as exportações realizadas via modal marítimo dentro do bloco Mercosul, com base nos dados disponibilizados pelo *Alice Web*.

Tabela 7 – Exportações via modal marítimo no Mercosul

| EXPORTAÇÕES VIA MODAL MARÍTIMO | | | |
|--|-----------------|--------------------------|-------------------|
| MERCADO COMUM DO SUL – MERCOSUL | | | |
| PERÍODO | US\$ FOB | PESO LÍQUIDO (kg) | QUANTIDADE |
| 2007 | 7.287.157.471 | 9.161.521.827 | 437.708.739 |
| 2008 | 9.044.297.802 | 9.044.838.149 | 409.455.454 |
| 2009 | 5.309.626.881 | 4.313.009.206 | 370.712.438 |
| 2010 | 8.641.949.882 | 8.401.907.410 | 507.331.579 |
| 2011 | 11.221.319.956 | 9.149.813.785 | 493.967.251 |

Fonte: Alice Web, 2012. Adaptado pela acadêmica.

Percebe-se que o modal marítimo movimenta um valor significativo no âmbito do Mercosul. No ano de 2011, a movimentação em valores *FOB* alcançou o auge dos últimos 5 anos; quanto ao peso, o ano de 2007 atingiu o melhor resultado, já no que se refere à quantidade movimentada, no ano de 2010 o acumulado foi o maior até o momento.

O panorama atual aponta grande ascensão do comércio internacional, o advento da globalização impulsiona o mercado interno a exportar mais. Diante deste avanço mercadológico, faz-se necessário a aplicação de um sistema logístico que comporte essa mudança e garanta a eficácia do comércio.

Ainda com base nos dados fornecidos pelo *Alice Web*, a tabela a seguir aponta as importações realizadas via modal marítimo dentro do bloco Mercosul.

Tabela 8 – Importações via modal marítimo no Mercosul

| IMPORTAÇÕES VIA MODAL MARÍTIMO | | | |
|--|-----------------|--------------------------|-------------------|
| MERCADO COMUM DO SUL – MERCOSUL | | | |
| PERÍODO | US\$ FOB | PESO LÍQUIDO (kg) | QUANTIDADE |
| 2007 | 5.736.073.244 | 10.187.092.556 | 54.528.436 |
| 2008 | 7.547.905.062 | 8.579.533.898 | 84.086.766 |
| 2009 | 6.411.588.883 | 9.322.176.438 | 53.871.341 |
| 2010 | 8.299.455.213 | 8.961.781.861 | 72.304.516 |
| 2011 | 10.155.402.627 | 9.527.309.599 | 237.835.254 |

Fonte: Alice Web, 2012. Adaptado pela acadêmica

Fazendo-se uma análise dos últimos 5 anos nos segmentos de exportação e importação, constata-se que o ano de 2011 é uma referência na movimentação de cargas no bloco do Mercosul via modal marítimo. Percebe-se que o meio marítimo atinge de forma decisiva nas trocas de mercadorias realizadas dentro do bloco econômico.

Os meios de transporte possuem relação importante com o Comércio Exterior, trabalhando como meio de troca entre as nações envolvidas e assumindo de forma vital as transações entre os mesmos. O fluxo de capitais e mercadorias cria um dinamismo que faz com que as economias alavanquem no mercado internacional.

4.2 O uso da cabotagem internacional no Mercosul

No início as regras pertinentes às atividades marítimas, eram embasadas em usos e costumes, os quais surgiram naturalmente com o transporte de produtos. Com o passar nos anos, o transporte marítimo consolidou-se, sendo responsável pela aproximação de produtores e consumidores, promovendo o aumento da acessibilidade do produto para o consumidor final e agregando valor ao produto.

Ao longo dos anos, o transporte marítimo alcançou força com a realização do transporte de cargas e pessoas. O mesmo se consolidou com o término da Primeira

Guerra Mundial, o que proporcionou inovações no campo tecnológico, as quais tiveram como consequência significativas evoluções.

Ludovico (2007) define o transporte marítimo internacional ao enfatizar que:

O transporte marítimo internacional, como elemento fundamental do comércio mundial, é uma atividade econômica regida por uma extensa gama de normas e princípios internacionais aceitos. A partir destes princípios gerais, cada país procura adequar às suas necessidades uma estrutura compatível com seus objetivos. (LUDOVICO, 2007, p.218).

O transporte marítimo ganhou força com a realização do transporte de cargas e pessoas, seu incremento aconteceu após o término da Primeira Guerra Mundial, proporcionando grandes mudanças ao setor. Entre as alterações, destaca-se a melhora em relação à capacidade de carga a ser transportada nos navios, além de embarcações específicas para um determinado tipo de carga, as leis e regras vieram para ajudar a organizar o transporte marítimo internacional.

De acordo com Albuquerque (2002):

[...] o MERCOSUL é o marco fundador das relações internacionais brasileiras. Ainda como parte integrante do império luso, a Bacia da Prata constituiu o primeiro teatro de cooperação e conflito com outra potência soberana, processo que se intensificou a partir do final do século, com a fusão das duas coroas ibéricas. (ALBUQUERQUE, 2002, p.32).

O maior interesse dado ao Mercosul está dentro do contexto da cooperação Sul-Sul, enfatizando a América do Sul como uma das prioridades da diplomacia brasileira. Acredita-se num amplo processo de aproximação política, social, econômica e cultural entre os países membros.

O acordo bilateral firmado com a Argentina no dia 15 de agosto de 1985 em Buenos Aires dispõe sobre o transporte marítimo entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina. O acordo aprovado pelo decreto legislativo nº 58, de 13 de outubro de 1989, do Congresso Nacional e promulgado pelo decreto nº 99.040, de 06 de março de 1990, do Poder Executivo, aborda que:

ARTIGO II

1. As partes contratantes se esforçarão por estabelecer serviços de transporte marítimo eficientes entre portos brasileiros e argentinos, os quais serão realizados por armadores devidamente autorizados de ambos os

países, com a frequência e regularidade adequadas às necessidades do intercâmbio.

2. A capacidade de transporte a ser oferecida pelos armadores autorizados de ambas as partes contratantes deverá ajustar-se, em conjunto, às necessidades de intercâmbio entre os dois países, tendo sempre em vista o equilíbrio de praça disponível entre os armadores autorizados de ambas as partes contratantes. (ANTAQ, 1990, p.1).

O acordo trata das mercadorias oriundas dos portos brasileiros destinadas aos portos argentinos, e vice-versa, que serão obrigatoriamente transportadas em navios de bandeira nacional das partes contratantes, com participação em partes iguais na totalidade dos fretes gerados.

Ainda segundo o acordo, a preferência da bandeira não implicará discriminação da carga, nem poderá ocasionar espera nos embarques superior ao estabelecido na legislação do país exportador. Os navios de bandeira brasileira e argentina que transportam carga entre ambos os países, gozarão em cada um deles de tratamento igual aos de bandeira nacional que operam no mesmo tráfego.

Junto do Uruguai, tem-se firmado um convênio entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai desde o dia 12 de junho de 1975, o qual foi aprovado pelo decreto legislativo nº 78, de 11 de setembro de 1975 e promulgado pelo decreto nº 78.621, de 25 de outubro de 1976. O acordo bilateral dispõe sobre o transporte marítimo entre os dois países da seguinte forma:

ARTIGO I

1. O transporte marítimo de cargas, objeto do intercâmbio entre ambos os países, efetuar-se-á obrigatoriamente em navios de bandeira brasileira e uruguaia, incluindo as cargas que recebam favor governamental em qualquer dos dois países.

2. O transporte será efetuado de maneira a que a totalidade dos fretes seja dividida em partes iguais entre as bandeiras de cada Parte Contratante. (ANTAQ, 1976, p.1).

Este convênio estabelece um acordo de tarifas e serviços entre os armadores brasileiros e uruguaio, o qual disciplina a organização do tráfego marítimo de cargas. Para o cumprimento das normas deste convênio, as autoridades pertinentes de cada parte contratante procederão a estampar na documentação que ampara as cargas, um carimbo que indique a obrigatoriedade de embarque em navios de bandeira dos signatários deste convênio.

Nesse contexto tem-se no Brasil empresas como a Mercosul *line*, Log-In, Docenave e a Aliança, que atuam tanto na cabotagem, quanto na navegação costeira envolvendo dois ou mais países, conceituada como cabotagem internacional, as quais realizam as trocas comerciais entre os países no âmbito do Mercosul.

Segundo Vieira (2002), utiliza-se do termo cabotagem internacional para designar a navegação costeira envolvendo dois ou mais países. O crescimento do comércio internacional tem exigido conexões eficientes, tornando o modal marítimo um fator essencial ao processo de competitividade entre as nações.

Para Rodrigues (2007, p. 91): “[...] embora formalmente incorreto, é também aceitável denominar como Grande Cabotagem ao tráfego marítimo extensivo às Guianas e à Venezuela ou à Argentina e Uruguai”.

A Mercosul *Line* Navegação e Logística, empresa do Grupo A. P. Moller - Maersk, faz escalas semanais nos portos de Manaus (AM), Suape (PE), Santos (SP), com destino a Buenos Aires (Argentina) e Montevideo (Uruguai). As cargas embarcadas em Manaus ou Suape sofrem transbordo no porto de Paranaguá (PR). (MERCOSUL LINE, 2012).

Na subida das cargas, a Mercosul *Line* abrange os portos de Buenos Aires (Argentina), Montevideo (Uruguai), Rio Grande (RS), Imbituba (SC), Santos (SP), Pecém (CE) e Manaus (AM). A figura abaixo apresenta as linhas da empresa, na rota *River Plate*.



Figura 5 – Linhas de navegação da empresa Mercosul *Line*.
Fonte: Mercosul *Line*, 2012.

De acordo com a empresa Mercosul *Line*, o *transit time* das cargas embarcadas em Manaus, com destino a Buenos Aires é de aproximadamente 21 dias. Já com destino a Montevideo, a carga leva 23 dias de trânsito. De Suape a Buenos Aires, são 15 dias, já a Montevideo são 17. O trajeto de Santos a Buenos Aires é de 4 dias, a Montevideo são 6. De Paranaguá a Buenos Aires são 3 dias, já até Montevideo são 5.

De acordo com os dados disponibilizados pela empresa Mercosul *Line*, os principais produtos transportados na América do Sul são os eletroeletrônicos, eletrodomésticos, equipamentos de informática, materiais para construção, termoplásticos, químicos, alimentos e metalúrgicos.

Ainda para suprir as necessidades da ligação com o Mercosul, a empresa Log-In Logística Intermodal oferece a navegação costeira entre os principais portos, fazendo conexão com o Mercosul na rota Atlântico Sul. De acordo com os dados disponibilizados pela Log-in, a navegação costeira da empresa iniciou as escalas em Montevideo no ano de 2008. O mapa abaixo aponta a rota do Atlântico Sul oferecida pela empresa.



Figura 6 – Linhas de navegação da empresa Log-in
Fonte: Log-in, 2012.

A linha Atlântico Sul da Log-In faz escala nos principais portos entre Brasil, Argentina e Uruguai semanalmente e em dias fixos. Os portos atendidos são: Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande (RS), São Francisco do Sul (SC), Santos (SP), Itaguaí (RJ), Vitória (ES), Salvador (BA), Suape e Fortaleza (CE). (LOG-IN, 2012).

Outra empresa que atua na navegação de cabotagem e possui linhas nas rotas internacionais é a Aliança Navegação e Logística, administrada pelo grupo *Oetker*, o qual é proprietário da empresa de navegação *Hamburg Süd*. A figura abaixo apresenta as linhas de navegação da empresa na rota internacional.

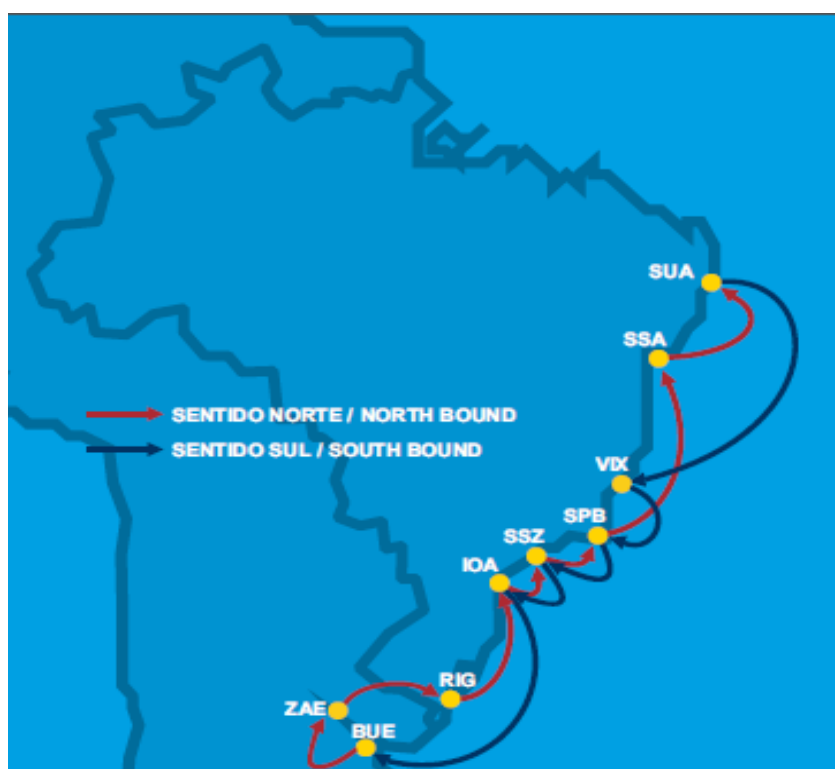


Figura 7 – Linhas de navegação da empresa Aliança.
Fonte: Aliança Navegação e Logística, 2012.

A Aliança faz escalas nos portos de Manaus (AM), Pecém (CE), Suape (PE), Salvador (BA), Vitória (ES), Itaguaí e Sepetiba (RJ), Santos (SP), Itapoá (SC), Rio Grande (RS), Zarate e Buenos Aires, na Argentina. Na rota Mercosul, a Aliança atende os portos de Buenos Aires e Zarate, Rio Grande (RS) e Itapoá (SC), Santos (SP) e Itaguaí/Sepetiba (RJ), Salvador (BA) e Suape (PE). (ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA, 2012).

indispensável para a manutenção da competitividade das economias participantes e para garantir a continuidade das relações de comércio do país.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A concorrência exarcebada ocasionada pela evolução e globalização mundial, impulsiona o interesse dos países em realizar trocas comerciais e buscar o crescimento econômico. Dessa forma, os mesmos visam alcançar a eficiência por meio de soluções hábeis nas transações, a fim de que as mercadorias sejam escoadas com agilidade elevando o nível de competição do país.

O transporte tem um papel imprescindível na economia, o mesmo norteia as bases para o comércio. Um sistema de transporte eficiente é reflexo da economia e alavanca o desenvolvimento do país. O modal marítimo participa de forma significativa no processo de internacionalização da economia brasileira, assegurando a satisfação das demandas econômicas e representando um dos fatores necessários na formação do custo logístico da operação.

Aproximadamente 98% do comércio exterior brasileiro passam pelos portos. Dessa forma, destaca-se a extensa faixa costeira brasileira, a qual contempla um número significativo de portos públicos e terminais portuários privativos, além de polos geradores de carga e setores produtivos e consumidores do país. Esse fator é inigualável para o crescimento do país.

Estes aspectos tornam-se favoráveis à cabotagem e criam condições para que o modal seja eficiente, versátil e menos oneroso. A navegação de cabotagem oferece a capacidade de transportar todos os tipos de carga com segurança, contribuindo de maneira significativa para a preservação ambiental e diminuindo o número de acidentes e avarias causadas às mercadorias.

Diante do panorama que o Brasil caminha para a incorporação de um modelo multimodal de transporte que permite um funcionamento pleno, com redução de custos, agilidade no envio dos produtos e redução do nível de risco de algumas cargas, o objetivo geral deste trabalho foi abordar sobre a evolução da navegação de cabotagem no Brasil e o seu uso no comércio exterior brasileiro.

Como primeiro objetivo específico abordou-se a navegação de cabotagem no país, seu histórico, normas que amparam o setor, bem como os entraves que dificultam o desenvolvimento do mesmo. Objetivo alcançado, uma vez que se apresentou a origem e evolução da prática da navegação de cabotagem no Brasil,

as leis, decretos e normas da ANTAQ que regem o setor e as principais dificuldades que prejudicam a atividade da cabotagem no país.

Com relação ao segundo objetivo específico proposto, afirma-se que o tema explanado proporciona inúmeras vantagens aos envolvidos no processo. Apresentou-se a navegação de cabotagem como um potencial evidente, oferecendo capacidade para transportar todos os tipos de carga com segurança e um custo inferior se comparado aos demais modais.

Já os entraves apresentados que retardam o crescimento do modal, abrangem o aperfeiçoamento das operações portuárias, os custos praticados nos navios de bandeira brasileira, a frota própria, a burocracia excessiva e a falta de uma política governamental que regule o sistema hidroviário brasileiro.

Quanto ao terceiro objetivo, explanou-se sobre as medidas de apoio e incentivo a navegação de cabotagem. O mesmo foi alcançado, apontou-se o Projeto de Incentivo a Cabotagem (PIC), cujo intuito é amenizar as desvantagens impostas pelo modal rodoviário, aproveitando a capacidade de operação dos portos brasileiros. O intuito do governo é fomentar o transporte marítimo por ser um modal que oferece inúmeros ganhos, como segurança, menor custo e sustentabilidade.

O quarto objetivo específico tratou sobre as linhas de navegação existentes na cabotagem internacional, o qual também foi atendido. O trabalho destacou a importância do modal marítimo para as relações comerciais do Mercosul, pois possuem uma vantagem geográfica, e podem utilizar largamente a navegação costeira, também chamada de cabotagem internacional envolvendo dois ou mais países, trazendo ganhos substanciais para os envolvidos no comércio exterior e acelerando o crescimento dos países.

O estudo tornou-se viável por meios de pesquisas bibliográficas e de *sites* para pesquisa, *sites* de órgãos governamentais, câmaras de comércio, entre outros. Ficou explícita sua importância diante do conhecimento adquirido e da relevância que o tema traz perante o crescimento do comércio internacional, a fim de impulsionar a economia do país num cenário mundial.

Para elaboração de novos trabalhos, sugere-se a continuidade deste estudo devido às expectativas geradas em relação ao futuro da navegação de cabotagem no país. Será interessante analisar o crescimento da participação deste modal na matriz de transportes do Brasil e a sua evolução no transporte de cargas no âmbito do Mercosul.

REFERÊNCIAS

ADMINISTRADORES. O Portal da Administração. **Surgimento da navegação de cabotagem no Brasil**. Disponível em: <<http://www.administradores.com.br/informe-se/artigos/surgimento-da-navegacao-de-cabotagem-no-brasil/12558/>>. Acesso em: 31 out. 2011.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **A expansão da cabotagem e os reflexos na gestão da cadeia logística dos usuários de transporte**. Maio 2008. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/palestras/Mai08ConferenciaPortos.pdf>>. Acesso em: 07 jul. 2012.

_____. Acordo Bilateral - Argentina. **Acordo sobre Transportes Marítimos entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina**. 1990, p. 1-7. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/AcordoBilateralUruguai.pdf>. Acesso em: 18 out. 2012.

_____. Acordo Bilateral - Uruguai. **Convênio entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Marítimo**. 1976, p. 1-7. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/AcordoBilateralUruguai.pdf>. Acesso em: 18 out. 2012.

_____. **A navegação de cabotagem na visão dos transportadores**. Ago 2009. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/palestras/SeminarioCabotagem/Palestra3.pdf>>. Acesso em: 18 ago. 2012.

_____. **Boletim informativo de navegação interior: terceiro trimestre de 2012**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/InformativoSNI2trim2012.pdf>>. Acesso em: 06 out. 2012.

_____. **Boletim informativo portuário: terceiro trimestre de 2011**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/BoletimPortuario/BoletimPortuario_TerceiroTrimestre2011.pdf>. Acesso em: 17 mar. 2012.

_____. **Cabotagem** [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por: <lary_itjb@hotmail.com> em: 24 abr. 2012.

_____. **Diagnóstico da navegação de cabotagem visando a regulação do setor**: seminário dos projetos do fundo aquaviário. Fev. 2009. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/ipqm/Download/Palestras/ctaqua05.pdf>>. Acesso em: 07 jul. 2012.

_____. **O desenvolvimento do transporte de contêineres na cabotagem brasileira:** 1º Seminário Cabotagem Brasileira. Ago. 2009. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/palestras/SeminarioCabotagem/Palestra2.pdf>>. Acesso em: 24 mar. 2012.

_____. **Panorama da navegação marítima e de apoio, 2011.** Maio. 2012. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/BoletimPortuario/PanoramaNavegacaoMaritimaApoio2011.pdf>>. Acesso em: 17 set. 2012.

_____. **Resoluções - navegação marítima.** Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Legislacao_Resolucoes.asp?Tipo=Maritima#ancora843>. Acesso em: 26 maio 2012.

ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA. **Aliança.** Disponível em: <<http://www.alianca.com.br/alianca/pt/alianca/index.jsp>>. Acesso em: 12 out. 2012.

ALBUQUERQUE, José Augusto Guilhon. O Brasil e os chamados blocos regionais. **São Paulo em perspectivas.** São Paulo, v. 16, n. 1, p. 30-36, 2002.

ALICE WEB. **Balança comercial.** Disponível em: <<http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>>. Acesso em: 19 set. 2012.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EPRESAS DE APOIO MARÍTIMO. **O mercado de apoio offshore.** Mar. 2010. Disponível em: <<http://www.abeam.org.br/ABEAM%20MAR%C3%87O%202010%20%282%29.pdf>>. Acesso em: 27 mar. 2012.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO. **A logística reversa aplicada às operações de perfuração exploratória offshore:** XXVIII Encontro Nacional de Engenharia de Produção: A integração de cadeias produtivas com a abordagem da manufatura sustentável. Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2008_TN_STO_077_543_11948.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2012.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE LOGÍSTICA. **Cabotagem.** Mercosul Line. Disponível em: <www.aslog.org.br/...2008/.../Mercosul_Lines_Paulo%20Gomes.ppt>. Acesso em: 26 maio 2012.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE CARGA (Brasília). José Ribamar Miranda Dias. **Fatores que inibem o desenvolvimento da cabotagem do Brasil - Visão do usuário.** Seminário cabotagem - Antaq - 2009. Disponível em: <http://www.anut.org.br/Anut/pdf/Apresentacao_Seminario_ANTAQ_Cabotagem.pdf>. Acesso em: 05 maio 2012.

ARAGÃO, Joaquim José Guilherme de et al. Transportes no Brasil: que história contar? **Revista Transportes,** São Paulo, v. 09, n. 02, p.87-107, 01 nov. 2001.

Quadrimestral. Publicação da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes - ANPET. Disponível em: <<http://www.revistatransportes.org.br/index.php/anpet/article/view/172>>. Acesso em: 17 mar. 2012.

APRENDENDO A EXPORTAR. **Planejando a exportar:** Transporte marítimo. Disponível em: <http://www.aprendendoaexportar.gov.br/maquinas/planejando_exp/plan_estrategico/logistica/trans_m.asp>. Acesso em: 04 mar. 2012.

BARAT, Josef et al. **Logística e transporte no processo de globalização:** oportunidades para o Brasil. São Paulo: Unesp, 2007.

BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO. **Navegação Interior:** entraves para suas atividades. Seminário Naval, 2003. Disponível em: <http://www.bnades.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/seminario/naval_6.pdf>. Acesso em: 06 out. 2012.

BARROS, Aidil Jesus da Silveira; LEHFELD, Neide Aparecida de Souza. **Fundamentos de metodologia científica.** 3.ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.

BORJA, Sérgio. **Teoria geral dos tratados:** MERCOSUL a luta pela união latino-americana. Porto Alegre: Ricardo Lenz, 2001.

BRASIL. **LEI nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.** Brasília: Diário Oficial da União, 09 de janeiro de 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9432.htm>. Acesso em: 16 de out de 2012.

_____. **Resolução nº 52, de 19 de novembro de 2002.** Brasília: Diário Oficial da União, 29 de novembro de 2002. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Sistema/Publicacao/0000004001.pdf>>. Acesso em: 30 abr. 2012

_____. **Resolução nº 193, de 16 de fevereiro de 2004.** Brasília: Diário Oficial da União, 12 de abril de 2004. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Resolucao193.pdf>>. Acesso em: 17 de out de 2012.

BRITO, Pedro. **Muito a navegar:** uma análise logística dos portos brasileiros. Rio de Janeiro: *Topbooks*, 2010.

CAIXETA FILHO, J.V & GARMEIRO, A H. (orgs). **Transporte e logística em sistemas agroindustriais.** São Paulo: Atlas, 2001.

CASTRO JÚNIOR, Oswaldo Agripino de. **Direito regulatório e inovação nos transportes e portos nos Estados Unidos e Brasil**. Florianópolis: Conceito Editorial, 2009.

_____. (Org.). **Direito marítimo, regulação e desenvolvimento**. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

_____; PASOLD, Cesar Luiz (Org.). **Direito portuário, regulação e desenvolvimento**. 2. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

_____. **Direito marítimo: temas atuais**. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

CENTRO DE ESTUDOS EM GESTÃO NAVAL. **Legislação da cabotagem no Brasil: Oportunidades e entraves para a indústria de construção naval**. Disponível em: <<http://www.gestaonaval.org.br/arquivos/documentos/Ind%20Naval%20Oferta%20e%20demanda/CEGN%20Legisla%C3%A7%C3%A3o%20de%20cabotagem%20no%20brasil%20oportunidades%20e%20entraves%20para%20a%20ind%C3%BAstria%20de%20constru%C3%A7%C3%A3o%20naval.pdf>>. Acesso em: 31 out. 2011.

CENTRO INTERNACIONAL DE NEGÓCIOS DO CEARÁ. **Workshop discute projeto de incentivo ao transporte de cabotagem**. Jul. 2010. Disponível em: <http://www.fiec.org.br/portav2/sites/cinv2/home.php?st=exibeConteudoClipping&conteudo_id=37880&dialog=1>. Acesso em: 14 abr. 2012.

CERVO, Amado Luiz; BERVIAN, Pedro Alcino. **Metodologia científica**. 4. ed. São Paulo: Makron Books, 1996.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **A importância do setor de transporte**. Jan. 2012. Disponível em: <www.cnt.org.br/.../ECONOMIA%20EM%20FOCO%2010.01.2012.p...>. Acesso em: 17 set. 2012.

_____. **Boletim estatístico janeiro 2012**. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Boletim%20Estat%C3%ADstico/Boletim%20Estatistico%20CNT%20%20jan_2012.pdf>. Acesso em: 17 mar. 2012.

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA. **Ata da 158ª Reunião Ordinária do Conselho de Autoridade Portuária dos Portos de Belém, Vila do Conde e Santarém**. Disponível em: <http://www2.cdp.com.br/cap/ata/2010/Ata_CAP_158_10_revisada.pdf>. Acesso em: 26 maio 2012.

CRUZ, Thania Regina Pantoja da Vera; FORTES, José Augusto Abreu Sá. **Causas e consequências da limitação da cabotagem no transporte de carga pela costa brasileira: uma avaliação hierárquica no treco Manaus-Santos**. Departamento de

Engenharia Civil e Ambiental Universidade de Brasília. Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet/PDF/6_267_AC.pdf>. Acesso em: 02 jun. 2012.

DOCENAVE. **Docenave**. Disponível em: <<http://www.docenave.com.br/port/main.htm>>. Acesso em: 12 out 2012.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **6º Encontro de logística e transportes**: Aliança Navegação e Logística LTDA. Jun. 2011. Disponível em:<<http://www.slideshare.net/FIESP/revitalizacao-da-cabotagem-brasileira-8318384>>. Acesso em: 16 jun.2012.

_____. **Os entraves na multimodalidade e competitividade**: O modal da navegação marítima de cabotagem. Maio. 2010. Disponível em: <<http://www.fiesp.com.br/agencianoticias/2010/05/11/cbc.pdf>>. Acesso em: 14 abr. 2012.

_____. **Transporte e logística**: Modais e Transporte. Disponível em: <<http://www.fiesp.com.br/infra-estrutura/pdf/modais-transporte.pdf>>. Acesso em: 10 mar. 2012.

FIGUEIREDO, Liana Almeida de; AMARAL, Camila Antunes. A melhoria do processo logístico de uma organização por meio da navegação de cabotagem: O caso Aracruz Celulose. In: XXVIII ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, 28., 2008, Rio de Janeiro. **A integração de cadeias produtivas com a abordagem da manufatura sustentável**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Engenharia de Produção, 2008. p. 9 - 19. Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2008_TN_STO_069_492_11446.pdf>. Acesso em: 21 jul. 2012

FUNDAÇÃO LIBERDADE E CIDADANIA. **Washington Luís (1869/1957)**. Disponível em: <<http://www.flc.org.br/personalidades/texto020.pdf>>. Acesso em: 14 abr. 2012.

GASPARINI, André. **Transporte dutoviário e meio ambiente. O controle da rede de dutovias terrestres da Petrobrás operadas pela Transpetro**. 2006. 25 f. Dissertação (Mestrado) - Instituto Militar De Engenharia, Rio de Janeiro, 2006.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GOMES, O. A. P. **Setor produtivo: análise da gestão da produção da Companhia Docas do Pará**. CDP Paper, Centro Universitário. SENAC. Belém, 2008. 20p.

GOULARTI FILHO, Alcides. A trajetória da marinha mercante brasileira: administração, regime jurídico e planejamento. **Pesquisa & Debate**, São Paulo, v.

21, n. 2, p.247-278, 26 fev. 2010. Disponível em: <http://www.pucsp.br/pos/ecopol/downloads/33_08_11.pdf>. Acesso em: 28 abr. 2012.

GUIA MARÍTIMO (São Paulo). Juliana Borba. **Sustentabilidade no setor marítimo brasileiro tem campo para se desenvolver**: Executivos da Antaq explicam como País compreende a necessidade de uma navegação mais “verde”. Fev. 2012. Disponível em: <<http://www.guiamaritimo.com.br/sustentabilidade-no-setor-maritimo-brasileiro-tem-campo-para-se-desenvolver/>>. Acesso em: 18 ago. 2012.

INFORMATIVO DOS PORTOS. **Cabotagem**: O Futuro do transporte brasileiro. Itajaí, SC: Perfil, v. 142. Mensal.

INSTITUTO PAN-AMERICANO DE ENGENHARIA NAVAL (Rio de Janeiro). Eliane Arêas Fadda. **Considerações sobre o transporte marítimo de cabotagem no Brasil**. Congresso Pan-Americano de engenharia naval, Transporte marítimo e engenharia portuária IV Congresso Ibero-Americano de engenharia naval, 2007. Disponível em: <<http://www.ipen.org.br/downloads/XX/2A/considera%C3%A7oes.pdf>> . Acesso em: 05 maio 2012.

JORNAL PELICANO. **Navios de classe ITA**. Bianca Barbosa. Mar. 2011. Disponível em: <<http://www.jornalpelicano.com.br/2011/03/navios-da-classe-ita/>>. Acesso em: 26 maio 2012.

KEEDI, Samir. **ABC do comércio exterior: abrindo as primeiras páginas**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

_____ ; MENDONÇA, Paulo C.c. de. **Transportes e seguros no comércio exterior**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

_____. **Transportes, unitização e seguros internacionais de carga**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2008.

LACERDA, Sander Magalhães. Navegação de cabotagem: regulação ou política industrial? **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n. 19, p.49-66, 01 mar. 2004. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/bnset/set1903.pdf>. Acesso em: 26 maio 2012.

LOG-IN LOGÍSTICA INTERMODAL. **Mapa de atuação**. Disponível em: <<https://www.loginlogistica.com.br/Empresa/Mapa-Atuacao.aspx>>. Acesso em: 12 out 2012.

LOPEZ, José Manoel Cortiñas; GAMA, Marilza. **Comércio exterior competitivo**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

LUDOVICO, Nelson. **Comércio exterior: preparando sua empresa para o comércio global**. 2. ed. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2002.

_____. **Logística Internacional: um enfoque em Comércio Exterior**. São Paulo: Saraiva, 2007.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**. 4. ed. Barueri: Manole, 2012.

MERCOSUL. **Página brasileira do MERCOSUL**. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/>>. Acesso em: 14 set. 2012.

MERCOSUL LINE. **Serviços**. Disponível em: <http://www.mercosul-line.com.br/servicos_RotaRiverPlate.php?n=2>. Acesso em: 12 out 2012.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO. **Navegação de cabotagem**. Disponível em: <http://www.agricultura.gov.br/arq_editor/file/camaras_setoriais/Milho_e_sorgo/1_reuniao/Navegacao.pdf>. Acesso em: 07 jul. 2012.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. **Estrutura do comércio exterior brasileiro**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=2553&refr=605>>. Acesso em: 11 set. 2012.

_____. **Balança comercial – dados consolidados 2011**. Disponível em: <http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1331125742.pdf> Acesso em: 11 set. 2012.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano nacional de logística e transportes - PNLT**. Palestrante Secretário Marcelo Perrupato, 2011. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/index/conteudo/id/36391>>. Acesso em: 17 mar. 2012.

NAVALSHORE. **Navalshore 2011: indústria naval movimentada todo o país e chama atenção do mercado internacional**. Disponível em: <<http://www.ubmnavalshore.com.br/index.php?canal=releases&pgID=050811-201804-619c52e7>>. Acesso em: 03 abr. 2012.

NAVIOS E PORTOS. **Os Itas**. Disponível em: <http://www.navioseportos.com.br/cms/index.php?option=com_content&view=article&id=72:os-itas&catid=37:voce-sabia&Itemid=62>. Acesso em 03 abr. 2012.

OIT BRASIL. **Repatriação de trabalhadores marítimos.** Disponível em: <<http://www.oitbrasil.org.br/node/511>>. Acesso em: 24 mar. 2012.

OLIVEIRA, Silvio Luiz de. **Tratado de metodologia científica: Projetos de Pesquisas, TGI, TCC, Monografias, Dissertações e Teses.** 2. ed. São Paulo: Pioneira, 1999.

ONU BRASIL. **A ONU, o direito marítimo e os oceanos.** Disponível em: <<http://www.onu.org.br/a-onu-em-acao/a-onu-em-acao/a-onu-o-direito-maritimo-e-os-oceanos/>>. Acesso em: 24 mar. 2012.

ORSILOG. **Cabotagem sofreu por conta de políticas governamentais inadequadas.** Andrezza Queiroga. Disponível em: <<http://www.orsilog.com.br/?page=noticias&id=550>>. Acesso em: 02 jul. 2012.

PORTAL MARÍTIMO. **Sistema importado de Cingapura vai estimular cabotagem no Brasil.** Jan. 2012. Disponível em: <<http://portalmaritimo.com/2012/01/07/sistema-importado-de-cingapura-vai-estimular-cabotagem-no-brasil/>>. Acesso em: 14 abr. 2012.

PORTO, Marcos Maia. **Transportes, seguros e a distribuição física internacional.** São Paulo: Aduaneiras, 2000.

PORTO DE SANTOS. **SEP planeja impulsionar cabotagem.** Ago. 2010. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/clipping.php?idClipping=14816>>. Acesso em: 16 abr. 2012.

PORTOGENTE. O mundo mais ágil. **Cartas indicam que transporte marítimo já era freqüente no séc. XVI.** Bruno Merlin. Dez. 2007. Disponível em: <<http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=12749>>. Acesso em: 15 mar. 2012.

_____. O mundo mais ágil. **Incentivo à cabotagem da SEP quer integrar todo o país.** Caroline Aguiar. Jul. 2010. Disponível em: <<http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=30603>>. Acesso em: 14 abr. 2012.

PRAZERES, Tatiana Lacerda. **A política de comércio exterior brasileira.** Set. 2011- Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Disponível em: <<http://www.encomex.desenvolvimento.gov.br/public/arquivo/arq1316453684.pdf>>. Acesso em: 11 set. 2012.

RAPHAEL, Leandro. **Direito marítimo.** São Paulo: Aduaneiras, 2003.

RATTI, Bruno. **Comércio internacional e câmbio.** 10. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Aduana**. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Aduana/OMA/Preambulo/Objetivos.htm>>. Acesso em: 24 mar. 2012.

REIS, Fábio Henrique Vale Dos; SOUZA, José Antônio Nunes de. “**Caminhos e descaminhos**” do sistema portuário nacional. Disponível em: <<http://www.ccsa.ufrn.br/seminario2010/anais/artigos/gt6-02.pdf>>. Acesso em: 16 jun. 2012.

REVISTA CIÊNCIA E CULTURA: MERCOSUL: um território em construção? Egler A. G. Claudio. São Paulo: Universidade Estadual de Campinas, n. 1, 01 mar. 2006. Mensal.

REVISTA TECNOLÓGICA: Cabotagem: Muita burocracia e pouca estrutura atrapalham desenvolvimento do modal. São Paulo: Publicare, n. 194, 01 jan. 2012b. Mensal.

_____. Terminais portuários: Exploração do pré-sal agita o segmento. São Paulo: Publicare, n. 197, 01 abr. 2012a. Mensal.

ROCHA, Paulo Cesar Alves. **Logística & Aduana**. 2 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

_____. Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

SILVA, José Ultemar da. Organizador. **Gestão das relações econômicas internacionais e comércio exterior**. 1. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2008, p. 1-20.

SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL E *OFFSHORE*. **Resultados da indústria da construção naval brasileira 2010**. Disponível em: <<http://www.sinaval.org.br/docs/SINAVALResultados2010.pdf>>. Acesso em: 03 abr. 2012.

SINDICATO DA GUARDA PORTUÁRIA NO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. **Cabotagem: problemas e soluções**. Disponível em: <http://www.sindguapor.com.br/sindicato/index.php?option=com_content&view=article&id=53:cabotagem-problemas-e-solucoes-portogente-incentivo-a-cabotagem-da-sep-quer-integrar-todo-o-pais-&catid=1:ultimas-noticias&Itemid=54>. Acesso em: 14 abr. 2012.

SOCIEDADE BRASILEIRA DE ENGENHARIA NAVAL. **Tipos de embarcações de apoio marítimo offshore.** Disponível em: <http://www.sobena.org.br/downloads/diciona_naval/Tipos%20de%20embarcacoes.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2012

SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA. **Estatísticas da navegação brasileira.** Disponível em: <http://www.syndarma.org.br/upload/Estatistica%20de%20navega__o%20maritima%20brasileira%202010.pdf>. Acesso em: 24 mar. 2012.

TRADE SUMMIT: A passos de bebê. Florianópolis: Netmarinha, n. 4, 01 nov. 2011. Bimestral.

USE CABOTAGEM.COM. **Governo importa sistema para estimular cabotagem no Brasil.** Jan. 2012. Disponível em: <<http://usecabotagem.wordpress.com/>>. Acesso em: 16 abr. 2012.

VACLAVIK, Marcia Cristiane; MAÇADA, Antônio Carlos Gastaud. In: XXXIII ENCONTRO DA ANPAD, 33, 2009, São Paulo. **Análise da viabilidade da utilização da cabotagem: um estudo de caso.** São Paulo: Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Administração, 2009. p. 1 - 15. Disponível em: <<http://www.ea.ufrgs.br/professores/acgmacada/pubs/Vaclavik%20e%20Ma%C3%A7ada.%20EnANPAD,%202009..pdf>>. Acesso em: 21 jul. 2012.

VALENTE, José Augusto. **Logística e transportes:** Logística marítima para cabotagem terá aportes que ampliam movimentações. Disponível em: <<http://logisticaetransportes.blogspot.com/2009/02/logistica-maritima-para-cabotagem-tera.html>>. Acesso em: 04 mar. 2012

VASCONCELOS, Guilherme Martinelli; BASSO, Leonardo. Sistemas de transportes brasileiros: origens, estado atual e desafios. **Revista jovens pesquisadores**, São Paulo, n. 8, p.141-158, 01 jul. 2008. Disponível em: <<http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/jovenspesquisadores/article/viewFile/917/424>>. Acesso em: 14 abr. 2012.

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio exterior brasileiro.** 9. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Transporte Internacional de Cargas.** 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS

Nome da estagiária
Larissa Scottini

Orientadora de conteúdo
Prof. Ma. Hilda M. S. Rebello

Responsável pelo Estágio
Prof. Ma. Natalí Nascimento