



FACULDADE METROPOLITANA DO ESTADO DE SÃO PAULO

GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO

Os Entraves que prejudicaram a navegação de Cabotagem no Brasil

Gustavo Tadeu Mormetto de Castro
Orientadora: Isabelle Clemente

RESUMO

Nesta presente pesquisa, o objetivo foi apresentar “Os entraves que prejudicaram a navegação de cabotagem no Brasil” e as dificuldades que o setor de cabotagem enfrenta no país apresentando todo o seu contexto histórico e como que chegou nesses problemas atuais. Desse modo, o objetivo foi mostrar como que todas essas dificuldades foram se formando e as algumas atitudes que foram tomadas para amenizar os problemas que o setor de cabotagem enfrenta no Brasil. Como metodologia, foi aplicada uma metodologia exploratória e descritiva para conceituar o estudo com todos os materiais pertinentes ao tema assim como todos os dados empíricos que podem auxiliar no desenvolvimento da pesquisa. Como resultados, conseguiu-se apontar as principais dificuldades que o setor enfrenta, seus motivos e o que o governo e os órgãos responsáveis estão realizando para amenizar os problemas para gerar mais oportunidades para quem atua no setor de cabotagem.

Palavras-chave: Modal Aquaviário, Cabotagem, Dificuldades, Oportunidades.

ABSTRACT

In this present research, the objective was to present “The obstacles that hampered cabotage navigation in Brazil” and the difficulties that the cabotage sector faces in the country, presenting all its historical context and how it arrived in these current problems. In this way, the objective was to show how all these difficulties were formed and the some attitudes that were taken to alleviate the problems that the cabotage sector faces in Brazil. As a methodology, an exploratory and descriptive methodology was applied to conceptualize the study with all the materials relevant to the theme as well as all the empirical data that can help in the development of the research. As a result, we were able to point out the main difficulties that the sector faces, their reasons and what the government and responsible bodies are doing to alleviate the problems to generate more opportunities for those who work in the cabotage sector.

Keywords: Waterway Modal, Cabotage, Difficulties, Opportunities.

1 INTRODUÇÃO

Com o tempo, as sociedades de diferentes continentes conseguiram se aproximar, devido as navegações que começaram nos países da Europa ao encontrar novas terras e continentes exploradas por portugueses e espanhóis, entre outros países que conseguiram se destacar nas navegações. Posteriormente, o comércio foi um aspecto que fez se desenvolver ainda mais as navegações, pois para que as novas terras descobertas tivessem acesso a outros produtos, as navegações foram fundamentais.

Após a revolução industrial, a globalização e os avanços tecnológicos e na comunicação, hoje a relação comercial entre países está muito mais próxima, pois as relações comerciais são fundamentais para que ocorra a troca de produtos que são produzidos. Nesse processo de troca de produtos, o setor aquaviário é fundamental para fazer o transporte dos produtos e matérias-primas. Entretanto, no Brasil, este setor passou por muitas instabilidades e, atualmente, é um setor precário que precisa de muitas inovações para ser competitivo com outros modais, como o rodoviário. Baseado nesses fatos, o objetivo deste estudo será mostrar “Os entraves que prejudicaram a navegação de cabotagem no Brasil”, pois isto é perceptível devido a muitos fatores.

Como problemática, se tentará entender os motivos que levaram a navegação de cabotagem ser prejudicada nos portos brasileiros com o passar do tempo. Como hipóteses, pode-se responder: Como se formaram os modelos de navegação de navios. O que foi constituído e que hoje afeta esse modal de transporte. Quais os caminhos e alternativas que podem ser colocados em prática para beneficiar a navegação de cabotagem nos portos brasileiros a médio e longo prazo.

Como objetivos específicos este estudo será estruturado da seguinte forma: apresentar a navegação de cabotagem no Brasil; mostrar como foi prejudicada com o tempo; apontar as alternativas que estão sendo encontradas para beneficiar este modal. Assim, a partir deste estudo pode-se entender como o setor de navegação de cabotagem foi desenvolvido, como ele funciona e beneficia a economia brasileira realizando as navegações mais curtas e entre os portos do país. Também será explorado como o setor foi prejudicado e até hoje traz prejuízos para a economia do país para escoar os produtos.

Para o meio acadêmico, será mais uma alternativa de pesquisa para consultar e utilizar em diferentes estudos que envolvem a cabotagem. E para os trabalhadores e quem atuam no setor, será mais uma alternativa de consulta para entender o que prejudica a navegação de cabotagem hoje, de forma a refletir e encontrar outras alternativas para beneficiar a navegação de cabotagem e a economia do Brasil.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Transporte aquaviário e a cabotagem no Brasil

O Brasil possui uma grande costa marítima que contém atividades econômicas próximas aos territórios litorâneos bem como todas as condições necessárias para o transporte aquaviário. Essas possibilidades estão sendo aproveitadas de forma eficiente no segmento de transporte de cargas, que possui uma matriz equilibrada, principalmente sobre a cabotagem, que é uma navegação realizada entre portos ou em locais do território nacional em via marítima (ANTAQ, 2021).

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ (2021), o modal de cabotagem está presente desde o começo das navegações realizadas no Brasil, tendo iniciado com a chegada dos portugueses. Assim, devido à grande costa marítima e do processo de colonização, que iniciou com o povoamento do litoral para o interior e, ao mesmo tempo, criando feitorias e depois as capitâncias hereditárias. Neste contexto, a cabotagem era a única alternativa para aproximar os portos brasileiros e para realizar as atividades comerciais internas.

Por muito tempo, os recursos brasileiros foram explorados pelos portugueses, mas em 1808, com a chegada da família portuguesa ao Brasil e a promulgação do Decreto de Abertura dos Portos, o Brasil saiu do monopólio dos portugueses e passou a ter um comércio internacional livre. Essas liberdades e alternativas econômicas advindas do decreto, proporcionaram alguns avanços na formação da indústria naval e a expansão da navegação de cabotagem (ANTAQ, 2021).

A navegação no Brasil começou no dia 28 de janeiro de 1808, quando D. João VI decretou a Carta Régia, que estabeleceu a abertura de portos brasileiros a outros países amigos. Antes disso, como o Brasil era uma colônia portuguesa, a sua relação comercial acontecia apenas com Portugal. Aquele momento foi um marco para a economia do país, porque o mercado brasileiro passava a ter relações econômicas internacionais (ISOTTON, 2009).

A maioria dos portos brasileiros foram construídos no período pós-industrial. Com o tempo ocorreram algumas mudanças, entretanto, não foram suficientes para que os portos brasileiros fossem avançados como de outros países como Rotterdam e Hong Kong (ISOTTON, 2009).

No período da Independência do Brasil, a navegação se formou atendendo as demandas do mercado, pois naquele período, as ações públicas estavam priorizando o modal ferroviário para atender o interior. Na época, a cabotagem foi beneficiada com as ações do governo Imperial em criar linhas regulares de cabotagem para transportar passageiros e correspondências públicas e particulares. Para estimular a agilidade da comunicação e da divulgação das informações, o governo incentivou a concessão das linhas de cabotagem às empresas que tinham navios mais velozes para modernizar a frota mercante (ANTAQ, 2021).

No ano de 1860, através do Decreto nº 2.647, ficou estabelecido que as embarcações nacionais realizariam o transporte por meio da cabotagem. Porém, em 1866, o setor foi aberto para os estrangeiros com a justificativa de que o escoamento das mercadorias não era o suficiente, pois não estava atendendo as demandas operado apenas por brasileiros (ANTAQ, 2021).

No final do século XIX, a economia brasileira estava entrando em uma nova dinâmica alavancada pela produção de café, algodão e cacau. Para atender essa nova demanda, foram realizados novos investimentos na malha ferroviária e nos portos. Durante aquele período, a cabotagem também recebeu alguns investimentos e avanços, como o Decreto nº 5.585/1874 e as garantias de acordo com a Constituição de 1891, aos navios brasileiros para poderem realizar o transporte (ANTAQ, 2021).

Outro dado importante nesse período foi o aumento da frota mercante tendo encomendas de navios a estaleiros estrangeiros, pois a indústria naval brasileira era antiga devido à falta de investimentos no setor. No início do século XX, a navegação mercante começava a se desvincular do segmento militar com o desenvolvimento da Inspeção Federal de Navegação, que regula e fiscaliza o setor (ANTAQ, 2021).

Mesmo em meio as dificuldades, o setor de cabotagem foi mantido até os anos de 1930 como um dos principais meios de transporte de cargas no Brasil. Entretanto, mesmo com todo o empenho para manter o setor, nas décadas seguintes as frotas de cabotagem foram sendo escantilhadas, pois a conjuntura política pouco investiu no setor aquaviário (ANTAQ, 2021).

Em 1947, foram criados novos incentivos para renovar a frota mercante, como é o caso do “Projeto de Reparcelamento da Frota de Cabotagem Nacional e o Plano de Metas do Governo Kubitschek” (ANTAQ, 2021). Nos anos 70, a frota mercante brasileira obteve um importante crescimento até meados da década de 80. Na época, o setor recebeu muitos benefícios do governo para ter um controle do comércio exterior e a implantação de estruturas de conferência dos fretes e bons financiamentos (ANTAQ, 2021).

Mas, em 1993, ocorreram atualizações nas regulamentações com a promulgação da Lei dos Portos, que beneficiou para a modernização e o aumento da produtividade e competitividade no setor aquaviário brasileiro, principalmente em questões portuárias, com a diminuição da atuação do Estado e o aumento das atividades de iniciativa privada (ANTAQ, 2021).

Outra Lei importante que foi implantada foi a Lei nº 9.432/1997 que gerou novas mudanças no regime jurídico da navegação brasileira, possibilitando que empresas brasileiras afretassem embarcações estrangeiras para as atividades de cabotagem. E Devido as privatizações realizadas na década de 90, o setor aquaviário teve um momento de extinção de empresas estatais e houve dificuldades de gestão devido aos planejamentos e ações setoriais que não tiveram continuidade (ANTAQ, 2021).

Esse contexto gerou uma decadência das empresas de navegação sob bandeira brasileira com a extinção das mesmas com o passar do tempo. Começaram a entrar empresas de capital estrangeiro em rotas que eram realizadas por empresas nacionais e, desse modo, houve desarticulação no setor de navegação (ANTAQ, 2021).

Em governos posteriores, foram criados novos planejamentos e projetos para o setor aquaviário, como os programas Brasil em Ação e Avança Brasil. Porém, a indústria naval e o setor de cabotagem não foram atendidos em nenhuma das propostas, conseqüentemente, essas iniciativas levaram o setor a se deteriorar, assim como os estaleiros nacionais e o ingresso de grandes empresas estrangeiras (ANTAQ, 2021).

No século XXI, foi esboçado um cenário governamental com uma conjuntura macroeconômica mais favorável. Para o setor aquaviário, foi criada a Agência de Transporte Aquaviários (ANTAQ) que substituiu o Departamento da Marinha Mercante (DMM), para regulamentar e fiscalizar o setor. Aumentaram os investimentos no setor

de navegação mercante e na indústria naval, assim como nos financiamentos que atendiam o setor (ANTAQ, 2021).

Entretanto, mesmo recebendo esses investimentos, o setor de cabotagem ainda não tinha relevância em períodos áureos, pois atualmente o setor enfrenta grandes desafios devido aos altos encargos sociais, a escassez de alguns serviços, a burocracia pública, a falta de navios e contêineres, entre outros desafios. Comparando com outros meios de transporte, a cabotagem possui como vantagens uma maior eficiência energética, sua capacidade de transporte é maior, a vida útil da infraestrutura também é maior, assim como a segurança das cargas, além de liberar menos poluentes e gerar menos acidentes (ANTAQ, 2021).

Porém, para ampliar esse modal, é preciso superar o que impede o crescimento no transporte de produtos em território brasileiro. Pode-se destacar as altas tarifas aplicadas no setor como o carregamento, o descarregamento e a armazenagem dos produtos, além da alta burocracia nas atividades dos portos, a carga tributária, a falta de infraestrutura nos portos e a idade avançada das frotas (ANTAQ, 2021). Para mudar esse quadro, a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) realizou um estudo sobre o setor denominado “Pesquisa CNT do Transporte Aquaviário 2013” apresentando as peculiaridades da navegação de cabotagem no Brasil, (ANTAQ, 2021).

Atualmente, o setor de navegação conta com a ANTAQ que autoriza as operações das empresas de navegação, o fretamento de embarcações estrangeiras, registra o afretamento de embarcações brasileiras, autoriza e administra as mudanças cadastrais a respeito das Empresas Brasileiras de Navegação – EBN (ANTAQ, 2021).

Conforme o que foi apresentado neste tópico, vê-se que a cabotagem é a navegação costeira entre portos próximos no mesmo país e ao longo do desenvolvimento do Brasil, a cabotagem foi amplamente utilizada para conectar as diversas regiões, devido à grande costa marítima brasileira. Apesar da cabotagem ser um modal de transporte essencial e estratégico para a logística brasileira, há baixo incentivo governamental para esse modal, além dos altos custos de operação dos portos, o que prejudicou o desenvolvimento para as empresas brasileiras no setor. Entretanto, trata-se de um modal que traz menor impacto ambiental, além de poder transportar grandes cargas e equipamentos com rapidez e eficiência.

2.2 Navegação e portos no Brasil

Segundo Oliveira (2007), com a grande competitividade entre continentes, os serviços portuários se tornaram relevantes no fomento da exportação, principalmente quando são produtos de qualidade e com preços competitivos. Outros países com territórios pequenos como Hong Kong e Cingapura, começaram a ter os mesmos processos que a Holanda e a Bélgica para movimentar suas economias em torno dos seus grandes portos, que são eficientes nos seus sistemas de exportação e importação.

De acordo com o anexo da Resolução nº 2.969 da ANTAQ, o Brasil tem 235 instalações portuárias, considerando a infraestrutura pública e privada, marítimas ou fluviais, pois os portos brasileiros não são considerados portos lacustres.

Segundo a ANTAQ (2013):

Art. 1º - Classificar os Portos Públicos, Terminais de Uso Privado e Estações de Transbordo de Cargas da seguinte maneira:

I - Portos Marítimos são aqueles aptos a receber linhas de navegação oceânicas, tanto em navegação de longo curso (internacionais) como em navegação de cabotagem (domésticas), independente da sua localização geográfica;

II - Portos Fluviais são aqueles que recebem linhas de navegação oriundas e destinadas a outros portos dentro da mesma região hidrográfica, ou com comunicação por águas interiores; e

III - Portos Lacustres são aqueles que recebem embarcações de linhas dentro de lagos, em reservatórios restritos, sem comunicação com outras bacias. (BRASIL; ANTAQ, 2013, *online*).

Vale destacar que essas informações foram retiradas da Secretaria de Portos (SEP) e não consideram as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), pois o setor responsável é o Ministério de Transportes. A categorização do Porto Marítimo ou Fluvial é realizada pelo tipo de transporte e embarcações que recebem, como por exemplo, o Porto de Manaus que está classificado como marítimo porque recebe embarcações pelo oceano, mesmo sendo próximo de hidrovias fluviais (d'OLIVEIRA, 2017).

Dessas 235 instalações portuárias, 37 são Portos Públicos, ou seja, administrados pela União, mas nenhum está classificado como Porto Lacustre. E os outros 161 são portos fluviais, sendo que se divide as competências entre a Secretaria de Portos, o Ministério dos Transportes e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT (d'OLIVEIRA, 2017).

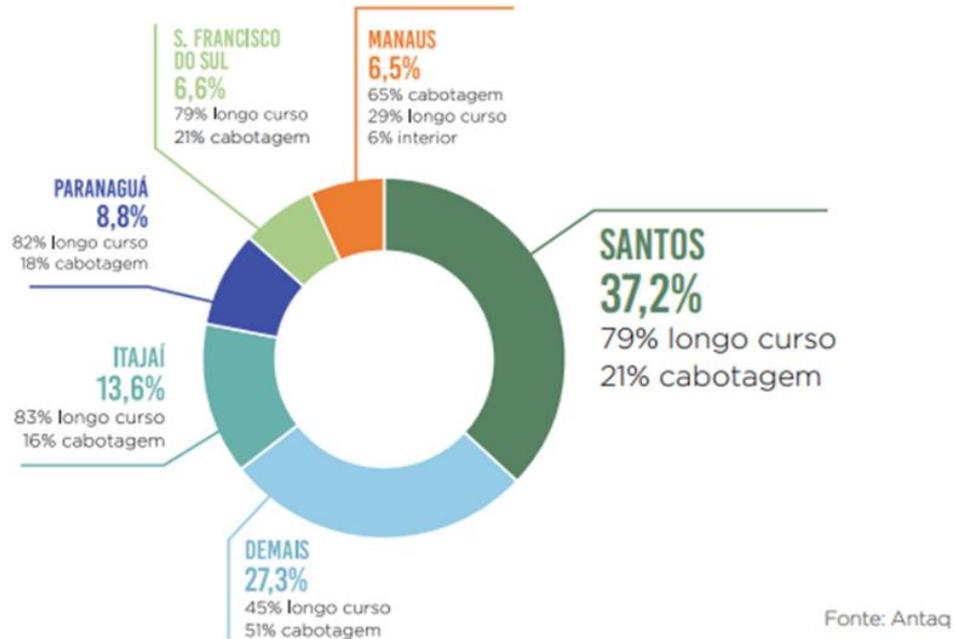
Dentre esses portos, pode-se destacar o Porto de Santos, que começou as atividades no início do século XVI, operando com uma estrutura limitada até o fim do século XIX, quando ocorreu a concessão do Porto a investidores privados. A Companhia Docas de Santos (CDS), que foi fundada em 1890 e que detinha a concessão, havia constituído e inaugurado em 1892 os primeiros 260 metros de cais e formou o primeiro Porto estruturado no Brasil. Com o tempo, o Porto de Santos se tornou uma referência nacional e o maior da América Latina (d'OLIVEIRA, 2017).

Em 1980 foi encerrada a concessão dos serviços portuários à Companhia Docas de Santos e, com isso, o Governo Federal passou a ser responsável pelo porto, por meio da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesc). No ano de 1993, foi promulgada a Lei nº 8.630/93, que passou as operações portuárias para o setor privado e aos trabalhadores de capatazia para o Órgão (d'OLIVEIRA, 2017).

O Porto de Santos passou por muitas ampliações, foi modernizado com novas tecnologias, recebeu novas instalações e passou a operar com terminais especializados para contêineres, cargas em geral, granéis sólidos e líquidos. Desse modo, se estabeleceu como o principal complexo portuário do Brasil, superando recordes de movimentações de cargas e estando entre os maiores do mundo. O sucesso está relacionado com o seu desempenho operacional e eventos econômicos que ocorreram ao longo do tempo no cenário nacional e internacional (d'OLIVEIRA, 2017).

No gráfico 1, a seguir, são mostrados os portos que tiveram as maiores movimentações de contêineres em 2021, sendo que o porto de Santos se destaca com a maior movimentação (37,2%) sendo que destes 21% foram de cabotagem.

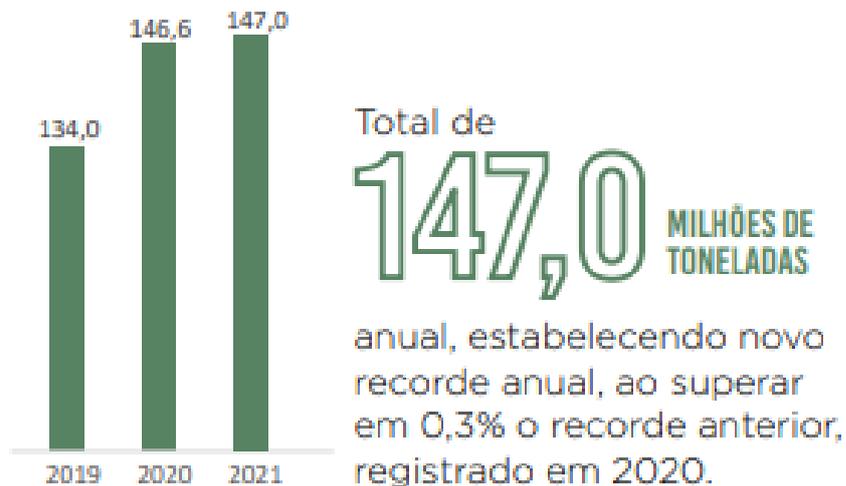
Gráfico 1 – Movimentação de Contêineres



Fonte: ANTAQ (2021).

Já, em termos de movimentação física, em 2021 o Porto de Santos bateu o recorde de 147 milhões de toneladas, conforme mostra o gráfico 2.

Gráfico 2 – Movimentação física do Porto de Santos em 2020



Fonte: Ministério da Infraestrutura (2020).

Com base no Anuário Estatístico de Transportes do Ministério da Infraestrutura, é possível observar as movimentações de cargas que ocorreram nos portos brasileiros do ano de 2010 ao ano de 2020, conforme o gráfico 3, a seguir.

Gráfico 3 – Movimentação de Carga – Setor Aquaviário de 2010 a 2020



Fonte: ANTAQ

Fonte: ANTAQ (2022).

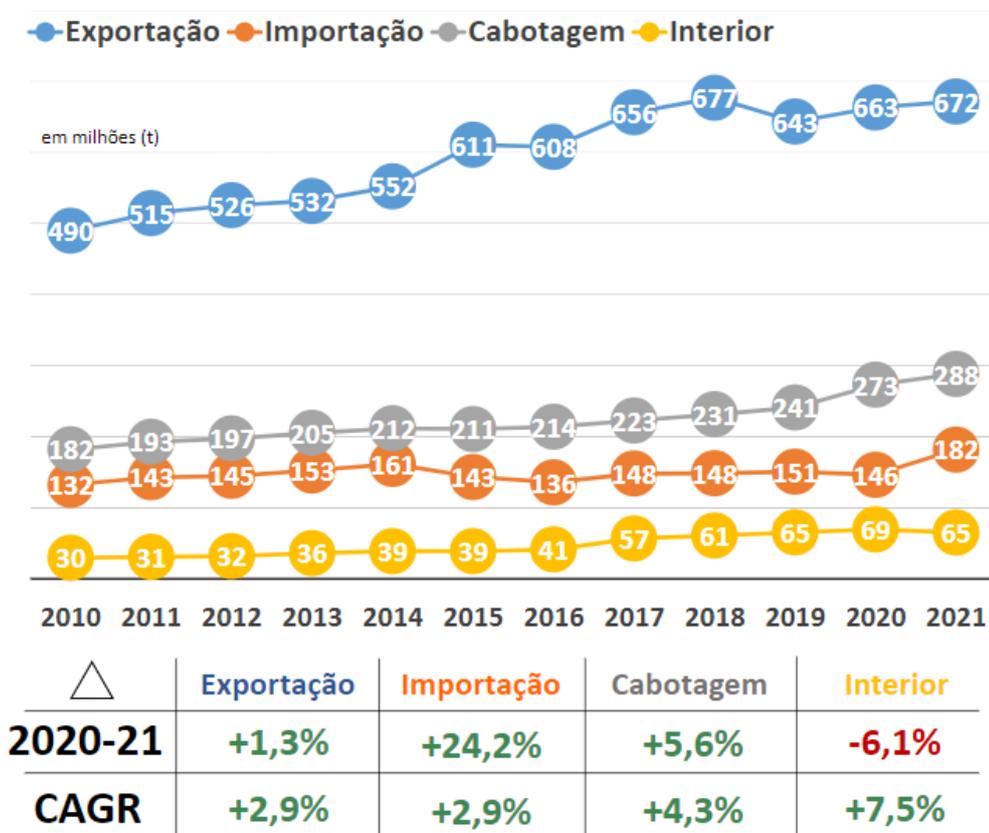
Segundo informações do gráfico acima, de 2019 a 2020, o transporte aquaviário no Brasil evoluiu 3,8% e do ano de 2010 a 2020, o setor evoluiu 2,8%, ou seja, embora seja pouco, com o tempo o setor evoluiu porque recebeu alguns investimentos.

Do ano de 2010 a 2021, no Brasil mesmo com algumas variações as exportações e importações tiveram um crescimento importante, pois o país conseguiu vender ainda mais seus produtos e matérias-primas e, ao mesmo tempo, adquiriu muitos produtos importados, assim como o setor de cabotagem foi mais utilizado nesses processos.

Visto que o transporte marítimo nacional e internacional partilham a mesma infraestrutura e perfil operacional, em termos de navios, combustíveis, procedimentos de abastecimento, manutenção e outras dimensões, o alinhamento de objetivos nas duas escalas de navegação pode ter favorecido o aumento da cabotagem. Entretanto, para que haja a consolidação das tendências de aumento desse modal, o apoio do governo é essencial para a criação de condições institucionais e de mercado favoráveis.

Já, em relação a evolução de todos os tipos de navegação de 2010 a 2021, no gráfico 4, a seguir, são mostrados os dados.

Gráfico 4 – Evolução da Navegação de 2010 a 2021



Fonte: ANTAQ (2022).

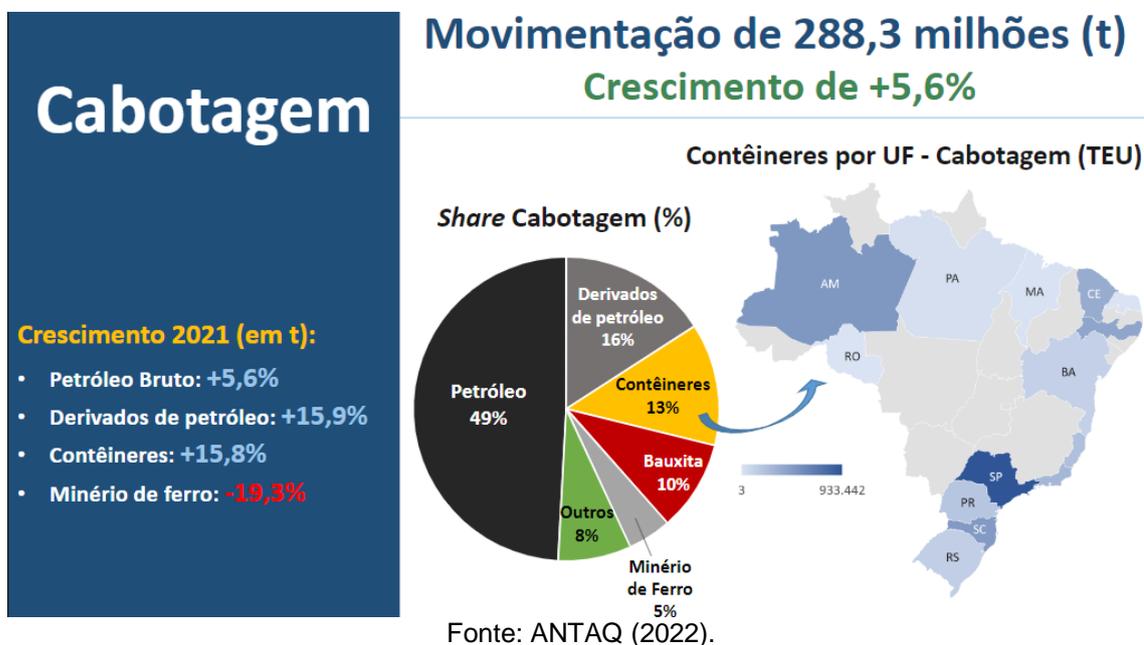
De acordo com gráfico acima, apenas do ano de 2020 a 2021, a exportação e a importação tiveram um crescimento importante, o crescimento das exportações foi de 1,3% e as importações foram 24,2%, ou seja, no período, o Brasil fez muitas importações um pouco devido ao período de pandemia. Ao mesmo tempo, o setor de cabotagem também foi acionado, tendo no mesmo período, um crescimento de 5,6%.

Em 2021, o setor de cabotagem teve um crescimento de 5,6% com uma movimentação de 288,3 milhões de toneladas. Os principais produtos transportados foram: petróleo bruto com 49%; derivados de petróleo, 16%; contêineres, 13%; e bauxita com 10% (ANTAQ, 2022).

Alguns fatores que podem ter levado ao aumento da cabotagem nos últimos anos, remontam a greve dos caminhoneiros que paralisou o Brasil por mais de 11 dias em maio de 2018. Assim, houve uma tendência de substituição do transporte rodoviário para que as cargas chegassem ao seu destino e a cabotagem aumentou ainda mais. Da mesma forma, o impedimento da circulação de pessoas e das cargas deflagrado pela pandemia de Covid-19 em 2020 parece ser outro fator que fez aumentar a demanda pela cabotagem.

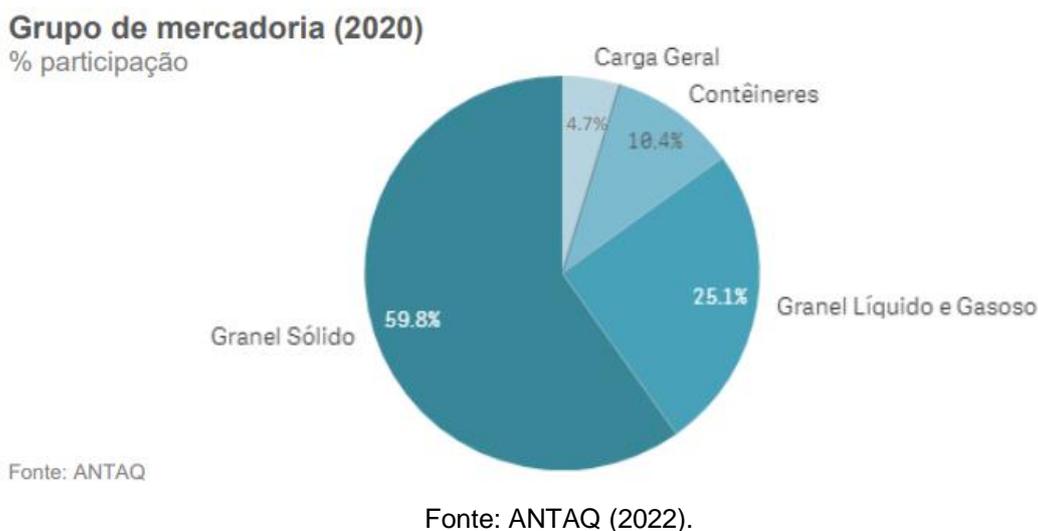
O gráfico 5, a seguir, apresenta dados sobre a movimentação de cabotagem incluindo a navegação em contêineres e outros produtos como minérios e petróleo.

Gráfico 5 – Navegação de Cabotagem em 2021



Em 2020, as principais mercadorias transportadas foram granel sólido com 59,8%; granel líquido e gasoso com 25,1%; contêineres com 10,4%; e cargas em geral com 4,7%, conforme mostra o gráfico 6 abaixo.

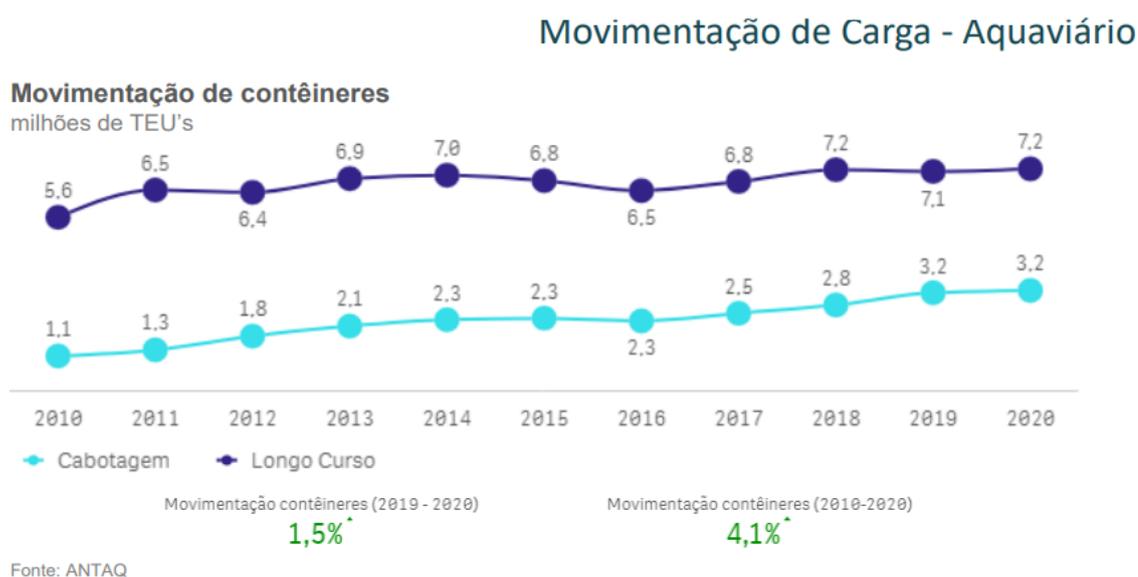
Gráfico 6 – Participação do transporte por grupo de mercadoria em 2020



No setor de cabotagem, entre os anos de 2010 e 2020, a movimentação de carga no modal aquaviário teve um crescimento de 2,2%, um pouco maior do que as

navegações de longo percurso que foi de 1,6%. No mesmo período, as movimentações de contêineres foi de 4,1% e nos anos de 2019 a 2020, foi de 1,5%, conforme mostra o gráfico 7, a seguir. Ou seja, mesmo em meio a muitas dificuldades, o setor de cabotagem está envolvido em diferentes navegações próximas em território nacional.

Gráfico 7 – Movimentação de contêineres de 2010 a 2020



Fonte: ANTAQ (2022).

Logo, mesmo com todas as dificuldades que o setor aquaviário enfrenta e especialmente a cabotagem, aos poucos o setor está crescendo para atender as demandas econômicas e sendo atualizado conforme for necessário. Esse crescimento pode estar ocorrendo devido a cabotagem ser considerada como um meio de transporte de cargas mais competitivo, com bastante segurança e menos poluente. Além disso, a cabotagem tem se mostrado como uma opção atraente para o transporte de cargas, pois várias cidades importantes, centros industriais e cerca de 80% da população estão localizados próximos ou ao longo da vasta costa brasileira que tem 7.400 km de extensão.

Apesar do desequilíbrio na matriz de transportes brasileira, que favorece fortemente o transporte rodoviário, isso tem se mostrado prejudicial para a eficiência no transporte de cargas do país, pois há mais riscos de acidentes ou atrasos nas entregas e até aumento nas emissões de CO₂. Ao contrário, um maior investimento na cabotagem, vem trazer benefícios para todos em todas as áreas, inclusive em termos de redução do impacto ambiental para o aquecimento global.

2.3 Dificuldades que o setor de cabotagem enfrenta no Brasil

Como visto anteriormente, a geografia e o processo de colonização do Brasil ajudaram a tornar a navegação de cabotagem o principal meio de transporte de cargas de longa distância durante a maior parte de sua história. No entanto, na segunda metade do século XX, a cabotagem perdeu importância no país. Devido aos seus benefícios econômicos e pelo fato de o Brasil ser um país de tamanho continental com cerca de 80% de sua população vivendo próximo ao litoral, é de se esperar que a navegação costeira seja utilizada em maior grau hoje.

Keedi define a cabotagem como (2010, p 77):

o transporte realizado no país, entre os portos locais, como, por exemplo, um embarque em Santos com o destino a Recife. Quando essa navegação ocorre envolvendo mar e rio, ou mar e lago, continua sendo considerada uma navegação de cabotagem, exemplos: Vitória / Manaus, em que utiliza o Rio Amazonas, ou Salvador / Porto Alegre, que envolve a lagoa de Patos.

Mesmo o setor aquaviário tendo suas vantagens, no Brasil, a matriz de transporte preponderante é o modal rodoviário, pois o seu diferencial em relação ao modal aquaviário está na sua simplicidade. O transporte rodoviário possibilita fazer o serviço sem intermediários, diretamente da origem ao destino (porta a porta), além de proporcionar alta flexibilidade para os tipos e tamanhos de carga, podendo fazer as entregas em uma rota com a consolidação de cargas, onde podem ser alocadas de pequenas quantidades de mercadorias em um caminhão maior, com valores de frete competitivos. Tais vantagens, entretanto, só ocorrem quando o transporte for econômico e sem atrasos.

As principais barreiras para a competitividade do transporte rodoviário advêm da infraestrutura precária, pois mesmo que os caminhões modernos possam andar numa velocidade média de 90 a 100 km/h, em geral isso não ocorre devido às más condições de muitas estradas. Assim, em algumas regiões do país a velocidade média é muito baixa, gerando alto consumo de combustível e maior desgaste dos caminhões, pneus e motoristas. Isso pode ocasionar atrasos ou pior, graves acidentes. Há ainda o risco de congestionamentos nas estradas e os problemas de superlotação de acesso aos terminais de carga ou portos, o que não pode dar garantias sobre o tempo de entrega.

Assim, a viabilidade do transporte rodoviário, que envolve poucos intermediários, já que possibilita que o mesmo caminhão carregue uma carga na origem e a transporte até o seu destino final, ou uma operadora logística colete diversas cargas pequenas dentro de uma cidade ou região e transporte até um centro de distribuição, para que seja então enviado por um caminhão maior a outro destino, se torna um meio mais atrativo no ponto de vista logístico (VACLAVIK; MAÇADA, 2009).

Em contrapartida, a falta deste tipo de facilidades, muitas vezes torna o modal aquaviário inviável para receber altos investimentos na navegação de cabotagem no Brasil. Entretanto, operadoras logísticas de carga rodoviária vêm aprimorando suas operações com linhas de contêineres e se transformando em operadoras multimodais, o que pode agregar as facilidades de transporte rodoviário de curta distância em combinação com operadoras de cabotagem.

Uma das grandes dificuldades é a renovação da frota para as operações de cabotagem que passa por muitas dificuldades relacionadas a questões econômicas do país. No Brasil, o problema está na ineficiência dos estaleiros brasileiros, os prazos de entrega de embarcações que não são cumpridos e as interrupções de pagamento, que prejudicam nos pagamentos de repasses dos fundos da Marinha Mercante. Essas dificuldades geram muitos obstáculos para obter financiamentos e investir em projetos para a construção naval, e ao mesmo tempo, formam uma grande quantidade de burocracias e garantias que são exigidas pelos agentes financeiros (MOREIRA, 2011).

Muitos projetos como os Planos de Dragagem, que envolvem a escavação de sedimentos no fundo de rios ou do mar próximo aos portos para criar novos canais de navegação ou manter a profundidade de portos e necessitam de um acompanhamento contínuo dos impactos ambientais, e foram agregados como complemento importante na infraestrutura portuária do país. Os problemas portuários de infraestrutura, que não se trata de casos simples persistem até os dias atuais.

Segundo pesquisa realizada pela Confederação Nacional de Transportes (CNT, 2013), segundo os entrevistados, os problemas portuários estão na precariedade dos estabelecimentos terrestres e na falta de manutenção dos canais de acesso. Por isso, o grande problema está na pouca relevância que o setor de cabotagem recebe nos portos, pois a prioridade está nas embarcações de longo curso e que transportam cargas de maior valor (MOREIRA, 2011). No mesmo sentido, o autor d'Oliveira (2017) afirma:

Esta priorização faz com que os navios de cabotagem sejam mais atingidos pelos conhecidos problemas de infraestrutura portuária que afligem a navegação marítima. Os elevados tempos de espera e de operação portuária, associados à falta de equipamentos apropriados para manuseio da carga nos portos provocam diminuição de produtividade e conseqüente aumento de custos, tornando menos competitivo o setor de navegação de cabotagem no Brasil (d'OLIVEIRA, 2017, p. 13).

Outro problema que o setor de cabotagem enfrenta é a integração entre modais, pois o modal rodoviário é muito diferenciado se comparado ao modal aquaviário devido a sua simplicidade, porque o escoamento da carga é menos burocrático e envolve poucos intermediários. Um dos motivos da falta de integração entre os dois modais está na falta de infraestrutura de transportes no país e não há incentivos para construir terminais multimodais e melhorar as malhas rodoviárias para aproximar esses dois modais (d'OLIVEIRA, 2017).

Junto com a burocracia, há os tributos incidentes na navegação de cabotagem que não se limitam apenas ao frete do transporte. O setor de cabotagem segue a mesma rigidez de controles alfandegários e sanitários, e tais burocracias geram longas esperas nos portos ou nas áreas de fundeio (FENCCOVIB, 2010). Mesmo com os avanços tecnológicos e sistemas de TI aplicados no setor, para agilizar os trâmites portuários, isto não foi o suficiente para melhorar o setor de forma consistente.

Neste tópico viu-se que a cabotagem é a atividade de transporte entre dois portos ou instalações de um país por via marítima ou fluvial. Tais atividades podem ser realizadas por diferentes tipos de navios. Na prática, o transporte de cabotagem no Brasil possui uma série de peculiaridades que reduzem a competitividade dos operadores de cabotagem e aumentam os custos, limitando os investimentos no setor.

2.4 Alternativas para melhorar o setor de cabotagem no Brasil

Como boas possibilidades de investimentos em obras de infraestrutura e logística, poderia melhorar bastante o setor naval no Brasil, com acessos nos terminais portuários, com revitalização dos equipamentos e infraestrutura dos portos, e aumentar o setor portuário, além de construir novos portos e rotas marítimas. Melhorias nos serviços prestados e nos portos é fundamental para aumentar as possibilidades de uso da cabotagem (ANTAQ, 2021).

O órgão que auxilia o modal aquaviário e o setor de cabotagem é a Agência reguladora Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que se constitui de ferramenta de planejamento institucional para indicar os regulamentos que são

prioridades para conhecimento da sociedade e dos envolvidos no setor. Isto ocorre por meio de um sistema participativo que agrega organizações internas, entes públicos e privados e a sociedade civil. Dessa forma, essa agência é importante para envolver o interesse de todos e regular o setor para gerar transparência e previsibilidades aos processos da Agência (ANTAQ, 2021).

Para que o setor naval receba os investimentos adequados, é preciso que o governo se envolva e faça os investimentos em infraestrutura para que a economia e outros setores possam ser beneficiados. Então, o modal aquaviário precisa receber apoio do poder público para que se atualize e se desenvolva em áreas que são necessárias. E as políticas públicas aplicadas precisam contabilizar as vantagens para que o desenvolvimento no setor ocorra (d'OLIVEIRA, 2017).

As tentativas do governo federal em aperfeiçoar as normas do setor são contínuas, entretanto, os resultados ainda não são satisfatórios. Junto com a regulamentação da ANTAQ, o poder público precisa estar mais presente para ajustar as distorções que ocorrem e que prejudicam o desenvolvimento do setor de cabotagem, como é o caso da mão de obra portuária (d'OLIVEIRA, 2017).

Junto com a regulamentação da ANTAQ, o poder público precisa estar mais próximo para fazer ajustar os problemas que ocorrem em setores específicos e que prejudicam os avanços no setor de cabotagem, como por exemplo, as normas referentes a cabotagem. Também é importante que o setor receba custos menores na prática (d'OLIVEIRA, 2017).

Como alternativas de proposta no setor de cabotagem no Brasil, é possível encontrar diversas possibilidades e os projetos que estão sendo colocados em prática para obter resultados a médio e longo prazo. Ao mesmo tempo, investir no setor de navegação no Brasil é um grande desafio porque envolve grandes investimentos, já que são transportadas grandes quantidades de cargas. Para o setor de cabotagem por exemplo, seriam necessários grandes investimentos (d'OLIVEIRA, 2017).

O governo federal, com o tempo vem realizando investimentos na construção naval, mas ainda é preciso tornar o setor de cabotagem eficiente, para que consiga competir com o setor rodoviário. O uso de navio de grande capacidade operacional, em rotas pré-definidas, e com escalas fixas na semana, poderia trazer para o setor de cabotagem, um transporte de carga com valor agregado maior, e com o tempo, essas rotas poderiam ser economicamente viáveis (COELHO, s. d.).

Também são necessários investimentos em infraestrutura para facilitar os processos e a relação com os outros modais. O setor de cabotagem necessita de terminais mais modernos, com novos berços de atracação e retroportos exclusivos para as frotas de cabotagem. O desenvolvimento dessa nova infraestrutura específica possibilita que as cargas de navegação de cabotagem sejam separadas das cargas de navegação de longo percurso (d'OLIVEIRA, 2017).

Tudo isto, pode facilitar os trâmites para o desembarço das cargas. Ao alocar e armazenar as cargas de cabotagem em locais específicos, a integração com os outros modais fica mais simplificada e o transporte mais eficiente. Para que o setor de cabotagem cresça, é preciso ligar ao setor rodoviário e ferroviário, pois com essas conexões, o setor de cabotagem seria mais procurado (d'OLIVEIRA, 2017).

Como o setor de cabotagem faz parte de uma cadeia produtiva, como alternativas para alavancar o setor, é necessário que haja modernização e integração ao transporte rodoviário para se ter uma maior competitividade. Agregar todos os modais e aproveitar as vantagens de cada um permite a otimização dos processos e a redução de custos (ANTAQ, 2021).

Então, com um envolvimento maior da cabotagem em outros modais como estratégia, o próprio setor seria beneficiado e os outros modais também, pois a cabotagem tem muitas vantagens como sua grande capacidade de carregamento, o consumo de combustível por tonelada é menor, assim como a baixa taxa de acidentes (ANTAQ, 2021).

Outra alternativa seriam investimentos em infraestrutura para diminuir o tempo ao realizar o transporte por cabotagem. Neste caso, seria necessário investir em equipamentos de embarque e desembarque mais modernos nas operações e ao mesmo tempo, diminuir as burocracias para que beneficiar na diminuição do tempo (ANTAQ, 2021).

Visto que entre as principais limitações para o setor de cabotagem, como já foi referido, são a falta de instalações de movimentação de carga ou terminais mais modernos é inegável que seja investido na qualidade das infraestruturas em termos de vias navegáveis e dos portos. É muito provável que a melhoria nas instalações e na infraestrutura traga vantagens como o desenvolvimento do sistema de transporte multimodal, no mínimo bimodal e o incentivo a um modal de transporte mais sustentável no país, se comparado ao modal majoritário atualmente, que é o transporte rodoviário.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Esta pesquisa foi realizada com o intuito de mostrar como o setor de cabotagem, pertencente ao modal aquaviário, está sendo utilizado no Brasil e descrever desde sua origem até os dias atuais. Também buscou apontar os principais problemas e os caminhos a serem tomados para aperfeiçoar o setor e envolvê-lo ainda mais na economia do país.

Como metodologias, foram aplicadas a pesquisa exploratória para o desenvolvimento do projeto e para conceituar com todas as referências e materiais empíricos necessários.

Segundo Gil (1999), o objetivo da pesquisa exploratória é desenvolver, explicar e ajustar os conceitos e ideias levantados para se ter uma conjuntura mais precisa dos problemas abordados e as hipóteses para pesquisas posteriores. Esse modelo de pesquisa, segundo o autor, é mais flexível com o planejamento desenvolvido, pois ele é criado com o intuito de propiciar uma visão geral dos fatos que são necessários para as análises.

De acordo com Malhotra (2001), o estudo exploratório é aplicado em situações em que é preciso estabelecer um problema mais preciso. Para Mattar (2001), os métodos aplicados na pesquisa exploratória são variados e multifuncionais.

Neste estudo, também foi aplicada a pesquisa descritiva, que segundo Gil (1999), tem como finalidade descrever as características de um fenômeno ou de uma população específica e definir suas relações com as mudanças que podem ocorrer. Esse método de pesquisa, de acordo com Selltitz, Wrightsman e Cook (1965), significa relatar um fenômeno ou uma circunstância com todos os seus detalhes, principalmente o que ocorre, com precisão, as peculiaridades da pessoa, bem como descrever uma relação em casos.

Segundo Aaker, Kumar e Day (2004), a pesquisa descritiva geralmente se aplica todas as informações do levantamento realizado e se particulariza com as hipóteses especuladas que não exemplificam as causalidades.

A partir dessas definições, foram levantadas as referências bibliográficas que foram livros, artigos e *websites* que abordam sobre o assunto estudado, entre outros materiais empíricos considerados válidos para a pesquisa. Também foram utilizados alguns dados que mostram o que ocorre na prática e o que explica o que ocorreu no decorrer da história das navegações no Brasil, sendo refletido até os dias atuais.

Análise dos dados

Para a sintetização e análise dos dados foram realizadas as seguintes etapas: primeiramente, uma leitura exploratória nos resumos dos artigos ou monografias e livros para saber do que se tratavam selecionando aqueles com conteúdo relacionado aos objetivos desta pesquisa. Em seguida, uma leitura seletiva do artigo ou monografia completo, para selecionar e resumir o conteúdo relevante para o estudo. Por fim, uma leitura crítica e reflexiva para a elaboração dos resultados.

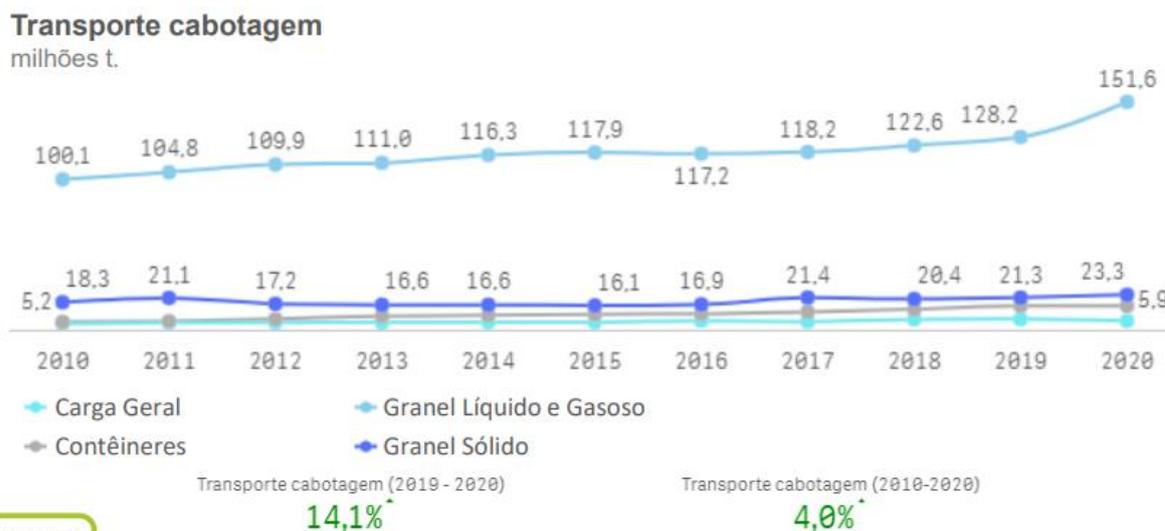
RESULTADOS E DISCUSSÃO

Baseado no levantamento dos materiais acadêmicos e de *websites* importantes que abordaram o assunto especificamente, pode-se perceber que o modal aquaviário recebeu poucos investimentos e ao mesmo tempo o setor de cabotagem que está em estudo, acompanhou este pequeno crescimento.

Desde sua origem com a chegada dos portugueses, o setor de cabotagem recebeu bons investimentos e, ao mesmo tempo, teve pouca relevância nas pautas políticas. Mas, com o tempo, mesmo tendo poucos investimentos, acompanhou o crescimento econômico e principalmente nos últimos anos o setor obteve um pequeno crescimento. Assim sendo, pode-se constatar que está sendo mais envolvido na economia do país e recebendo pequenos investimentos para atender as demandas.

Segundo pesquisa realizada pela ANTAQ, de 2010 a 2020, o setor de cabotagem teve um crescimento de 4% transportando cargas em geral, contêineres e granel sólido, mas o que alavancou efetivamente o setor foram as cargas em geral. No ano de 2019 a 2020, o crescimento foi de 25,1% tendo grandes demandas de cargas em geral, conforme mostra o gráfico 8, a seguir.

Gráfico 8 – Transporte de cabotagem no Brasil de 2010 a 2020



Fonte: ANTAQ | Grupo de mercadorias do estatístico aquaviário

Fonte: ANTAQ (2022).

Além dos dados do gráfico acima, cabe lembrar que no gráfico 7 (tópico 2.2) as movimentações de contêineres entre 2010 e 2020 foi de 4,1% e nos anos de 2019 a 2020, foi de 1,5%, demonstrando que mesmo em meio a muitas dificuldades, o setor de cabotagem aumentou no território nacional.

Então se recordar que as atividades de navegação costeira no Brasil iniciaram no século XVI durante o período da colonização do território brasileiro pelos portugueses e na época, o transporte marítimo era a única forma de transporte de mercadorias em longas distâncias. Além disso, as atividades comerciais durante aquele período também desempenhavam um papel muito importante para o crescimento econômico do país e eram fortemente dependentes da navegação marítima costeira.

Por outro lado, antes do século XVIII a indústria naval do país não havia desenvolvido sua infraestrutura e tinha capacidade portuária limitada. Somente a partir de 1808 foram feitos investimentos nos portos, impulsionados principalmente pela chegada da Família Real Portuguesa ao Brasil, que até então era colônia portuguesa. Foi pela promulgação de um Decreto que abria os portos brasileiros para “nações amigas” que a navegação marítima passou a ter maior desenvolvimento.

Depois disso, o auge da indústria naval brasileira ocorreu entre as décadas de 1950 e 1970, estimulado por políticas governamentais e oportunidades financeiras. No final da década de 1970, o Brasil chegou a ser considerado o segundo do mundo

em construção naval (atrás apenas do Japão), atividade que gerou mais de trinta e nove mil empregos diretos (ANTAQ, 2021).

Desde então, a navegação de cabotagem tem registrado crescimento modesto no Brasil. Atualmente, representa menos de 11% do total de transporte de cargas no país (em toneladas-quilômetros) e está muito atrás do transporte rodoviário, que responde por 65%. Além disso, a cabotagem representa cerca de 23% da carga movimentada nos portos brasileiros, enquanto o transporte de longa distância responde por 70% (ANTAQ, 2022).

Apesar de o setor parecer estar com um aumento da demanda, ainda há um forte desequilíbrio na matriz de transporte do país, com maior demanda para o transporte rodoviário. Apesar de que transporte rodoviário seja o principal modo de transporte de cargas no país, não significa que seja de melhor qualidade, pois apenas uma parte das rodovias é pavimentada.

Além disso, os fretes do transporte rodoviário são, em média, 20% superiores aos da cabotagem; o risco de roubo no transporte rodoviário aumentou os custos e contingências de seguros; cerca de um terço dos acidentes rodoviários estão associados ao transporte de carga; as más condições das estradas implicam em altos custos de manutenção dos caminhões (quase 15 vezes maiores do que os navios de cabotagem, em reais/tonelada-quilômetro); e o transporte rodoviário emite em média 85% mais CO₂ do que a cabotagem (em CO₂/tonelada-quilômetro) (ALVARENGA, 2019).

Nesse contexto, espera-se uma maior utilização do transporte de cabotagem no país. Convém ressaltar que legislação vigente antes de janeiro de 2022 estabelecia (com algumas exceções) que somente embarcações construídas no país poderiam operar no transporte de cabotagem e restringia o afretamento de embarcações estrangeiras, o que tornava necessário o investimento na formação de frota. Mas atualmente, a cabotagem conta com o Fundo da Marinha Mercante (FMM) como fonte de capital para a construção de navios (ALVARENGA, 2019).

No entanto, para expandir a navegação de cabotagem no país, é necessário um ambiente favorável à atração de investimentos, com cuidadosa consideração de abertura de operações para empresas estrangeiras. A abertura do mercado pode alcançar uma escala operacional adequada à geração de lucros, mas para isso, os operadores de cabotagem estrangeiros devem ter um ambiente regulatório estável

que permita os investimentos de grande escala típicos desta atividade, reduzindo os riscos potenciais.

Desse modo, percebe-se que historicamente o setor de cabotagem acompanhou o crescimento econômico e as demandas que o país possui, mas ainda necessita de políticas públicas para atrair maiores investimentos e aumentar a quantidade de carga transportada por cabotagem.

CONCLUSÕES

Após o desenvolvimento deste estudo, pode-se perceber que os avanços no setor de cabotagem começaram com a chegada da coroa portuguesa no Brasil e em alguns governos posteriores como no período imperial e atualmente para acompanhar o crescimento econômico e atender as demandas para escoar os produtos. Ou seja, pode-se concluir que desde o começo das navegações até hoje, o setor de cabotagem teve altos e baixos e que de um modo geral, recebeu poucos investimentos, assim sendo os resultados gerados ainda não são o suficiente para que o setor de cabotagem possa competir com o modal rodoviário.

O que prejudicou o setor de cabotagem foi a pouca importância que muitos governos deram para o setor e a prioridade que outros modais ganharam, como o rodoviário, por conta da facilidade de uso e devido as poucas burocracias ao deslocar os produtos. Outros gargalos do setor de cabotagem no Brasil são a alta tributação incidente sobre esse modal de transporte. Tais despesas são absorvidas nas taxas de frete e refletidas no custo final das mercadorias transportadas.

Além disso, os custos operacionais da cabotagem ainda são altos e, em alguns casos, somente compensam para uma grande quantidade de carga, ou para determinados tipos de carga. Por exemplo, os navios graneleiros, navios porta-contêineres e navios-tanque que transportam produtos químicos, líquidos e gás. Esses custos podem ser divididos em três grandes grupos: despesas com combustível, custos portuários e tripulação (salários, encargos sociais e outros).

Mas, mesmo com muitos entraves que prejudicaram o setor, diante do que foi pesquisado sobre as estatísticas do setor, aos poucos houve aumento e os investimentos recebidos vem acompanhando os avanços econômicos para atender as demandas e escoar os produtos. Isto foi perceptível principalmente nos últimos dez anos com o aumento do escoamento das cargas em geral.

Cabe destacar também que o transporte de cabotagem permite o transporte de grandes volumes de carga de forma prática e eficiente a grandes distâncias, o que é uma opção valiosa em um país grande como o Brasil. Isso pode evitar as interrupções na entrega de produtos e minimizar os perigos causados por estradas irregulares e condições meteorológicas e de tráfego, pois os navios podem realizar operações com horários e rotas previsíveis, proporcionando mais confiabilidade no rastreamento de cargas. Em geral, a cabotagem é considerada um meio de transporte mais seguro em relação tanto a roubos quanto a acidentes.

Além disso, comparado ao transporte rodoviário, o transporte de cabotagem libera menos gases do efeito estufa na atmosfera por unidade de trabalho de transporte. Desse modo, em pesquisas futuras, podem ser pesquisados os avanços que o setor de cabotagem recebeu em termos de investimentos na infraestrutura e quais os ganhos gerou para a economia do país, seja pelo emprego de novos equipamentos e estruturas ou pesquisar os benefícios em termos de redução das emissões de gases do efeito estufa por parte do Brasil.

REFERÊNCIAS

AAKER, D. A.; KUMAR, V.; DAY, G. S. **Pesquisa de marketing**. São Paulo: Atlas, 2004.

ALVARENGA, H. Cabotagem no Brasil: Importância, benefícios e crescimento. **ILOS - Especialistas em Logística e Supply Chain**, 15 fev. 2019. Disponível em: <https://www.ilos.com.br/web/cabotagem-no-brasil-importancia-beneficios-e-crescimento>. Acesso em: 19 nov. 2022.

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Desempenho portuário 2021**. Disponível em: <https://abtra.sharepoint.com/sites/Dados/Documentos/Forms/AllItems.aspx?id=%2Fsites%2FDados%2FDocumentos%2FAdministra%C3%A7%C3%A3o%2FInfoporto%2F2022%2FCom%C3%A9rcio%20exterior%2FAnu%C3%A1rio%20ANTAQ%202021%2Epdf&parent=%2Fsites%2FDados%2FDocumentos%2FAdministra%C3%A7%C3%A3o%2FInfoporto%2F2022%2FCom%C3%A9rcio%20exterior&p=true&ga=1>. Acesso em: 25 jun. 2022.

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Relatório de Gestão 2021**. Brasília, 25 de abril de 2022. Disponível em: https://www.gov.br/antaaq/pt-br/acesso-a-informacao/prestacao_de_contas/relatorio-de-gestao-2021_v2.pdf. Acesso em: 1 ago. 2022.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. **Frota Geral – Analítica**. Disponível em:

<http://web.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarFrotaGeral.aspx>. Acesso em: 25 jun. 2022.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. **Resolução Normativa nº 1, de 13 de fevereiro de 2015**. Aprova a norma que estabelece os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação nas navegações de apoio portuário, apoio marítimo, cabotagem e longo curso. Publicado DOU de 18 fev. 2015, seção 1. Disponível em: <https://www.abtp.org.br/upfiles/legislacao/Resolucao-Normativa-Antaq-1-de-2015.pdf>. Acesso em: 1 ago. 2022.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. **Resolução Normativa nº 5, de 23 de fevereiro de 2016**. Aprova a norma para outorga de autorização à pessoa jurídica, constituída nos termos da legislação brasileira e com sede e administração no país, que tenha por objeto operar nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem ou longo curso. Publicado no DOU em 25 fev. 2016. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=316794>. Acesso em: 1 ago. 2022.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. **Resolução nº 2.969 de 16 de julho de 2013**. Define a classificação dos Portos Públicos, Terminais de Uso Privado e Estações de Transbordo de Cargas em Marítimos, Fluviais e Lacustres. Publicado no DOU em 17 set. 2013. Disponível em: <https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/224053-classificauuo-dos-portos-publicos-terminais-de-uso-privado-e-estaves-de-transbordo-de-cargas-em-marutimos-fluviais-e-lacustres-define-a-classificauuo-dos-portos-publicos-ter.html>. Acesso em: 1 ago. 2022

CAMPOS NETO, C. A. da S.; Santos, M. de B. **Perspectivas do Crescimento do Transporte por Cabotagem no Brasil**. Texto para Discussão N° 1129. Brasília, DF: IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2005. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1628/1/TD_1129.pdf. Acesso em: 1 set. 2022.

CNT – Confederação Nacional dos Transportes. **Pesquisa CNT do Transporte Aquaviário 2013**. Brasília: CNT, 2013. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/pesquisas>. Acesso em: 2 jun. 2022.

COELHO, A. L. S. de A. **O Desenvolvimento da Navegação de Cabotagem**. Fórum de Transporte Multimodal de Cargas. s. d. Disponível em: <https://www.yumpu.com/pt/document/read/28139414/ao-desenvolvimento-da-navegaaao-de-cabotagem-antaq>. Acesso em: 20 maio 2022.

d'OLIVEIRA, Roberto Cruxen Daemon. **A navegação de cabotagem no Brasil: óbices e perspectivas para o incremento desse importante modal**. 2017. 28 f. Monografia (conclusão do Curso Superior) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/ccencruxen%20-%20A%20NAVEGA%20C3%87%C3%83O%20DE%20CABOTAGEM%20NO%20BRASIL%20202.pdf>. Acesso em: 1 set. 2022.

FENCCOVIB – Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios. **Portos Entravados**. 30 jul. 2010. Disponível em: <http://www.fenccovib.org.br/portos-entrevados/>. Acesso em: 20 ago. 2022.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

ISOTTON, Fayana Rizzi. **A atividade portuária brasileira e a importância do porto concentrador**. 2009. 91 f. Monografia (Estágio Supervisionado do Curso de Comércio Exterior) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas – Gestão, Universidade do Vale do Itajaí. Itajaí, 2009. Disponível em: <https://www.univali.br/Lists/TrabalhosGraduacao/Attachments/696/fayana.pdf>. Acesso em: 2 jun. 2022.

KEEDI, S. **Transportes, unitização e seguros internacionais de cargas**. 4 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2010.

MALHOTRA, N. **Pesquisa de marketing**. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

MATTAR, F. N. **Pesquisa de marketing**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2001.

MOREIRA, W. de S. O Desenvolvimento da Navegação de Cabotagem no Brasil. In: **6º Encontro de Logística e Transportes – FIESP**. 14 jun. 2011. Disponível em: <https://pt.slideshare.net/FIESP/o-desenvolvimento-da-navegao-de-cabotagem-no-brasil-wagner-de-sousa-moreira>. Acesso em: 25 jun. 2022.

OLIVEIRA, C. T. **Modernização dos Portos**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

OLIVEIRA, N. de. Vantagens e desvantagens do transporte de cabotagem no país. **Agência Brasil**. s. d. Disponível em: <https://www.terra.com.br/noticias/brasil/vantagens-e-desvantagens-dotransporte-de-cabotagem-no-pais,0b50dc840f0da310VgnCLD200000bbcceb0aRCRD.html>. Acesso em 21 ago. 2022.

SELLTIZ, C.; WRIGHTSMAN, L. S.; COOK, S. W. **Métodos de pesquisa das relações sociais**. São Paulo: Herder, 1965.

VACLAVIK, M. C.; MAÇADA, A. G. Análise da Viabilidade da Utilização da Cabotagem: um Estudo de Caso. In: **XXXIII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração – ANPAD**. São Paulo, SP, 19 a 23 de setembro de 2009.