UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

Rafael Oliveira Fonseca

A circulação através da navegação de cabotagem no Brasil

Um sistema de fluxos e fixos aquaviários voltados para a fluidez territorial

Orientadora: Prof^a Dr^a María Mónica Arroyo

São Paulo

2012

RAFAEL OLIVEIRA FONSECA

Dissertação de Mestrado

A circulação através da navegação de cabotagem no Brasil

Um sistema de fluxos e fixos aquaviários voltados para a fluidez territorial

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia, da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo para obtenção do Título de Mestre em Geografia. Área de Concentração: Geografia Humana.

Orientadora: Prof^ª Dr^ª María Mónica Arroyo

São Paulo

2012

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

F676c Fonseca, Rafael Oliveira
A circulação através da navegação de cabotagem no Brasil: Um sistema de fluxos e fixos aquaviários voltados para a fluidez territorial / Rafael Oliveira Fonseca ; orientadora María Mónica Arroyo. - São Paulo, 2012.
188 f.

Dissertação (Mestrado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

1. circulação. 2. fixos. 3. fluxos. 4. transporte aquaviário. 5. cabotagem. I. Arroyo, María Mónica, orient. II. Título.

FOLHA DE APROVAÇÃO

Rafael Oliveira Fonseca

A circulação através da navegação de cabotagem no Brasil: um sistema de fluxos e fixos aquaviários voltados para a fluidez territorial

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia, da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo para obtenção do Título de Mestre em Geografia. Área de Concentração: Geografia Humana.

Aprovado em: ____ / ____ / ____

Banca examinadora

Prof. Dr.: _____

Instituição: _____ **Assinatura:** _____

Prof. Dr.: _____

Instituição: _____ **Assinatura:** _____

Prof. Dr.: _____

Instituição: _____ **Assinatura:** _____

Dedico esse trabalho em especial aos meus pais; minha mãe Leontina e meu pai Adair. Essa é uma forma singela de agradecer aos ensinamentos sobre a vida, e de demonstrar o amor que tenho por eles.

AGRADECIMENTOS

Quando iniciamos uma pesquisa sempre imaginamos que o momento da elaboração dos agradecimentos será o mais fácil e espontâneo, e na verdade não é bem assim. É um momento de reflexão onde nos lembramos das etapas da pesquisa desde o seu princípio, de suas dificuldades, questionamentos, angústias, aprendizados e satisfações; das etapas de construção do conhecimento que tivemos antes e durante a elaboração deste trabalho; das pessoas que fazem parte de nossas vidas e que por isso contribuíram para nossa formação e para a resultante desta pesquisa; e também dos lugares, pois após mergulharmos na ciência geográfica nunca mais conseguimos olhar para a paisagem de uma forma singela, as reflexões são inevitáveis, e influenciam na nossa forma de pensar o espaço.

Assim, gostaria primeiramente de agradecer a professora Mónica Arroyo, que desde a graduação destina parte de seu tempo a me orientar, ensinar, e, sobretudo a me incentivar a seguir em frente. Suas horas de dedicação, atenção, paciência, e principalmente sua competência como Geógrafa e Pesquisadora foram indubitavelmente fundamentais para o meu enriquecimento e a construção deste trabalho.

Aos professores do Departamento de Geografia da USP pelos ensinamentos no decorrer da graduação e do mestrado, que incentivaram o meu mergulho na ciência geográfica.

A Ana Paula, meu amor e minha recente esposa, surgiu no meu caminho no decorrer desta pesquisa como uma luz divina iluminando minha vida; suas contribuições e críticas foram sem dúvida de grande valia, mas seu incentivo, cumplicidade e perseverança no dia-a-dia foram e são estímulos preciosos e imensuráveis. A Geografia em razão de nossas pesquisas nos aproximou, parecia que de alguma forma isso estava “planejado” e certo de um dia acontecer, não é mesmo? Agora não há mais meus objetivos, há somente os nossos objetivos.

A toda minha família, fundamental para minha formação como ser humano, pelo carinho e compreensão as minhas escolhas, e pelo apoio e confiança em busca das minhas aspirações. São vocês que me propiciam uma base sólida e perene que me permite seguir o caminho que eu acredito sem medo de errar.

A todos os amigos que conheci no decorrer da minha vida, meu agradecimentos pelo enriquecimento inestimável que suas amizades me proporcionam. Aos amigos do Laboplan pelas conversas, sugestões e críticas que foram de grande valia para esta pesquisa, e um agradecimento especial a Daniel Huertas, que periodicamente me cedeu material de pesquisa.

Ao CNPq e a Fapesp pelas bolsas concedidas que contribuíram para minha dedicação à pesquisa, e a Antaq que sempre foi atenciosa as minhas demandas.

Enfim, a todos aqueles que de alguma forma contribuíram para a efetivação dessa pesquisa.

RESUMO

Esta dissertação tem o propósito de analisar a dinâmica da circulação no Brasil através da navegação de cabotagem de carga. Cabotagem é definida como aquela navegação realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as interiores, ou seja, é todo transporte aquaviário nacional que se realiza totalmente ou parcialmente pela via marítima costeira. No atual período histórico, a convergência da técnica, da ciência, da informação, e do processo de mundialização do capital criam maiores possibilidades para a especialização dos lugares, não havendo mais a necessidade de se produzir todo o tipo de demandas por mercadorias, estabelecendo-se uma intensa divisão territorial do trabalho onde a circulação emerge como elemento intrínseco aos processos produtivos, pois é somente através da movimentação das mercadorias que os ciclos produtivos se efetivam. Esse processo vem contribuindo para uma intensificação dos fluxos materiais e imateriais que ocorrem em espaços cada vez mais amplos do mercado internacional, aumentando dessa forma a tendência ao espraiamento geográfico das atividades econômico-produtivas. No Brasil esses aspectos ganham ênfase, sobretudo a partir da década de 1990, quando na maior parte do mundo ocorreram alterações econômicas, políticas e sociais que impuseram aos países, e ao Brasil, um novo padrão de organização do território pautado, dentre outros fatores, na busca de uma maior racionalidade e fluidez territorial devido à intensificação dos fluxos e a inserção cada vez mais vigorosa do país no mercado mundializado. Assim, em um país de dimensão continental que apresenta mais de sete mil quilômetros de costa, com uma faixa litorânea onde se localizam a maioria das principais cidades e centros consumidores, a navegação de cabotagem se apresenta como um modal potencial para realização da circulação de mercadorias, sobretudo no contexto da intermodalidade pretendida em um país ainda essencialmente rodoviarista. Os agentes privados, defendendo seus interesses, e, sobretudo o Estado, na sua esfera de ação tem dinamizado recentemente o setor aquaviário. Dessa maneira, nos propomos compreender a atuação do agente estatal sobre o setor dos transportes, especificamente sobre a navegação de cabotagem de carga no Brasil, bem como compreender a atuação dos principais armadores nacionais, que se utilizam da navegação de cabotagem para oferecerem seus serviços baseados em soluções logísticas que buscam otimizar a circulação material de seus clientes. Desse modo, busca-se perpassar pelos caminhos e conteúdos da cabotagem brasileira, bem como analisar os principais circuitos espaciais da produção que se utilizam dessa modalidade de transporte, com ênfase para os circuitos produtivos: do petróleo, do alumínio (bauxita) e da celulose (madeira).

Palavras chave: circulação, fixos, fluxos, transporte aquaviário, cabotagem.

ABSTRACT

This study aimed to analyze the dynamics of circulation in Brazil through the coastal shipping cargo. Coastal shipping or cabotage is defined as that navigation between Brazilian ports, using only the sea or the sea and the rivers, in other words, is a national waterway transportation that takes place totally or partially by sea coast. In the current historical period, the convergence of technical, science, information, and the process of capital globalization create greater opportunities towards specialization of places, there was no longer a need to produce all kinds of demands for goods, establishing an intense territorial division of labor where circulation emerges as an element intrinsic to the production processes, therefore it is only through the circulation of goods that the production cycles become effected. This process has contributed to an intensification of the material and immaterial flows that occur in wider spaces increasingly globalized thereby increasing the tendency to geographical spreading of economic-productive activities. In Brazil these aspects acquire emphasis, especially since the 1990s, when most of the world, economic, political and social changes occurred imposed to all the countries, and to Brazil, a new pattern of organization of the territory ruled, among other factors, in the search of a better rationality and territorial fluidity due to the intensification of flows and increasingly forceful insertion of the country in the globalization. Therefore, in a country of continental dimension presenting over seven thousand kilometers of coastline, with a coast where are located most of the major cities and consumer centers, coastal shipping appears as a modal transport with potential for circularion of goods, especially in the context of intermodality intended in a country still essentially based on road transportation. Private agents, defending their interests, and above all the State, within its sphere of action has recently dynamized the water transportation sector. In this way, we propose to understand the action of the State on the transport sector, specifically on coastal shipping cargo in Brazil, as well as understanding the role of the main national shipowners, that use the cabotagae to offer their services based in logistics solutions aimed to optimize material circulation of their customers. Therefore, it is intended to pervade the ways and contents of Brazilian cabotage as well as analyze the main spatial circuits of production that use this mode of transport, with emphasis on productive circuits of: petroleum, aluminum (bauxite) and cellulose (wood).

Keywords: circulation, fixed, flows, water transportation, cabotage.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Linhas de cabotagem da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro	29
Figura 2: Lloyd Pacífico atracado no Terminal de Contêineres em Santos na década de 1980	40
Figura 3: Barcaça da Norsul atracada no TUP Aracruz em Caravelas/BA	108
Figura 4: Barcaça da Norsul atracada no TUP Aracruz em Caravelas/BA	109
Figura 5: Barcaça Norsul 9 atracada para a movimentação de bobinas de aço no Tráfego Vega	110
Figura 6: Navio graneleiro Castillo de Guadalupe, ex-Doceorion (Docenave)	112
Figura 7: A BR Marítima, estratégia de negócios da companhia para atrair clientes para o modal aquaviário, e Navio porta-contêineres Aliança Manaus	114
Figura 8: Navio Log-In Jacarandá, entrou em operação em 2011, é o primeiro porta-contêineres produzido no Brasil no século XXI	116
Figura 9: Logotipo da companhia destacando a navegação de cabotagem, e Navio porta-contêineres Mercosul Line Santos	119
Figura 10: Logotipo da companhia destacando a cabotagem, e Navio porta-contêineres Maestra Atlântico, um navio que foi da Lloyd Brasileiro	121
Figura 11: Navio Sérgio Buarque de Holanda, em operação desde julho de 2012, é a terceira embarcação em operação da Transpetro fruto do Promef	124
Figura 12: Terminal Almirante Barroso, Tebar, em São Sebastião/SP	128
Figura 13: Sequência operacional da produção de bauxita da Mineração Rio do Norte ...	139

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Matriz de transportes do Brasil em 2005	3
Gráfico 2: Companhias de navegação subvencionadas pelo Tesouro (1862-1897)	23
Gráfico 3: Volume de transporte de carga por navegação de cabotagem no Brasil de 1997 a 2011 em toneladas/ano	58
Gráfico 4: Variação percentual da movimentação de carga através da navegação de cabotagem no Brasil de 1997 a 2011 (considerando 1997 como ano-base para a variação)	59
Gráfico 5: Movimentação percentual de cargas no Brasil por tipo de navegação aquaviária entre 1997 e 2011	59
Gráfico 6: Variação percentual da movimentação de cargas no Brasil por tipo de navegação aquaviária entre 1997 e 2011 (considerando 1997 como ano-base para a variação)	60
Gráfico 7: Matriz de transportes do Brasil: passado, presente e futuro	61
Gráfico 8: Matriz de transportes dos maiores países do mundo em área territorial na década de 2000 e percentual médio geral	62
Gráfico 9: Situação da frota da navegação de cabotagem brasileira, conforme a propriedade das embarcações	67
Gráfico 10: Percentuais da movimentação na cabotagem em 2011, considerando Terminais de Uso Privativo e Portos Organizados	92
Gráfico 11: Movimentação dos Terminais da Petrobras em relação aos outros Terminais de Uso Privativos e Portos brasileiros em 2011	127

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: A marcha do povoamento e a urbanização no século XVI, predomínio de ocupações litorâneas	18
Mapa 2: A marcha do povoamento e a urbanização no século XVIII, predomínio das ocupações litorâneas e lindeiras aos principais cursos hídricos	21
Mapa 3: Classificação Portuária da década de 1940	32
Mapa 4: Portos Organizados do Brasil	78
Mapa 5: Terminais de Uso Privativo do Brasil	82
Mapa 6: Principais fixos portuários da cabotagem brasileira: hierarquização	93
Mapa 7: Os “caminhos” da cabotagem brasileira	99
Mapa 8: Companhia de Navegação Norsul: linhas de tráfego	111
Mapa 9: Aliança Navegação e Logística: linhas regulares	115
Mapa 10: Log-In Logística Intermodal: linhas regulares	118
Mapa 11: Mercosul Line Navegação e Logística: linhas regulares	120
Mapa 12: Maestra Navegação e Logística: linhas regulares	122
Mapa 13: Terminais Petrobras: localização	125
Mapa 14: Fixos emissores e receptores de fluxos de petróleo e derivados através da cabotagem (2009)	136
Mapa 15: Fixos emissores e receptores de fluxos de bauxita através da cabotagem (2009)	142
Mapa 16: Fixos emissores e receptores de fluxos de madeira e celulose através da cabotagem (2009)	146

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Os principais portos brasileiros da década de 1940 segundo classificação de Silva (1941)	33
Tabela 2: Movimentação através da navegação de cabotagem nos principais portos brasileiros em 1937	34
Tabela 3: Evolução dos contratos do Programa de Financiamento da Marinha Mercante do PAC no período de 2007-2010 (dados da previsão para 31/12/2010)	55
Tabela 4: Previsão preliminar dos investimentos do Eixo Transportes do PAC2	56
Tabela 5: Empresas autorizadas a operarem na navegação de cabotagem no Brasil, ordenada de forma decrescente pelo total de TPB de suas respectivas embarcações (2012)	65
Tabela 6: Embarcações por Tipo, ordenado de forma decrescente pela quantidade total (2012)	66
Tabela 7: Embarcações por Tipo, ordenado de forma decrescente pelo total de TPB (2012)	68
Tabela 8: Empresas credenciadas a operarem sob o Acordo Bilateral do transporte marítimo entre Brasil e Uruguai	70
Tabela 9: Empresas credenciadas a operarem sob o Acordo Bilateral do transporte marítimo entre Brasil e Argentina	71
Tabela 10: Movimentação de carga nos Portos Organizados brasileiros em 2011, por “tonelagem”	85
Tabela 11: Movimentação de carga nos Portos Organizados brasileiros em 2011, por “(%) no Porto”	86
Tabela 12: Movimentação de carga nos Terminais de Uso Privativo brasileiros em 2011, por “tonelagem”	89
Tabela 13: Movimentação de carga nos TUPs brasileiros em 2011, por “(%) no TUP” ...	91
Tabela 14: Movimentação nos fixos portuários em 2011 na cabotagem (embarque e desembarque)	95
Tabela 15: Movimentação nos principais fixos portuários em 2011 na cabotagem (embarque e desembarque)	98

Tabela 16: Agrupamento das mercadorias (NCM) por Grupos, em ordem alfabética	101
Tabela 17: Movimentação de carga nos fixos portuários através da navegação de cabotagem em 2009, por Grupo de mercadorias	102
Tabela 18: Movimentação de carga nos Terminais de Uso Privativo da Petrobras em 2011, por “tonelagem”	126
Tabela 19: Movimentação de carga nos fixos portuários através da navegação de cabotagem em 2009, petróleo, combustíveis, óleos minerais, e produtos derivados	133
Tabela 20: Movimentação nos fixos portuários em 2009 de Petróleo, combustíveis, óleos minerais, e produtos derivados, por PO/TUP	134
Tabela 21: Movimentação de carga nos fixos portuários através da navegação de cabotagem em 2009, recursos minerais e derivados	138
Tabela 22: Movimentação nos fixos portuários em 2009 de recursos minerais e derivados, por PO/TUP	141
Tabela 23: Movimentação nos fixos portuários em 2009 de madeira e celulose, por PO/TUP	145

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABDI	Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial
AFRMM	Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante
Alumar	Consórcio de Alumínio do Maranhão
Alunorte	Alumina do Norte do Brasil S.A.
AMC	Arsenal Marinho da Corte
AMRJ	Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro
ANP	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
Antaq	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BHP	Billiton Metais S.A.
BIT	Banco de Informações e Mapas de Transportes
BNDE	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
Bracelpa	Associação Brasileira de Celulose e Papel
CBA	Companhia Brasileira de Alumínio
CCN	Companhia Comércio e Navegação
CDC	Companhia Docas do Ceará
CDFMM	Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante
CDRJ	Companhia Docas do Rio de Janeiro
CDSA	Companhia Docas de Santana
CMBEU	Comissão Mista Brasil-Estados Unidos
CMM	Conselho da Marinha Mercante
CNT	Confederação Nacional dos Transportes
Codeba	Companhia Docas do Estado da Bahia
Codern	Companhia Docas do Rio Grande do
Codesa	Companhia Docas do Espírito Santo
Codesp	Companhia Docas do Estado de São Paulo
CPD	Companhia Docas do Pará
CPI	Comissão Parlamentar de Inquérito
CSAV	<i>Compañia Sudamericana de Vapores</i>

CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
DMM	Departamento da Marinha Mercante
DNTA	Departamento Nacional de Transportes Aquaviários
Docas-PB	Companhia Docas da Paraíba
Docenave	Companhia de Navegação Vale do Rio Doce
Eisa	Estaleiro Ilha S.A.
ENNH	Empresa Nacional de Navegação Hoepcke
FHC	Fernando Henrique Cardoso
FMM	Fundo da Marinha Mercante
GLP	Gases Liquefeitos
IPUP	Instalação Portuária de Uso Privativo
Ishibras	Ishikawajima do Brasil S.A.
Lloydbras	Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
Mercosul	Mercado Comum do Sul
MRN	Mineração Rio do Norte S.A.
NCM	Nomenclatura Comum do Mercosul
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAC2	Programa de Aceleração do Crescimento 2
PCN	Plano da Construção Naval
PDP	Política de Desenvolvimento Produtivo
Petrobras	Petróleo Brasileiro S.A.
PIB	Produto Interno Bruto
PND	Programa Nacional de Desestatização
PNLT	Plano Nacional de Logística e Transporte
PO	Porto Organizado
PPA	Plano Plurianual
PPCN	Plano Permanente de Construção Naval
Promef	Programa de Modernização e Expansão da Frota
Prorefam	Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo

S.A.	Sociedade Anônima
SALTE	Saúde, Alimentação, Transporte e Energia
SDP	Sistema de Desempenho Portuário
SEP	Secretaria de Portos da Presidência da República
STA	Secretaria de Transportes Aquáticos
Sunaman	Superintendência Nacional da Marinha Mercante
Tebar	Terminal Almirante Barroso
TPB	Tonelada de Porte Bruto
TPI	Triunfo Participações e Investimentos
Transpetro	Petrobras Transporte S.A.
TRMM	Taxa da Renovação da Marinha Mercante
TUP	Terminal de Uso Privativo
VCP	Votorantim Celulose e Papel

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
 CAPÍTULO I – Navegando no passado: a navegação de cabotagem na formação socioespacial brasileira	 14
1.1. Das “técnicas de marear” à Abertura dos Portos: um longo caminho navegado sob o comando do colonizador (1500-1808)	15
1.2. Nasce uma cabotagem legitimamente brasileira: entre avanços e contradições até o estabelecimento de um projeto nacional para o setor (1808-1939)	20
1.3. O Estado assume o posto de Capitão: o período das Políticas Nacionais para a cabotagem e a indústria naval brasileira, do auge à queda (1939-1989)	28
1.4. Emerge um novo padrão de organização do território: o desmonte e a desnacionalização da marinha mercante brasileira (1989-2001)	42
 CAPÍTULO II – Navegando no presente: um panorama geral da cabotagem no século XXI	 48
2.1. O Estado reassume o posto de Capitão: a retomada das Políticas Nacionais para a navegação de cabotagem e a indústria naval brasileira (2001-2012)	49
2.2. Na rota contemporânea: a movimentação de carga e a matriz de transporte brasileira	57
2.3. Navegando com os agentes armadores: suas frotas e os acordos bilaterais com os países vizinhos do Cone Sul	63
 CAPÍTULO III – Fixos e fluxos: uma rede de intensas relações ao serviço da circulação	 72
3.1. Fixos portuários: instrumento produtivo da cabotagem	74
3.1.1. Portos Organizados (PO)	75

3.1.2. Terminais de Uso Privativo (TUP)	79
3.2. Fixos e Fluxos aquaviários: os caminhos e o conteúdo da navegação de cabotagem de carga brasileira	83
3.2.1. Os Portos Organizados a serviço da cabotagem: uma proposta de hierarquização	83
3.2.2. Os Terminais de Uso Privativo a serviço da cabotagem: uma proposta de hierarquização	87
3.2.3. Navegando pelas rotas: os “caminhos” da navegação de cabotagem de carga brasileira	94
3.2.4. No interior dos navios: o conteúdo e a especialização da navegação de cabotagem de carga brasileira	100
CAPÍTULO IV – Licença para navegar: os fluxos capitaneados pelos agentes operadores da cabotagem brasileira	104
4.1. Companhia de Navegação Norsul	107
4.2. Empresa de Navegação Elcano S.A.	112
4.3. Aliança Navegação e Logística	112
4.4. Log-in Logística Intermodal	116
4.5. Mercosul Line Navegação e Logística	119
4.6. Maestra Navegação e Logística	121
4.7. Petrobras: o notável Capitão da cabotagem brasileira	123
CAPÍTULO V - Movimentação de mercadorias como resultado da divisão territorial do trabalho	129
5.1. Produção e consumo: áreas associadas à movimentação de cabotagem	131

5.1.1. Petróleo: o “combustível” da cabotagem brasileira	131
5.1.2. Bauxita: o circuito produtivo do alumínio na cabotagem brasileira	137
5.1.3. Madeira e Celulose: o circuito produtivo que “descobre” o mar	143
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	148
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	154
8. APÊNDICES	164
Apêndice A – Matriz de eventos relacionados à cabotagem brasileira (periodização)	165
Apêndice B - Frota da navegação de cabotagem brasileira (setembro, 2012)	176
Apêndice C - Movimentação nos fixos portuários em 2009, por grupos de mercadorias ..	180
9. ANEXOS	186
Anexo A – Explicação técnica da Antaq quanto a fórmula de cálculo das cargas transportadas no modal aquaviário	187

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

O Brasil, um país de dimensão continental e extenso litoral, apresenta mais de oito mil quilômetros de extensão de costa, com “[...] vastas extensões continuamente ocupadas, no interior das quais se encontram aglomerações de expressiva densidade populacional” (MORAES, 2007, p. 44), onde se localizam a maioria das principais cidades, polos industriais e centros consumidores.

Essa ocupação litorânea do território brasileiro teve origem no processo de colonização realizado por Portugal, que estabeleceu uma estrutura de povoamento no sentido do litoral para o interior, priorizando dessa forma os espaços costeiros, e consequentemente as áreas naturalmente favoráveis às atividades portuárias. A própria origem marítima do colonizador impôs tal lógica ocupacional (MORAES, 2000), promovendo uma grande e poderosa unidade territorial via oceano, minimizando a princípio a utilização de outros modais, apesar de acarretar em inúmeras dificuldades para a integração econômica das áreas interioranas do território (SILVA, 1941).

Esta dinâmica não ocorre exclusivamente no Brasil, pois a circulação através do modal aquaviário faz parte da história da humanidade. Por séculos e séculos, as regiões portuárias atuam como importantes nós das redes comerciais em suas diferentes espessuras, reunindo economias locais, regionais, nacionais e internacionais muitas vezes em uma mesma porção do território. O mar foi o principal caminho para que o homem tivesse conhecimento de todas as terras emersas do planeta, até porque essas não são plenamente conectadas, portanto foi pela via marítima que ocorreu a integração social da humanidade em escala global e, desse modo, o transporte marítimo foi um dos primeiros modais a ser utilizados comercialmente pelo homem em larga escala (NETO, 2010).

Por conseguinte, o Atlântico foi o caminho mais viável para o Brasil promover a fluidez de grande parte das riquezas, de correntes migratórias diversas, mas também de diversas correntes do pensamento, ou seja, foi um meio fundamental de circulação material e imaterial para o território. Daí a importância das comunicações por cabotagem que formavam a verdadeira espinha dorsal do sistema de viação do Brasil (PRADO JR., 1977 [1942]), pois a

pioneira rede urbana brasileira era uma sucessão de núcleos litorâneos, cada um estruturando eixos de penetração na hinterlândia¹ (CRUZ, 2006b).

Desse modo, o transporte através da navegação de cabotagem foi um dos principais modais utilizado até primeira metade do século XX, quando as malhas ferroviárias voltadas predominantemente para a interiorização do território, e, sobretudo as malhas rodoviárias ainda estavam em formação. A matriz de transporte que se consolida no Brasil a partir de então deixa o modal aquaviário em uma posição marginal em relação aos principais modais terrestres, conforme mostra o gráfico a seguir.

Gráfico 1 – Matriz de transportes do Brasil em 2005

Fonte: Elaboração própria com base no PNLT (BRASIL, 2006)

Essa modalidade de transportes, porém, não fica estagnada e participa das mudanças econômicas, políticas e sociais ocorridas na maior parte do mundo nas últimas décadas, que impõem ao Brasil um novo padrão de organização do território pautado, dentre outros fatores, na busca de uma maior racionalidade e fluidez territorial devido à intensificação dos fluxos materiais e imateriais decorrentes de uma inserção cada vez mais

¹ Hinterlândia é definido como a área de influência de uma cidade portuária que, por concentrar significativa atividade econômica, pode engendrar uma rede urbana, constituída por centros urbanos menores, incluindo sua rede de transportes (SANTOS, 2008 [1981]).

vigorosa do país no mercado capitalista mundializado². Dessa forma, o espaço geográfico é modificado e reorganizado devido, dentre outros fatores, às demandas econômicas de agentes hegemônicos corporativos inseridos nos diversos circuitos espaciais da produção³, que demandam a execução de operações logísticas nas quais se insere a navegação de cabotagem.

Nesse contexto, pretendemos estudar a dinâmica da circulação que se realiza no Brasil através da navegação de cabotagem de carga.

Em primeiro lugar, precisamos nos deter em uma reflexão sobre o papel da circulação e de sua importância na estruturação do território; e somente depois dessa compreensão geral, nos deteremos em uma proposta de definição da cabotagem. Trata-se de dois itens necessários na introdução deste trabalho, expostos a seguir.

Circulação: elemento intrínseco ao processo geral da produção

No atual período ainda caracterizado pela convergência da técnica, da ciência e da informação, a circulação se destaca como elemento intrínseco ao processo produtivo, até mesmo indissociável, pois gradativamente se criam possibilidades para especialização dos lugares não havendo mais, dessa maneira, a necessidade de se produzir localmente todo o tipo de necessidades e demandas, estabelecendo uma intensa divisão territorial do trabalho (SANTOS, 1996). A forma histórica da atual divisão territorial do trabalho corresponde a uma forma, também historicamente determinada, de circulação (CASTILLO, 2011).

Esse processo vem contribuindo para uma intensificação dos fluxos materiais e imateriais que ocorrem em espaços cada vez mais amplos do mercado mundializado, aumentando as possibilidades do espraiamento geográfico das atividades econômico-produtivas; essas redes de circulação e comunicação contribuem cada vez mais para modelar o quadro espaço-temporal que é todo o território (RAFFESTIN, 1993 [1980]). Isso não ocorre, todavia, de forma idêntica em todos os lugares, portanto é necessário compreendermos

² Segundo Sposito (1999, p. 99), “mundialização significa [...] a tendência de expansão das relações capitalistas de produção e a sua capacidade de buscar impô-las em todos os lugares do mundo”, através da financeirização das relações econômicas e da formação de redes de comunicações mundiais.

³ Para Santos e Silveira (2001, p. 143) os circuitos espaciais da produção “[...] são definidos pela circulação de bens e produtos e, por isso, oferecem uma visão dinâmica, apontando a maneira como os fluxos perpassam o território”.

que a circulação atua como uma das bases da diferenciação geográfica (ARROYO, 2006), de uma forma consideravelmente intensa na atualidade.

Mas não é só na contemporaneidade que a circulação atinge considerável importância. Fernand Braudel (1996 [1979]), ao abordar os aspectos dos instrumentos da troca dentre os séculos XV e XVIII, demonstra toda importância que a circulação possuía nas atividades econômico-produtivas, pois somente através desse elemento é possível ocorrer a ligação entre o universo da produção e do consumo, ou seja, a circulação seria o elo fundamental entre o local de produção e o consumo dos produtos.

Camille Vallaux (1914) ressalta a importância da circulação por outro ângulo, enfatizando seu caráter político e o papel do Estado, pois este cria, altera, elimina, e regula os caminhos de acordo com seus interesses, é evidente que nem sempre os interesses do Estado coincidem com os interesses sociais. Além disso, com a contiguidade dos territórios devido à ampliação da circulação, as diferenciações entre os lugares que teoricamente tenderiam a se anular, acabam por ocasionar situações opostas, pois gradativamente se modificam e se redesenham, através da sua extensão ou suavização.

Harvey (2005), fortemente inspirado em Marx, ressalta que o transporte produz valor, logo faz parte diretamente do processo produtivo e contribui para as modificações das relações espaciais e, conseqüente hierarquização dos lugares. Conforme lembra Santos (2003 [1979]), o transporte não é uma mercadoria passível de armazenamento, portanto se realiza exatamente no fenômeno da circulação.

Para além da importância da circulação para os processos produtivos e para os Estados, os fluxos de bens, pessoas e informações são cada vez mais intensos, requerem o suporte material e técnico para que possam trafegar pelo território com a máxima fluidez possível, pois cada atividade produtiva exerce uma forma de interferência incorporando as influências dos territórios (LAMOSO, 2009), ou seja, há uma demanda cada vez maior por sistemas de movimento no território, sobretudo aqueles que favoreçam a circulação material, acarretando conseqüentemente na expansão ou na complexidade das interações espaciais⁴.

⁴ “As interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico. Podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracterizar-se por diversos propósitos, e se realizar através de diversos meios e velocidades” (CORRÊA, 1997, p. 279)

Corrêa (1997) ressalta que essas interações espaciais devem ser consideradas como parte do processo de transformação social, refletindo as diferenças de lugares frente às necessidades ou demandas decorrentes de seus respectivos períodos. Nesse contexto, a circulação emerge como um dos imperativos do atual período dominado pela racionalidade econômica capitalista, na busca constante por maior fluidez e porosidade territorial, visando conceber espaços quase ideais, no qual o escopo seria a supressão total dos obstáculos promovendo à livre circulação das mercadorias, uma obsessão do mercado mundializado dado sua grande demanda por fluxos internacionais em busca da incessante maximização dos lucros.

Nessa perspectiva, os lugares buscam de várias formas se inserirem nesse mercado, na maior parte das vezes se submetendo a intervenções estrangeiras ao local, pois “[...] a fluidez é a condição, mas a ação hegemônica se baseia na competitividade” (SANTOS, 1994, p. 34) entre os agentes privados e também os Estados.

A fluidez territorial expressa à qualidade daqueles territórios que possuem a capacidade de promover uma aceleração cada vez maior dos fluxos a partir de uma base material estruturada por um conjunto de objetos concebidos especialmente para promoverem a circulação (ARROYO, 2001). Por sua vez, a porosidade territorial contribui para definir as qualidades dos territórios auxiliando suas relações com o exterior; ou seja, também propiciam uma aceleração cada vez maior dos fluxos, mas “[...] a partir de uma base institucional incumbida da regulação do movimento”, com o objetivo de aprofundar a inserção externa nos territórios (ARROYO, 2001, p. 143).

A maior parte dos circuitos espaciais da produção demandam infraestruturas que foram concebidas para servirem de suporte à produção, à circulação e ao consumo das mercadorias geradas pelas atividades produtivas, portanto consequentemente são objetos técnicos que atuam como um dos elementos organizadores e produtores de espaço, definindo características e influenciando no desenvolvimento econômico do processo de acumulação (LAMOSO, 2009), que ocorre de forma heterogênea pelo espaço geográfico através dos sistemas de movimento do território. Nesses sistemas, as operações logísticas participam dos circuitos espaciais da produção como estratégia, planejamento e gestão, ou seja, como estratégia corporativa, e não simplesmente como um fixo ou um fluxo (SILVEIRA, 2009).

Do ponto de vista territorial, as operações logísticas atuam como um conjunto de competências infraestruturais, institucionais e organizacionais que podem conferir

competitividade a um espaço geográfico, aos agentes econômicos e aos circuitos produtivos que dele fazem uso (CASTILLO, 2007). Além disso, a logística necessita ser assimilada como um conjunto de atividades corporativas que orientam a movimentação de uma rede produtiva complexa (SPOSITO, 1999), inseridas em circuitos espaciais da produção que demandam uma circulação cada vez mais eficaz.

Nesse contexto, ressalta-se que qualquer operação logística atua como um vetor de ordem e desordem (TREVISAN, 2007), pois contribui para a fragmentação do território brasileiro, para a hierarquização dos lugares e, conseqüentemente para a competitividade territorial fruto da especialização de, por exemplo, locais portuários que possuem um arranjo determinado para exercer uma função específica.

Os portos, os terminais de uso privativos e a navegação de cabotagem não devem ser considerados e analisados somente como sistemas de engenharia que servem os locais onde se realizam a movimentação, o armazenamento e o transbordo de cargas, ou seja, apenas como elementos integrantes das operações logísticas, pois conjuntamente representam um elo potencial na reestruturação da matriz do transporte brasileiro, sobretudo no contexto da intermodalidade⁵ e da multimodalidade⁶ característico do atual período, colaborando significativamente para a elevação da fluidez territorial.

Embora a cabotagem não esteja dentre os principais modais do transporte nacional no período atual, é utilizada em larga escala por alguns setores produtivos conforme abordaremos adiante, e possui uma influência significativa ao menos em pontos específicos do território dotados desses sistemas de objetos, reforçando a diferenciação geográfica e a conseqüente hierarquia dos lugares, portanto, a navegação de cabotagem pode ser considerada como uma alternativa viável como suporte a dinâmica dos circuitos produtivos (ONO, 2001).

⁵ A intermodalidade é o transporte que se realiza a partir da utilização conjunta de mais de um modal, mas que utiliza documentos fiscais individuais para cada tipo de modal.

⁶ A multimodalidade ou o transporte multimodal de cargas é definida pela Lei nº 9.611 de 19 de fevereiro de 1998 que: “Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências”. Artigo 2º O Transporte Multimodal de Cargas é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal.

Felipe Jr. (2009) ressalta que a multimodalidade é importante no contexto da nova lógica da dinâmica territorial, pois permite a articulação entre o local e o global, os fluxos materiais mediante a formação de redes, a intermediação entre produtor e mercado, além da reprodução do capital.

Todo esse arranjo se insere na secular relação entre cidades e portos; Monié e Vidal (2006) destacam modificações surgidas a partir dos anos de 1990 com a intensificação da economia global, onde novas demandas foram colocadas sobre os portos acarretando na reorganização dos espaços produtivos e das cidades portuárias. Monié (2005) ressalta que as cidades portuárias funcionam como grandes nós de articulação dos fluxos e que os portos (como sistemas técnicos indispensáveis) articulam as múltiplas escalas geográficas da produção cada vez mais dispersas e reticularizadas. Nesse processo, porém, ambos passam por um reordenamento e reestruturação que visam atender somente o interesse corporativo, em detrimento das comunidades portuárias, sintoma claro das conflituosas relações entre as cidades e os portos na contemporaneidade.

Apesar dos conflitos, Cruz (2006a) ressalta que os portos com o passar dos séculos adquiriram novas funções, e com isso estabeleceram novas relações com seu entorno, bem como os com lugares, por vezes muito distantes, desempenhando assim um papel cada vez mais amplo. Por isso, um porto marítimo não pode se reduzir apenas a um lugar de trânsito, a uma etapa do transporte da mercadoria, ou a um ponto de contato entre dois modos de transporte; suas atividades, estrutura, e seus usuários, refletem a grande diversidade de produtos que o mesmo recebe, a multiplicidade de navios que perpassam, e a complexidade de suas ligações marítimas e terrestres (FISCHER, 2008 [1963]), portanto o dinamismo, as interações espaciais e suas áreas de influências são intensas.

Podemos inferir que a navegação de cabotagem, como um sistema de movimento, se insere na complexa dinâmica da circulação e das cidades, junto a sua hinterlândia, e possui papel preponderante como elemento da produção de alguns circuitos produtivos. Trata-se de mais um campo de ações, que articula as demandas de competitividade territorial dos grandes agentes corporativos, muitas vezes sob a anuência dos Estados, com as possibilidades oferecidas pelos modernos sistemas de objetos e técnicas.

Cabotagem: apontamentos sobre sua definição

O termo cabotagem é utilizado há séculos sendo encontrado em diversos idiomas, em suas diferentes variações, segundo o alfabeto latino/romano: cabotagem (português), *cabotage* (inglês, francês, sueco, holandês, dentre outros), *cabotaje* (espanhol), *cabotaj* (romeno), *cabotatge* (catalão), *cabotaggio* (italiano), *kabotage* (alemão), *kabotasje* (norueguês), *kabotaj* (turco), dentre outros. Na Etimologia há inúmeras explicações para o

termo, mas frequentemente sucedem-se basicamente duas: a primeira faz referência à ideia do transporte marítimo costeiro de cabo-a-cabo (penínsulas); a segunda refere-se a Sebastião Caboto, italiano, navegador do século XVI, que explorava terras pelas “margens”, prática que ficou conhecida como “cabotagem”.

Além dessas definições etimológicas, no Brasil o termo se remete quase sempre ao transporte aquaviário, mas é necessário mencionar que a palavra cabotagem é correntemente utilizada em outros territórios como Europa, América Anglo-Saxônica, Austrália, Ásia e até mesmo em outros países latino-americanos, na referência ao transporte aéreo nacional, conhecido no Brasil como “voos domésticos”, e o termo frequentemente está atrelado às políticas públicas que visam estabelecer mecanismos protecionistas para as empresas aéreas nacionais dos respectivos Estados.

Na União Europeia, por exemplo, o transporte rodoviário quando realizado totalmente em um território nacional por algumas empresas estrangeiras, insere em uma regulamentação do Bloco que denomina essa prática como cabotagem, mesmo utilizando-se o modal rodoviário, limitando essa atividade de forma a proteger os transportadores locais.

Conforme mencionado, no Brasil, o vocábulo cabotagem faz referência basicamente a uma modalidade de transporte aquaviário, seja nos órgãos oficiais ou em trabalhos acadêmicos, mas há algumas diferenças em relação à possibilidade desse modal ser nacional ou internacional, bem como em relação ao período histórico no qual o mesmo é citado.

Para desatar esse entrelaçamento e tornar exequível nossa análise adotaremos em nossa pesquisa a definição considerada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que se baseia na lei nº 10.893/04⁷, onde cabotagem é definida como aquela navegação realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as interiores, ou seja, é todo transporte aquaviário nacional que se realiza totalmente ou parcialmente pela via marítima costeira.

Essa mesma lei também define as outras duas modalidades aquaviárias sob a tutela da Antaq: navegações de longo curso, aquelas realizadas entre portos brasileiros e portos estrangeiros, sejam marítimos, fluviais ou lacustres, ou seja, é todo transporte aquaviário internacional seja ele realizado em lagos, rios, mares ou oceanos; e as navegações

⁷ Lei nº 10.893 de 13 de julho de 2004: Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências..

interiores, aquelas realizadas exclusivamente entre portos brasileiros usando somente as vias interiores, ou seja, é todo transporte aquaviário nacional que se realiza em lagos e rios sem perpassar pelo mar.

Mas mesmo no Brasil há ainda outras definições, por exemplo, o Decreto Federal nº 2.596/98⁸, em vigor, considera cabotagem a navegação realizada entre portos ou pontos do território brasileiro utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores, ou seja, similar àquela adotada pela Antaq. No passado o Regulamento para o Tráfego Marítimo⁹, realizava uma subdivisão do modal, considerando grande cabotagem aquela realizada no tráfego marítimo entre os portos brasileiros e, entre estes e os portos da Costa Atlântica da América do Sul, das Antilhas e da Costa Leste da América Central, excluídos os portos de Porto Rico e Ilhas Virgens; e pequena cabotagem aquela realizada no tráfego marítimo entre os portos brasileiros, não se afastando a embarcação mais de 20 milhas náuticas¹⁰ da costa e fazendo escala em portos cuja distância não exceda 400 milhas náuticas (exceto entre as ilhas oceânicas brasileiras).

Para além da legislação também há outras definições; para a Confederação Nacional dos Transportes (CNT, 2006) cabotagem é toda navegação ao longo da costa entre portos de um mesmo país ou de países vizinhos, quando é chamada de grande cabotagem; para Moacir Silva (1941) é aquela navegação que se utiliza exclusivamente da via marítima costeira, realizando dessa forma uma circulação periférica. Compreendemos que a definição desse autor estaria próxima da definição adotada pela Antaq, pois menciona que essa ingressaria também para o interior do país e do continente, através das duas grandes bacias fluviais, amazônica e platina.

Apesar das inúmeras definições, a navegação de cabotagem faz parte do sistema de movimento aquaviário da marinha mercante¹¹ nacional e foi elemento fundamental da era

⁸ Decreto Federal nº 2.596 de 18 de maio de 1998: Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.

⁹ Decreto Federal nº 87.648 de 24 de setembro de 1982 (revogado): Aprova o Regulamento para o Tráfego Marítimo

¹⁰ Milha náutica: segundo convenção internacional equivale a 1.853,25 metros.

¹¹ Marinha mercante pode ser definida como a frota de embarcações civis utilizadas para o transporte de mercadorias, ou seja, são as embarcações dedicadas essencialmente às atividades econômicas de circulação material, excluindo a frota dedicada às atividades: militares (Marinha de Guerra), pesqueiras (Marinha de Pesca), a frota de apoio marítimo (ex: rebocadores), plataformas de petróleo, e aquela dedicada às atividades de esportes náuticos e outras atividades recreativas (marinha de recreio).

pré-técnica do território colonial brasileiro, tendo como características principais: sob a perspectiva econômica, o baixo custo relativo e a uma grande capacidade de carga; sob a perspectiva temporal, não priorizar a velocidade em seus deslocamentos (CONTEL, 2001); sob a perspectiva técnica, demandar a existência de sistemas de engenharias fixos que possibilite as operações de transbordo nas embarcações.

Procedimentos metodológicos da pesquisa e estrutura da dissertação

A pesquisa teve como um de seus primeiros objetivos a realização de uma construção histórica sobre a cabotagem brasileira, tendo como base o papel do Estado. Confeccionamos uma matriz de eventos (apêndice A) que nos serviu como fonte de dados para a posterior elaboração de uma periodização, a ser apresentada nos dois primeiros capítulos.

Consultamos diversas fontes secundárias para desenvolver uma argumentação; dentre elas, livros, trabalhos acadêmicos, documentos jornalísticos, revistas especializadas, mapas, sítios eletrônicos e demais fontes que puderam nos auxiliar para a análise da temática em toda sua abrangência. Durante toda nossa pesquisa houve grande dificuldade em obter estudos de geógrafos sobre este tipo de navegação, as referências vieram na sua maioria de estudos realizados por engenheiros, economistas e organizações estatais; a maior parte dos trabalhos de geógrafos que tratam ou mencionam o modal tem o enfoque nos portos, ou seja, nos fixos.

As estatísticas públicas oficiais disponibilizadas pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) através de seus Anuários foram, de forma geral, a base de dados utilizada para elaboração do restante do conteúdo deste trabalho. A autarquia foi periodicamente contatada para esclarecimentos diversos que contribuíram para nossas análises. Realizamos pesquisas sobre principais agentes armadores¹² que atuam na cabotagem brasileira através de informações obtidas de forma direta com os mesmos, ou indiretamente através de trabalhos acadêmicos, sítios eletrônicos e revistas especializadas vinculadas aos setores logísticos e portuários. Além disso, todo esse material, as sistematizações de dados realizadas a partir das estatísticas, e os mapas por nós elaborados, subsidiaram nossas análises

¹² Pessoa física ou jurídica que explora comercialmente uma embarcação mercante, sendo ou não seu proprietário (FERREIRA, 1999).

sobre os principais circuitos produtivos que se utilizam da cabotagem brasileira no período atual.

Com o propósito de organizar todo esse conteúdo, definimos uma subdivisão de capítulos que busca, de forma complementar, agrupar os elementos essenciais para a compreensão da circulação através da navegação de cabotagem no Brasil.

O Capítulo I tem o propósito de analisar uma periodização histórica construída por nós tendo como enfoque a navegação de cabotagem no Brasil, perpassando pela sua gênese e o seu desenvolvimento, desde o período pré-colonial até final do século XX, enfatizando a influência do Estado na dinâmica territorial a partir das suas ações sobre esse modal aquaviário e o setor de transportes como um todo. Neste Capítulo apresentamos brevemente uma sistematização de dados realizada por Moacir Silva (1941), sobre o que ele denominou de “circulação periférica” brasileira na década de 1940, englobando os principais armadores da época, as linhas de cabotagem, uma classificação dos portos, e a organização de seus fluxos de embarque e desembarque.

No Capítulo II, tendo como base novamente a periodização histórica anteriormente elencada, enfatizamos inicialmente as ações estatais na primeira década do século XXI sobre a navegação de cabotagem e a indústria naval brasileira. Posteriormente, perpassamos pelas estatísticas oficiais contemporâneas, ressaltando: o crescimento gradativo da tonelagem transportada na cabotagem brasileira; a situação do modal aquaviário frente à matriz de transportes do Brasil e dos maiores países do mundo; e a atual frota autorizada a navegar nessa modalidade aquaviária destacando seus proprietários e as tipologias de embarcações predominantes. Por fim, há uma breve exposição dos acordos bilaterais aquaviários que o Brasil possui com o Uruguai e a Argentina, países que possibilitam uma navegação costeira que, mesmo classificada como internacional, é largamente explorada pelos agentes armadores da cabotagem brasileira.

O terceiro Capítulo busca enfatizar os fixos e os fluxos vinculados à operação da navegação de cabotagem brasileira, formando uma rede ao serviço da circulação. Com isso, analisamos os fixos portuários na figura institucional dos Portos Organizados e os Terminais de Uso Privativos, ressaltando como os mesmos são oficialmente classificados e administrados no Brasil. Em um segundo momento, busca-se abordar os fluxos, a partir das estatísticas oficiais sobre a cabotagem brasileira, demonstrando uma hierarquização dos fixos portuários; em seguida, realiza-se uma análise sobre os caminhos por onde perpassam os

fluxos da cabotagem brasileira, e por fim o conteúdo desses fluxos, visando compreender quais são os circuitos espaciais da produção que se utilizam desse modal aquaviário.

O Capítulo IV propõe analisar a atuação dos principais agentes armadores da cabotagem brasileira, destacando quais são as principais empresas que atuam no mercado do transporte marítimo fazendo uso dessa rede compostas por fixos e fluxos voltados à circulação aquaviária, enfatizando-se quando houver: as linhas regulares de cabotagem containerizadas e as linhas exclusivas criadas para atender as demandas de seus clientes. Por fim, destaca-se o papel da Petrobras, a maior companhia brasileira e o principal “cabotador” do país.

A última parte, o Capítulo V, tem o objetivo de realizar uma análise dos circuitos espaciais da produção associados à cabotagem brasileira: o circuito do petróleo e o circuito da bauxita. Trata-se do estudo de áreas de produção e áreas de mercados associadas a fluxos específicos desses insumos produtivos, caracterizando uma divisão territorial do trabalho decorrente da hierarquia e da especialização de alguns pontos do território. Para enriquecer a análise, o circuito da madeira e celulose também é abordado, pois o mesmo “descobre” o mar a partir de uma demanda logística de uma grande companhia, a Fibria, demandando linhas exclusivas de um importante armador da cabotagem brasileira.

Consideramos que a navegação de cabotagem deve ser analisada além dos processos puramente técnicos e administrativos, e precisa ser abordado no contexto da intermodalidade vislumbrada no período atual. Uma abordagem crítica do modal aquaviário pela Geografia mostra-se fundamental, tanto em sua dimensão material quanto nas ações públicas e privadas, que modificam e são modificados pelo espaço geográfico.

CAPÍTULO I

**NAVEGANDO NO PASSADO: A NAVEGAÇÃO DE
CABOTAGEM NA FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL
BRASILEIRA**

CAPÍTULO I

1. Navegando no passado: a navegação de cabotagem na formação socioespacial brasileira

“O Atlântico é o agente formador do litoral brasileiro, são dele os detalhes topográficos da nossa costa em perpétuo trabalho de remodelação [...]. Sob o ponto de vista humano, é o veículo não somente de todas as riquezas, de todos os auxílios do exterior, das correntes imigratórias variadas e inesgotáveis, como também das correntes do pensamento e da civilização. O tipo brasileiro é um produto mesológico do Atlântico, que por seu intermédio toma parte na vida do globo. É, pois, este oceano uma longa janela escancarada para o mundo exterior” (SILVA, 1941, p. 374 apud CARVALHO)

Uma periodização histórica tendo como enfoque o desenvolvimento da navegação de cabotagem no Brasil é essencial para compreendermos o panorama atual dessa modalidade de circulação aquaviária.

Para definirmos os períodos construímos uma matriz de eventos vinculados a circulação através da navegação de cabotagem no Brasil perpassando pela sua gênese e desenvolvimento no país do período pré-colonial até o início do século XXI (apêndice A), que nos subsidiou na proposição dos cortes temporais discernindo entre permanências e rupturas históricas, sobretudo no que diz respeito às ações estatais. Estabelecemos cinco períodos, sendo que os quatro primeiros serão tratados neste Capítulo I, e o quinto período será discutido no Capítulo II, tem-se assim a periodização a seguir.

1.1. Das “técnicas de marear” à Abertura dos Portos: um longo caminho navegado sob o comando do colonizador (1500-1808)

No decorrer dos séculos XIV e XV, as rotas costumeiramente utilizadas para o comércio de especiarias oriundas das Índias e da Ásia que se destinavam à Europa enfrentavam grandes dificuldades para a realização do transporte das mercadorias próprias à

época, sofrendo sérias restrições operacionais em função dos correntes conflitos políticos, militares e religiosos entre cristãos e muçulmanos, sobretudo após 1453 quando o Império Turco-Otomano realiza a conquista de Constantinopla e passa a controlar grande parte da costa leste do Mar Mediterrâneo, praticamente proibindo a circulação marítima das habituais rotas europeias.

Neste cenário Portugal e Espanha, as grandes potências navais do período, não tiveram muitas alternativas e começaram a buscar um caminho possível ao oriente pela via marítima mesmo que mais distante, optando por margear a costa da África perpassando pelo Cabo da Boa Esperança até atingir as Índias e o Oriente Próximo. Isto resultou em uma grande oportunidade para o fortalecimento da influência política e econômica de ambos os países sobre o mercado do continente europeu, bem como favoreceu o desenvolvimento das técnicas de navegação desses países através das chamadas “técnicas de marear” (FAUSTO, 1995, p. 25), que subsidiaram a tradicional experiência na navegação costeira dessas nações.

Essa empreitada dos países ibéricos acarretou na conquista de grande parte da costa oeste africana, na realização da circunavegação, alcançando as Índias, e acarretando na descoberta de várias ilhas no Atlântico e da América. Foi um período histórico importante que ficou marcado como o Ciclo das Grandes Navegações e dos Descobrimentos, e que deu origem ao Grande Império Colonial Português, o qual o Brasil fez parte sendo seu maior território ultramarino.

A expansão territorial portuguesa desde o princípio se tornou um grande projeto nacional (FAUSTO, 1995) que por séculos obteve êxito e colocou o país lusitano dentre as grandes potências econômicas mundiais da época, e consequentemente acabou por trazer ao território brasileiro todo o conhecimento naval português desenvolvido por séculos.

Oficialmente os portugueses chegaram ocasionalmente ao Brasil em abril de 1500, devido a uma alteração na rota original provocada pelas correntes marítimas, constituindo assim um dos mais importantes episódios da expansão colonial europeia pelo mundo e, consequentemente da história brasileira. Mas segundo Boris Fausto (1995), desde o século XIX há grandes discussões se o descobrimento do Brasil em 1500 foi obra do acaso ou se já havia um conhecimento prévio do “Novo Mundo” apesar de muitos elementos indicarem que de fato Cabral realmente pretendia chegar às Índias, contudo isso não elimina a possibilidade de que navegantes europeus terem passado pela costa brasileira antes mesmo de 1500. A questão da exatidão de quando os europeus chegaram ao Brasil trata-se de uma controvérsia

que pertence mais a uma curiosidade histórica, e que pouco influencia na compreensão do papel da navegação costeira desde o início da história de nosso país.

Portanto, desde o princípio das navegações europeias pelo “Novo Mundo” sul-americano, a navegação de cabotagem tecnicamente dominada pelos ibéricos emergiu como meio fundamental de circulação material e imaterial, principalmente em territórios como o que viria a ser o brasileiro, um país de grandes proporções territoriais, em outras palavras, um país-continente (LAMICQ, 1995) com um imenso litoral navegável. Além disso, há também uma considerável circulação fluvial, sobretudo na região amazônica, com seus mais de 20 mil quilômetros de rios navegáveis (HUERTAS, 2009), que se integra diretamente com grande parte do território pela via fluvial e marítima.

A partir de um planejamento estratégico nacional após o descobrimento e início da exploração econômica de um território imenso como o do Brasil, Portugal consolida-se como uma potência mundial do período (FAUSTO, 1995). As primeiras tentativas de exploração econômica do território brasileiro, através da extração do Pau-Brasil, se basearam nos sistemas de feitorias litorâneas idêntico àquele adotado na costa africana, devido dentre outros fatores, a similar dificuldade de penetração no interior do território.

Tendo como base o início da história de nosso país, podemos afirmar que a gênese da navegação de cabotagem no território brasileiro ocorreu com a chegada dos portugueses e, está intrinsecamente relacionada ao fato do território brasileiro conter um extenso litoral, mas, sobretudo devido à forma como a colonização foi realizada pelos europeus, privilegiando no princípio a ocupação litorânea através das feitorias e, posteriormente das capitânias hereditárias (mapa 1). Isso contribuiu para um comércio ligado à navegação de cabotagem que era a única opção para interligar os portos do litoral brasileiro (PRADO JR., 1965 [1945]).

Contudo, sabe-se que o comércio interno realizado por meio da navegação de cabotagem nesse período ocupava uma posição secundária, uma vez que o Sistema Colonial visava basicamente à produção de determinados gêneros de interesse para o mercado internacional, portanto, o comércio de exportação era o principal elemento de interesse na colônia (PRADO; LUIZETTO, 1981).

Mapa 1 – A marcha do povoamento e a urbanização no século XVI, predomínio de ocupações litorâneas

Fonte: Fausto (1995, p. 92)

No entanto, tem-se que a falta de uma política melhor elaborada e mais ambiciosa estagnou o Brasil por praticamente três séculos provocando poucas alterações na dinâmica econômica da colônia. Durante mais de trezentos anos, Portugal basicamente apenas retirou recursos do território brasileiro, sem conceder como contrapartida estímulos ao desenvolvimento, sem realizar praticamente qualquer grande investimento em infraestruturas, se restringindo basicamente a manter o monopólio do comércio e da navegação (somente navios portugueses podiam operar na costa brasileira), além de coibir o comércio entre as Capitanias, posteriormente Províncias, de forma a evitar que essas pudessem se unir econômica e politicamente, colocando em risco a sua hegemonia territorial.

Dentre os poucos investimentos realizados, destaca-se a implantação do Arsenal da Marinha no Rio de Janeiro, em 1763 visando à construção e a manutenção naval na

colônia, que permitiu, mesmo que de forma incipiente, a fabricação de navios para cabotagem e longo curso. Até esse momento os reparos eram realizados nas principais cidades (vilas) do litoral onde havia pequenos estaleiros artesanais que realizavam a construção de pequenos barcos para atender a demanda do transporte de cabotagem regional de pessoas e mercadorias, e até mesmo os reparos nas embarcações portuguesas, eram locais precários, mas necessários, pois desde o século XVI a parada de navios europeus rumo a Rio da Prata, Estreito de Magalhães ou Cabo Horn era obrigatória, devido à necessidade de escalas no trajeto (HUTTER, 2005).

Posteriormente, além do Rio de Janeiro, a construção de embarcações maiores começou a ser realizada em outros pontos do território com a gradativa expansão dos Arsenalis da Marinha pelo território e a inclusão dessas atividades as suas atribuições: no Pará, localizado no sul da cidade de Belém (1761); na Bahia, localizado na cidade baixa de Salvador (1770); em Pernambuco, situado no centro da cidade de Recife (1789); em Santos, no atual litoral paulista (1820); e, por último, no Mato Grosso, situado em Cuiabá (1827) (GOULARTI FILHO, 2011a).

A vinda da família real para o Brasil em 1808 altera consideravelmente a dinâmica política e econômica do Brasil e, concomitantemente dos meios de circulação. Burlamaqui (1918) ressalta que foi nesse período que nasce uma frota de navios mercantes legitimamente brasileiros por meio da Carta Régia de 1808 que promulgou o Decreto de Abertura dos Portos as Nações Amigas¹³, dessa forma, teoricamente os estrangeiros não tinham mais qualquer impedimento para comercializar no território colonial português, iniciando-se o comércio internacional livre. Além disso, a família real permitiu a instalação de fábricas antes proibidas em alguns pontos do país, algumas estradas foram criadas ou melhoradas, e a navegação de cabotagem e fluvial, agora não mais monopolizadas pelos portugueses, foi estimulada (LUSTOSA, 2008), e com isso iniciaram-se no país investimentos inclusive na indústria naval com a criação de estaleiros de norte a sul do território (NETO, 2010). Com os portos “abertos” um novo período se inicia para a navegação de cabotagem brasileira.

¹³ Marcando o fim do Pacto Colonial que garantia o monopólio comercial de Portugal sobre o Brasil.

1.2. Nasce uma cabotagem legitimamente brasileira: entre avanços e contradições até o estabelecimento de um projeto nacional para o setor (1808-1939)

Até aquele momento, o continental território brasileiro, segmentado em Províncias sem importantes e eficazes ligações terrestres que se realizavam basicamente via tração animal, se mantinha em contato basicamente através das ligações realizadas pela navegação de cabotagem e interior. Naquele período, por exemplo, a navegação entre Salvador e Rio de Janeiro levava cerca de sete dias (FAUSTO, 1995), mas era maneira mais rápida, segura e eficaz de promover a circulação.

Dessa forma, como o território se comunicava predominantemente pelo Atlântico e rios, o monopólio de uso dos portos pelos portugueses arruinava qualquer possibilidade de expansão econômica do país subordinado a rigidez do sistema colonial, por isso a Abertura dos Portos promoveu ao Brasil uma liberdade e possibilidades econômicas sem precedentes.

Essa “libertação” promoveu o desenvolvimento da indústria naval e a expansão da frota de embarcações mercantes brasileiras, pois os interesses nacionais passaram a guiar seus passos; dessa forma a Independência anos mais tarde encontrou um país com um aparelhamento marítimo de forma geral em boas condições quando comparado ao período de dominação portuguesa (BURLAMAQUI, 1918).

Após a Independência em 1822, a navegação de cabotagem se desenvolveu nas primeiras décadas desse período sem expressivas ações públicas para o setor, pois os principais investimentos públicos que ocorreram no âmbito dos transportes priorizaram o modal ferroviário visando promover a interiorização do território; basicamente o setor aquaviário se apoiou no próprio mercado que assegurava a rentabilidade e a expansão da demanda do mesmo.

Quase que concomitantemente à Independência, inicia-se no país em 1820 o controle sobre a navegação mercante brasileira, com a Marinha sendo responsável pelo registro das embarcações e das tripulações através da Intendência dos Arsenais da Marinha (GOULART FILHO, 2010).

Uma das primeiras ações públicas nesse período somente se efetivou devido à dificuldade imensa enfrentada pelo Governo Imperial na gestão do território. Os proprietários de navios da época se voltavam para o atendimento da demanda de circulação de mercadorias, mas para o Estado promover a gestão do Império, era necessário de alguma forma garantir a circulação das informações, ou seja, a circulação imaterial, que sofria com a falta de

regularidade para determinados pontos do território. Assim, o governo implementou uma espécie de navegação de cabotagem regular oficial para vários lugares do território nacional, transportando passageiros e as correspondências públicas e particulares (NETO, 2010).

Mapa 2 – A marcha do povoamento e a urbanização no século XVIII, predomínio das ocupações litorâneas e lindeiras aos principais cursos hídricos

Fonte: Fausto (1995, p. 92)

Nesse contexto, visando acelerar o processo de comunicação, o governo passa a incentivar as concessões das linhas regulares às empresas que possuíam navios à vapor, concedendo em 1836 a primeira outorga desse tipo. Isso provocou um relativo avanço técnico, pois as embarcações tecnicamente ultrapassadas deixaram de ser economicamente viáveis e o

último navio à vela construído nos Arsenais da Marinha foi o Paraíba, em 1861 (GOULARTI FILHO, 2011a); a partir de então se inicia a consolidação dos avanços técnicos promovidos pelos navios à vapor no Brasil. É nesse momento da história brasileira que o desenvolvimento da navegação mercante e da indústria naval nacional passa a se vincular de forma mais intensa devido às políticas públicas do Estado.

A abertura da navegação de cabotagem aos estrangeiros sempre esteve na pauta do Governo Imperial, o Decreto nº 60¹⁴ de 1833 autorizou o governo a contratar empresas nacionais e estrangeiras para navegarem pelo país, causando intensos debates; os liberais eram favoráveis à abertura e defendiam a modernização da navegação brasileira com a presença de embarcações estrangeiras; por outro lado, os nacionalistas eram contrários, argumentando que essa abertura arruinaria a ainda nascente e frágil frota mercante nacional e também a construção naval, extinguindo as companhias de navegação e estaleiros brasileiros (GOULARTI FILHO, 2011a).

Para os nacionalistas o grande concorrente da navegação de cabotagem brasileira “morava em casa”, sobre o argumento de que um Estado soberano precisava deter o controle nacional de rotas, frotas e estaleiros, pois se trata de questões vinculadas a estratégia de segurança nacional, uma vez que está relacionado diretamente com o desenvolvimento da nação.

O Decreto nº 632¹⁵ de 1851 autorizou o governo a promover a organização de companhias de navegações que utilizassem barcos e navios próprios, subsidiando-as por mais de 20 anos, garantindo assim a constituição de companhias de navegação por todo o país, formando uma frota nacional de embarcações mercantes (GOULARTI FILHO, 2011b). Com isso, o pagamento pelo transporte das malas e correspondências oficiais através da navegação de cabotagem, organizadas pela Administração Geral dos Correios, constitui-se no primeiro apoio financeiro despendido pelo Tesouro à navegação brasileira a vapor.

De forma geral, a maioria concordava que a demanda pelo barateamento do frete fez com que o Governo Imperial adotasse uma medida relativamente contraditória, pois ao

¹⁴ Decreto nº 60 de 08 de outubro de 1833: “Autoriza o governo a contratar com quaisquer companhias, nacionais ou estrangeiros, o exclusivo da navegação por barcos de vapor nos rios e baías do império”.

¹⁵ Decreto nº 632 de 18 de setembro de 1851: “Autoriza o governo a promover a organização de companhias que empreenderão a navegação por vapor em barcos próprios, não só para transporte de passageiros e malas, mas também para condução de mercadorias”.

invés de oferecer algum tipo de incentivo aos armadores para subsidiar a navegação de bandeira brasileira, o Estado promoveu a abertura dos portos do país para navios estrangeiros realizarem a navegação de cabotagem. Assim, nas primeiras décadas do Império a cabotagem foi capitaneada em águas brasileiras na sua maioria pelos europeus.

Em 1860, o Decreto nº 2.647¹⁶ garantia às embarcações nacionais a realização do transporte de cabotagem, reativando as discussões da época sobre o protecionismo e a soberania do Estado. Apenas seis anos depois, o Decreto nº 3.631¹⁷ de 1866 iniciou a segunda abertura aos estrangeiros da cabotagem brasileira, sob o argumento do Ministério da Agricultura de que a circulação das mercadorias encontrava-se insatisfatória sem a atuação dos estrangeiros (GOULARTI FILHO, 2011b), não atendendo as demandas nacionais, revelando evidentes contradições na política pública para o setor aquaviário na época.

Gráfico 2 – Companhias de navegação subvencionadas pelo Tesouro (1862-1897)

Fonte: Ministério da Fazenda apud Goulart Filho (2011a, p. 321)

O período Imperial, de modo geral, não teve grande relevância para as empresas do transporte aquaviário nacional, que sobreviveram com as poucas infraestruturas marítimas

¹⁶ Decreto nº 2.647 de 19 de setembro de 1860: “Manda executar o regulamento das alfândegas e mesas de rendas”.

¹⁷ Decreto nº 3.631 de 27 de março de 1866: “Permite às embarcações estrangeiras fazer o serviço de cabotagem até o último de dezembro de 1867”.

realizadas no período colonial e ainda tiveram que se inserirem em um processo concorrencial com os armadores estrangeiros por uma opção do próprio Estado, ficando sujeitas majoritariamente à dinâmica do mercado.

Por outro lado, no setor da construção naval ocorreram consideráveis avanços apesar da desativação de quase todos os Arsenais da Marinha. O Arsenal do Rio de Janeiro foi reestruturado e recebeu a denominação de Arsenal Marinho da Corte (AMC) em 1822, e começou a exercer o importante papel de “indústria motriz” para o setor, criando um fluxo intersetorial com os estaleiros privados da época, contratando, por exemplo, um estaleiro em Niterói/RJ de propriedade do Barão de Mauá para a construção de doze navios do tipo vapor entre 1849 e 1883. O que proporcionou a geração de riquezas, avanços técnicos e qualificação da força de trabalho para o setor retroalimentar continuamente a indústria naval nacional, pois a complementaridade entre os estaleiros e os fornecedores de insumos favoreceu a formação, ou ao menos no início, de um conjunto de inovações do setor em uma perspectiva sistêmica (GOULARTI FILHO, 2011a).

No entanto, apesar de importante, a atuação do Arsenal Marinho da Corte ainda era incipiente e limitada, já que o Brasil não possuía indústria pesada capaz de sustentar a dinâmica corrente de uma indústria naval internalizada, pois as mudanças provocadas no contexto da Segunda Revolução Industrial¹⁸ foram deixando os navios de madeira à vapor cada vez mais obsoletos e os transatlânticos de ferro começaram a imperar nos mares e oceanos.

Ao final do século XIX, a dinâmica econômica do Brasil começa a se alterar com a expansão do complexo cafeeiro, algodoeiro e cacaueteiro, e o surgimento de novas atividades regionais, como: a erva-mate, no Paraná; a borracha, no Amazonas; etc. Nessa perspectiva, a dinâmica dos transportes no Brasil ingressa em um novo período, caracterizado pela expansão das ferrovias, alguns investimentos nos portos, e a formação de uma frota mercante nacional de forma concomitante com a consolidação do padrão de acumulação da economia brasileira, baseado na atividade agrária e exportadora.

Assim, as ferrovias eram construídas rumo aos portos (na maioria de forma radial), integrando a economia interna com a exterior, por outro lado, a navegação de

¹⁸ A Segunda Revolução Industrial foi o período de grandes avanços na produção em massa, no contexto de uma nova etapa da evolução energética com a exploração em larga escala da energia elétrica e dos motores a combustão; além do desenvolvimento da indústria química e do aço (SEGRILLO, 2000).

cabotagem interligava as cidades localizadas na costa brasileira, e a navegação do interior as cidades ribeirinhas, o maior déficit da marinha mercante brasileira no período estava na navegação de longo curso, que era feita basicamente por embarcações estrangeiras (GOULARTI FILHO, 2011a).

Em 1874, o Decreto nº 5.585¹⁹ regulamenta a marinha mercante, a construção naval e o comércio de cabotagem, minimizando algumas contradições e problemáticas para a navegação mercante brasileira, pois até aquele momento não havia grandes normatizações para o setor.

Posteriormente, da mesma forma como ocorreu no período imperial, as prioridades no setor de transporte continuaram nas primeiras décadas republicanas a serem as ferrovias, mas mesmo assim, algumas alterações contribuíram para a navegação mercante brasileira. Na opinião de Burlamaqui (1918) o erro imperial foi corrigido restabelecendo-se o privilégio da cabotagem nacional que não poderia dispensar essa proteção para progredir e desenvolver-se. O artigo 13 da Constituição de 1891²⁰ voltou a garantir aos navios nacionais o direito de realizar a navegação de cabotagem; dessa forma passaram a ocorrer outras intervenções estatais no setor, que voltaram à pauta da União, pois na época a navegação mercante brasileira era basicamente uma reserva da marinha de guerra e havia um consenso de que esses setores precisavam de alguma forma, se desvincular.

Outro importante marco para a navegação mercante no período foi a fundação de duas grandes companhias de navegação: a Companhia de Navegação Costeira em 1882²¹; e durante o primeiro Governo Republicano de Deodoro da Fonseca, em 1890, da empresa Lloyd Brasileiro, que se tornaria a principal armadora nacional e que por quase um século foi sinônimo da marinha mercante brasileira.

Em relação à indústria naval, as primeiras três décadas republicanas foram desoladoras devido a uma conjunção de fatores: primeiro, o país teve nesse período dificuldade em incorporar os avanços técnicos decorrentes da Segunda Revolução Industrial

¹⁹ Decreto nº 5.585 de 11 de abril de 1874: “Manda executar o regulamento desta data, concernente à marinha mercante nacional, à indústria da construção naval e ao comércio de cabotagem”.

²⁰ Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil de 24 de fevereiro de 1891: “Art. 13 - O direito da União e dos Estados de legislar sobre a viação férrea e navegação interior serão regulados por lei federal. Parágrafo único - A navegação de cabotagem será feita por navios nacionais”.

²¹ Fundada em 1882 por descendentes de portugueses com a denominação de Lage & Irmãos, recebendo a tradicional denominação somente em 1891.

ocasionando dificuldades técnicas e financeiras; segundo, os Arsenais da Marinha que eram a base do setor sofreram com a queda brusca dos investimentos públicos e até mesmo a extinção de alguns que haviam conseguido sobreviver ao Império, como o da Bahia e do Recife. Como a Proclamação da República foi, de forma geral, comandada pelo exército, o Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) teve respaldo para continuar em operação, mas sofreu com a falta de grandes encomendas, sobretudo a partir de 1900 (GOULARTI FILHO, 2011a).

Em 1893, devido às demandas da época, a Costeira realizou a encomenda de 15 navios a estaleiros estrangeiros para realização da navegação de cabotagem entre Porto Alegre e Manaus com escalas em vários portos intermediários, revelando o potencial de tal modalidade de transporte no final do século XIX e ao mesmo tempo as dificuldades concorrenciais enfrentadas pela indústria naval nacional naquele período. Dez anos depois, em 1904 o Decreto nº 1.296²² autorizou o Governo Federal a reaparelhar a frota naval pública através do “Plano Naval”, que não era um Plano, mas sim uma ação pontual que fomentou a aquisição de dez embarcações produzidas na Inglaterra entre 1907 e 1913, em detrimento novamente de uma grande oportunidade de fomentar a indústria naval nacional.

Em 1907, foi criada a Inspetoria Federal de Navegação, um órgão do Ministério da Viação e Obras Públicas encarregado de regular e fiscalizar a navegação. Nesse momento o Estado passa a se inserir oficialmente como ente fiscalizador da navegação mercante nacional, pois pela primeira vez essas atribuições deixaram de ser exclusivas da Marinha Militar do Brasil, que a partir de então deveria se voltar para objetivos militares.

A indústria naval brasileira que ainda era relativamente dependente do Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro começa a retomar o fôlego timidamente na década de 1930 no contexto da Crise de 1929. Nesse período a capacidade de importação caiu por volta de um terço (RANGEL, 2005 [1955]), acarretando em esforços de vários setores na substituição de importações, mesmo assim a indústria naval brasileira cresceu bem menos do que esperado, pois não possuía tecnologia nem crédito de longo prazo que possibilitasse uma grande expansão, se tornando ineficiente no atendimento das demandas da marinha mercante nacional.

²² Decreto nº 1.296 de 14 de dezembro de 1904: “Autoriza o poder executivo a encomendar os navios que menciona, e mandar concluir a construção dos monitores de rio Pernambuco e Maranhão, e determina o modo por que deve ser realizada a respectiva despesa”.

A expansão da indústria naval no país, sobretudo de grande porte, estava condicionada à implantação de uma indústria de base nacional e de um Banco de fomento disposto a financiar o setor (GOULARTI FILHO, 2011a). Além disso, a intervenção estatal na economia passou a ser aceita com mais ênfase após a crise de 1929, portanto, nesse período a noção de planejamento começou a se afirmar (SANTOS, 2003 [1979]).

Até a década de 1930, a navegação de cabotagem esteve dentre os principais modais utilizados para o transporte de cargas no país, apesar das inúmeras dificuldades enfrentadas pelo setor aquaviário. Possivelmente o modal somente ocupava ainda essa posição devido à falta de opções para a realização dos fluxos em alguns casos, mas na impossibilidade da indústria naval atender as demandas da marinha mercante nacional no contexto da Crise de 1929, o modal começa enfrentar seus maiores desafios.

Aliada a esses fatores, nesse mesmo período as malhas rodoviárias brasileiras estavam em processo de formação (CNT, 2006), se expandindo gradativamente e se tornando cada vez mais atrativas para o transporte de cargas pelo território nacional. O país contava ainda com uma malha ferroviária considerável com mais de trinta mil quilômetros de extensão (SETTI, 2008), mas que se dispunha majoritariamente de forma a promover a interiorização dos fluxos no país, diferentemente da navegação de cabotagem que se realizava na direção norte-sul devido às características litorâneas de nosso país.

É necessário ressaltar que as transformações econômicas ocorridas no país no contexto da Revolução de 1930, que colocou fim à República Velha, alteraram o padrão de acumulação nacional antes baseado no setor primário, e a partir deste momento passa a ser pautado na industrialização e na urbanização, acarretando uma nova dinâmica para o transporte brasileiro através de um projeto estatal que envolvia, por exemplo, a implantação de um parque siderúrgico, elétrico e a modernização dos transportes como um todo.

É criado em 1934 o Departamento Nacional de Portos e Navegação substituindo a Inspetoria Federal de Navegação, ampliando o papel público no registro e fiscalização das companhias de navegação. O Estado assume várias funções visando impulsionar o setor privado e, consequentemente, provocando um aumento expressivo dos fluxos materiais e imateriais por todo o país. Restava-o assumir de fato o rumo da navegação mercante do país, e dessa forma implementar políticas públicas que visassem garantir sua expansão e

consolidação, em 1939, através do Decreto-Lei nº 1.951²³, o Estado traz para si essa responsabilidade de maneira incisiva e inicia-se um novo período para a navegação mercante e a indústria naval nacional.

1.3. O Estado assume o posto de Capitão: o período das Políticas Nacionais para a cabotagem e a indústria naval brasileira, do auge à queda (1939-1989)

Nesse período, frente a um processo de industrialização maciço em curso e o estabelecimento de um novo padrão de acumulação nacional, o Estado se viu obrigado a ampliar suas ações sobre a navegação mercante nacional e o Decreto-Lei nº 1.951 consolida esse papel, garantindo à União o direito de explorar, conceder e autorizar os serviços de navegação, por considerar o transporte aquaviário serviço de utilidade pública, sendo seu dever disciplinar esse setor que era de interesse da economia nacional.

A consolidação de uma política nacional para navegação mercante e a indústria naval se fortalece em 1941 com a criação do Conselho da Marinha Mercante (CMM)²⁴ (GOULARTI FILHO, 2011a). A partir dessa inserção incisiva do Estado visando o fortalecimento da economia nacional, a Marinha Militar definitivamente perde seu espaço e passa a se dedicar exclusivamente à questão da defesa nacional, sugerindo que a partir de então os setores da navegação mercante e da indústria naval nacional prosperariam juntamente com a economia do país como um todo, pois eram considerados elementos essenciais dos interesses econômicos nacionais.

Silva (1941, p. 374) realizou uma sistematização do que ele denominava de “circulação periférica” de nosso país ressaltando as mais importantes empresas nacionais desse período contabilizando suas frotas, suas respectivas linhas, além de classificar os principais portos nacionais; oferecendo-nos um panorama único do setor na década de 1940, quando o Estado passa a agir mais ativamente sobre o mesmo, ressaltando um setor

²³ Decreto-Lei nº 1.951, de 30 de dezembro de 1939: “Dispõe sobre a marinha mercante”. Art. 1º: Compete privativamente à União explorar ou dar concessões, autorizações ou licenças, pela forma que entender mais conveniente ao interesse público, para a exploração do transporte marítimo, fluvial e lacustre, privativo da bandeira brasileira nos termos da Constituição, o que será considerado serviço de utilidade pública.

²⁴ Decreto-Lei nº 3.100, de 07 de março de 1941: “Cria a Comissão de Marinha Mercante e da outras providências”.

aquaviário relativamente bem estruturado naquele período. Havia por volta de 130 embarcações de carga dentre 11 empresas, além de 53 portos.

O autor inicia sua análise pela mais pela mais importante armadora da história brasileira, a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro²⁵. No início da década de 1940, a companhia estatal possuía uma frota expressiva com 61 navios atuando tanto na navegação de cabotagem como na navegação de longo curso, com rotas, por exemplo, para: Nova Iorque, Nova Orleans, Hamburgo, Montevidéu, Buenos Aires, dentre outros. Nesse mesmo período havia 11 linhas regulares de cabotagem estabelecidas, que abrangiam praticamente toda a costa nacional com a extensa linha entre Rio Grande/RS e Belém/PA, perpassando por vários portos do nordeste e sudeste brasileiro. Essa linha era a única que não possuía como ponto inicial/terminal os portos de Rio de Janeiro/RJ ou Porto Alegre/RS, ressaltando a importância desses dois fixos nos fluxos de cabotagem do período (figura 1).

Figura 1 – Linhas de cabotagem da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro

Fonte: organização e elaboração própria com base em Silva (1941, p. 387)

²⁵ A Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro (denominada até 1966 Lloyd Brasileiro Patrimônio Nacional) foi a mais tradicional armadora brasileira sendo reconhecida internacionalmente, foi fundada em 19 de fevereiro de 1890 durante o governo de Deodoro da Fonseca, conforme destacamos, e extinta em 1997 no contexto do Programa Nacional de Desestatização do Governo de Fernando Henrique Cardoso.

Na maior parte da sua história a companhia dispôs de modernos navios de carga e passageiros²⁶; em 1939, por exemplo, a companhia possuía uma frota de 122 navios se considerarmos as embarcações de passageiros, que proporcionava ao Brasil a liderança no setor marítimo da América do Sul.

Outra importante companhia abordada por Silva (1941) foi a Companhia Nacional de Navegação Costeira, ou simplesmente Costeira. No período analisado pelo autor a empresa possuía uma frota de 23 navios e operava quatro linhas regulares de cabotagem que abrangiam praticamente toda a costa nacional perpassando pelos portos de: Rio Grande/RS, Porto Alegre/RS, Imbituba/SC, Rio de Janeiro/RJ, Aracaju/SE, Cabedelo/PA e Belém/PA.

Interessante ressaltar que o desempenho da companhia com seus mais de 30 navios acabaram por despertar o interesse do Governo Federal que a incorporou ao seu patrimônio transformando-a em uma autarquia em 1942, no contexto da retomada das políticas públicas para o setor na época.

Além destas empresas, Silva (1941) sistematizou dados de outras companhias de menor importância, ressaltando as frotas de algumas destas bem como seus portos de atuação:

➤ **Sociedade Anônima Lloyd Nacional²⁷**

- a companhia possuía 18 navios e possuía linhas de cabotagem que perpassavam por cinco portos: Rio Grande/RS, Porto Alegre/RS, Cabedelo/PA, Fortaleza/CE e Belém/PA.

➤ **Companhia Comércio e Navegação – CCN**

- a companhia possuía 14 navios e atuava a partir do Rio de Janeiro/RJ com destino à Porto Alegre/RS, Belém/PA e Amarração/PI.

➤ **Companhia Carbonífera Rio-grandense**

- a companhia possuía 11 navios e ingressou na navegação de cabotagem para atender sua própria demanda e posteriormente ampliou sua atuação no setor

²⁶ Na navegação de cabotagem a Lloyd operou a partir do final da década de 1940 os famosos navios da série “Rios”: como o Rio Ipiranga, Rio Guaíba, Rio São Francisco, Rio Amazonas, dentre outros. Além de outros famosos navios como: Comandante Pessoa, Comandante Capela, Aspirante Nascimento, Atalaia, Alegrete e Duque de Caxias.

²⁷ A Lloyd Nacional foi adquirida pela Companhia de Navegação Costeira na década de 1920, mas continuou atuando como uma empresa distinta. Posteriormente seu patrimônio foi incorporado ao Estado quando o Governo Federal decidiu adquirir a Costeira em 1942.

realizando transportes de carga inclusive para o Governo Federal conforme Decreto-Lei de 1939²⁸. Suas linhas regulares perpassavam por uma dezena de portos cobrindo a costa de Porto Alegre/RS até Tutóia/MA.

- **Empresa Nacional de Navegação Hoepcke – ENNH**
 - a companhia possuía três navios e atuava a partir de Florianópolis/SC com destino à Laguna/SC, Paranaguá/PR e Rio de Janeiro/RJ.
- **Rodolfo Sousa & Cia**
 - realizava viagens entre Rio de Janeiro e Santa Catarina.
- **Sociedade Paulista de Navegação Matarazzo Ltda.**
 - realizava viagens entre Rio de Janeiro/RJ e Antonina/PR.
- **Sociedade de Navegação Paraná-Santa Catarina**
 - realizava viagens entre Rio de Janeiro/RJ e Itajaí/SC.
- **Sociedade Madereira Ltda.**
 - realizava viagens entre Rio de Janeiro/RJ e São Francisco/SC
- **Navegação do Rio Amazonas**
 - realizava viagens entre Manaus/AM e Oiapoque/AP

Complementando sua análise sobre a circulação periférica, Silva (1941) também sistematizou algumas informações sobre os portos brasileiros da época. Segundo o autor, o Departamento de Portos em 1940 classificou os 53 principais portos do país, sendo que 14 encontravam-se construídos, aparelhados e sendo explorados comercialmente; os denominados na época de Portos Organizados. Havia na época 15 portos considerados “portos não organizados”, que eram aqueles que continham obras iniciadas ou ao menos projetos de obras, mas que já serviam à cabotagem (mapa 3). Além desses portos, havia ainda 29 não classificados, que eram portos naturais ainda sem grandes intervenções infraestruturais.

²⁸ Decreto-Lei nº 1183 de 1 de Abril de 1939 – “Autoriza o Ministério da Viação e Obras Públicas a contratar com a Companhia Carbonífera Rio Grandense o serviço de transporte de cargas por navegação de cabotagem”.

Tabela 1 – Os principais portos brasileiros da década de 1940 segundo classificação de Silva (1941)

Principais portos - década de 1940	
Exportadores	Importadores
Belém/PA	Recife/PE
Fortaliza/CE	Rio de Janeiro/RJ
Vitória/ES	Santos/SP
Paranaguá/PR	Rio Grande/RS
São Francisco do Sul/SC	

Fonte: organização e elaboração própria com base em Silva (1941, p. 394-395)

Em relação à predominância dos fluxos na época, Silva (1941, p. 396) também nos oferece dados estatísticos da movimentação de cabotagem em 1937 (tabela 2), destacando que neste ano ao menos 5,3 milhões de toneladas foram transportadas no país através da navegação de cabotagem. Interessante notar que dentre os cinco portos de maior movimentação em tonelagem via cabotagem, o porto de Porto Alegre/RS, primeiro colocado inclusive, é o único que não está na lista dos principais portos ligados ao comércio exterior naquele período, ou seja, este realmente se caracterizava por ser um importante porto da cabotagem brasileira na época, localizando-se próximo a extremidade sul da rede de navegação marítima de nosso país.

Outro aspecto de destaque se refere a Recife/PE, Maceió/AL, São Francisco do Sul/SC, Paranaguá/PR e Itajaí/SC, que tiveram fluxos de embarque maiores que os fluxos de entrada; a princípio é evidente afirmar que no caso de Recife isso se deve ao fato deste ser um importante porto importador do período e, portanto com significativa distribuição de mercadorias para outros portos. Silva (1941) não oferece qualquer subsídio direto que nos permita inferir tal lógica para Maceió/AL e Itajaí/SC, mas Paranaguá/PR e São Francisco do Sul/SC deveriam também ser importantes portos distribuidores de mercadorias seja para o Brasil ou exterior, pois figuram dentre os principais portos exportadores e de fluxos de saída de cabotagem na época.

Em relação aos outros portos onde os fluxos de desembarque são maiores que os fluxos de embarque, o autor ressalta que isso ocorre em muitos casos visto que são portos onde a irradiação predominante das mercadorias ocorre por via terrestre (SILVA, 1941).

Tabela 2 – Movimentação através da navegação de cabotagem nos principais portos brasileiros em 1937

Distribuição comercial periférica - 1937						
Porto	Navios	Mercadorias (ton.)				
		Embarque	(%)	Desembarque	(%)	TOTAL
Porto Alegre/RS	1.434	449.048	40	672.114	60	1.121.162
Rio de Janeiro/RJ	2.030	342.226	33	705.809	67	1.048.035
Santos/SP	1.476	183.162	28	472.328	72	655.490
Recife/PE	1.019	279.064	59	197.422	41	476.486
Belém/PA	819	136.843	38	226.295	62	363.138
Salvador/BA	1.605	130.074	37	220.191	63	350.265
Rio Grande/RS	1.808	135.544	48	148.664	52	284.208
Manaus/AM	784	33.461	22	117.821	78	151.282
Maceió/AL	743	65.292	56	50.423	44	115.715
São Francisco do Sul/SC	782	91.961	85	16.624	15	108.585
Vitória/ES	1.271	35.533	34	69.230	66	104.763
Pelotas/RS	900	53.842	56	42.936	44	96.778
Fortaleza/CE	502	30.499	32	64.825	68	95.324
São Luiz/MA	601	19.073	21	69.943	79	89.016
Paranaguá/PR	652	50.915	59	34.972	41	85.887
Itajaí/SC	566	56.974	73	21.113	27	78.087
Ilhéus/BA	519	28.038	40	41.448	60	69.486
Natal/RN	488	16.240	32	34.836	68	51.076
Florianópolis/SC	724	14.206	38	22.726	62	36.932
TOTAL	18.723	2.151.995	44	3.229.720	56	5.381.715

Fonte: organização e elaboração própria com base em Silva (1941, p. 396)

Em resumo, tendo como bases percentuais acima dos 65%: São Francisco do Sul/SC e Itajaí/SC são portos em que predominavam fluxos de embarque; e São Luiz/MA, Manaus/AM, Santos/SP, Natal/RN, Fortaleza/CE, Rio de Janeiro/RJ e Vitória/ES são portos onde predominavam fluxos de desembarque na distribuição periférica (via cabotagem) do Brasil em 1937. Em relação a informações sistematizadas pelo autor, observamos que na movimentação de navios, Rio de Janeiro/RJ, Rio Grande/RS, Salvador/BA, Santos/SP e Porto Alegre/RS são os portos que mais atracaram embarcações na época, todos acima de 1.400/ano.

Podemos inferir assim, que no início da década de 1940 havia no país uma navegação mercante privada atuante que passaria ser alvo direto das ações estatais visando garantir os interesses da economia nacional, sobretudo após o Decreto-Lei nº 1.951/39 mencionado anteriormente. Mas, no intervalo de quase 20 anos entre a criação da Comissão

da Marinha Mercante (CMM) em 1941, e a criação conjunta do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e da Taxa da Renovação da Marinha Mercante (TRMM) em 1958²⁹, ocorreu uma relativa deterioração da frota mercante brasileira, além do afastamento da Marinha Militar do setor. Houve uma conjuntura política que, apesar dos esforços iniciados em 1939, pouco beneficiou o setor aquaviário devido o favorecimento político-econômico ao modal rodoviário. Ao menos, nessas duas décadas foi possível unificar os objetivos da navegação mercante com aqueles da indústria naval, através da inserção mais incisiva do Estado no setor.

Assim, inúmeros planos para a navegação mercante e para a indústria naval foram seguidamente implementados, sobretudo aqueles voltados à construção de embarcações, pois o Estado considerava a indústria naval o setor capaz de suportar uma navegação mercante nacional presente e consolidada. O Plano SALTE³⁰ de 1947 elaborado pelo Governo Dutra foi o primeiro plano estatal elaborado após o “Plano Naval” de 1904, e teve como meta rearmar a frota da Lloyd Brasileiro consideravelmente reduzida durante a Segunda Guerra Mundial. Seis anos depois, Getúlio Vargas estabelece o Projeto de Reaparelhamento da Frota de Cabotagem Nacional no contexto da CMBEU (Comissão Mista Brasil-Estados Unidos) que previa a aquisição de 12 navios cargueiros (GOULART FILHO, 2010).

Posteriormente surge o Plano de Metas³¹ do Governo Juscelino Kubitschek (1956-1961), que através da Meta 11 dedicada à marinha mercante e a Meta 28 dedicada à implantação da indústria naval, contribuíram para criação de um oligopólio da indústria naval que talvez pela primeira vez na história possuiu alguma chance de competir em paridade com estaleiros estrangeiros. Além disso, a criação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE)³² e do próprio Fundo da Marinha Mercante minimizaram os entraves dos

²⁹ Lei 3.381 de 24 de Abril de 1958: “Cria o Fundo da Marinha Mercante e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante e dá outras providências”. O FMM é destinado a prover recursos, obtidos através da TRMM, para a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante nacional, e para o desenvolvimento da indústria de construção naval no País.

³⁰ O Plano SALTE (Saúde, Alimentação, Transporte e Energia) foi um plano econômico lançado pelo governo brasileiro de Eurico Gaspar Dutra com o objetivo de estimular e melhorar o desenvolvimento do país através e das condições de vida da população brasileira.

³¹ O Plano de Metas foi um programa estatal voltado à industrialização e modernização do país através de investimentos em estradas, siderúrgicas, usinas hidrelétricas, na marinha mercante e principalmente na construção de Brasília, era organizado em 30 metas subdivididas em setores: Setores da energia (1 a 5), Setores do transporte (6 a 12), Setores da alimentação (13 a 18), Setor da indústria de base (19 a 29), Setor da educação (30).

³² O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) foi criado em 20 de junho de 1952, pela Lei nº 1.628.

financiamentos e o considerável problema da falta de crédito para o setor, dificuldade frequentemente elencada desde o século XIX, e dessa forma o Estado pretendia ampliar sua subvenção sobre a navegação mercante e a indústria naval brasileira.

Mas a partir desse período, seguindo as políticas públicas de cada governo, os investimentos foram direcionados, principalmente às rodovias em detrimento ao modal aquaviário, ocasionando a diminuição gradativa da importância e da demanda pelo modal no país, pois para o processo de acumulação capitalista pretendido para a época, a circulação das mercadorias deveria ser majoritariamente realizada pelas rodovias. Naquele momento as deficiências estruturais da navegação de cabotagem não eram encaradas como um grande impedimento para o crescimento econômico do país, o que mais uma vez revela algumas contradições.

Um relatório da Comissão da Marinha Mercante divulgado em 1957 ressalta que naquele período apesar das características geográficas extremamente favoráveis ao transporte aquaviário, este operava quase sem capacidade de competir com outros modais. Nessa óptica, o relatório ainda destaca que em 1956, de toda a carga movimentada através da navegação de cabotagem “[...] 60% era matéria-prima (carvão, petróleo e derivados, sal e madeira), 30% alimentos (açúcar, trigo, arroz e bebidas) e 10% de manufaturados (produtos de ferro, aço e madeira)” (GOULART FILHO, 2010, p. 253), revelando a tendência do modal em servir a movimentação de insumos produtivos que demandavam transportes basicamente em larga escala.

Segundo Medina (2010), buscando reverter esse quadro, nesse período alguns órgãos, comissões, leis e decretos foram criados visando estimular a construção naval e, conseqüentemente realavancar esse modal de transporte, mas os altos investimentos necessários concomitantes a períodos de instabilidade e cenários inflacionários deixaram a indústria naval e os portos sem grandes aspectos de atração durante as décadas seguintes.

A criação do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e da Taxa de Renovação da Marinha Mercante (TRMM) deixou claro que os interesses da navegação mercante e da indústria naval eram indissociáveis, pois o FMM era constituído de recursos oriundos da TRMM, que era uma tarifa aplicada a todas as empresas estrangeiras e armadores brasileiros que operavam navios estrangeiros pelo país. Os recursos deveriam ser utilizados para investimentos e financiamentos de ações públicas e privadas ligadas à navegação mercante brasileira, assim cabia ao Fundo o auxílio ao aprimoramento do setor como um todo.

Goulart Filho (2010) destaca que em 1962, com um parque industrial naval reimplantado, o índice de nacionalização em preço atingia 81% das embarcações produzidas em território brasileiro, encerram-se as importações e todas as encomendas passariam a partir desse momento a serem atendidas pela indústria nacional, iniciando até mesmo a exportação de embarcações.

A última ação estatal antes do golpe militar foi o Plano da Construção Naval (PCN) lançado em 1963, pelo Governo João Goulart, inserido no Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social tendo como meta a construção de 33 embarcações.

A década de 1960 poderia ter sido um novo marco para a indústria naval e a marinha mercante brasileira, mas devido ao Golpe Militar de 1964, muitas ações e programas públicos foram cancelados e o setor, como um todo, passou a ser tratado sobre um viés mais privatista, pois a maior parte dos recursos era realocada nas empresas privadas em contraposição as companhias estatais, e os avanços se limitaram a alguns casos pontuais.

Em 1966 através de Decreto-Lei³³, o Governo Federal decidiu extinguir a Companhia de Navegação Costeira promovendo a transferência de todo seu patrimônio, inclusive da sua frota, para o Lloyd Brasileiro, além de criar a Empresa de Reparos Navais Costeira S.A. com a finalidade de executar serviços de reparos navais e atividades industriais correlatas. Portanto, naquele momento o Estado centraliza grande parte da frota pública da marinha mercante na Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro. A fusão da frota da Lloyd Brasileiro e da Companhia de Navegação Costeira foi uma das primeiras ações do Governo Ditatorial no setor na época; a segunda foi o fim das subvenções às companhias nacionais, e por fim um Plano de Emergência para Construção Naval para o período de 1967 e 1970, no Governo de Arthur Costa e Silva, com a encomenda de 30 embarcações (GOULART FILHO, 2010).

Em 1969, o Decreto 64.125³⁴ transforma o Conselho da Marinha Mercante (CMM) na Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunaman), alterando não

³³ Decreto-Lei nº 67, de 21 de Novembro de 1966 – “Dispõe sobre os bens e pessoal vinculado aos serviços de navegação e de reparos navais explorados pelo Lloyd Brasileiro - Patrimônio Nacional e pela Companhia Nacional de Navegação Costeira - Autarquia Federal, extingue estas autarquias, autoriza a constituição da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro e da Empresa de Reparos Navais "Costeira" S.A., e dá outras providências”.

³⁴ Decreto nº 64.125, de 19 de Fevereiro de 1969: “Altera o nome da Comissão de Marinha Mercante criada pelo Decreto-lei nº 3.100, de 7 de março de 1941”.

somente a nomenclatura, mas a própria ação do Governo Ditatorial que significou a centralização e fortalecimento das políticas públicas voltadas para a marinha mercante e a indústria naval, com essa medida a navegação mercante nacional vislumbrava ingressar em seu período áureo, e a Sunaman foi a base institucional para alcançar esse objetivo.

Dessa forma, na década de 1970 a indústria naval retoma fôlego e ingressa em um período de grande prosperidade, mas se volta quase que exclusivamente à navegação de longo curso visando atender as demandas mais lucrativas da época. No mesmo período os investimentos no modal rodoviário avançaram e esse modal se consolidou no país como matriz de transporte de cargas mesmo em rotas de grandes distâncias, apesar da crise do setor petrolífero (CNT, 2006), suprimindo assim nesse contexto várias oportunidades de crescimento do transporte de cabotagem.

Essa retomada do setor se deve em grande medida ao fato da Sunaman ter ampliado suas ações através de vários Decretos³⁵ criados pelo Governo Ditatorial no decorrer da respectiva década, passando a exercer praticamente o controle pleno sobre a navegação mercante e a indústria naval brasileira, sobretudo por gerenciar os imensos recursos contidos no FMM, iniciando uma nova fase ao setor pautado na proteção à navegação nacional, apoio aos armadores nacionais e estímulo à indústria da construção naval, desse modo, “[...] concretamente estava consolidada a indissociabilidade entre a marinha mercante e construção naval com claros objetivos de expandir e fortalecer a economia nacional” (GOULART FILHO, 2010, p.259).

Sob o discurso de estimular as companhias nacionais, o Estado promoveu a reestruturação da Lloyd Brasileiro transformando-a em Sociedade Anônima, abrindo espaço para companhias privadas de navegação; o objetivo era a formação de grandes companhias num processo de centralização e concentração do capital, através da fusão de pequenas e médias empresas. Um exemplo marcante dessa política para a cabotagem brasileira ocorreu com a extinção da Companhia de Navegação Costeira em 1966, quando a navegação de cabotagem estatal ficou praticamente paralisada no Brasil, já que a Lloyd Brasileiro tinha um enfoque operacional na navegação de longo curso, considerada mais importante e necessária.

³⁵ Decreto-Lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970: “Dispõe sobre a marinha mercante e a construção naval”; Decreto nº 67.992 de 30 de dezembro de 1970: “Dispõe sobre a estruturação e atribuições da Superintendência Nacional da Marinha Mercante – Sunaman, e dá outras providências”; Decreto nº 73.838 de 13 de março de 1974: “Dispõe sobre a estruturação e atribuições da Superintendência Nacional da Marinha Mercante - Sunaman e dá outras providências”.

Nesse contexto, por exemplo, financiada pelo BNDE e atendendo a um pedido do Ministério dos Transportes e da CMM, surge a Companhia Libra de Navegação através da fusão de 13 pequenas companhias de cabotagem com o objetivo de atender a demanda dos fretes nacionais existente na época.

Além do Plano de Emergência de 1967, a Sunaman subsidiou a elaboração do I Plano de Construção Naval (PCN), que deveria ser executado entre 1971 e 1974 no Governo Médici, quando a economia brasileira registrou crescimentos anuais acima de 10%. Os estaleiros Caneco, CCN, Emaq, Ishibrás, Só e Verolme, apresentavam conjuntamente por volta de 98% das encomendas brasileiras, mas os contratos, mais uma vez, eram na maior parte para a construção de embarcações de longo curso. Entre os anos de 1975 e 1979, no Governo Geisel, se executa o II PCN com investimento quase três vezes maior que o primeiro Plano, contudo também privilegiava as embarcações de longo curso e somente alguns estaleiros como: Ishibrás e Verolme, que juntas receberam quase 60% das encomendas, deixando evidente uma política centralizadora e concentradora, extremamente negativa para o setor.

Somente na década de 1970, com esses vultosos investimentos públicos, a indústria naval nacional conseguiu consolidar completamente os advenços da Segunda Revolução Industrial e a frota nacional cresceu como nunca antes na história brasileira, sobretudo aquela vinculada ao longo curso atingindo 1% da frota mundial e ampliando a participação dos navios de bandeira brasileira de 35% para 50% nos fluxos do comércio exterior que perpassavam pelo país. Em seu período áureo a indústria naval brasileira ocupou a segunda posição mundial atrás somente do Japão.

Por outro lado, no final da referida década a economia brasileira ingressa num período de desaceleração, e a queda dos investimentos deixou de retroalimentar o setor naval, causando uma crise setorial que impactou a navegação mercante e a indústria naval diretamente (GOULART FILHO, 2010).

Na década de 1980, o crescimento acelerado da década anterior era impossível de ser alcançado, a crise fiscal e financeira mundial diminuiu plenamente a ação do Estado sobre o setor naval. Nesse contexto na tentativa de reaquecê-lo foi lançado o Plano Permanente de Construção Naval (PPCN) que se executou entre 1981 a 1983, no Governo Figueiredo, colhendo resultados bem abaixo dos esperados, ampliando as incertezas em relação aos projetos para o setor, tendo sido abandonado apenas alguns anos após sua criação. A

navegação de cabotagem mais uma vez ingressa em um período de morosidade e de poucas expectativas, a maior parte dos investimentos novamente se voltaram para um modal que demandava menores recursos e alcançava resultados em curto prazo, o modal rodoviário.

Um momento marcante para o setor de transporte marítimo e, sobretudo para a Lloyd Brasileiro, foi quando na segunda metade do século XX o mercado mundializado demandou a intensificação do uso de contêineres. Assim, um dos orgulhos desta armadora foram os navios porta-contêineres Lloyd Pacífico e Lloyd Atlântico, idênticos, com capacidade para 1210 contêineres e 188 metros de comprimento, o primeiro foi construído em 1984, no estaleiro Ishikawajima do Japão, e o segundo, em 1986, no estaleiro Ishikawajima do Rio de Janeiro, inserindo a companhia estatal, apesar do atraso em relação às principais armadoras internacionais, na técnica em voga naquele período.

Figura 2 – Lloyd Pacífico atracado no Terminal de Contêineres em Santos na década de 1980

Fonte: < <http://www.novomilenio.inf.br/rossini/loydbras.htm> >

Em 1983, a navegação mercante e a indústria naval sofrem um duro golpe quando o governo redefine as atribuições da Sunaman³⁶ e transfere ao então Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), ao Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), e ao Ministério dos Transportes a gestão dos recursos provenientes do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM³⁷, antigo TRMM), devido aos escândalos financeiros pelo qual a Superintendência perpassava, deixando o período de prosperidade para trás.

Por fim, a Sunaman, uma importante autarquia para o setor aquaviário responsável pela gestão de volumosos recursos públicos, tornou-se um elemento degradante para a imagem do Governo Federal, sendo alvo de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) e, posteriormente extinta em 1989³⁸, cedendo lugar a Secretaria de Transportes Aquáticos (STA), que teria atribuições apenas normativas e fiscalizadoras, encerrando o mais importante ciclo de expansão (ou ao menos de tentativas de expansão) da navegação mercante e da indústria naval brasileira.

No final da década de 1980 o retrocesso para o setor naval foi enorme, a indústria naval operava com uma capacidade ociosa de 60%, a participação de navios com bandeira brasileira no comércio exterior que perpassava pelo país voltou aos 35% em 1989 (levando-se em conta as embarcações afretadas³⁹), e as empresas estatais do setor ingressaram em um processo de apatia extrema sem grandes perspectivas devido ao contexto político e econômico pelo qual o país se encontrava (GOULART FILHO, 2010), e um processo contínuo de recessão que levou a extinção e o sucateamento dos principais estaleiros e armadores nacionais.

³⁶ Decreto nº 88.420 de 21 de junho de 1983: “Dispõe sobre a navegação e marinha mercante, estabelece as condições de apoio e estímulo à marinha mercante; trata da estruturação dos órgãos de execução da política de navegação e marinha mercantes e dá outras providências”.

³⁷ O AFRMM é destinado a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria da construção e reparação naval brasileira, e constitui fonte básica do Fundo da Marinha Mercante – FMM.

³⁸ Medida Provisória nº 27 de 15 de janeiro de 1989: “Extingue órgãos da Administração Federal direta e dá outras providências”.

³⁹ Afretar uma embarcação significa alugar uma embarcação alheia para transporte de carga ou passageiro (FERREIRA, 1999), em outras palavras, alugar uma embarcação estrangeira e operá-la no Brasil sob a anuência do órgão regulador estatal.

A extinção da Sunaman é um marco final de um período marcado por inúmeras ações públicas para setor naval durante praticamente todos os governos após 1939. Depois do auge que ocorreu por volta de 1970, o setor naval entra em declínio no contexto da crise internacional e a presença estatal no setor, tão reforçada por décadas, passa a navegar rumo ao seu desmonte.

1.4. Emerge um novo padrão de organização do território: o desmonte e a desnacionalização da marinha mercante brasileira (1989-2001)

A partir da década de 1990 observamos no Brasil e na maior parte do mundo, profundas alterações ligadas às questões políticas e econômicas caracterizadas por uma forte política de privatizações e abertura da economia em relação ao mercado internacional, impondo ao país um novo padrão de organização do território.

Esse processo se iniciou no Brasil enfaticamente no Governo Collor, e teve como principal justificativa a falência do projeto desenvolvimentista até então em vigor no Brasil. A argumentação utilizada na época era a existência de uma baixa qualidade dos setores de serviços estatais sem concorrentes e dos produtos industriais nacionais que eram protegidos por altas barreiras alfandegárias, sendo utilizados como exemplos da incapacidade do governo de atuar como administrador até então. Assim, observou-se uma crescente abertura comercial e uma série de privatizações de setores considerados estratégicos para desenvolvimento do país, inclusive no setor naval. A partir de então, o Governo Federal adotou uma política que priorizou a estabilidade monetária e um forte controle sobre a inflação visando impulsionar o país economicamente no contexto da globalização e do neoliberalismo, através da atração de investidores estrangeiros e do consequente aumento das exportações.

A agenda econômica nacional foi ditada por uma dinâmica especulativa com alta mobilidade de capitais e as políticas públicas para o desenvolvimento econômico perpassavam por objetivos de uma macroconjuntura econômica mundial. Nesse acelerado processo a infraestrutura logística brasileira, que já carecia de muitos sistemas de engenharia, foi sendo gradativamente sucateada, provocando grandes nós de estrangulamentos como aqueles destacados por Rangel (2005 [1955]).

Além dos entraves causados pela política nacional em vigor, pela instabilidade econômica, e pela permanente prioridade ao modal rodoviário, outro grande empecilho para a navegação de cabotagem era a ausência de uma regulamentação do setor aquaviário

“adequada” para o respectivo período. Com a implantação da “Lei dos Portos” em 1993⁴⁰, alguns aspectos dos entraves foram suprimidos, e concomitantemente se acentuaram alguns fatores desfavoráveis ao modal rodoviário, como precariedade das vias, pedágios, elevada idade média da frota e falta de segurança, além da melhoria da eficiência portuária, favorecendo um possível crescimento do segmento aquaviário para o transporte de mercadorias, sobretudo em rotas costeiras de grandes distâncias (CNT, 2006).

A Lei dos Portos foi implementada com o objetivo geral de modernizar o setor portuário brasileiro, teoricamente baixando os custos e, consequentemente aumentando a produtividade e capacidade de concorrência no mercado mundializado, através da diminuição da atuação do Estado no setor e ampliação das ações da iniciativa privada, elementos que correspondiam à nova organização política e econômica imposta pelo neoliberalismo vigente no país. Após criação da Lei, grande parte dos serviços e estruturas até então operados pelo Estado foram privatizados ou outorgados através de contratos ou arrendamentos, ficando o governo em alguns casos apenas com a administração em si, logo com a função de Autoridade Portuária.

Enquanto o movimento portuário começava a se ampliar consideravelmente na década de 1990, seja pelas alterações normativas que teoricamente incentivaram a navegação aquaviária e/ou pelo aumento na demanda por circulação material característico do período, a Lei nº 9.432⁴¹ de 1997 promoveu consideráveis alterações no regime jurídico para a navegação mercante brasileira, permitindo, por exemplo, que embarcações estrangeiras afretadas por empresas brasileiras pudessem ser autorizadas a realizar navegação de cabotagem, o que correspondia aos reflexos da política econômica adotada pelo Estado, de promover a abertura do país, nos mais distintos setores da economia nacional.

Esse processo liberal atingiu os principais e tradicionais armadores brasileiros, que passaram a despertar os interesses dos grandes armadores internacionais; com isso, algumas companhias nacionais foram adquiridas por empresas estrangeiras, por exemplo: a Aliança Navegação, fundada em 1950, foi adquirida em 1998 pela alemã *Hamburg Sud*; a Libra, foi vendida em 1999 para a chilena *Compañia Sudamericana de Vapores* (CSAV); a

⁴⁰ Lei dos Portos - Lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993: “Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, e dá outras providências”.

⁴¹ Lei nº 9.432 de 08 de janeiro de 1997: “Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências”

Mercosul Line, foi vendida ao grupo dinamarquês *Maersk* em 2006. Esse desmonte da marinha mercante nacional autorizado pelo Estado fez com que a participação de navios de bandeira brasileira atuando em nosso mar territorial declinasse para apenas 21% no final da década de 1990 (GOULART FILHO, 2010).

Assim, a “desregulamentação” ocasionada pela “Lei dos Portos” favoreceu o surgimento de um oligopólio no setor portuário e no transporte aquaviário marítimo, pois poucas empresas, sobretudo estrangeiras, se destacam atualmente na realização do transporte de mercadorias e, portanto, controlavam o mercado e a demanda (FELIPE JR., 2010).

No final do século XX, após quase uma década de profundas e inúmeras alterações, o setor aquaviário do país, no que diz respeito à administração pública, estava abalado pelo esvaziamento e extinção de estatais, autarquias e órgãos reguladores, gerando dificuldades de gestão devido a não continuidade das ações que eram constantemente modificadas em curtos espaços de tempo. No Governo Collor, foram extintas a Secretaria de Transportes Aquáticos (STA), o Ministério dos Transportes (recriado logo em seguida antes do final do governo), e o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), cujas atribuições foram conferidas ao Departamento Nacional de Transportes Aquaviários (DNATA)⁴², vinculado ao Ministério de Infraestrutura e de caráter apenas fiscalizador e normativo. No início do Governo Itamar Franco em 1993, foi criado o Departamento da Marinha Mercante (DMM) vinculado ao Ministério dos Transportes, assumindo as funções do DNATA (extinto) e se recriando o CDFMM que havia sido extinto recentemente.

Posteriormente, no Governo Fernando Henrique Cardoso, foi marcante a extinção da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro. A decisão do Governo Federal na década de 1990 de permitir às empresas estrangeiras atuarem na navegação de cabotagem brasileira com o objetivo de baratear os fretes marítimos e reduzir os custos das importações e exportações foi decisiva para extinção da companhia, pois a mesma não estava preparada para enfrentar uma acirrada concorrência com empresas privadas com melhor capacidade de gestão e infraestruturas, além disso, a empresa se encontrava com uma imensa dívida utilizada pelo governo para justificar sua opção. A companhia foi extinta em 1997 no contexto do Programa Nacional de Desestatização (PND)⁴³, que incluiu ainda a privatização da Companhia Vale do

⁴² Decreto nº 99.180, de 15 de março de 1990: “Dispõe sobre a reorganização e o funcionamento dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios e dá outras providências”.

⁴³ Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997: “Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências”; Medida Provisória nº

Rio Doce (CVRD)⁴⁴ e consigo retirando do patrimônio público a Docenave (Companhia de Navegação Vale do Rio Doce) quando realizou seu leilão em 6 de junho de 1997 na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro.

Foi no Governo FHC que as iniciativas de planejamentos para o setor aquaviário voltaram a figurar dentre as principais propostas públicas. O Programa “Brasil em Ação”⁴⁵, realizado entre 1996 e 1999, foi um conjunto empreendimentos que oficialmente objetivavam ampliar a capacidade produtiva do país e induzir novos investimentos produtivos, absorvendo ao longo do período investimentos da ordem de 70 bilhões de reais. Para o setor de Transportes a maior parte dos investimentos foi direcionada para os modais rodoviário e ferroviário, aqueles destinados ao modal aquaviário se destinaram a modernização de alguns portos (Suape/PE, Pecém/CE, Sepetiba/RJ e Santos/SP) e investimentos em algumas hidrovias (Madeira, São Francisco, Araguaia-Tocantins e Tietê-Paraná), não havendo qualquer destinação específica para a navegação de cabotagem e para a indústria naval. Nesse período o setor portuário teve como uma das bases o Programa de Desestatização dos Portos tendo como um dos objetivos “transferir do setor público para o setor privado, a prestação de serviços portuários” (BRASIL, 1998, p. 10).

Posteriormente o Programa “Avança Brasil”⁴⁶, previsto para ser realizado entre 2000 e 2003, proposto no segundo Governo de Fernando Henrique Cardoso, previa a continuidade do Plano Plurianual (PPA) anterior, com a realização de investimentos para o fomento do setor de transporte em projetos considerados prioritários tendo como base os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento⁴⁷, e o discurso da incessante necessidade

1.592, de 15 de Outubro de 1997: “Extingue a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro - LLOYDBRAS e dá outras providências”.

A Lloyd Brasileiro que alcançou o posto de maior companhia de navegação da América Latina e esteve dentre as maiores do mundo, foi se debilitando sem qualquer significativo investimento estatal por anos e oficialmente extinta em 15 de outubro de 1997 com dívidas estimadas em R\$ 240 milhões.

⁴⁴ Decreto nº 1.510, de 1 de Junho de 1995: “Dispõe sobre a inclusão, no Programa Nacional de Desestatização (PND), da Companhia Vale do Rio do Doce (CVRD)”.

⁴⁵ Denominação do Plano Plurianual 1996-1999

⁴⁶ Denominação do Plano plurianual 2000-2003

⁴⁷ O Programa foi desenvolvido tendo como base a distribuição dos investimentos por nove Eixos Nacionais de Integração identificados através de estudo realizado pelo BNDES e o Ministério do Planejamento, entre 1997 e 1999: Arco Norte, Madeira-Amazonas, Oeste, Araguaia-Tocantins, Transnordestino, São Francisco, Rede Sudeste, Sudeste e Sul.

daquilo que se convencionou chamar de “custo Brasil”⁴⁸. Da mesma forma que o programa anterior, o modal aquaviário recebeu os menores investimentos tendo como enfoque alguns portos e hidrovias, e como outrora praticamente não houve grandes destinação de investimentos para a navegação de cabotagem e para a indústria naval.

O cronograma do Programa “Navega Brasil”, inserido no período do PPA 2000-2003, previa a renovação da frota da Transpetro em várias etapas de licitação, que foi iniciada com encomendas de três navios em concorrências a princípio vencidas pelo estaleiro Eisa. Como o financiamento do BNDES ao estaleiro não se efetivou (o Banco considerou a falta de credibilidade e de capital imobilizado no setor para não conceder o financiamento), a Petrobras cancelou a compra e partiu para a promoção própria de licitações. De forma geral foi um Programa voltado à Petrobras que não saiu do papel.

Como foi uma proposta vinculada basicamente às demandas da Petrobras, deixou grande parte das empresas de navegação ainda em ociosidade e a indústria naval dependente quase exclusivamente dos recursos provenientes da atividade petrolífera.

Goulart Filho (2010) ressalta que o desmonte nesse período foi grandioso, as estatísticas corroboram nesse sentido, pois em 1980 o Brasil atingiu a segunda posição mundial no setor da construção naval empregando quase 34 mil trabalhadores. No entanto vinte anos depois, em 2000, passou a ocupar 15ª posição mundial, empregando por volta de dois mil trabalhadores. Da mesma forma como ocorreu com os principais armadores nacionais, o setor da construção naval sofreu consideráveis ofensivas do capital externo, como por exemplo, a compra do estaleiro Ishibras pela *Verolme* de origem holandesa, que se associou posteriormente à *Keppes Fels* de Singapura e se especializou no segmento *off-shore* (plataformas de petróleo) em detrimento a produção de embarcações; e o Estaleiro Mauá, que foi adquirido pelo grupo *Jurong Shipyard*, também de Singapura.

Esse foi um período onde as reformas neoliberais caracterizadas por uma maior inserção do capital internacional em território nacional, privilegiado pela vulnerabilidade brasileira as intervenções estrangeiras, acabaram por impulsionar o sucateamento e o desmonte de parte considerável da marinha mercante e da indústria naval nacional. O

⁴⁸ Termo frequentemente utilizado para descrever o conjunto de dificuldades infraestruturais, burocráticas, econômicas, e socioambientais que encarecem os investimentos no Brasil, sendo apontando como um conjunto de fatores que comprometem a competitividade e eficiência da indústria nacional. Ressaltamos que é um termo informal e sem definição consensual, largamente utilizado na imprensa, e que se incorporou ao cotidiano como jargão econômico e político.

processo de desnacionalização e a falência de armadores e estaleiros nacionais ampliaram-se, e as grandes companhias estrangeiras ingressaram de forma vigorosa em nosso país, sobretudo após a reforma da Constituição de 1988 que alterou o artigo 178⁴⁹, acabando com o protecionismo a marinha mercante brasileira, pois garantia exclusivamente as embarcações nacionais o direito da realização do transporte de mercadorias através das navegações de cabotagem e interior.

Além disso, a principal tentativa de realavancar o setor aquaviário no Brasil (o Programa Navega Brasil), quase simbólico, fracassou, restando como aparente êxito a criação da Antaq, que sinalizou uma tentativa do Estado em definir um novo rumo para modal aquaviário brasileiro, marcando o início de um novo período para o setor naval brasileiro.

⁴⁹ Constituição da República Federativa do Brasil de 1988: Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 7, de 15 de agosto de 1995). Parágrafo único: Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 7, de 1995).

CAPÍTULO II

**NAVEGANDO NO PRESENTE: UM PANORAMA
GERAL DA CABOTAGEM NO SÉCULO XXI**

CAPÍTULO II

2. Navegando no presente: um panorama geral da cabotagem no século XXI

“Embora a indústria do transporte seja, potencialmente, uma fonte de mais-valia, há boas razões para que o capital não se engaje em sua produção, exceto sob certas circunstâncias favoráveis. Desse modo, o Estado é, muitas vezes, bastante ativo nessa esfera de produção”
(HARVEY, 2005, p. 49 apud MARX, 1973)

2.1. O Estado reassume o posto de Capitão: a retomada das Políticas Nacionais para a navegação de cabotagem e a indústria naval brasileira (2001-2012)

No decorrer da primeira década do século XXI, perfilou-se um novo ciclo governamental no país e uma conjuntura macroeconômica internacional que posicionou o Brasil em um momento diferenciado em sua história ampliando sua importância política e econômica no cenário internacional.

Após a extinção da Sunaman em 1989 o modal aquaviário deixou de ter a uma relevante representatividade estatal que possuía até aquele momento. Em 2001 ocorre uma delimitação pública marcante para o setor aquaviário nacional com a criação Antaq⁵⁰, que a partir de então assumiu as atribuições do Departamento da Marinha Mercante (DMM) e atua até os dias atuais em sua respectiva função de caráter regulador e fiscalizador.

A Antaq, entidade integrante da Administração Federal Indireta, está submetida ao regime autárquico especial, possui personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, autonomia financeira e funcional, além de mandato fixo de seus dirigentes. É uma autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes e a Secretaria de Portos da Presidência da República, possui sede em Brasília/DF, e possui unidades administrativas regionais localizadas nos seguintes municípios: Rio de Janeiro/RJ, São Paulo/SP, Florianópolis/SC, Belém/PA, Porto Velho/RO, Recife/PE, Manaus/AM, Porto Alegre/RS, Paranaguá/PR, Fortaleza/CE, Vitória/BA, São Luís/MA, Corumbá/MS e Salvador/BA.

⁵⁰ Lei nº 10.233 de 2001: “Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências”.

Cabe à autarquia atuar sobre o modal aquaviário como um todo, seja ele: fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, longo curso, e cabotagem; bem como atuar sobre os sistemas de engenharias vinculados a essa modalidade de transporte, sobretudo os portos organizados e terminais portuários de uso privados.

Dentre seus objetivos destacam-se: implementar, na sua esfera de atuação, as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, segundo os princípios e diretrizes previamente estabelecidas; regular e supervisionar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária exercida por terceiros, visando dessa forma, garantir a movimentação de pessoas e bens com o cumprimento de padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas; harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

De forma geral a Antaq, como toda agência reguladora, possui uma função essencialmente técnica e sua estrutura é constituída de forma a se evitar ingerências políticas na sua direção. Possui uma dezena de atribuições, destacando-se: realizar o levantamento de dados, análise e realização de estudos sobre o setor aquaviário; elaborar normas disciplinadoras e de execução da política setorial determinada pelo Poder Executivo, de acordo com os condicionamentos legislativos (frutos da construção normativa no seio do Poder Legislativo); realizar a fiscalização do cumprimento, pelos agentes do mercado, das normas reguladoras; promover a defesa dos direitos do consumidor; promover o incentivo à concorrência, minimizando os efeitos dos monopólios naturais, objetivando a eliminação de barreiras de entrada e o desenvolvimento de mecanismos de suporte à concorrência; realizar a gestão de contratos de concessão e termos de autorização e permissão de serviços públicos delegados, principalmente fiscalizando o cumprimento dos deveres inerentes à outorga, à aplicação da política tarifária etc.; e, arbitrar entre os agentes do mercado, sempre que prevista na lei de instituição.

Portanto, a Antaq é o representante do poder público na regulação, supervisão e fiscalização da navegação de cabotagem brasileira, mas também de incentivo, promovendo parte da política setorial do modal determinada pelo Poder Executivo.

Nesse contexto, com o suporte das agências reguladoras, o Estado gradativamente retomou seu papel em setores até certo ponto renegados quase que exclusivamente a iniciativa privada após a década de 1990, dessa forma, passa a se incentivar e alocar consideráveis volumes de investimentos, por exemplo, no setor de transportes, beneficiando consequentemente a navegação mercante e à indústria naval através de vultosas linhas de financiamento do BNDES.

Apesar do suporte técnico da Antaq, de forma geral o impulsionamento para o setor é oriundo na maior parte das vezes de entidades integrantes da Administração Federal Direta, este planejamento estatal vem se aplicando nos últimos anos com mais ênfase à indústria naval e aos portos, demandando enormes investimentos e oferta de crédito, promovendo concomitantemente o desenvolvimento da navegação mercante brasileira. Ressalta-se, contudo, que como a marinha mercante é um setor dos transportes e não da indústria, ela também se beneficia daquelas políticas públicas destinadas a favorecer a fluidez territorial em nosso país, alvo também de programas federais implementados em nosso país recentemente.

Em 2008, por exemplo, foi lançada pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP)⁵¹, visando elaborar as ações necessárias à construção da competitividade de médio e longo prazo da economia brasileira tendo estabelecido quatro desafios: ampliar a taxa de investimento para eliminar e evitar gargalos de oferta; elevar o esforço de inovação, principalmente no setor privado; preservar a robustez das contas externas; e fortalecer as micros e pequenas empresas.

A coordenação geral da PDP está a cargo do Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, sob acompanhamento de um Conselho de Ministros e o apoio de uma Secretaria Executiva, formada por ABDI (Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial), BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), e o Ministério da Fazenda, além disso, a Política ocorre em consonância com outros programas

⁵¹ A Política de Desenvolvimento Produtivo consta de quatro macrometas governamentais, que têm o objetivo de: acelerar o investimento fixo, estimular a inovação, ampliar a inserção internacional do Brasil e aumentar o número de micro e pequenas empresas exportadoras. Contemplando inicialmente 24 setores, a Indústria Naval é considerada um dos setores estratégicos para fortalecer a competitividade nacional. Foi lançada em 12 de maio de 2008 e segundo o discurso oficial do Ministro Miguel Jorge (MDIC) o lançamento do Programa ocorre “num momento muito importante para o governo e para a sociedade brasileira, pois marca a retomada da elaboração de políticas abrangentes e coordenadas entre as diferentes esferas do governo e do setor privado”.

em curso, como por exemplo, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que abordaremos adiante.

A Política de Desenvolvimento Produtivo tem como um dos setores-alvo a indústria marítima nacional, com o objetivo de atender as operações aquaviárias do Brasil, de suplantar uma demanda interna por embarcações em forte crescimento, e de fortalecer essa indústria a partir das encomendas do segmento de longo curso e via demandas das operações nacionais, especialmente para a cabotagem.

Uma das justificativas a época de implantação do Programa, ressaltava que a cabotagem possui uma demanda interna concentrada basicamente no setor de petróleo e gás e baixa utilização do modal aquaviário como meio de transporte por outros setores. Ainda segundo o Ministério, a frota brasileira representa apenas 0,6% da marinha mercante internacional e o país detém somente 0,1% da produção naval mundial, portanto, dentre as metas para o setor, ampliar a participação da bandeira brasileira na marinha mercante mundial para 1% é uma das prioridades, vislumbrando dessa maneira gerar mais de 25 mil empregos na cadeia produtiva do setor aumentando o uso de navipeças nacionais para 85%, pois atualmente a presença de armadores internacionais no mercado brasileiro é muito forte e prejudicial para a economia do país, na visão do Governo Federal.

Essa ação estatal sobre o setor naval esteve na pauta do Governo Lula no contexto das descobertas de petróleo na camada Pré-sal do litoral brasileiro, sendo o programa vinculado à renovação da frota mercante um dos pilares de sua política para esse setor, que visa construir navios no Brasil em estaleiros competitivos em nível internacional. A maior parte dessas iniciativas tem a Petrobras como elemento central, ressaltando o papel do Estado para o setor; além disso, a maior companhia brasileira também é o principal operador de cabotagem do Brasil, portanto o impulsionamento desse modal bem como da indústria marítima se insere no escopo de atuação da empresa. A Transpetro (Petrobras Transporte S.A.) encomendou, em 2006, 49 navios no Brasil dentro do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), dando sobrevida ao quase sucateado parque naval fluminense após 20 anos de recessão; em 2008 a Petrobras anunciou a contratação de mais 146 embarcações ao longo de 10 anos no contexto do Prorefam, Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo (MEDINA, 2010).

O Promef, o principal programa do setor naval, tem como premissa a construção de navios no Brasil com índice de nacionalização de no mínimo 65% almejando o aumento da

competitividade e objetiva realavancar a cadeia produtiva do setor no Brasil, bem como atender as demandas da Petrobras na navegação de longo curso, fluvial e de cabotagem. A primeira fase do programa conta com 23 navios contratados, sendo que ao menos cinco já estão em operação ou em fase final de construção, a segunda fase prevê a construção de mais 26 navios. Segundo informações oficiais, estima-se que mais de 60 mil empregos diretos foram criados e três estaleiros foram criados ou reativados .

Esse amplo programa está inserido em ações estatais que visam realavancar o modal aquaviário no país, e tenta corrigir outras ações do passado sem sucesso. No Brasil, depois de sofrer com a falta de investimentos públicos - o que resultou em operações ineficientes e altos custos de operações portuárias - o panorama da cabotagem começou a vislumbrar teoricamente novos rumos após a “Lei dos Portos” de 1993, cuja consequência direta e imediata, para alguns autores como Teixeira (2007), foi a melhoria das condições de operação, dos níveis de serviços, e custos mais compatíveis e negociáveis.

Vianna Jr. (2009) acredita que a Lei serviu de incentivo à cabotagem, pois contribuiu para o desenvolvimento de uma frota nacional de navios, evitando-se assim a fuga de recursos com o afretamento de embarcações estrangeiras para os deslocamentos em território nacional, fato corrente conforme a própria justificativa do Programa do MDIC para o setor mencionado anteriormente.

Por outro lado, essa lei somada à criação de várias agências reguladoras do setor de transportes em 2001, acarretou em alterações nos complexos portuários brasileiros como fator de impulso aos investimentos, concessões de armazéns e instalações portuárias ao capital privado, no contexto de uma política neoliberal caracterizada pela fragilização do poder estatal na regulação das concessões portuárias e hidroviárias (FELIPE JR., 2010).

Essas medidas foram viabilizadas a partir de resoluções emitidas pela Antaq⁵² que regulamentou o arrendamento de portos públicos bem como a outorga para Terminais Portuários de Uso Privativo. Felipe Jr. (2010) critica as ações públicas nesse sentido ao afirmar que a desregulamentação e as concessões decorrentes da Lei dos Portos não foram

⁵² Resolução nº 55 de 2002: "Aprova a norma sobre arrendamento de áreas e instalações portuárias destinadas à movimentação e armazenagem de cargas e ao embarque e desembarque de passageiros". Resolução nº 517 de 2005: "Aprova a norma para outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo". Resolução nº 1.660 de 2010: "Aprova a norma para outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo". Resolução nº 1.695 de 2010: "Rratifica a resolução nº 1.660 que aprovou a norma para outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo”.

suficientes para solucionar os gargalos infraestruturais, ressaltando que atualmente cerca de 90% das operações no Porto de Santos (o principal do país) são realizadas por empresas privadas, além disso, conforme mencionado, essa desregulamentação favoreceu o surgimento de um oligopólio no setor portuário e no transporte aquaviário marítimo.

Em 2007, antes mesmo do lançamento da Política de Desenvolvimento Produtivo do MDIC, o Governo Federal, de Lula, lançou o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que consistiu num conjunto de medidas que visam contribuir para a elevação das taxas de crescimento econômico do país, através: do aumento do investimento em infraestrutura, do estímulo ao financiamento e ao crédito, da desoneração e aperfeiçoamento do sistema tributário, da adoção de medidas fiscais de longo prazo, e da melhoria do ambiente interno para investimentos. Trata-se de um conjunto de medidas através das quais o governo propôs metas para ao crescimento, destacando a importância da retomada do papel do Estado como agente indutor do crescimento do país.

Os investimentos em infraestrutura apareceram como um dos pontos centrais do PAC, havendo um direcionamento dos recursos para setores apontados como “gargalos”, como, por exemplo, o setor de transportes com projetos distribuídos por todas as regiões do país, a princípio contribuindo para a redução dos desequilíbrios regionais atualmente existentes no Brasil, em consonância com as estratégias estabelecidas pelo Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), elaborado pelos Ministérios dos Transportes e da Defesa em 2006.

O Balanço final oficial do PAC divulgado em 2010 apontou os investimentos realizados divididos em três setores infraestruturais: Logística, Energética, e, Social e Urbana. No eixo Logística, que contemplou os principais modais de transporte do país, houve investimentos da ordem de R\$ 65,4 bilhões⁵³. O montante destinado à marinha mercante foi da ordem de R\$ 17 bilhões visando, dentre outros fatores, à revitalização da indústria naval brasileira, através do financiamento de centenas de embarcações, com 107 embarcações concluídas (35 de carga) dentre projetos envolvendo o Promef e o Fundo da Marinha Mercante (FMM), e a assinatura de contratos de financiamentos de mais 194 embarcações, totalizando 301 embarcações, além da construção e modernização de cinco estaleiros, conforme a tabela 3 (BRASIL, 2010).

⁵³ Previsão em 31 de dezembro de 2010 (BRASIL, 2010)

Tabela 3 – Evolução dos contratos do Programa de Financiamento da Marinha Mercante do PAC no período de 2007-2010 (dados da previsão para 31/12/2010)

PAC - Embarcações			
Fase	Qtde	Tipo de Embarcação	UF (quantidade)
Concluídos	35	Carga	Pará (21), Rio de Janeiro (6), Amazonas (5) e Rio Grande do Sul (3)
	35	Apoio à Navegação	Santa Catarina (21), São Paulo (13) e Rio de Janeiro (1)
	33	Apoio a Plataforma	Santa Catarina (16), Rio de Janeiro (13) e São Paulo (4)
	3	Pesca	Santa Catarina (3)
	1	Passageiro	Santa Catarina (1)
<i>subtotal</i>	<i>107</i>		
em construção	46	Carga	Rio de Janeiro (47), Pará (43), São Paulo (29), Santa Catarina (24), Ceará (17), Pernambuco (15), Amazonas (13), Sergipe (4) e Bahia (2)
	23	Apoio à Navegação	
	23	Apoio a Plataforma	
	1	Passageiro	
Contratados	27	Carga	
	47	Apoio à Navegação	
	27	Apoio a Plataforma	
<i>subtotal</i>	<i>194</i>		
TOTAL	301		
PAC - Estaleiros			
Fase	Qtde		Observação
em construção	3	implantação/modernização	Atlântico Sul (Suape/CE), Navship (Navegantes/SC) e STX (Rio de Janeiro/RJ)
Contratados	2	modernização	Ebin-Aliança (Rio de Janeiro/RJ) e Mauá (Rio de Janeiro/RJ)
TOTAL	5		

Fonte: organização e elaboração própria, Balanço de 4 anos (2007-2010) do Programa de Aceleração do Crescimento (BRASIL, 2010).

O Balanço também apontou investimentos de aproximadamente R\$ 790 milhões nos portos, dentre esses a construção de uma rampa *roll-on roll-off*⁵⁴ no porto de Vila do Conde/PA, e da avenida perimetral portuária de Santos/SP, ambos os portos estão dentre os principais da cabotagem brasileira segundo estatísticas oficiais; além de R\$ 1,09 bilhão nas hidrovias, com destaque para a implantação das eclusas de Tucuruí/PA no Rio Tocantins que absorveram aproximadamente 95% deste montante, e da implantação de dez terminais hidroviários no Amazonas (Tabatinga, Coari, Itacoatiara, São Raimundo, Manacapuru, Humaitá, Manaquiri, Urucurituba, Nhamundá e São Sebastião do Uatumã).

Em 2011 o PAC ingressa em uma segunda fase denominada PAC2 (BRASIL, 2011a), no Governo de Dilma Rousseff, possuindo desta vez seis eixos sendo um deles denominado Transportes, tendo como base, dentre outros elementos, o PNLT de 2006. Além disso, o Programa contempla um subeixo para a revitalização da indústria naval inserido no eixo denominado Energia.

⁵⁴ Sistema que opera por rolamentos de embarque ou desembarque de cargas sobre rodas permitindo em alguns casos uma maior integração entre os modais aquaviário e rodoviário.

Para o eixo Transportes como um todo são previstos investimentos da ordem de R\$ 104,5 bilhões até 2014, que representa aproximadamente 11% dos R\$ 955 bilhões previstos no Programa neste período. Dentre os investimentos previstos para o eixo, apenas R\$ 7,4 bilhões, ou 7,1% do total, se direcionam ao modal aquaviário R\$ 4,8 bilhões para os portos e R\$ 2,6 bilhões para as hidrovias (tabela 4), e visa através de 96 empreendimentos em 21 portos e terminais darem continuidade aos projetos públicos voltados à melhoria da eficiência portuária, a redução dos custos logísticos, incentivo aos investimentos privados, dentre outros. O 4º Balanço do PAC2 destaca que aproximadamente 23,3% dos investimentos previstos para o eixo foram alocados, com 12 empreendimentos nos portos concluídos, destacando-se a dragagem em vários sítios portuários brasileiros (BRASIL, 2012).

Tabela 4 – Previsão preliminar dos investimentos do Eixo Transportes do PAC2

PAC2 - Eixo Transportes		
Modal	R\$ bilhões	(%)
Rodovias	48,4	46,3%
Ferrovias	43,9	42,0%
Portos	4,8	4,6%
Aeroportos	3,0	2,9%
Hidrovias	2,6	2,5%
Equipamentos para Estradas Vicinais	1,8	1,7%
TOTAL	104,5	

Fonte: organização e elaboração própria, Relatório de Lançamento PAC2 (BRASIL, 2011a)

O eixo Energia prevê investimento de R\$ 461,6 bilhões, sendo que R\$ 36,7 bilhões serão destinados ao subeixo da indústria naval, somando ações que abarcam 544 embarcações e 29 estaleiros, dando continuidade as ações do PAC para o setor da indústria naval e ampliação da frota da marinha mercante nacional, principalmente aquelas ligadas ao Promef e as demandas da navegação vinculadas, sobretudo as operações da Petrobras e a exploração do Pré-sal, deixando os outros agentes da cabotagem em uma posição marginal.

Assim, mesmo em uma posição marginal em relação aos modais terrestres, verifica-se que atualmente a cabotagem situa-se em vários planos estatais no planejamento dos transportes, tentando contribuir desse modo na expansão da intermodalidade pelo país. O PNLT (Plano Nacional de Logística e Transportes) vislumbra essa ampliação da intermodalidade através de uma alteração gradativa da matriz de transporte nacional,

conforme será abordado adiante. O Estado está buscando desburocratizar o uso do modal aquaviário, para muitos agentes armadores esses tramites contribuem para dificultar a expansão da intermodalidade em nosso país.

Para Felipe Jr. (2012) os principais fatores que prejudicam o avanço da cabotagem seriam a dificuldade em concorrer com o modal rodoviário, que além da questão cultural (como modal predominante no país), possui óleo diesel subsidiado, possibilidades de entregas no sistema “porta a porta”, dentre outros fatores; além disso, as empresas de navegação preferencialmente investem na navegação de longo curso por ser mais lucrativa.

Apesar das dificuldades, a recente retomada da indústria naval pode contribuir para expansão do modal aquaviário no Brasil, e no atual período esse setor está fortemente atrelado à expansão da exploração petrolífera no Brasil, que perpassa por um momento de forte expansão. Estima-se que o setor naval deverá atender uma demanda de 730 embarcações até 2020, com uma carteira majoritariamente de encomendas para a exploração e produção de petróleo *off-shore* (navios petroleiros, navios sondas, plataformas petrolíferas, embarcações de apoio marítimo, dentre outros), fortalecendo os 47 estaleiros em operação no país e subsidiando a construção de outros 11 (RASPANTI, 2012).

Em síntese, nesse dinâmico contexto nota-se que o país perpassa por algumas transformações, nas quais as políticas de desenvolvimento econômico estão em pauta juntamente com os investimentos sociais, em um processo que mantém ao mesmo tempo continuidade e ruptura, acarretando na manifestação dessa nova conjuntura pelo território de forma profunda e aparentemente irreversível.

2.2. Na rota contemporânea: a movimentação de carga e a matriz de transporte brasileira

Atualmente, apesar da cabotagem não ter retomado a importância de seu período áureo, é um sistema do modal aquaviário que vem crescendo constantemente na tonelagem absoluta dos fluxos materiais em território nacional e de considerável importância para alguns circuitos produtivos, relevando dessa forma aspectos condizentes com a intermodalidade em território nacional, hoje, aparentemente indispensável para uma aprimorada e acentuada fluidez territorial.

Quando analisamos o momento atual da navegação de cabotagem brasileira, observamos que a movimentação de cargas no Brasil através da navegação de cabotagem vem crescendo gradativamente desde 1997, tendo apenas uma pequena queda em 2002 (gráfico 3). Dessa forma, se o crescimento do volume de carga transportada continuar nesta progressão, ultrapassará em breve os 200 milhões de toneladas movimentadas ao ano, uma quantidade extremamente elevada comparada aos cinco milhões movimentados em 1937, mesmo considerando a probabilidade de que naquele período havia falhas na contabilização da tonelagem movimentada, a diferença é notável.

Gráfico 3 – Volume de transporte de carga por navegação de cabotagem no Brasil de 1997 a 2011 em toneladas/ano

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário - 2011 (Antaq)

Tendo como ano-base 1997, o gráfico 4 ilustra esse crescimento recente percentualmente, revelando uma curva de crescimento elevado, sobretudo a partir de 2005.

Apesar desse crescimento, as estatísticas da Antaq também revelam que em relação às outras modalidades de navegação aquaviária (longo curso e interior), a cabotagem mantém certa estabilidade, pois entre 1997 e 2011 esta transportou por volta de 25% do total das cargas movimentadas no Brasil através do transporte aquaviário, isso ocorreu pelo fato das outras modalidades também apresentarem crescimentos similares em termos absolutos (gráfico 5).

Gráfico 4 – Variação percentual da movimentação de carga através da navegação de cabotagem no Brasil de 1997 a 2011 (considerando 1997 como ano-base para a variação)

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário - 2011 (Antaq).

Gráfico 5 – Movimentação percentual de cargas no Brasil por tipo de navegação aquaviária entre 1997 e 2011

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário - 2011 (Antaq)

Por fim, as estatísticas de movimentação portuária de cabotagem também relevam que percentualmente a cabotagem é o modal aquaviário que menos cresceu no período, relevando talvez a demanda de políticas públicas mais eficientes para favorecer o modal no contexto da intermodalidade (gráfico 6). Por outro lado, a cabotagem praticamente sempre se manteve em crescimento, não sofrendo a brusca queda que ocorreu em 2009 com a navegação

interior e a navegação de longo curso ocasionada possivelmente pela crise econômica internacional iniciada no ano anterior.

Gráfico 6 – Variação percentual da movimentação de cargas no Brasil por tipo de navegação aquaviária entre 1997 e 2011 (considerando 1997 como ano-base para a variação)

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário - 2010 (Antaq)

Apesar do crescimento dos últimos anos, o modal aquaviário ainda se situa em uma colocação marginal no contexto da matriz de transporte brasileira, que é extremamente desbalanceada e incoerente com a dimensão continental do Brasil, sendo essa tendência constatada ao longo das décadas (gráfico 7).

O PNLT possui como um dos objetivos promover um melhor equilíbrio na matriz de transporte do Brasil, a partir de um uso mais intenso das modalidades ferroviárias e aquaviárias, otimizando e racionalizando os fluxos pelo território e busca com isso explorar a eficiência energética e produtiva desses modais nos deslocamentos de maiores densidades e distâncias. Esse equilíbrio entre os meios de transportes visa maximizar a produtividade nas suas razões mais apropriadas de utilização, tendo como base a utilização: do modal rodoviário para distâncias até 400 quilômetros, do modal ferroviário entre 400 e 1500 quilômetros, e do modal aquaviário para distâncias acima dos 1500 quilômetros, inserindo-os no contexto da intermodalidade.

Brasil, apesar de ser um país de dimensão continental, é majoritariamente rodoviarista, e atualmente o Plano de Aceleração do Crescimento 2 através do Eixo

Transportes, tendo como base o PNLT, tem como meta alterar essa matriz, com uma projeção para 2025 de equilíbrio entre os três principais modais: rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Gráfico 7 – Matriz de transportes do Brasil: passado, presente e futuro

Fonte: Elaboração própria com base no PNLT (BRASIL, 2006)

A matriz de transporte existente atualmente no Brasil deixa o modal aquaviário em uma posição marginal em relação aos principais modais terrestres. Quando analisamos os seis maiores países do mundo em área, verificamos quanto a matriz de transporte brasileira é desequilibrada em comparação às matrizes de outros países, bem como ao percentual médio dentre esses. Temos plena consciência que apesar de válida, uma comparação simplista não é coerente, pois cada país apresenta peculiaridades físico-territoriais, socioespaciais e temporais que contribuem para o estabelecimento de suas respectivas matrizes de transportes (gráfico 8).

O Brasil é o país no qual o modal rodoviário, aquele menos indicado para longas distâncias, é o mais utilizado percentualmente, e é o país que possui o menor percentual de utilização do modal ferroviário, indicado para ser utilizado, sobretudo a longas distâncias no interior dos territórios; revelando assim uma contradição significativa fruto das opções realizadas nas políticas públicas por várias décadas.

Gráfico 8 – Matriz de transportes dos maiores países do mundo em área territorial na década de 2000 e percentual médio geral.

Fonte: Elaboração própria com base nos dados do PNLT (BRASIL, 2006) e Antaq (2011)

Em relação ao modal aquaviário, o Brasil se situa na segunda posição percentual, atrás somente dos Estados Unidos, mas isso não quer dizer necessariamente que o Brasil está avançado na utilização do modal, pois é necessário considerar, como já mencionamos, que a sua utilização envolve questões físico-territoriais, socioespaciais e temporais: primeiro, os países necessitam possuir uma rede hidrográfica navegável e/ou um litoral extenso que justifique a utilização da navegação de cabotagem; segundo, há uma tendência de utilização da cabotagem majoritariamente em países que possuem uma densidade demográfica considerável na faixa litorânea, como é o caso brasileiro.

De forma geral nos Estados Unidos essas condições são atendidas, com uma considerável ocupação costeira, sobretudo na costa leste, além dos inúmeros rios navegáveis também na porção leste, o modal aquaviário atinge 25% da matriz do transporte nacional.

A Austrália, apesar de possuir um extenso litoral que circunda todo o país e uma população predominantemente litorânea, o modal aquaviário corresponde a apenas 4% da matriz de transporte nacional. Esse baixo percentual possivelmente está relacionado à pobreza hídrica do país que é em grande parte ocupado por áreas desérticas, além da herança ferroviária inglesa com uma rede que ultrapassa os 40 mil quilômetros dispensando, a princípio, o uso de modais aquaviários.

Na China também há uma concentração populacional próxima ao litoral que apesar da sua extensão, abrange apenas a região oeste de um país que se estende longitudinalmente por mais de quatro mil quilômetros, sendo desse modo necessário considerar os rios navegáveis, logo o modal aquaviário corresponde a 13% do total desse país.

No Canadá a população se concentra majoritariamente próximo à fronteira longitudinal com os Estados Unidos, área de clima mais ameno, bem como na costa oeste na província de Quebec, conferindo ao modal aquaviário local aproximadamente 11% da matriz nacional.

Por fim, a Rússia, o maior país do mundo e com uma extensão longitudinal que ultrapassa os nove mil quilômetros, possui uma população concentrada na parte europeia, longe do litoral, e possui também uma imensa costa de aproximadamente 37 mil quilômetros voltados para o Ártico e o Pacífico, mas que na maior parte do ano não é navegável nas áreas de altas latitudes, sendo, dessa forma, inviável a navegação costeira regular na maior parte do território. Assim a grande parte da circulação aquaviária do país ocorre nos rios navegáveis e na costa pacífica, mas representa apenas 11% da matriz nacional, que privilegia notadamente o modal ferroviário.

Em resumo, comparando a média percentual da matriz de transporte das maiores nações do mundo, o Brasil: supera o modal rodoviário em cerca de 17%, está aproximadamente 21% abaixo da média em relação ao modal ferroviário, e está muito próximo da média do modal aquaviário; ou seja, mesmo considerando as especificidades de cada país, o Brasil possui uma matriz de transporte desequilibrada.

2.3. Navegando com os agentes armadores: suas frotas e os acordos bilaterais com os países vizinhos do Cone Sul

Se no passado Moacir Silva nos ofereceu alguns dados estatísticos sobre as frotas das principais empresas da década de 1940, atualmente a Antaq dispõe de informações referentes à composição total da frota mercante brasileira através de um registro público que contabiliza todas as embarcações de bandeira brasileira que são operadas pelas empresas nacionais de navegação, além das embarcações afretadas por empresas brasileiras a casco

nu⁵⁵, pois as demais modalidades de afretamento não transferem ao registro público a posse da embarcação para a empresa contratante.

Como esse é um cadastro dinâmico em permanente alteração, consideramos os dados que constam no banco de dados da Antaq tendo como base a posição do cadastro em setembro de 2012. Dessa forma, atualmente há no Brasil 41 empresas autorizadas a realizar navegação de cabotagem no país (tabela 5), destacamos que para efeito de sistematização dos dados compilamos as estatísticas da Petrobras Transporte S.A. (Transpetro) e da Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras) como sendo de uma única empresa.

Nesse contexto, observa-se que dentre 40 empresas a Petrobras sozinha detém aproximadamente 47% da capacidade de TPB⁵⁶ da frota disponível para operação da navegação de cabotagem do Brasil, seguida pelas respectivas empresas e seu percentual da Tonelada de Porte Bruto (TPB): Companhia de Navegação Norsul (9,7%), Empresa de Navegação Elcano (9,5%), Aliança Navegação e Logística (7,5%), Log-In Logística Intermodal (5,6%), e Mercosul Line Navegação e Logística (3,7%). Conjuntamente estas seis companhias detêm aproximadamente 83% do total de TPB da cabotagem nacional, sendo o restante movimentado dentre as outras 34 empresas autorizadas a operarem a navegação de cabotagem em nosso país, considerando que algumas destas possuem autorização, mas sequer possuem embarcações para realização de transporte de carga. Algumas empresas possuem pequenas frotas e em alguns casos apenas uma embarcação atuando regionalmente, mas também há algumas grandes companhias vinculadas a importantes grupos armadores internacionais conforme abordaremos no Capítulo IV.

⁵⁵ Resolução Antaq nº 167 de 16 de fevereiro de 2004: “Aprova a norma para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de cabotagem”. As modalidades de afretamento são: a casco nu, é o contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação; por tempo, é o contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado; por viagem, é definido como o contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, a disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens; e por espaço, no qual somente uma parte da embarcação é afretada, obedecendo porém a todas as disposições legais do afretamento por viagem.

⁵⁶ TPB (Tonelada de porte bruto) é o peso em toneladas que o navio pode transportar, incluídos carga, combustível, aguada, lubrificantes, víveres, sobressalentes, enfim, tudo que necessita para sua completa operação, incluindo a tripulação e seus pertences.

Tabela 5 – Empresas autorizadas a operarem na navegação de cabotagem no Brasil, ordenada de forma decrescente pelo total de TPB de suas respectivas embarcações (2012)

Empresas autorizadas a operarem na cabotagem (TPB e frota)													
Empresa	Sede	UF	TPB (Tonelagem de Porte Bruto)					Frota (qtde. de embarcações)					Restrições
			Própria	Afretada	TOTAL	%	% Acum.	Própria	Afretada	TOTAL	%	% Acum.	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Rio de Janeiro	RJ	1.346.116	-	1.346.116	47,2%	47,2%	40	-	40	26,1%	26,1%	Sem restrições
Companhia de Navegação Norsul	São Luís	MA	186.523	91.047	277.570	9,7%	56,9%	19	5	24	15,7%	41,8%	
Empresa de Navegação Elcano S.A.	Rio de Janeiro	RJ	218.632	53.702	272.334	9,5%	66,4%	6	4	10	6,5%	48,4%	
Aliança Navegação e Logística Ltda	São Paulo	SP	154.664	60.286	214.950	7,5%	73,9%	5	2	7	4,6%	52,9%	
Log-In Logística Intermodal S.A.	Rio de Janeiro	RJ	71.881	86.976	158.857	5,6%	79,5%	2	4	6	3,9%	56,9%	
Mercosul Line Navegação e Logística Ltda	Santos	SP	70.442	35.220	105.662	3,7%	83,2%	2	1	3	2,0%	58,8%	
Norsulmax Navegação S.A.	Rio de Janeiro	RJ	75.012	-	75.012	2,6%	85,8%	1	-	1	0,7%	59,5%	
Flumar Transportes de Químicos e Gases Ltda	São Paulo	SP	51.188	19.975	71.163	2,5%	88,3%	1	1	2	1,3%	60,8%	
H. Dantas - Comércio, Navegação e Indústrias Ltda	Aracaju	SE	14.960	42.163	57.123	2,0%	90,3%	1	1	2	1,3%	62,1%	
NTL Navegação e Logística S.A.	Rio de Janeiro	RJ	28.325	22.340	50.665	1,8%	92,1%	1	1	2	1,3%	63,4%	
Pancoast Navegação Ltda	Rio de Janeiro	RJ	46.930	-	46.930	1,6%	93,8%	1	-	1	0,7%	64,1%	
Vessel-Log Companhia Brasileira de Nav.e Log. S.A.	São Paulo	SP	16.985	22.343	39.328	1,4%	95,1%	1	1	2	1,3%	65,4%	
Companhia Libra de Navegação	Barueri	SP	38.186	-	38.186	1,3%	96,5%	1	-	1	0,7%	66,0%	
Superpesa Cia de Transportes Especiais e Intermodais	Rio de Janeiro	RJ	30.096	-	30.096	1,1%	97,5%	7	-	7	4,6%	70,6%	
Lyra Navegação Marítima Ltda	Rio de Janeiro	RJ	26.975	-	26.975	0,9%	98,5%	1	-	1	0,7%	71,2%	
Locar Guindastes e Transportes Intermodais S.A.	Guarulhos	SP	19.892	-	19.892	0,7%	99,2%	8	-	8	5,2%	76,5%	
Tranship Transportes Marítimos Ltda	Rio de Janeiro	RJ	11.804	-	11.804	0,4%	99,6%	12	-	12	7,8%	84,3%	
Graninter Transportes Marítimos de Granéis S.A	Rio de Janeiro	RJ	-	5.288	5.288	0,2%	99,8%	-	1	1	0,7%	85,0%	
Transnave Navegação S/A	Rio de Janeiro	RJ	2.711	-	2.711	0,1%	99,9%	1	-	1	0,7%	85,6%	
Martin Leme Serviços Ltda	Niterói	RJ	1.147	-	1.147	0,0%	99,9%	3	-	3	2,0%	87,6%	
Marfort Serviços Marítimos Ltda.	Guarujá	SP	889	-	889	0,0%	99,9%	2	-	2	1,3%	88,9%	
Zemax Log Soluções Marítimas Ltda	Rio de Janeiro	RJ	517	-	517	0,0%	99,9%	2	-	2	1,3%	90,2%	
Jaqueline Segundo Emp.e Transporte Ltda-Me	Fernando de Noronha	PE	285	-	285	0,0%	100%	3	-	3	2,0%	92,2%	
Agemar Transportes e Empreendimentos Ltda	Recife	PE	229	-	229	0,0%	100%	1	-	1	0,7%	92,8%	
AGS Fretes Marítimos Ltda	Fernando de Noronha	PE	-	200	200	0,0%	100%	-	1	1	0,7%	93,5%	
Alfamares Transportes Apoio Marítimo e Portuario Ltda	Cabedelo	PB	174	-	174	0,0%	100%	1	-	1	0,7%	94,1%	
Sela Gineta Ltda.	Fernando de Noronha	PE	-	172	172	0,0%	100%	-	1	1	0,7%	94,8%	
Paolo Garabuggio	Natal	RN	156	-	156	0,0%	100%	1	-	1	0,7%	95,4%	
Burra Leiteira Transporte Marítimo Ltda	Recife	PE	-	134	134	0,0%	100%	-	2	2	1,3%	96,7%	
In Company Soluções Logísticas Ltda	Rio de Janeiro	RJ	82	-	82	0,0%	100%	-	1	1	0,7%	97,4%	
Guinmar Serviços Marítimos Ltda - Me	Maricá	RJ	44	-	44	0,0%	100%	1	-	1	0,7%	98,0%	
Atalaia Transporte Marítimo Ltda	Natal	RN	39	-	39	0,0%	100%	1	-	1	0,7%	98,7%	
MS Operadora, Receptivo, Turismo e Eventos Ltda ME	Natal	RN	17	-	17	0,0%	100%	1	-	1	0,7%	99,3%	
Marcia Domingos dos Santos Leandro-Me	São Sebastião	SP	10	-	10	0,0%	100%	1	-	1	0,7%	100%	
Container Transportes Marítimos Ltda	Navegantes	SC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Apesar de autorizadas, não possuem frota própria ou afretada para esse tipo de navegação
Fertimar Mineração e Navegação Ltda	Candeias	BA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
G. F. de Lima Transportes Marítimos Me	Natal	UF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Hidronave South American Logistics S/A	Corumbá	MS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Posidonia Serviços Marítimos Ltda	Rio de Janeiro	RJ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Rabo de Peixe Transp. Marítimos e Emp. Turísticos Ltda	Rio de Janeiro	RJ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
TOTAL			2.414.912	439.846	2.854.758	100%	100%	127	26	153	100%	100%	

Fonte: Elaboração própria tendo como base o banco de dados da Antaq (Set, 2012).

Ressalta-se que essa análise considera as embarcações das empresas que estão autorizadas a operar na navegação de cabotagem, incluindo as companhias que também possuem autorização para operar nos outros modais aquaviários (longo curso, interior, apoio marítimo e apoio portuário). Assim, muitas dessas embarcações não são utilizadas exclusivamente na navegação de cabotagem, conforme pode ser observado na lista de embarcações autorizadas a operarem na cabotagem brasileira (apêndice B, coluna “navegação”). Além disso, a TPB considerada na análise é a somatória da capacidade de transportes das embarcações próprias bem como afretadas pelas referidas empresas.

Atualmente há 153 embarcações autorizadas a navegar na cabotagem brasileira (tabela 6). Aproximadamente 24% dessas embarcações são navios petroleiros com 37 unidades e uma idade média de 24 anos, ou seja, uma frota antiga que corrobora para compreender as ações públicas vinculadas ao Promef abordadas no Capítulo I, visando renovar e ampliar a frota de petroleiros principalmente da Petrobras.

Tabela 6 – Embarcações por Tipo, ordenado de forma decrescente pela quantidade total (2012)

Tipo da embarcação	Frota (qtde. de embarcações)					Ano de fabricação (média)	Média de idade
	Própria	Afretada	TOTAL	%	% Acum.		
Petroleiro	33	4	37	24%		1988	24
Barça	26	-	26	17%	41%	1999	13
Rebocador/empurrador	18	1	19	12%	54%	1991	21
Porta contêiner	9	7	16	10%	64%	1990	22
Cargueiro	8	8	16	10%	75%	2003	9
Graneleiro	9	2	11	7%	82%	1989	23
Gases Liquefeitos	9	-	9	6%	88%	2008	4
Balsa	8	1	9	6%	93%	1981	31
outros	2	2	4	3%	96%	1980	32
Tanque químico	1	1	2	1%	97%	1975	37
Roll-on/roll-off	1	1	2	1%	99%	1997	15
Navio Cisterna	1	-	1	1%	99%	2001	11
Flutuante	1	-	1	1%	100%	1974	38
TOTAL	126	27	153	100%	100%	1994	18

Fonte: Elaboração própria tendo como base o banco de dados da Antaq (Set, 2012).

Há também as barças com 26 unidades e uma idade média de 13 anos; na terceira posição se encontra os rebocadores/empurradores, que são embarcações frequentemente vinculadas às operações de apoio marítimo e portuário, e servem também nas operações conjuntamente com as barças servindo ao transporte de carga. Por fim, dentre os principais tipos de embarcações, encontram-se os: portas-contêineres, cargueiros, e os

graneleiros; tipos de embarcações que superam 10 unidades operando na cabotagem brasileira atualmente.

A média de idade geral das embarcações que servem a cabotagem na atualidade é de 18 anos, uma idade operacional considerada avançada pelo próprio Estado, revelando que brevemente a demanda na construção naval será ainda maior. Haverá um momento decisivo para o modal aquaviário, como em vários outros períodos da história quando o papel do Estado se mostrou vital, pois há uma grande oportunidade para a indústria naval se fortalecer e ampliar a cabotagem, mas caso essa demanda não seja suplantada os custos operacionais crescerão e novamente o modal poderá declinar frente aos seus “concorrentes”.

Na tabela 6 bem como no gráfico 9 visualizamos a situação da frota da navegação de cabotagem no que diz respeito à propriedade das embarcações, atualmente das 153 embarcações 126 são de propriedade dos operadores e 27 são afretadas, 82% e 18% respectivamente, sendo que a maior parte dos afretamentos é de cargueiros abrangendo metade da frota de 16 navios dessa tipologia, bem como de porta-contêineres com 7 navios afretados de uma frota total também de 16 navios.

Gráfico 9 – Situação da frota da navegação de cabotagem brasileira, conforme a propriedade das embarcações

Fonte: Elaboração própria tendo como base o banco de dados da Antaq (Set, 2012).

Consideramos interessante analisar a quantidade de embarcações por Tipo, mas apenas essa análise pode apresentar resultados desvirtuados, pois há uma significativa diferença de capacidade de carga entre as diferentes tipologias, sobretudo entre as barcas e os outros principais tipos de embarcações cargueiras como: petroleiros, graneleiros, porta-

contêineres e cargueiros. Assim, na tabela 7 temos o total de embarcações da cabotagem sistematizadas e ordenadas pelo total da TPB das referidas tipologia de embarcações.

Dentro dessa outra possibilidade de análise, observa-se que os navios petroleiros possuem a capacidade de movimentar aproximadamente 46% do total da TPB disponível na cabotagem brasileira, logo em seguida temos os navios graneleiros (17% do total) que na análise por quantidade de embarcações aparecem apenas na sexta posição, os porta-contêineres possuem a capacidade conjunta de 16%; e por fim temos os cargueiros com uma capacidade de 7%. Juntos as quatro primeiras tipologias de navios possuem a capacidade de transportar aproximadamente 87% do total da TPB disponível a cabotagem brasileira.

As barcas, que se destacam na quantidade de embarcações (tabela 6), se revelam de menor importância no montante total da TPB disponível para a cabotagem brasileira, representando apenas 5% do total, enquanto que os rebocadores/empurradores possuem um montante da TPB simbólico que não atinge sequer 1%.

Tabela 7 – Embarcações por Tipo, ordenado de forma decrescente pelo total de TPB (2012)

Tipo da embarcação	TPB (Tonelagem de Porte Bruto)				
	Própria	Afretada	TOTAL	%	% Acum.
Petroleiro	1.268.348	53.702	1.322.050	46%	
Graneleiro	409.210	86.686	495.896	17%	64%
Porta contêiner	280.324	187.906	468.230	16%	80%
Cargueiro	102.211	85.899	188.110	7%	87%
Barcaça	137.679	-	137.679	5%	91%
Gases Liquefeitos	74.602	-	74.602	3%	94%
Tanque químico	51.188	19.975	71.163	2%	97%
Roll-on/roll-off	33.648	5.288	38.936	1%	98%
Navio Cisterna	28.801	-	28.801	1%	99%
Balsa	20.912	82	20.994	1%	100%
Rebocador/empurrador	5.030	190	5.220	0%	100%
Flutuante	2.721	-	2.721	0%	100%
outros	166	191	357	0%	100%
TOTAL	2.414.840	439.919	2.854.759	100%	100%

Fonte: Elaboração própria tendo como base o banco de dados da Antaq (Set, 2012)

Essa considerável frota está inserida em acordos bilaterais envolvendo o transporte aquaviário entre nações dos quais o Brasil é signatário. Apesar de termos ressaltado desde o princípio que a cabotagem se caracteriza por ser aquela navegação realizada entre portos brasileiros utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as interiores,

operacionalmente há embarcações que possuem autorização para navegarem na cabotagem e na navegação de longo curso realizando operações concomitantes entre essas modalidades aquaviárias de transporte. No Capítulo IV destacaremos que as rotas regulares oferecidas por alguns armadores nacionais perpassam pela Argentina e pelo Uruguai, por isso esses acordos bilaterais são fundamentais para os interesses de dezenas de empresas privadas do setor da navegação mercante.

A Antaq possui a competência de representar o Brasil nos acordos internacionais que se referem ao modal aquaviário, nesse sentido faz o acompanhamento de 13 Acordos Bilaterais de Transporte Marítimo com os seguintes países: Alemanha, Argélia, Argentina, Bulgária, Chile, China, Estados Unidos, França, Polônia, Portugal, Romênia, Rússia e Uruguai.

Dessa forma, abordaremos os principais pontos dos Acordos Bilaterais com a Argentina e Uruguai, países vizinhos ao Brasil e membros plenos do Mercosul⁵⁷, que estão inseridos nas rotas do serviço regular de cabotagem de algumas companhias nacionais, apesar de legalmente serem fluxos da navegação de longo curso, a partir do momento que o mesmo ultrapassa a fronteira nacional.

O Acordo com o Uruguai entrou em vigor em 1976⁵⁸, destacando que o transporte marítimo de cargas entre ambos os países deve-se efetuar obrigatoriamente em navios de bandeira brasileira e uruguaia de maneira que a totalidade dos fretes seja dividida em partes iguais salvo em situações de incapacidade operacional e permissão prévia de ambas as partes, sendo que o mesmo não impede o direito de cada país regulamentar sua cabotagem nacional defendendo os interesses da nação, que se entende como aquele transporte realizado entre portos de um mesmo país. Somente pode se realizar o transporte as empresas integrantes do Acordo de Tarifas e Serviços específico desse Acordo Bilateral, que exclui desse convênio o transporte a granel de petróleo e seus derivados, assim como o carregamento de minério de ferro a granel em carregamento completo. Dentre as empresas credenciadas a operarem sob o convênio de transporte marítimo entre Brasil e Uruguai, há 14 empresas brasileiras e 10 uruguaias (tabela 8).

⁵⁷ Mercado Comum do Sul.

⁵⁸ Convênio entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Marítimo: assinado em 12 de junho de 1975; promulgado pelo Decreto nº 78.621, de 25 de outubro de 1976; entrou em vigor em 07 de outubro de 1976 com vigência indeterminada.

Tabela 8 – Empresas credenciadas a operarem sob o Acordo Bilateral do transporte marítimo entre Brasil e Uruguai

Acordo Bilateral Brasil-Uruguai Empresas Credenciadas	
<i>Empresas brasileiras</i>	<i>Empresas uruguaias</i>
Aliança Navegação e Logística Ltda. & Cia.	Copmar - S.R.L.
Cia. de Navegação Norsul	Cylanco - S. A.
Cia. Libra de Navegação	Fluviamar
Flumar Transportes de Químicos e Gases Ltda.	Lloyd Uruguayo S.A.
Granéis do Brasil Marítima Ltda.	Montemar S.A.
Graninter Transportes Marítimos de Granéis S/A.	Neolatina Naviera
H. Dantas Comércio Nav. e Indústria Ltda.	Nobleza Naviera
Log-In Logística Intermodal S/A	Sedaril S.A.
Lyra Navegação Marítima Ltda.	Transportadora Marítima de Combustíveis - Tramaco
Mercosul Line Navegação e Logística Ltda	Transportes Frigoríficos Uruguayos
NTL – Navegação e Logística S/A	
Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras	
Transnave Navegação Ltda	
Vessel Log – Companhia Brasileira de Nav. e Logística S/A	

Fonte: Elaboração própria tendo como base o banco de dados da Antaq (Set, 2012).

Após alguns anos, em 1990⁵⁹ o Acordo com a Argentina entrou em vigor, com características similares ao convênio com o Uruguai. O Acordo Bilateral Brasil-Argentina destaca que o transporte marítimo de cargas entre ambos os países deve ser efetuado obrigatoriamente em navios de bandeira brasileira e argentina de maneira que a totalidade dos fretes seja dividida em partes iguais salvo em situações de incapacidade operacional e permissão prévia de ambas as partes, sendo que o mesmo, como no tratado com o Uruguai, não há qualquer impedimento de cada país regulamentar sua cabotagem nacional defendendo os interesses da nação.

Os armadores que operam no Acordo Brasil-Argentina necessitam obter autorização de sua respectiva autoridade competente, no caso brasileiro da Antaq, sendo excluído deste o transporte de petróleo a granel e de seus derivados líquidos por destilação primária, de gás liquefeito de petróleo, assim como dos minerais a granel, além do transporte

⁵⁹ Acordo sobre Transportes Marítimos entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina: assinado em 15 de agosto de 1985; promulgado pelo Decreto nº 99.040, de 06 de março de 1990; entrou em vigor em 06 de março de 1990 com vigência indeterminada.

de trigo. Dentre as empresas credenciadas a operarem sob o Acordo, há 14 empresas brasileiras e 15 argentinas (tabela 9).

Tabela 9 – Empresas credenciadas a operarem sob o Acordo Bilateral do transporte marítimo entre Brasil e Argentina

Acordo Bilateral Brasil-Argentina	
Empresas Credenciadas	
<i>Empresas brasileiras</i>	<i>Empresas argentinas</i>
Aliança Navegação e Logística Ltda. & Cia.	Argenmar Sociedad Anonima.
Cia. de Navegação Norsul	Antares Naviera S. A.
Cia. Libra de Navegação	Arpez S. A.
Empresa de Navegação Elcano S. A.	Fluvialmar S.A.
Flumar Transportes de Químicos e Gases Ltda.	Inversiones Marítimas Universales Sociedad Anonima
Graninter Transportes Marítimos de Granéis S/A.	J.M.P. S.A.
H. Dantas Comércio Nav. e Indústria Ltda.	Maruba Sociedad en Comandita por Acciones.
Log-In Logística Intermodal S/A	Navenor S. A. Comercial, Industrial y de Navegación.
Lyra Navegação Marítima Ltda.	Naviera Sur Petrolera S/A.
NTL – Navegação e Logística S/A	Oceanmarine S. A.
Pancoast Navegação Ltda	Petro Tank S. A.
Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras	Servicios de Transportes Navales.
Transnave Navegação Ltda	Trans-Ona S.A. Marítima, Comercial, Industrial Y Financeira
Vessel Log – Companhia Brasileira de Nav. e Logística S/A	Ultrapetrol S. A.
	Vessel Sociedad Anônima

Fonte: Elaboração própria tendo como base o banco de dados da Antaq (Set, 2012).

Por fim, nesse panorama da cabotagem brasileira no período atual é imprescindível sistematizar as informações sobre o sistema portuário nacional, como Silva (1941) realizou na década de 1940. Como atualmente a quantidade e a complexidade das informações disponíveis sobre os fixos portuários, bem como os fluxos vinculados a navegação de cabotagem é muito maior, dedicaremos os próximos Capítulos para tratar desses sistemas de engenharias e suas relações com fluxos que os perpassam.

CAPÍTULO III

**FIXOS E FLUXOS: UMA REDE DE INTENSAS
RELAÇÕES AO SERVIÇO DA CIRCULAÇÃO**

CAPÍTULO III

3. Fixos e Fluxos: uma rede de intensas relações ao serviço da circulação

“O espaço, é também e sempre, formado de fixos e de fluxos. Nós temos coisas fixas, fluxos que se originam dessas coisas fixas, fluxos que chegam a essas coisas fixas. Tudo isso, junto, é o espaço. Os fixos geram fluxos e os fluxos geram fixos [...]”
(SANTOS, 1997 [1988]. p. 77)

Rede é um elemento constitutivo do espaço geográfico onde há uma relação entre o que é fixo e o que é fluxo (SANTOS, 1996), dessa forma, compreendemos a abordagem dessas categorias de análise como necessária, pois os fixos são os instrumentos de trabalho das forças produtivas em geral, incluindo a mão de obra, ou seja, os fixos nos oferecem informações relevantes para a análise do processo imediato do trabalho; já os fluxos são os movimentos, a circulação, e desse modo, também nos oferecem informações que explicam os fenômenos da distribuição e do consumo. Nesse contexto, podemos abordar a produção, a circulação, a distribuição e consumo através da análise desses dois elementos presentes no espaço: os fixos e os fluxos (SANTOS, 1997 [1988]). O sistema de produção que se serve desse espaço de fluxos é constituído por redes, cada vez mais exigente de fluidez e sequioso de velocidade (SANTOS, 2010 [2000]).

As circulações materiais e imateriais na contemporaneidade demandam bases técnicas que vão se incorporando ao território provendo cada região de novas qualidades e possibilidades organizacionais (CONTEL, 2011 [2001]) de forma seletiva e hierárquica segundo os interesses dos agentes hegemônicos, pois a difusão das inovações nunca se generaliza pelo espaço, contribuindo decisivamente para situações de especialização dos lugares. Contel (2011 [2001], p. 323), complementa que “[...] os sistemas de movimento do território é o conjunto indissociável de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos (materiais e imateriais)” que respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares. Nossa análise não deve se limitar ao caráter técnico desses sistemas, pois um fixo, um objeto geográfico, é um objeto técnico, mas também um objeto social, graças aos fluxos, nessa dinâmica fixos e fluxos interagem e se alteram mutuamente (SANTOS, 1997 [1988]).

A forma como o espaço se organiza não é somente consequência de escolhas políticas e econômicas, mas também da interação entre os fixos e os fluxos. O espaço é um elemento fundamental das relações econômicas e sociais e, a acumulação seletiva das infraestruturas conduz à concentração das atividades econômicas (SANTOS, 2003 [1979]) a alguns pontos do território que podem se especializar, conforme os portos previamente citados.

A especialização de um lugar resulta, dentre outros fatores, de um processo de modernização, acarretando na possibilidade de dominação ou em outras palavras da hierarquização, pois a especialização é responsável por um efeito polarizador (SANTOS, 1997 [1985]). E preciso ressaltar que a especialização dos lugares se deve mais às condições técnicas e sociais que aos recursos naturais, sendo o papel das informações hoje fundamental, os lugares se diferenciam e se hierarquizam porque são todos mundiais, e essa mundialidade somente ocorre devido às relações tecidas entre esses lugares, que jamais são escolhidos por acaso:

“O mundo oferece as possibilidades: e o lugar oferece as ocasiões. [...] cada fração do território é chamada a revestir características específicas em função dos atores hegemônicos, cuja eficácia depende doravante de uma produtividade espacial, fruto de um ordenamento intencional e específico” (SANTOS, 1994, p. 50).

Nesse contexto consideramos os Portos Organizados e Terminais de Uso Privativos como os principais fixos que servem de instrumentos de trabalho na navegação de cabotagem, e os fluxos seriam a movimentação das cargas que seguem pelos “caminhos” (rotas) realizados por essa modalidade de transporte secular, atualmente dominada pelos atores do tempo rápido, que são aqueles que plenamente participam do processo.

3.1. Fixos portuários: instrumento produtivo da cabotagem

Os portos são pontos do território em que se verifica a convergência entre dois domínios de circulação, a terra e a água (RODRIGUE; COMTOIS; SLACK, 2009)⁶⁰, e por sua vez, refletem as atividades continentais enquanto lugar de contato entre os transportes terrestres e aquaviários, constituindo a grande diversidade e complexidade de ligações que

⁶⁰ Tradução nossa, idioma original: Inglês.

por ele perpassa (FISCHER, 2009 [1963]). Nesse contexto, os portos parecem ser sempre iguais ou ao menos similares, mas Bichou e Gray (2005)⁶¹ destacam que suas funções podem ser muitos diferentes, até em um mesmo porto, através de uma gama de serviços de escopo e natureza diferenciada. Essa gama de serviços e naturezas diferenciadas contribui para a especialização e hierarquização dos portos brasileiros, conforme abordaremos adiante.

No Brasil, a Superintendência de Portos que faz parte do organograma da Antaq é responsável por supervisionar, orientar e coordenar as ações de outorga, fiscalização, desenvolvimento e regulação dos Portos e Terminais de Uso Privativo brasileiros, propondo medidas para proteger os direitos dos usuários, buscando fomentar a competição e a utilização da infraestrutura.

A Antaq ressalta que a atuação desta Superintendência visa criar condições para a utilização dos portos e terminais de uso privativo de forma eficiente e integrada com outros modais, a fim de aumentar a competitividade da produção nacional no mercado mundial. Segundo o organograma da autarquia, a Superintendência se subdivide em cinco Gerências: Portos Públicos, Terminais de Uso Privativo, Estudo e Desempenho Portuário, Regulação Portuária, e Meio Ambiente.

3.1.1. Portos Organizados (PO)

A definição de Porto Organizado consta na Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/93, art. 1º, parágrafo 1º, inciso I) conforme segue;

“Porto Organizado: construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária” (grifo nosso).

Segundo a Lei, um Porto Organizado é o conjunto de instalações portuárias, de infraestrutura, de proteção, e de acesso aquaviário, tendo como objetivo a prestação de serviços públicos portuários pela União, diretamente ou mediante concessão. Suas funções

⁶¹ Tradução nossa, idioma original: Inglês.

devem ser exercidas de forma integrada pela responsável da administração do Porto, denominada Autoridade Portuária, além das autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Em resumo, um Porto Organizado deve ser construído e explorado pela União, ou operar sob um regime de concessão; sua operação está sujeita a uma Autoridade Portuária, e o administrador do porto se relaciona com os usuários através da prestação de serviço público mediante pagamento de tarifas. Além disso, a área do Porto Organizado, após a “Lei dos Portos”, ficou restrita exclusivamente às instalações portuárias propriamente ditas, além das respectivas vias de circulação interna e aos componentes da infraestrutura de proteção e acesso aquaviário concedidos à respectiva Autoridade Portuária.

Ressalta-se que os serviços prestados no Porto Organizado, apesar de tarifado, têm a natureza de serviço público e não podem ser excepcionados a qualquer usuário independente de sua natureza legal.

Segundo o Banco de Informações e Mapas de Transportes (BIT)⁶² atualmente o sistema portuário brasileiro é composto na atualidade por 34 portos públicos marítimos ou fluviais vinculados a Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP⁶³. Desse total, 16 são delegados, concedidos ou possuem sua operação autorizada à administração para os governos estaduais e municipais, os outros 18 portos marítimos são administrados diretamente pelas Companhias Docas, sociedades de economia mista, que têm como acionista majoritário o Governo Federal e, portanto, estão diretamente vinculadas à Secretaria de Portos.

Todos os portos públicos fluviais e lacustres são de competência do Ministério dos Transportes.

⁶² O Banco de Informações e Mapas de Transportes (BIT) pertence à Secretaria de Política Nacional de Transportes (SPNT) sendo responsável pelo gerenciamento de informações, mapas, fotografias e vídeos sobre todas as modalidades de transportes no Brasil, subsidiando na atualidade o planejamento federal no PAC e no PNLT com uso da tecnologia de Sistemas de Informações Geográficas (SIG).

⁶³ Entre as atribuições e competência da Secretaria está a formulação de políticas e diretrizes para o fomento do setor, além da execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura portuária, com investimentos orçamentários e do PAC. Compete ainda à SEP a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorgas, tudo isso visando assegurar segurança e eficiência ao transporte aquaviário de cargas e de passageiros no país. Foi criada através da Medida Provisória nº 369 de 07 de maio de 2007: “Acresce e altera dispositivos da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras providências”.

As nove principais Companhias das Docas brasileiras estão assim distribuídas:

- **Companhia Docas de Santana (CDSA)**

Porto de Santana/AP

- **Companhia Docas do Pará (CDP)**

Portos de Belém, Santarém e Vila do Conde.

- **Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB)**

Porto de Cabedelo

- **Companhia Docas do Ceará (CDC)**

Porto de Fortaleza.

- **Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern)**

Portos de Natal e Maceió/AL, além do Terminal Salineiro de Areia Branca.

- **Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba)**

Portos de Salvador, Ilhéus e Aratu.

- **Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa)**

Portos de Vitória e Barra do Riacho.

- **Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)**

Portos do Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis e Itaguaí.

- **Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp)**

Porto de Santos.

3.1.2. Terminais de Uso Privativo (TUP)

A definição de Terminais de Uso Privativo não consta na Lei de Modernização dos Portos, mas sua definição se aproxima de uma Instalação Portuária de Uso Privativo (Lei nº 8.630/93, art. 1º, parágrafo 1º, inciso V) conforme segue;

“Instalação Portuária de Uso Privativo: explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário”.

A Antaq complementa a Lei fornecendo uma definição mais instrutiva, destacando que um Terminal de Uso Privativo é uma instalação construída ou a ser implantada por instituições privadas ou públicas para a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ao transporte aquaviário ou provenientes dele; não é integrante do patrimônio do Porto Organizado e somente será admitida a implantação de um terminal dentro da área do porto quando o interessado possuir domínio útil do terreno. Destaca-se que a exploração de uma Instalação Portuária de Uso Privativo pode ser realizada em duas modalidades: uso público e uso privativo. A modalidade de uso privado se subdivide segundo a opção de exploração do titular em: exclusivo, movimentando apenas carga própria⁶⁴; misto, movimentando carga própria e de terceiros⁶⁵; turismo, movimentando passageiros; e como uma Estação de Transbordo de Carga⁶⁶. Quando uma Instalação Portuária de Uso Privativo opera na modalidade de uso privativo misto, segundo a legislação vigente, o percentual

⁶⁴ Resolução Antaq nº 1.660 de 8 de Abril de 2010: Art. 2º, IV. Carga própria: é a carga pertencente à autorizada, à sua controladora, à sua controlada, ao mesmo grupo econômico ou às empresas consorciadas no empreendimento, cuja movimentação, por si só, justifique, técnica e economicamente, a implantação e a operação da instalação portuária objeto da outorga.

⁶⁵ Resolução Antaq nº 1.660 de 8 de Abril de 2010: Art. 2º, V. Carga de terceiros: aquela compatível com as características técnicas da infraestrutura e da superestrutura do terminal autorizado, tendo as mesmas características de armazenamento e movimentação, a mesma natureza da carga própria autorizada que justificou técnica e economicamente o pedido de instalação do terminal privativo, conforme §1º deste artigo, e cuja operação seja eventual e subsidiária.

⁶⁶ Lei nº 8.630 de 3 de agosto de 1993 (“Lei de Modernização dos Portos”): Estação de Transbordo de Cargas: a situada fora da área do porto, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas, destinadas ou provenientes da navegação interior (art. 1º, parágrafo 1º, inciso VI)

mínimo de cargas próprias a serem movimentadas deve corresponder a um percentual maior do que 50% da tonelagem total das cargas movimentadas no referido terminal⁶⁷.

Camargo (2010) ressalta que a definição citada na Lei não é completa, pois uma Instalação Portuária de Uso Privativo (IPUP) não se caracteriza somente pela natureza da pessoa que a explora (público ou privado) ou pela sua localização (dentro ou fora do Porto Organizado), mas a principal característica desta instalação portuária é a possibilidade do uso privativo da instalação para a movimentação e armazenagem de cargas oriundas de atividades econômicas selecionadas pelo seu titular, ou seja, caracteriza-se pela autonomia assegurada à sua administração. A instalação portuária de uso privativo quando localizada na área interna do porto organizado, contudo, fica sujeita às autoridades portuárias (Lei nº 8.630/93, art. 3º), o que importa em restrição à sua autonomia.

Quando uma IPUP é explorada sob a modalidade de uso público é, logicamente, aberta ao público em geral, e sua exploração fica restrita à área do porto organizado⁶⁸ resultando em uma exploração de efetiva prestação de serviço público, sendo possível movimentar ou armazenar carga geral indiscriminadamente em benefício de qualquer usuário sob o regime do direito público. Licenciada nessa modalidade diretamente pela União, ou mediante concessão, permissão ou até mesmo arrendamento; deve se localizar exclusivamente na área de um Porto Organizado; e o titular se relaciona com os usuários através da prestação de serviço público mediante pagamento de tarifas sob o regime do direito público.

A exploração de uma Instalação Portuária de Uso Privativo sob a modalidade de uso privativo, mesmo na modalidade de exploração de uso misto, não se confunde com a exploração sob a modalidade de uso público por não ocorrer restritivamente à área do Porto Organizado, dessa forma, nessa modalidade uma Instalação Portuária de uso Privativo deve ser implantada e explorada mediante contrato de arrendamento (quando localizado dentro da área de um Porto Organizado) ou mediante ato administrativo de autorização de acordo com legislação (quando localizado fora da área de um Porto Organizado), não havendo uma relação de serviço público, sendo as relações legais entre o titular e os usuários sujeitas exclusivamente às normas do direito privado.

⁶⁷ Decreto nº 6.620 de 29 de outubro de 2008, Art. 35: As instalações portuárias de uso privativo destinam-se à realização das seguintes atividades portuárias; inciso II, movimentação preponderante de carga própria e, em caráter subsidiário e eventual, de terceiros, em terminal portuário de uso misto (*grifo nosso*).

⁶⁸ Conforme artigo 4º, parágrafo 3º, Lei nº 8.630/93 (“Lei de Modernização dos Portos”).

Camargo (2010) busca esmiuçar juridicamente as diferenças entre os Terminais de Uso Privativos e as Instalações Portuárias de Uso Privativo, destacando que um Terminal de Uso Privativo não é definido na Lei nº 8.630/93, mas seria uma Instalação Portuária de Uso Privativo licenciada na modalidade de uso privativo, atuando assim como um porto, mas diferentemente do Porto Organizado, administrado e operado segundo normas de direito privado e explorado por pessoa diversa da União ou por um concessionário. Deve ser implantado e explorado mediante ato administrativo de autorização; pode se localizar fora da área de um Porto Organizado, ou dentro quando o titular tiver o domínio útil do respectivo terreno; o titular se relaciona com os usuários sob o regime do direito privado. No que diz respeito à fiscalização, o Terminal de Uso Privativo está sujeito exclusivamente às autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima, não, porém, à autoridade portuária.

No contexto desta rica discussão jurídica, nos interessa compreender que um Terminal de Uso Privativo, na legislação vigente, é uma instalação portuária privada, onde o titular tem faculdade para operar a movimentação dos fluxos que lhe interessa, segundo a modalidade facultada ao seu titular: uso público ou uso privativo. Esse é aspecto que o diferencia de um fixo destinado exclusivamente ao serviço público (Porto Organizado) por isso o analisaremos de forma exclusiva.

A Antaq, autoridade responsável por licenciar as instalações de uso privativo, seguindo a legislação vigente⁶⁹, concede outorga de autorização para exploração, construção e ampliação de Terminal Portuário de Uso Privativo formalizada mediante Contrato de Adesão entre a autarquia e o interessado, sendo este pessoa jurídica de direito público ou de direito privado, constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no país, que atende aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos.

Segundo o Banco de Informações e Mapas de Transportes (BIT) há no Brasil 127 Terminais de Uso Privativo, sendo 58 marítimos e 69 fluviais, conforme pode ser observado no mapa 5. Observa-se que há uma concentração maior de terminais nos Estados litorâneos da Região Sul e Sudeste, bem como nos dos rios da Bacia Amazônica.

⁶⁹ Constituição Federal de 1988: Art. 21, XII, alínea "f" e Art. 175. Lei nº 8.630/1993: Art. 4º e § 2º, I e II. Lei nº 10.233/2001: Art. 14, III, alínea "c", e Art. 27, XXII. Decreto nº 6.620/2008: Art. 35, 36, 37 e 38. Resolução Antaq nº 1.660/2010. Resolução Antaq nº 1.695/2010.

3.2. Fixos e Fluxos aquaviários: os caminhos e o conteúdo da navegação de cabotagem de carga brasileira

Além dos fixos, nos interessa compreender os caminhos e o conteúdo da navegação de cabotagem, dessa forma tendo como base os fixos, iremos nos subitens a seguir analisar os fluxos que os perpassam.

3.2.1. Os Portos Organizados a serviço da cabotagem: uma proposta de hierarquização

O Anuário Estatístico da Antaq nos oferece uma base de dados sobre o modal aquaviário brasileiro; segundo a autarquia o Sistema de Desempenho Portuário (SDP) é a fonte de dados para as estatísticas referentes ao transporte de mercadorias na navegação de cabotagem no Brasil. Esse sistema, de desenvolvimento próprio, é alimentado com os dados de movimentação de carga que cada autoridade portuária periodicamente envia sobre os portos ou terminais portuários sob sua gestão.

O Anuário de 2011 revela que dentre todos os 33 Portos Organizados que forneceram dados ao Sistema de Desempenho Portuário da autarquia, 26 realizaram movimentação de carga via navegação de cabotagem no respectivo ano (tabelas 10 e 11)⁷⁰.

Construímos ambas as tabelas basicamente com os mesmos dados, mas ordenados segundo critérios diferenciados visando à realização de análises de caráter comparativo. As colunas das referidas tabelas estão dispostas da seguinte forma:

- **Porto Organizado:** contém o nome do referido Porto;
- **Tonelagem:** contém a quantidade absoluta em toneladas da movimentação realizada através da navegação de cabotagem no respectivo Porto Organizado em 2011;
- **(%) do total:** contém o percentual que a “tonelagem” do respectivo Porto Organizado representa em relação à quantidade absoluta movimentada por todos os Portos Organizados conjuntamente. *Exemplo: Santos/SP movimentou 21,2% da tonelagem total*

⁷⁰ A Gerência de Estudos e Desempenho Portuário da Antaq ressalta que o Porto Organizado de Manaus não está contemplado nas estatísticas do Anuário Aquaviário de 2011 visto que essa instalação portuária foi recentemente retomada pela União quando o DNIT passou a exercer o papel de Autoridade Portuária. Atualmente o Porto se encontra em processo de reorganização não estando integrado ao Sistema de Desempenho Portuário que capta as estatísticas operacionais que compõem o referido Anuário. O Porto Organizado de Manaus encontra-se, neste momento, desativado para operações de carga na navegação de cabotagem, atendendo apenas as rotas regionais de transporte de passageiros.

realizada através da navegação de cabotagem em Portos Organizados brasileiros no respectivo ano.

- **(%) acumulado:** contém o percentual acumulado referente à coluna “(%) do total”. *Exemplo: Santos/SP e Vila Conde/PA juntos movimentaram 38,5% da tonelagem total realizada através da navegação de cabotagem em Portos Organizados brasileiros no ano de 2011.*

- **(%) no Porto:** contém o percentual da tonelagem realizada através da navegação de cabotagem no respectivo Porto em relação à tonelagem total movimentada no mesmo Porto, considerando todos os modais aquaviários: cabotagem, longo curso e navegação interior. *Exemplo: as 9,2 milhões de toneladas movimentadas através da navegação de cabotagem no Porto de Santos/SP, representam 10,86% do total movimentando no respectivo porto no ano de 2011.*

A tabela 10 está ordenada de forma decrescente a partir da coluna “tonelagem” com o objetivo de possibilitar uma análise tendo como base as movimentações de mercadorias em sua quantidade absoluta.

Nessa perspectiva podemos verificar que os Portos Organizados movimentaram em 2011 mais de 43 milhões de toneladas através na navegação de cabotagem, sendo o porto de Santos/SP, seguido respectivamente por Vila Conde/PA, Suape/PE, Itaqui/MA, Fortaleza/CE, Paranaguá/PR e Rio Grande/RS aqueles que mais movimentaram mercadorias no período, todos com tonelagem acima de dois milhões de toneladas. Apesar de 26 Portos Organizados realizarem movimentações de cargas através da navegação da cabotagem, somente Santos/SP movimentou mais de 20% do total, e quando consideramos os sete primeiros portos obtemos uma movimentação conjunta de aproximadamente 75% do total, ou seja, há uma concentração de fluxos que se utiliza da navegação de cabotagem em apenas alguns portos do território brasileiro. Destacam-se ao final dessa tabela, os sete Portos Organizados brasileiros que não realizaram qualquer movimentação através da cabotagem em 2011, ressaltando-se que o porto de Estrela/RS não possui acesso marítimo, portanto só é possível a operação da navegação interior nesse fixo portuário.

Tabela 10 – Movimentação de carga nos Portos Organizados brasileiros em 2011, por “tonelagem”

Movimentação nos Portos Organizados em 2011 - Cabotagem (por tonelagem)				
Porto Organizado	Tonelagem	(%) do total	(%) acumulado	(%) no Porto
Santos/SP	9.262.296	21,2%		10,8%
Vila do Conde/PA	7.593.876	17,4%	38,5%	45,7%
Suape/PE	6.059.242	13,8%	52,4%	55,1%
Itaquí/MA	3.234.409	7,4%	59,8%	23,2%
Fortaleza/CE	2.479.909	5,7%	65,4%	57,5%
Paranaguá/PR	2.358.946	5,4%	70,8%	6,3%
Rio Grande/RS	2.158.476	4,9%	75,7%	12,0%
São Francisco do Sul/SC	1.848.375	4,2%	80,0%	18,3%
Aratu/BA	1.642.144	3,8%	83,7%	31,7%
Belém/PA	1.572.323	3,6%	87,3%	48,7%
Areia Branca/RN	906.560	2,1%	89,4%	35,9%
Salvador/BA	899.595	2,1%	91,4%	25,8%
Maceió/AL	718.810	1,6%	93,1%	21,7%
Cabedelo/PB	677.283	1,5%	94,6%	38,6%
Itaguaí-Sepetiba/RJ	643.616	1,5%	96,1%	1,1%
Vitória/ES	544.610	1,2%	97,3%	6,7%
Rio de Janeiro/RJ	327.988	0,7%	98,1%	4,3%
Itajaí/SC	202.258	0,5%	98,6%	4,6%
Recife/PE	192.094	0,4%	99,0%	9,6%
Imbituba/SC	182.721	0,4%	99,4%	7,9%
Macapá-Santana/AP	124.971	0,3%	99,7%	9,4%
Porto Alegre/RS	60.308	0,1%	99,8%	7,7%
Antonina/PR	55.159	0,1%	100%	4,6%
Natal/RN	13.727	0,0%	100%	3,8%
Angra dos Reis/RJ	3.102	0,0%	100%	9,7%
Forno/RJ	745	0,0%	100%	0,2%
Estrela/RS	-	-	-	-
Ilhéus/BA	-	-	-	-
Niterói/RJ	-	-	-	-
Pelotas/RS	-	-	-	-
Porto Velho/RO	-	-	-	-
Santarém/PA	-	-	-	-
São Sebastião/SP	-	-	-	-
TOTAL	43.763.543	100%	100%	

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário - 2011 (Antaq)

Quando analisamos a coluna “(%) no porto” ainda na tabela 10, verificamos que entre os cinco primeiros portos, em Suape/PE e Fortaleza/CE a navegação de cabotagem responde por mais da metade da movimentação de carga realizada, revelando que nesses portos a cabotagem se destaca tanto sob os aspectos da quantidade absoluta, bem como na representatividade percentual das atividades de cabotagem no respectivo porto.

Isto fica ainda mais evidente na tabela 11 que está ordenada de forma decrescente a partir da coluna “(%) no Porto”, destacando essa representatividade percentual da movimentação através da cabotagem nos respectivos Portos Organizados brasileiros, com uma média de 19,3%, considerando que a navegação interior possui uma movimentação simbólica. Esse valor médio demonstra que, de forma geral, os Portos brasileiros atuam majoritariamente na navegação de longo curso.

Tabela 11 – Movimentação de carga nos Portos Organizados brasileiros em 2011, por “(%) no Porto”

Movimentação nos Portos Organizados em 2011 - Cabotagem (por (%) no Porto)			
Porto Organizado	Tonelagem	(%) do total	(%) no Porto
Fortaleza/CE	2.479.909	5,7%	57,5%
Suape/PE	6.059.242	13,8%	55,1%
Belém/PA	1.572.323	3,6%	48,7%
Vila do Conde/PA	7.593.876	17,4%	45,7%
Cabedelo/PB	677.283	1,5%	38,6%
Areia Branca/RN	906.560	2,1%	35,9%
Aratu/BA	1.642.144	3,8%	31,7%
Salvador/BA	899.595	2,1%	25,8%
Itaquí/MA	3.234.409	7,4%	23,2%
Maceió/AL	718.810	1,6%	21,7%
São Francisco do Sul/SC	1.848.375	4,2%	18,3%
Rio Grande/RS	2.158.476	4,9%	12,0%
Santos/SP	9.262.296	21,2%	10,8%
Angra dos Reis/RJ	3.102	0,0%	9,7%
Recife/PE	192.094	0,4%	9,6%
Macapá-Santana/AP	124.971	0,3%	9,4%
Imbituba/SC	182.721	0,4%	7,9%
Porto Alegre/RS	60.308	0,1%	7,7%
Vitória/ES	544.610	1,2%	6,7%
Paranaguá/PR	2.358.946	5,4%	6,3%
Itajaí/SC	202.258	0,5%	4,6%
Antonina/PR	55.159	0,1%	4,6%
Rio de Janeiro/RJ	327.988	0,7%	4,3%
Natal/RN	13.727	0,0%	3,8%
Itaguaí-Sepetiba/RJ	643.616	1,5%	1,1%
Forno/RJ	745	0,0%	0,2%
TOTAL	43.763.543	100%	19,3%

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Aquaviário 2011 (Antaq, 2011)

Podemos verificar que há somente quatro portos onde a navegação de cabotagem movimentou mais de 45% do total da tonelagem transportada nos respectivos fixos portuários (tabela 11): Fortaleza/CE, Suape/PE, Belém/PA e Vila do Conde/PA. Desse modo, dentre

esses quatro Portos Organizados, três (Fortaleza/CE, Suape/PE e Vila Conde/PA) também estão listados dentre os sete maiores movimentadores de mercadorias através da navegação de cabotagem no ranqueamento quantitativo estabelecido na tabela anterior.

Por fim, tendo como base as análises estatísticas realizadas acima, podemos inferir que os principais Portos Organizados brasileiros que atuam como importantes fixos na dinâmica da navegação de cabotagem brasileira são: Santos/SP, Vila Conde/PA, Suape/PE, Itaquí/MA e Fortaleza/CE. Em um segundo patamar temos: Belém/PA, onde apesar da cabotagem representar quase 50% de suas operações se encontra apenas na décima posição no ranqueamento de tonelagem geral; em Paranaguá/PR e Rio Grande/RS, apesar de movimentarem uma grande quantidade em tonelagem, a cabotagem possui uma pequena representatividade em suas operações, com apenas 6,3% e 12% respectivamente do total movimentado no porto, ou seja, são fixos voltados à navegação de longo curso.

Os “caminhos” e o conteúdo dessa navegação nos Portos Organizados demandam uma análise com outro viés, que será realizada adiante juntamente com os volumes movimentados nos Terminais de Uso Privativo.

3.2.2. Os Terminais de Uso Privativo a serviço da cabotagem: uma proposta de hierarquização

Seguindo o mesmo método de análise da movimentação de cargas através da navegação de cabotagem nos Portos Organizados, verificamos que dos 127 Terminais de Uso Privativo existentes no Brasil 106 estão contemplados no Anuário de 2011 da Antaq. Alguns Terminais não integram as estatísticas por não terem enviado informações através do Sistema Permanente para o Acompanhamento dos Preços e Desempenho Operacional dos Serviços Portuários (Sistema Desempenho Portuário – SDP) da Antaq.

No referido Anuário dos 106 terminais contemplados, 56 realizaram movimentação de carga via navegação de cabotagem conforme pode ser visualizado nas tabelas abaixo (tabelas 12 e 13).

Como na análise dos Portos Organizados, ambas as tabelas foram construídas com os mesmos dados, mas ordenados segundo critérios diferentes, dispostas da seguinte forma:

- **Terminal de Uso Privativo:** contem o nome do referido TUP;
- **Município/UF:** a localização do mesmo;

- **Empresa:** companhia outorgada a operar o referido TUP;
- **Tonagem:** contém a quantidade absoluta em toneladas da movimentação realizada através da navegação de cabotagem no respectivo TUP em 2011;
- **(%) do total:** contém o percentual que a “tonagem” do respectivo TUP representa em relação à quantidade absoluta movimentada por todos os TUPs conjuntamente.
Exemplo: o TUP Almirante Barroso movimentou em 2011, 27,1% da tonagem total realizada através da navegação de cabotagem em TUPs no respectivo ano.
- **(%) acumulado:** contém o percentual acumulado referente à coluna “(%) do total”. *Exemplo: os TUPs Almirante Barroso e Almirante Maximiliano Fonseca juntos movimentaram 39,10% da tonagem total realizada através da navegação de cabotagem em TUPs brasileiros no ano de 2011.*
- **(%) no TUP:** contém o percentual da tonagem realizada através da navegação de cabotagem no respectivo TUP em relação à tonagem total movimentada no mesmo TUP, considerando todos os modais aquaviários: cabotagem, longo curso e navegação interior.
Exemplo: as 40,5 milhões de toneladas movimentadas através da navegação de cabotagem no TUP Almirante Barroso representam 81,6% do total movimentando no respectivo TUP no ano de 2011.

Assim, como no caso dos Portos Organizados, a tabela 12 está ordenada de forma decrescente a partir da coluna “tonagem” com o objetivo de possibilitar uma análise com base nas movimentações de mercadorias em sua quantidade absoluta. Ressaltamos que a empresa denominada Petrobras, em nossa sistematização, engloba as operações das razões sociais Petrobras Transporte S.A (Transpetro) e da Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras).

Tabela 12 – Movimentação de carga nos Terminais de Uso Privativo brasileiros em 2011, por “tonelagem”

Movimentação nos Terminais de Uso Privativo em 2011 - Cabotagem (por tonelagem)						
Terminal de Uso Privativo	Município/UF	Empresa	Tonelagem	(%) do total	(%) acumul.	(%) no TUP
Almirante Barroso	São Sebastião/SP	Petrobras	40.550.810	27,1%		81,6%
Almirante Maximiliano Fonseca	Angra dos Reis/RJ	Petrobras	17.919.256	12,0%	39,1%	46,2%
Madre de Deus – Transpetro	Madre de Deus/BA	Petrobras	17.491.000	11,7%	50,7%	84,5%
Porto Trombetas	Oriximiná/PA	Mineração rio do Norte S/A	11.374.666	7,6%	58,3%	63,6%
Almirante Tamandaré	Rio de Janeiro/RJ	Petrobras	9.943.592	6,6%	65,0%	84,2%
Alumar	São Luís/MA	Consórcio de Alumínio do Maranhão	9.121.602	6,1%	71,1%	71,7%
São F. do Sul – Transpetro	São Francisco do Sul/SC	Petrobras	7.385.783	4,9%	76,0%	73,9%
Almirante Soares Dutra	Osório/Tramandaí/RS	Petrobras	4.741.954	3,2%	79,2%	42,2%
Ominia	Juruti/PA	Alcoa World Alumina Brasil Ltda	3.929.486	2,6%	81,8%	100%
Carmópolis	Aracaju/SE	Petrobras	3.207.015	2,1%	83,9%	100%
Portocel	Aracruz/ES	Aracruz Celulose e Cenibra S.A.	3.084.449	2,1%	86,0%	34,8%
Guamaré	Guamaré/RN	Petrobras	2.838.762	1,9%	87,9%	100%
Manaus	Manaus/AM	Petrobras	2.552.694	1,7%	89,6%	43,0%
Aracruz	Caravelas/BA	Aracruz Celulose S.A.	2.234.382	1,5%	91,1%	100%
Praia Mole	Serra/ES	CST/Gerdau Açominas S.A./Usiminas	1.611.466	1,1%	92,2%	20,7%
Chibatão	Manaus/AM	Chibatão Navegação e Comércio Ltda.	1.192.119	0,8%	93,0%	73,8%
Marítimo de Belmonte	Belmonte/BA	Veracel Celulose	1.040.453	0,7%	93,7%	100%
Usiminas	Santos/SP	Usiminas	979.399	0,7%	94,3%	17,7%
CVRD Tubarão	Vitória/ES	Vale	956.201	0,6%	95,0%	0,9%
Norte Capixaba	São Mateus/ES	Petrobras	902.327	0,6%	95,6%	98,3%
Super Terminais	Manaus/AM	Super Terminais Com. e Ind. Ltda.	850.908	0,6%	96,1%	20,8%
Pecém	São G.do Amarante/CE	Cia. de Integração Portuária - Cearaportos	830.974	0,6%	96,7%	22,2%
Braskem Alagoas	Maceió/AL	Braskem S.A.	781.452	0,5%	97,2%	89,5%
Ponta de Ubu	Anchieta/ES	Samarco Mineração S/A	644.266	0,4%	97,6%	2,7%
Dow Aratu	Candeias/BA	Dow Brasil S.A.	627.950	0,4%	98,1%	85,2%
Dow Brasil Guarujá	Guarujá/SP	Dow Brasil S.A.	594.949	0,4%	98,5%	79,6%
Terminal Barcaças Oceânicas	Vitória/ES	ArcelorMittal	425.326	0,3%	98,7%	99,3%
Portonave	Navegantes/SC	Portonave S.A.	305.067	0,2%	98,9%	5,3%
Dunas	Natal/RN	Petrobras	240.727	0,2%	99,1%	100%
Ponta da Madeira	São Luís/MA	Vale	185.894	0,1%	99,2%	0,2%
Cattalini	Paranaguá/PR	Cattalini Terminais Marítimos Ltda.	173.368	0,1%	99,3%	10,9%
Ilha Redonda – Transpetro	Rio de Janeiro/RJ	Petrobras	139.161	0,1%	99,4%	87,2%
TKCSA	Rio de Janeiro/RJ	ThyssenKrupp CSA Sid. do Atlântico Ltda.	137.625	0,1%	99,5%	2,2%
Itapoá	Itapoá/SC	Itapoá Terminais Portuários S.A.	108.342	0,1%	99,6%	24,6%
Gerdau Salvador	Simões Filho/BA	Gerdau Açominas S.A.	72.312	0,0%	99,6%	24,4%
Solimões	Coari/AM	Petrobras	71.083	0,0%	99,7%	3,3%
Term. Mar. Duque de Caxias	Duque de Caxias/RJ	Suzano Petroquímica S.A.	60.115	0,0%	99,7%	100%
Santa Clara	Triunfo/RS	Cia. Petroquímica do Sul – Copesul	59.782	0,0%	99,8%	8,3%
Caulim da Amazônia	Monte Dourado/PA	Caulim da Amazônia S.A.	51.751	0,0%	99,8%	13,3%
Wellstream	Rio de Janeiro/RJ	Wellstream do Brasil Ind. e Serv.Ltda.	49.666	0,0%	99,8%	94,9%
Cotegipe	Salvador/BA	Terminal Portuário Cotegipe S.A.	48.471	0,0%	99,9%	1,8%
Poly Terminais	Itajaí/SC	Poly Terminais Portuários S.A.	37.900	0,0%	99,9%	100%
Termasa (Luiz Fogliatto)	Rio Grande/RS	Superintendência dos Portos de Rio Grande	30.000	0,0%	99,9%	1,8%
Moss	Manaus/AM	Moss Serviços Portuários e Transp.Ltda.	17.841	0,0%	99,9%	9,8%
Tergasul	Canoas/RS	Liquigás S.A.	16.849	0,0%	99,9%	26,9%
Ponta da Montanha	Barcarena/PA	Pará Pigmentos S/A	16.681	0,0%	100%	2,4%
SHV	Canoas/RS	SHV Gás Brasil Ltda.	16.315	0,0%	100%	23,7%
Munguba	Monte Dourado/PA	Jari Celulose S/A	9.950	0,0%	100%	2,3%
Porto Mucuripi	Barcarena/PA	Imerys Rio Capim Caulim	9.162	0,0%	100%	0,7%
Agropalma	Belém/PA	Companhia Refinadora da Amazônia	8.471	0,0%	100%	4,8%
Ocrim	Manaus/AM	OCRIM S.A.	6.502	0,0%	100%	9,7%
UTC Engenharia (Ultratec)	Niterói/RJ	UTC Engenharia S.A.	5.899	0,0%	100%	100%
TNA PRYSMIAN	Vila Velha/ES	Prysmian Energia do Brasil S.A.	5.635	0,0%	100%	100%
Ilha do Governador	Rio de Janeiro/RJ	Exxonmobil Química Ltda.	4.142	0,0%	100%	1,7%
Brasfels	Angra dos Reis/RJ	Brasfels S.A.	3.328	0,0%	100%	12,2%
Teporti	Itajaí/SC	Terminal Portuário de Itajaí S.A.	517	0,0%	100%	0,7%
TOTAL			149.705.797	100%	100%	

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Aquaviário 2011 (Antaq, 2011)

Nessa perspectiva podemos verificar que os Terminais de Uso Privativos movimentaram em 2011 quase 150 milhões de toneladas através na navegação de cabotagem, ou seja, mais que o triplo da movimentação dos Portos Organizados. O Terminal Almirante Barroso, localizado no litoral paulista em São Sebastião, destaca-se claramente, com uma movimentação acima de 40,5 milhões de toneladas operando mais que o dobro do Terminal Almirante Maximiliano Fonseca segundo colocado na referida sistematização. Dessa forma, apesar de 56 Terminais de Uso Privativo realizar movimentação de mercadoria através da navegação de cabotagem em 2011, o Terminal Almirante Barroso sozinho movimentou 27,1%, mais que um quarto do total, portanto este Terminal se destaca extraordinariamente em relação aos outros 105 contemplados no Anuário.

Em um segundo patamar temos os Terminais: Almirante Maximiliano Fonseca de Angra dos Reis/RJ, Madre de Deus localizado no município de mesmo nome na Bahia, Trombetas localizado em Oriximiná/PA, Almirante Tamandaré localizado no Rio de Janeiro/RJ, Alumar de São Luís/MA e São Francisco do Sul localizado no município de mesmo nome em Santa Catarina, todos movimentando acima de sete milhões de toneladas em 2011. Na tabela é possível observar as empresas detentoras das outorgas desses terminais. Logo, quando consideramos os sete Terminais de Uso Privativo com maior movimentação em tonelagem, obtemos uma movimentação conjunta de 76% do total, ou seja, como o ocorrido nos Portos Organizados, há uma concentração de fluxos que se utilizam da navegação de cabotagem em apenas alguns portos privados do território brasileiro.

Quando analisamos a coluna “(%) no TUP” da tabela 12, verificamos que nos sete Terminais citados anteriormente, a navegação de cabotagem responde por mais de 60% da movimentação de carga realizada nos respectivos terminais, com exceção do Terminal Almirante Maximiliano Fonseca (Angra dos Reis/RJ) com 46,2%, ou seja, muito próximo da metade, revelando que nesses pontos a cabotagem se destaca tanto sob os aspectos da quantidade absoluta, bem como na representatividade percentual das atividades locais. Essa hierarquização dos Terminais de Uso Privativo se modifica totalmente quando analisamos a tabela 13 que está ordenada de forma decrescente a partir da coluna “(%) no TUP”, destacando a representatividade percentual da movimentação através da cabotagem nos respectivos terminais, com uma média de 30,6%, considerando novamente que a navegação interior possui uma movimentação simbólica, esse valor médio demonstra que, de forma geral, os terminais privados brasileiros atuam majoritariamente na navegação de longo curso.

Tabela 13 – Movimentação de carga nos TUPs brasileiros em 2011, por “(%) no TUP”

Movimentação nos Terminais de Uso Privativo em 2011 - Cabotagem (por tonelagem)					
Terminal de Uso Privativo	Município/UF	Empresa	Tonelagem	(%) no TUP	(%) do total
Ominia	Juruti/PA	Alcoa World Alumina Brasil Ltda	3.929.486	100%	2,6%
Carmópolis	Aracaju/SE	Petrobras	3.207.015	100%	2,1%
Guamaré	Guamaré/RN	Petrobras	2.838.762	100%	1,9%
Aracruz	Caravelas/BA	Aracruz Celulose S.A.	2.234.382	100%	1,5%
Marítimo de Belmonte	Belmonte/BA	Veracel Celulose	1.040.453	100%	0,7%
Dunas	Natal/RN	Petrobras	240.727	100%	0,2%
Term. Mar. Duque de Caxias	Duque de Caxias/RJ	Suzano Petroquímica S.A.	60.115	100%	0,0%
Poly Terminais	Itajaí/SC	Poly Terminais Portuários S.A.	37.900	100%	0,0%
UTC Engenharia (Ultratec)	Niterói/RJ	UTC Engenharia S.A.	5.899	100%	0,0%
TNA PRYSMIAN	Vila Velha/ES	Prysmian Energia do Brasil S.A.	5.635	100%	0,0%
Terminal Barcaças Oceânicas	Vitória/ES	ArcelorMittal	425.326	99,3%	0,3%
Norte Capixaba	São Mateus/ES	Petrobras	902.327	98,3%	0,6%
Wellstream	Rio de Janeiro/RJ	Wellstream do Brasil Ind. e Serv.Ltda.	49.666	94,9%	0,0%
Braskem Alagoas	Maceió/AL	Braskem S.A.	781.452	89,5%	0,5%
Ilha Redonda – Transpetro	Rio de Janeiro/RJ	Petrobras	139.161	87,2%	0,1%
Dow Aratu	Candeias/BA	Dow Brasil S.A.	627.950	85,2%	0,4%
Madre de Deus – Transpetro	Madre de Deus/BA	Petrobras	17.491.000	84,5%	11,7%
Almirante Tamandaré	Rio de Janeiro/RJ	Petrobras	9.943.592	84,2%	6,6%
Almirante Barroso	São Sebastião/SP	Petrobras	40.550.810	81,6%	27,1%
Dow Brasil Guarujá	Guarujá/SP	Dow Brasil S.A.	594.949	79,6%	0,4%
São F. do Sul – Transpetro	São Francisco do Sul/SC	Petrobras	7.385.783	73,9%	4,9%
Chibatão	Manaus/AM	Chibatão Navegação e Comércio Ltda.	1.192.119	73,8%	0,8%
Alumar	São Luís/MA	Consórcio de Alumínio do Maranhão	9.121.602	71,7%	6,1%
Porto Trombetas	Oriximiná/PA	Mineração rio do Norte S/A	11.374.666	63,6%	7,6%
Almirante Maximiliano Fonseca	Angra dos Reis/RJ	Petrobras	17.919.256	46,2%	12,0%
Manaus	Manaus/AM	Petrobras	2.552.694	43,0%	1,7%
Almirante Soares Dutra	Osório/Tramandaí/RS	Petrobras	4.741.954	42,2%	3,2%
Portocel	Aracruz/ES	Aracruz Celulose e Cenibra S.A.	3.084.449	34,8%	2,1%
Tergasul	Canoas/RS	Liquigás S.A.	16.849	26,9%	0,0%
Itapoá	Itapoá/SC	Itapoá Terminais Portuários S.A.	108.342	24,6%	0,1%
Gerdau Salvador	Simões Filho/BA	Gerdau Açominas S.A.	72.312	24,4%	0,0%
SHV	Canoas/RS	SHV Gás Brasil Ltda.	16.315	23,7%	0,0%
Pecém	São G.do Amarante/CE	Cia. de Integração Portuária - Cearaportos	830.974	22,2%	0,6%
SuperTerminais	Manaus/AM	Super Terminais Com. e Ind. Ltda.	850.908	20,8%	0,6%
Praia Mole	Serra/ES	CST/Gerdau Açominas S.A./Usiminas	1.611.466	20,7%	1,1%
Usiminas	Santos/SP	Usiminas	979.399	17,7%	0,7%
Caulim da Amazônia	Monte Dourado/PA	Caulim da Amazônia S.A.	51.751	13,3%	0,0%
Brasfels	Angra dos Reis/RJ	Brasfels S.A.	3.328	12,2%	0,0%
Cattalini	Paranaguá/PR	Cattalini Terminais Marítimos Ltda.	173.368	10,9%	0,1%
Moss	Manaus/AM	Moss Serviços Portuários e Transp.Ltda.	17.841	9,8%	0,0%
Ocrim	Manaus/AM	OCRIM S.A.	6.502	9,7%	0,0%
Santa Clara	Triunfo/RS	Cia. Petroquímica do Sul – Copesul	59.782	8,3%	0,0%
Portonave	Navegantes/SC	Portonave S.A.	305.067	5,3%	0,2%
Agropalma	Belém/PA	Companhia Refinadora da Amazônia	8.471	4,8%	0,0%
Solimões	Coari/AM	Petrobras	71.083	3,3%	0,0%
Ponta de Ubu	Anchieta/ES	Samarco Mineração S/A	644.266	2,7%	0,4%
Ponta da Montanha	Barcarena/PA	Pará Pigmentos S/A	16.681	2,4%	0,0%
Munguba	Monte Dourado/PA	Jari Celulose S/A	9.950	2,3%	0,0%
TKCSA	Rio de Janeiro/RJ	ThyssenKrupp CSA Sid. do Atlântico Ltda.	137.625	2,2%	0,1%
Termasa (Luiz Fogliatto)	Rio Grande/RS	Superintendência dos Portos de Rio Grande	30.000	1,8%	0,0%
Cotegipe	Salvador/BA	Terminal Portuário Cotegipe S.A.	48.471	1,8%	0,0%
Ilha do Governador	Rio de Janeiro/RJ	Exxonmobil Química Ltda.	4.142	1,7%	0,0%
CVRD Tubarão	Vitória/ES	Vale	956.201	0,9%	0,6%
Porto Mucuripi	Barcarena/PA	Imerys Rio Capim Caulim	9.162	0,7%	0,0%
Teporti	Itajaí/SC	Terminal Portuário de Itajaí S.A.	517	0,7%	0,0%
Ponta da Madeira	São Luís/MA	Vale	185.894	0,2%	0,1%
TOTAL			149.705.797	30,6%	100%

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Aquaviário 2011 (Antaq, 2011)

Podemos verificar que há mais de uma dezena de Terminais de Uso Privativo nos quais a navegação de cabotagem movimentou mais de 50% do total da tonelagem transportada nos respectivos terminais (tabela 13). Nos dez primeiros esse índice atingiram 100%, destacando uma dedicação exclusiva nesses pontos para a navegação de cabotagem, apesar de alguns destes possuírem uma movimentação quantitativamente baixa.

Tendo como base as análises estatísticas realizadas através das duas tabelas anteriores, consideramos mais relevante hierarquizar os terminais tendo como base as movimentações de mercadorias em quantidade absoluta, pois a maior parte dos Terminais de Uso Privativo que se destaca sob esse aspecto, também se ressalta sob a análise realizada através da representatividade percentual nos respectivos terminais. Logo, considerando os seis Terminais de Uso Privativo com maior movimentação em tonelagem, obtemos uma movimentação conjunta de 75% do total, ou seja, três terços do total, movimentados nos terminais: Almirante Barroso (São Sebastião/SP), Almirante Maximiliano Fonseca (Angra dos Reis/RJ), Madre de Deus/BA, Trombetas (Oriximiná/PA), Almirante Tamandaré (Rio de Janeiro/RJ), Alumar (São Luís/MA) e São Francisco do Sul/SC.

Destaca-se que a configuração desta análise comparativa da cabotagem brasileira, através da movimentação nos Portos Organizados e nos Terminais de Uso Privativos, permite realizar uma hierarquização dos fixos (mapa 6). Ressalta-se que essa movimentação ocorre majoritariamente em nos Terminais de Uso Privativo que representam aproximadamente 77% do total, sendo o restante, 23%, movimentado pelos Portos Organizados (gráfico 10).

Gráfico 10 – Percentuais da movimentação na cabotagem em 2011, considerando Terminais de Uso Privativo e Portos Organizados

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário - 2011 (Antaq)

3.2.3. Navegando pelas rotas: os “caminhos” da navegação de cabotagem de carga brasileira

Após apreensão de uma análise quantitativa visando verificar por quais fixos majoritariamente perpassam a navegação de cabotagem brasileira, pretendemos nesse subitem analisar quais são “os caminhos” predominantes dos fluxos que perpassam pelos fixos que serviram a cabotagem brasileira em 2011.

No século passado, Silva (1941), tendo como base as informações portuárias da época realizou uma interessante ordenação dos portos, classificando-os como: portos de exportação, aqueles onde predominam os fluxos de embarque para o estrangeiro; portos de importação, aqueles onde predominam os fluxos de desembarque de mercadorias do estrangeiro; e os portos periféricos, aqueles onde os fluxos predominantes, de embarque e desembarque, eram nacionais, ou seja, serviam a cabotagem.

Dessa forma, seguindo um método similar, construímos a tabela 14 que contempla todos os fixos portuários brasileiros que realizaram movimentação de cabotagem em 2011. Sendo 82 no total (26 Portos Organizados e 56 Terminais de Uso Privativo), ordenados pelos percentuais de embarque e desembarque no respectivo fixo, os classificamos tendo como base o seguinte critério:

- **Portos Embarcadores:** são portos onde os fluxos de saída através da cabotagem são predominantes, com percentual de embarque acima de 66% do total.
- **Portos Equilibrados:** são portos onde os fluxos de saída e entradas através da cabotagem são equilibrados, com percentual de embarque e desembarque entre 33% e 66% do total.
- **Portos Desembarcadores:** são portos onde os fluxos de entrada através da cabotagem são predominantes, com percentual de desembarque acima de 66% do total.

Tabela 14 – Movimentação nos fixos portuários em 2011 na cabotagem (embarque e desembarque)

Movimentação nos Fixos Portuários em 2011 - Cabotagem (Embarque/Desembarque)										
Tipo	Nome	Município/UF	Empresa	Embarque	(%)	Desembarque	(%)	Total (ton)	(%) total	(%) porto
TUP	Porto Trombetas	Oriximiná/PA	Mineração rio do Norte S/A	11.374.666	100%	-	0%	11.374.666	5,9%	63,6%
TUP	Ominia	Juruti/PA	Alcoa World Alumina Brasil Ltda	3.929.486	100%	-	0%	3.929.486	2,0%	100%
TUP	Aracruz	Caravelas/BA	Aracruz Celulose S.A.	2.234.382	100%	-	0%	2.234.382	1,2%	100%
TUP	Marítimo de Belmonte	Belmonte/BA	Veracel Celulose	1.040.453	100%	-	0%	1.040.453	0,5%	100%
PO	Areia Branca	Areia Branca/RN	Companhia Docas do Rio Grande do Norte - Codern	906.560	100%	-	0%	906.560	0,5%	36%
TUP	Norte Capixaba	São Mateus/ES	Petrobras	902.327	100%	-	0%	902.327	0,5%	98%
TUP	Ponta de Ubu	Anchieta/ES	Samarco Mineração S/A	644.266	100%	-	0%	644.266	0,3%	3%
TUP	Dow Aratu	Candeias/BA	Dow Brasil S.A.	627.950	100%	-	0%	627.950	0,3%	85%
TUP	Ponta da Madeira	São Luís/MA	Vale	185.894	100%	-	0%	185.894	0,1%	0%
TUP	Solimões	Coari/AM	Petrobras	71.083	100%	-	0%	71.083	0%	3%
TUP	Caulim da Amazônia	Monte Dourado/PA	Caulim da Amazônia S.A.	51.751	100%	-	0%	51.751	0%	13%
TUP	Termasa (Luiz Fogliatto)	Rio Grande/RS	Superintendência dos Portos de Rio Grande	30.000	100%	-	0%	30.000	0%	2%
TUP	Moss	Manaus/AM	Moss Serviços Portuários e Transp.Ltda.	17.841	100%	-	0%	17.841	0%	10%
TUP	Ponta da Montanha	Barcarena/PA	Pará Pigmentos S/A	16.681	100%	-	0%	16.681	0%	2%
TUP	Porto Mucuripi	Barcarena/PA	Imerys Rio Capim Caulim	9.162	100%	-	0%	9.162	0%	1%
TUP	Ilha do Governador	Rio de Janeiro/RJ	Exxonmobil Química Ltda.	4.142	100%	-	0%	4.142	0%	2%
TUP	Teporti	Itajaí/SC	Terminal Portuário de Itajaí S.A.	517	100%	-	0%	517	0%	1%
TUP	Braskem Alagoas	Maceió/AL	Braskem S.A.	774.190	99,1%	7.261	0,9%	781.452	0,4%	90%
TUP	Itapoá	Itapoá/SC	Itapoá Terminais Portuários S.A.	105.758	97,6%	2.584	2,4%	108.342	0,1%	25%
TUP	Terminal Barcaças Oceânicas	Vitória/ES	ArcellorMittal	397.167	93,4%	28.158	6,6%	425.326	0,2%	99%
PO	Angra dos Reis	Angra dos Reis/RJ	Terminal Portuário de Angra dos Reis S/A	2.887	93,1%	215	6,9%	3.102	0%	10%
TUP	Guamaré	Guamaré/RN	Petrobras	2.361.820	83,2%	476.942	16,8%	2.838.762	1,5%	100%
TUP	Carmópolis	Aracaju/SE	Petrobras	2.565.912	80,0%	641.103	20,0%	3.207.015	1,7%	100%
PO	Itajaí	Itajaí/SC	Superintendência do Porto de Itajaí	155.213	76,7%	47.045	23,3%	202.258	0,1%	5%
TUP	Wellstream	Rio de Janeiro/RJ	Wellstream do Brasil Ind. e Serv.Ltda.	37.395	75,3%	12.271	24,7%	49.666	0%	95%
TUP	TNA PRYSMIAN	Vila Velha/ES	Prysmian Energia do Brasil S.A.	4.088	72,5%	1.548	27,5%	5.635	0%	100%
TUP	Praia Mole	Serra/ES	CST/Gerdau Açominas S.A./Usiminas	1.124.196	69,8%	487.269	30,2%	1.611.466	0,8%	21%
PO	Santos	Santos/SP	Cia. Docas do Estado de São Paulo - Codesp	6.347.314	68,5%	2.914.982	31,5%	9.262.296	4,8%	11%
TUP	Portonave	Navegantes/SC	Portonave S.A.	186.093	61,0%	118.975	39,0%	305.067	0,2%	5%
PO	Itaquí	São Luís/MA	Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP	1.817.111	56,2%	1.417.298	43,8%	3.234.409	1,7%	23%
TUP	Ilha Redonda – Transpetro	Rio de Janeiro/RJ	Petrobras	76.235	54,8%	62.926	45,2%	139.161	0,1%	87%
PO	Rio Grande	Rio Grande/RS	Superintendência do Porto de Rio Grande - SUPRG	1.086.743	50,3%	1.071.732	49,7%	2.158.476	1,1%	12%
PO	Forno	Arraial do Cabo/RJ	Companhia Municipal de Administração Portuária - Comap	373	50,1%	373	50,1%	745	0%	0%
PO	Aratu	Candeias/BA	Companhia das Docas do Estado da Bahia - Codeba	674.473	41,1%	967.671	58,9%	1.642.144	0,8%	32%
PO	Imbituba	Imbituba/SC	Companhia Docas de Imbituba - CDI	74.748	40,9%	107.973	59,1%	182.721	0,1%	8%
PO	Itaguaí-Sepetiba	Itaguaí/RJ	Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ	254.546	39,5%	389.071	60,5%	643.616	0,3%	1%
TUP	Cattalini	Paranaguá/PR	Cattalini Terminais Marítimos Ltda.	68.058	39,3%	105.310	60,7%	173.368	0,1%	11%
PO	Suape	Ipojuca/PE	Suape Complexo Industrial Portuário	2.338.767	38,6%	3.720.475	61,4%	6.059.242	3,1%	55%
TUP	Pecém	São G.do Amarante/CE	Cia. de Integração Portuária - Cearaportos	315.571	38,0%	515.403	62,0%	830.974	0,4%	22%
TUP	Almirante Tamandaré	Rio de Janeiro/RJ	Petrobras	3.761.472	37,8%	6.182.120	62,2%	9.943.592	5,1%	84%
PO	Paranaguá	Paranaguá/PR	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA	885.825	37,6%	1.473.121	62,4%	2.358.946	1,2%	6%
PO	Maceió	Maceió/AL	Companhia Docas do Rio Grande do Norte - Codern	263.909	36,7%	454.901	63,3%	718.810	0,4%	22%
TUP	Chibatão	Manaus/AM	Chibatão Navegação e Comércio Ltda.	435.902	36,6%	756.217	63,4%	1.192.119	0,6%	74%

Movimentação nos Fixos Portuários em 2011 - Cabotagem (Embarque/Desembarque)										
Tipo	Nome	Município/UF	Empresa	Embarque	(%)	Desembarque	(%)	Total (ton)	(%) total	(%) porto
PO	Salvador	Salvador/BA	Companhia das Docas do Estado da Bahia - Codeba	319.429	35,5%	580.166	64,5%	899.595	0,5%	26%
TUP	Dunas	Natal/RN	Petrobras	84.461	35,1%	156.266	64,9%	240.727	0,1%	100%
TUP	SuperTerminais	Manaus/AM	Super Terminais Com. e Ind. Ltda.	269.592	31,7%	581.316	68,3%	850.908	0,4%	21%
TUP	Santa Clara	Triunfo/RS	Cia. Petroquímica do Sul – Copesul	18.760	31,4%	41.022	68,6%	59.782	0%	8%
PO	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro/RJ	Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ	100.055	30,5%	227.933	69,5%	327.988	0,2%	4%
PO	Vitória	Vitória/ES	Companhia Docas do Espírito Santo - Codesa	160.723	29,5%	383.886	70,5%	544.610	0,3%	7%
TUP	Usiminas	Santos/SP	Usiminas	255.447	26,1%	723.952	73,9%	979.399	0,5%	18%
TUP	Madre de Deus – Transpetro	Madre de Deus/BA	Petrobras	4.559.817	26,1%	12.931.183	73,9%	17.491.000	9,0%	84%
TUP	Manaus	Manaus/AM	Petrobras	508.720	19,9%	2.043.974	80,1%	2.552.694	1,3%	43%
PO	Recife	Recife/PE	Porto do Recife S/A	29.069	15,1%	163.025	84,9%	192.094	0,1%	10%
TUP	Almirante Soares Dutra	Osório/Tramandaí/RS	Petrobras	694.062	14,6%	4.047.892	85,4%	4.741.954	2,5%	42%
PO	São Francisco do Sul	São Francisco do Sul/SC	Administração do Porto de São Francisco do Sul - APSFS	198.832	10,8%	1.649.543	89,2%	1.848.375	1,0%	18%
PO	Santana-Macapá	Santana/AP	Companhia Docas de Santana - CDSA	12.299	9,8%	112.672	90,2%	124.971	0,1%	9%
PO	Fortaleza	Fortaleza/CE	Companhia Docas do Ceará - CDC	199.494	8,0%	2.280.415	92,0%	2.479.909	1,3%	58%
PO	Porto Alegre	Porto Alegre/RS	Superint. de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul - SPH	4.710	7,8%	55.599	92,2%	60.308	0%	8%
PO	Natal	Natal/RN	Companhia Docas do Rio Grande do Norte - Codern	968	7,1%	12.759	92,9%	13.727	0%	4%
TUP	Almirante Barroso	São Sebastião/SP	Petrobras	2.155.287	5,3%	38.395.523	94,7%	40.550.810	21,0%	82%
TUP	Almirante Maximiliano Fonseca	Angra dos Reis/RJ	Petrobras	666.750	3,7%	17.252.506	96,3%	17.919.256	9,3%	46%
PO	Belém	Belém/PA	Cia. Docas do Pará - CDP	29.355	1,9%	1.542.968	98,1%	1.572.323	0,8%	49%
TUP	Term. Mar. Duque de Caxias	Duque de Caxias/RJ	Suzano Petroquímica S.A.	709	1,2%	59.406	98,8%	60.115	0%	100%
TUP	Alumar	São Luís/MA	Consórcio de Alumínio do Maranhão	100.000	1,1%	9.021.602	98,9%	9.121.602	4,7%	72%
TUP	São F. do Sul – Transpetro	São Francisco do Sul/SC	Petrobras	66.472	0,9%	7.319.312	99,1%	7.385.783	3,8%	74%
TUP	Dow Brasil Guarujá	Guarujá/SP	Dow Brasil S.A.	3.776	0,6%	591.173	99,4%	594.949	0,3%	80%
PO	Vila do Conde	Barcarena/PA	Cia. Docas do Pará - CDP	31.500	0,4%	7.562.376	99,6%	7.593.876	3,9%	46%
TUP	Portocel	Aracruz/ES	Aracruz Celulose e Cenibra S.A.	-	0%	3.084.449	100%	3.084.449	1,6%	35%
TUP	CVRD Tubarão	Vitória/ES	Vale	-	0%	956.201	100%	956.201	0,5%	1%
PO	Cabedelo	Cabedelo/PB	Companhia Docas da Paraíba	-	0%	677.283	100%	677.283	0,4%	39%
TUP	TKCSA	Rio de Janeiro/RJ	ThyssenKrupp CSA Sid. do Atlântico Ltda.	-	0%	137.625	100%	137.625	0,1%	2%
TUP	Gerdau Salvador	Simões Filho/BA	Gerdau Açominas S.A.	-	0%	72.312	100%	72.312	0%	24%
PO	Antonina	Antonina/PR	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA	-	0%	55.159	100%	55.159	0%	5%
TUP	Cotegipe	Salvador/BA	Terminal Portuário Cotegipe S.A.	-	0%	48.471	100%	48.471	0%	2%
TUP	Poly Terminais	Itajaí/SC	Poly Terminais Portuários S.A.	-	0%	37.900	100%	37.900	0%	100%
TUP	Tergasul	Canoas/RS	Liquigás S.A.	-	0%	16.849	100%	16.849	0%	27%
TUP	SHV	Canoas/RS	SHV Gás Brasil Ltda.	-	0%	16.315	100%	16.315	0%	24%
TUP	Munguba	Monte Dourado/PA	Jari Celulose S/A	-	0%	9.950	100%	9.950	0%	2%
TUP	Agropalma	Belém/PA	Companhia Refinadora da Amazônia	-	0%	8.471	100%	8.471	0%	5%
TUP	Ocrim	Manaus/AM	OCRIM S.A.	-	0%	6.502	100%	6.502	0%	10%
TUP	UTC Engenharia (Ultratec)	Niterói/RJ	UTC Engenharia S.A.	-	0%	5.899	100%	5.899	0%	100%
TUP	Brasfels	Angra dos Reis/RJ	Brasfels S.A.	-	0%	3.328	100%	3.328	0%	12%
TOTAL				58.633.214	30,3%	134.836.127	69,7%	193.469.340	100%	24,4%

legenda

Portos embarcadores (28)
Portos Equilibrados (17)
Portos desembarcadores (37)

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário 2009 (Antaq, 2009)

A princípio essa sistematização aparentemente traz consigo uma incoerência, pois a cabotagem é uma modalidade de transporte nacional, ou seja, a mercadoria não transpõe o território brasileiro, assim teoricamente os percentuais de embarque e desembarque deveriam ser de 50% cada, pois seria inconcebível haver uma quantidade de desembarque bem maior que embarque, ou vice-versa. No entanto, observa-se que do total movimentado através da cabotagem em 2011 quase 70% representaram operações de desembarque⁷¹.

Verifica-se que dentre os 82 portos considerados, a maior parte, 37, são Portos Desembarcadores, sendo 28 Portos Embarcadores e 17 Portos Equilibrados. Como a análise da tabela 14 envolve uma grande quantidade de fixos portuários, 82 no total, consideramos coerente realizar outra sistematização das informações, selecionando dessa vez apenas os portos onde a cabotagem representa mais da metade das operações realizadas nos respectivos locais (coluna (%) no porto). Assim, construímos a tabela 15, onde são contemplados 26 portos, considerados a partir desse viés majoritariamente portos “cabotadores”. Interessante notar que apesar dos Portos Embarcadores ainda serem a maioria, a quantidade de carga desembarcada continua sendo bem maior, nesse caso representando aproximadamente dois terços do total, revelando de forma geral uma concentração operacional em fixos onde predominam fluxos de entrada na cabotagem brasileira.

⁷¹ Segundo a Superintendência dos Portos da Antaq essa diferença nos dados ocorre, pois: há possíveis origens ou destinos fora das instalações portuárias consideradas no Anuário Estatístico Aquaviário; além disso, o transporte de hidrocarbonetos oriundos das plataformas petrolíferas marítimas é contabilizado apenas no desembarque em porto ou terminal, dado que as plataformas não são obrigadas a enviar os dados de embarque ocorridos em seus terminais, dessa forma essa aparente incongruência nas informações é explicada, em grande medida, pela movimentação da cabotagem realizada pela Petrobras (anexo A), conforme abordaremos adiante em um subitem que trata especificamente da companhia.

Tabela 15 – Movimentação nos principais fixos portuários em 2011 na cabotagem (embarque e desembarque)

Movimentação nos principais Fixos Portuários em 2011 - Cabotagem (Embarque/Desembarque)										
Tipo	Nome	Município/UF	Empresa	Embarque	(%)	Desembarque	(%)	Total (ton)	(%) total	(%) porto
TUP	Porto Trombetas	Oriximiná/PA	Mineração Rio do Norte	11.374.666	100%	-	0%	11.374.666	9,3%	63,6%
TUP	Ominia	Juruti/PA	Alcoa World Alumina BR	3.929.486	100%	-	0%	3.929.486	3,2%	100%
TUP	Aracruz	Caravelas/BA	Aracruz Celulose S.A.	2.234.382	100%	-	0%	2.234.382	1,8%	100%
TUP	Marítimo de Belmonte	Belmonte/BA	Veracel Celulose	1.040.453	100%	-	0%	1.040.453	0,8%	100%
TUP	Norte Capixaba	São Mateus/ES	Petrobras	902.327	100%	-	0%	902.327	0,7%	98%
TUP	Dow Aratu	Candeias/BA	Dow Brasil S.A.	627.950	100%	-	0%	627.950	0,5%	85%
TUP	Braskem Alagoas	Maceió/AL	Braskem S.A.	774.190	99,1%	7.261	0,9%	781.452	0,6%	90%
TUP	Term. Barcaças Oceânicas	Vitória/ES	ArcelorMittal	397.167	93,4%	28.158	6,6%	425.326	0,3%	99%
TUP	Guamaré	Guamaré/RN	Petrobras	2.361.820	83,2%	476.942	16,8%	2.838.762	2,3%	100%
TUP	Carmópolis	Aracaju/SE	Petrobras	2.565.912	80,0%	641.103	20,0%	3.207.015	2,6%	100%
TUP	Wellstream	Rio de Janeiro/RJ	Wellstream Brasil	37.395	75,3%	12.271	24,7%	49.666	0%	95%
TUP	TNA PRYSMIAN	Vila Velha/ES	Prysmian Energ. Brasil SA	4.088	72,5%	1.548	27,5%	5.635	0%	100%
TUP	Ilha Redonda-Transpetro	Rio de Janeiro/RJ	Petrobras	76.235	54,8%	62.926	45,2%	139.161	0,1%	87%
PO	Suape	Ipojuca/PE	Suape Compl. Ind. Port.	2.338.767	38,6%	3.720.475	61,4%	6.059.242	4,9%	55%
TUP	Almirante Tamandaré	Rio de Janeiro/RJ	Petrobras	3.761.472	37,8%	6.182.120	62,2%	9.943.592	8,1%	84%
TUP	Chibatão	Manaus/AM	Chibatão Nav. e Com.	435.902	36,6%	756.217	63,4%	1.192.119	1,0%	74%
TUP	Dunas	Natal/RN	Petrobras	84.461	35,1%	156.266	64,9%	240.727	0,2%	100%
TUP	Madre de Deus-Transpetro	Madre de Deus/BA	Petrobras	4.559.817	26,1%	12.931.183	73,9%	17.491.000	14,3%	84%
PO	Fortaleza	Fortaleza/CE	C.Docas do Ceará-CDC	199.494	8,0%	2.280.415	92,0%	2.479.909	2,0%	58%
TUP	Almirante Barroso	São Sebastião/SP	Petrobras	2.155.287	5,3%	38.395.523	94,7%	40.550.810	33,0%	82%
TUP	Term. Mar. Duq.de Caxias	Duque de Caxias/RJ	Suzano Petroquímica S.A.	709	1,2%	59.406	98,8%	60.115	0%	100%
TUP	Alumar	São Luís/MA	C. de Alumínio do MA	100.000	1,1%	9.021.602	98,9%	9.121.602	7,4%	72%
TUP	São F. do Sul-Transpetro	São F. do Sul/SC	Petrobras	66.472	0,9%	7.319.312	99,1%	7.385.783	6,0%	74%
TUP	Dow Brasil Guarujá	Guarujá/SP	Dow Brasil S.A.	3.776	0,6%	591.173	99,4%	594.949	0,5%	80%
TUP	Poly Terminais	Itajaí/SC	Poly Term. Portuários S.A.	-	0%	37.900	100%	37.900	0%	100%
TUP	UTC Engenharia (Ultratec)	Niterói/RJ	UTC Engenharia S.A.	-	0%	5.899	100%	5.899	0%	100%
T O T A L				40.032.228	32,6%	82.687.700	67,4%	122.719.928	100%	78,0%

legenda

Portos embarcadores (12)
Portos Equilibrados (5)
Portos desembarcadores (9)

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário 2009 (Antaq, 2009)

Podemos verificar no mapa 7 a espacialização dos portos previamente classificados (tabelas 14 e 15), onde há uma concentração de Portos Embarcadores no litoral do Espírito Santo, e uma concentração de Portos Desembarcadores nos litorais do Rio de Janeiro, São Paulo, e Rio Grande do Sul. Certamente essas operações se relacionam ao grupo de mercadorias predominantes por esses fluxos, que serão analisados em detalhes no Capítulo V.

3.2.4. No interior dos navios: o conteúdo e a especialização da navegação de cabotagem de carga brasileira

Apresentamos a seguir, uma sistematização de informação visando compreender os fluxos em uma vertente qualitativa. Apesar de a base ser ainda as estatísticas da Antaq, consideramos que se trata de um enfoque qualitativo por analisar os fluxos a partir dos grupos de mercadorias que perpassam pela navegação de cabotagem do Brasil.

O Anuário Estatístico Aquaviário, que passou a ser publicado a partir de 2010, possui um detalhamento que nos permite analisar a movimentação das cargas através da navegação de cabotagem no que tange à natureza de carga⁷², ou seja: granel sólido, granel líquido, carga geral solta, e carga geral containerizada.

Visando realizar uma análise mais rica e qualificada do que essa classificação relacionada a natureza de carga, e que nos possibilite uma melhor compreensão de que maneira a cabotagem se insere na divisão territorial do trabalho e nos circuitos espaciais da produção do Brasil, nos interessa investigar a movimentação por Grupo de Mercadorias⁷³. No atual modelo do Anuário as informações por esses grupos são sistematizadas sem identificar a origem e o destino desses fluxos, portanto, optamos por realizar a análise tendo como base o Anuário Estatístico Portuário que foi publicado até 2009, e disponibiliza esses dados de forma mais detalhada. Apesar do mesmo não ser tão atual quanto à última edição do Anuário Aquaviário, compreendemos que essa pequena diferença de dois anos não seria o bastante para desvirtuar as análises, dado que os fluxos majoritários da cabotagem ainda tendem a

⁷² Termo utilizado pela Antaq em seus Anuários para indicar os granéis sólidos, líquidos e carga geral.

⁷³ Segundo a Antaq, nos Anuários são destacadas as principais mercadorias movimentadas, classificadas por grupos que englobam cargas similares, definidas conforme estrutura e composição da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM.

seguir um padrão a médio e longo prazo, sobretudo de insumos produtivos⁷⁴ devido aos seus locais de extração ou produção serem relativamente estáveis.

Segundo a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), em 2009 uma diversidade de mercadorias foi movimentada através da navegação de cabotagem, 52 grupos exatamente (apêndice C). Como forma de facilitar a análise, agrupamos a mercadorias em dez grupos mais amplos e organizados em ordem alfabética (tabela 16).

Tabela 16 – Agrupamento das mercadorias (NCM) por Grupos, em ordem alfabética

Cabotagem - Grupo de Mercadorias		
Grupo	Mercadorias (NCM)	
Contêineres	Contêineres	
Madeira e celulose	Celulose	Madeira
Petróleo, combustíveis, óleos minerais, e produtos derivados	Combustíveis, óleos minerais e produtos	Derivados de petróleo
	Coque de petróleo	Petróleo
Produção agrícola	Arroz	Soja
	Milho	Trigo
Produtos industrializados (Bens duráveis)	Automóveis	Materiais elétricos
	Aeronaves, emb. e partes	Plásticos e suas obras
	Ferramentas e obras diversas	Reatores, caldeiras e máquinas
	Fibras, fios, tecidos e outros artefatos	Veículos terrestres partes e acessórios
	Máquinas, aparelhos e materiais elétricos	
Produtos industrializados (Bens não-duráveis)	Açúcar	Óleo de soja
	Bebidas, Líquidos Alcoólicos e Vinagres	Óleos animais/vegetais
	Farelo de Soja	Produto de Conserv. e Limpeza
	Gordura, óleos animais/vegetais	
Produtos químicos	Álcool etílico	Produtos químicos orgânicos
	Fertilizantes e adubos	Propeno
	Produto da Div. da Ind. Química	Soda cáustica
Produtos siderúrgicos	Produtos siderúrgicos	
Recursos minerais e derivados	Alumina	Cimento
	Bauxita	Cobre, níquel e outros metais
	Bentonita	Manganês
	Calcário	Minério de ferro
	Carvão Mineral	Sal
	Caulim	Terras, pedras, gesso e cal
Outros	Carga de apoio	Granel líquido
	Carga de projeto	Outros
	Carga geral	Peças para plataforma de petróleo

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário 2009 (Antaq, 2009)

⁷⁴ Se consideramos a dinâmica econômica internacional podemos considerar o termo *commodities* que significa literalmente “mercadoria” em inglês. Nas relações comerciais internacionais, o termo designa um tipo particular de mercadoria em estado bruto ou produto primário de importância comercial, como é o caso do café, do chá, da lã, do algodão, da juta, do estanho, do cobre, etc. Alguns centros se notabilizaram como importantes mercados desses produtos (SANDRONI, 2005, p. 165)

Destacamos que apesar do Petróleo ser um produto de origem mineral (BRASIL, 2011b) optamos por segregá-lo e analisá-lo como um grupo individual devido à importância do seu circuito produtivo para a cabotagem brasileira, conforme abordaremos adiante.

Tabela 17 – Movimentação de carga nos fixos portuários através da navegação de cabotagem em 2009, por Grupo de mercadorias

Movimentação nos Fixos Portuários em 2009			
Cabotagem - Grupo de Mercadorias (Embarque/Desembarque)			
Grupo de mercadorias	TOTAL	(%) do total	(%) acumulado
Petróleo, combustíveis, óleos minerais, e produtos derivados	123.393.997	69,8%	
Recursos minerais e derivados	27.116.581	15,3%	85,2%
Contêineres	10.689.550	6,1%	91,2%
Produtos químicos	5.842.348	3,3%	94,6%
Madeira e celulose	5.274.888	3,0%	97,5%
Produção agrícola	2.170.044	1,2%	98,8%
Produtos siderúrgicos	1.341.997	0,8%	99,5%
outros	570.120	0,3%	99,8%
Produtos industrializados (Bens não-duráveis)	134.683	0,1%	99,9%
Produtos industrializados (Bens duráveis)	130.310	0,1%	100%
TOTAL	176.664.518	100%	100%

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário 2009 (Antaq, 2009)

A análise dos dez grupos de mercadorias contemplados na tabela 17 nos permite verificar uma predominância evidente dos fluxos de petróleo, combustíveis, óleos minerais, e produtos derivados que representam por volta de 70% do total movimentado na navegação de cabotagem 2009, num segundo patamar temos os recursos minerais e derivados com 15,3% do total e os fluxos de contêineres com 6,1% do total. Juntos esses três grupos movimentam 91,2% do total das cargas que se utilizam da cabotagem brasileira.

Posteriormente temos a movimentação de produtos químicos com uma ampla gama de mercadorias desse segmento atingindo 3,3% do total; de madeira e celulose com 3% do total atendendo a demanda de um setor em específico; e por fim a movimentação da produção agrícola de grãos com 1,2% do total. Todos os outros segmentos movimentaram menos que 1% do total.

Nota-se que no Brasil há o predomínio do transporte de insumos minerais, havendo uma relativa especialização na atuação dos fixos portuários. Portanto compreender

os fluxos dessas mercadorias predominantes nos possibilita uma melhor compreensão da dinâmica territorial brasileira, tendo como base a cabotagem e seu vínculo com as áreas de produção, e a intensificação das interações espaciais e dos círculos de cooperação.

Outro elemento a se destacar se refere à movimentação de contêineres, a princípio surpreende-nos a baixa representatividade desse segmento de carga com apenas 6,1% do total, revelando que as causas dessa inexpressividade possui relação com as deficiências infraestruturais brasileiras no contexto da intermodalidade, bem como com alguns aspectos culturais nas operações logísticas, pois o país ainda é essencialmente rodoviarista, conforme mencionado, apesar de muitos armadores oferecerem serviços logísticos de linhas regulares na cabotagem.

CAPÍTULO IV

**LICENÇA PARA NAVEGAR: OS FLUXOS
CAPITANEADOS PELOS AGENTES OPERADORES
DA CABOTAGEM BRASILEIRA**

CAPÍTULO IV

4. Licença para navegar: os fluxos capitaneados pelos agentes operadores da cabotagem brasileira

“A circulação é a imagem do poder, mas o poder nem sempre quer se mostrar e, mesmo quando o faz, é sem o desejar” (RAFFESTIN, 1993 [1980] p. 202).

“A circulação e a comunicação são duas faces da mobilidade. Por serem complementares, estão presentes em todas as estratégias que os atores desencadeiam para dominar as superfícies e os pontos por meio da gestão e do controle das distâncias” (RAFFESTIN, 1993 [1980], p. 200).

A ampliação territorial dos circuitos espaciais produtivos e a expansão quantitativa da circulação de mercadorias torna gradativamente mais complexa a gestão e o ordenamento dos fluxos materiais, ocasionando na ampliação da importância dos agentes privados na articulação entre os lugares (CASTILLO; FREDERICO, 2010), de produção e de consumo. A logística, como estratégia de gestão dos fluxos, e seus serviços característicos se tornam imprescindíveis para a realização da produção cada vez mais ampla territorialmente. Nesse contexto que se inserem os principais agentes operadores da cabotagem brasileira.

A Antaq é a agência reguladora responsável por emitir as resoluções que autorizam as empresas a operarem na navegação marítima e interior brasileira. Segundo a legislação brasileira, uma outorga somente poderá ser concedida à pessoa jurídica constituída nos termos da legislação brasileira, com sede e administração no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, ou seja, somente a uma empresa brasileira de navegação⁷⁵.

A Lei 9.432/97 não abarca a possibilidade de empresa estrangeira obter autorização para operar na navegação marítima brasileira; por outro lado, uma empresa de navegação estrangeira pode atuar na navegação de Longo Curso, independente de ser

⁷⁵ Lei nº 9.432/97 - Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências: empresa brasileira de navegação; pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente (art. 2º, inciso V)

outorgada pela Antaq, pois esta é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendendo o princípio da reciprocidade.

Somente uma empresa brasileira pode operar na navegação de cabotagem, bem como na navegação interior, mas a mesma deverá ser proprietária de ao menos uma embarcação de bandeira brasileira que seja fretada a terceiros e possuir embarcações afretadas. Seu contrato deverá ter ao menos um ano de duração. Mas uma empresa brasileira de navegação pode operar embarcações de bandeira estrangeira nas navegações de cabotagem e interior, atendendo ao disposto nos artigos 9º e 10º da Lei 9.432/97 e autorização da Antaq.

Em relação à navegação de cabotagem, uma empresa brasileira, segundo resoluções da Antaq⁷⁶, independe de autorização para afretar, mas demanda registro na agência de:

- embarcações de bandeira brasileira;

- embarcações de bandeira estrangeira a casco nu (tipo de contrato no qual o afretador realiza o afretamento apenas da embarcação, tendo o direito de designar o comandante e a tripulação) com suspensão da bandeira de origem, passando a ser considerada provisoriamente embarcação de bandeira brasileira, desde que, o afretador possua contrato de construção de embarcação semelhante em um estaleiro brasileiro; neste caso, a limitação do que se pode afretar é calculada pelo somatório do dobro da TPB das embarcações em construção, adicionado da metade da TPB da frota própria brasileira da empresa. Quando a empresa possui apenas uma embarcação própria, é permitido à mesma afretar apenas uma embarcação de porte equivalente.

O afretamento de embarcação estrangeira depende de autorização da Antaq:

- Quando constatada a inexistência ou a indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira, do tipo e porte adequados para o transporte pretendido;
- Quando verificado que as ofertas para o transporte pretendido não atendem aos prazos consultados ou que as condições de frete não sejam compatíveis com o mercado, ou seja, interesse público devidamente justificado;

⁷⁶ Resolução 193 de 16/02/2004 - Aprova a norma para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de cabotagem. Resolução 496 de 13/09/2005 - Aprova alterações da norma para afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de cabotagem.

- Em substituição a embarcação em construção, em estaleiro brasileiro, com contrato de afretamento enquanto durar a construção, até o limite da TPB contratada para a embarcação em construção, não podendo o contrato exceder 36 meses.

Observamos no Capítulo II que atualmente 40 empresas possuem autorização da Antaq para operarem na navegação de cabotagem brasileira com uma frota de 153 embarcações. Assim, considerando a capacidade total de TPB (tabela 5) apenas as seis maiores companhias possuem capacidade de Tonelagem de Porte Bruto acima de cem mil toneladas: Petrobras, Norsul, Elcano, Aliança, Log-in, e Mercosul Line.

Algumas dessas empresas possuem autorização para realizar linhas regulares de cabotagem. Visando compreender melhor a oferta desse serviço no país na atualidade, é importante destacar também a atuação da companhia Maestra, que apesar de não figurar dentre as maiores do país é um agente presente nessa dinâmica.

Portanto, pretendemos identificar essas companhias, com o objetivo de aprofundar nossa compreensão sobre a atuação dos agentes privados na navegação de cabotagem brasileira. Para a Petrobras pretendemos realizar uma análise dedicada, pois a mesma é a principal empresa a utilizar a navegação de cabotagem nas suas operações.

4.1. Companhia de Navegação Norsul

A Companhia de Navegação Norsul, fundada em 1963, possui a maior frota privada em porte bruto e em quantidade de embarcações da navegação de cabotagem brasileira, com seus 24 navios sendo 19 próprios. A empresa não atua com linhas regulares, mas se especializou de graneis e carga geral através de operações envolvendo navios-barcaça.

Segunda a companhia, ela foi a primeira empresa brasileira privada de navegação a operar no sistema empurrador/barcaça em mar aberto, um sistema conceitual de comboios de empurrador e barcaça oceânica amplamente utilizado no exterior. Considerado um conceito de sucesso, os navios-barcaça se destacam devido à otimização dos serviços logísticos, sobretudo por oferecerem excelente capacidade de manobra, boa velocidade e razoável consumo de combustível, sendo o foco dos negócios da empresa. A companhia também possui graneleiros e cargueiros que atuam na cabotagem, mas também na navegação

de longo curso a movimentação de produtos como: minério de ferro, bauxita, trigo, milho, grão de soja, açúcar, sal, alumina, produtos de aço, etc.

Atualmente a empresa opera três linhas dedicadas a seus clientes do circuito da madeira e celulose, sendo essas linhas denominadas tráfegos de empurradores:

- **Tráfego Caravelas:** transporte de madeira em toras entre Caravelas/BA e Aracruz/ES com barcaças de 6.500 TPB, operando nos TUPs da Fibria⁷⁷ (figuras 3 e 4).

Figura 3 – Barcaça da Norsul atracada no TUP Aracruz em Caravelas/BA

Fonte: < <http://www.fibria.com.br> >

⁷⁷ Fibria é a maior empresa brasileira de celulose e papel, foi formada em 2009 a partir da fusão da Aracruz Celulose e da VCP – Votorantim Celulose e Papel.

Figura 4 – Barcaça da Norsul atracada no TUP Aracruz em Caravelas/BA

Fonte: < <http://www.fibria.com.br> >

- **Tráfego Belmonte:** transporte de celulose entre Belmonte/BA e Aracruz/ES com barcaças de 7.300 TPB, operando também nos TUPs da Fibria.

- **Tráfego Vega:** transporte de bobinas de aço entre Vitória/ES e São Francisco do Sul/SC em barcaças de 10.300 TPB, operando no TUP da ArcelorMittal no Espírito Santo e no Porto de São Francisco do Sul/SC (figura 5).

Aragão (2009) ao abordar a caracterização e dimensionamento do sistema de cabotagem industrial, assevera que no tráfego dessas três linhas dedicadas, no caso da operação dedicada a ArcelorMittal, o Terminal da unidade Tubarão/ES está localizado junto à planta produtiva e a unidade ArcelorMittal Vega localizada em São Francisco do Sul está situada a apenas seis quilômetros do porto, e define que o uso do modal rodoviário é praticamente simbólico considerando a distância de mais de mil quilômetros entre as plantas produtivas.

Figura 5 – Barcaça Norsul 9 atracada para a movimentação de bobinas de aço no Tráfego Vega

Fonte: < <http://www.norsul.com.br> >

Atualmente está em construção em São Francisco do Sul/SC, o Terminal Marítimo Mar Azul, de propriedade da Norsul; o terminal foi projetado para atuar especificamente nas operações das barcaças oceânicas da companhia. Segundo a companhia cada barcaça possui capacidade de tonelage equivalente a 110 carretas rodoviárias, a viagem marítima dura de dois a três dias e rodoviária de três a quatro dias. No mapa 8 é possível verificar as operações regulares da companhia pelo território.

4.2. Empresa de Navegação Elcano S.A.

A Empresa de Navegação Elcano foi fundada pelo setor público espanhol em 1942, sendo privatizada em 1997. Nesse momento, iniciava um processo de expansão de suas operações em direção a diferentes países, sobretudo Brasil e Argentina. Atualmente a empresa possui no Brasil uma frota de dez navios autorizados a operarem na navegação de cabotagem, sendo seis próprios.

Sua atuação no Brasil esteve no passado atrelada às operações da Companhia Vale do Rio Doce, foi dessa forma que a companhia ingressou de fato no país, adquirindo cinco navios de bandeira brasileira da Docenave, voltados para o transporte de granéis sólidos.

Atualmente na navegação de cabotagem, a Elcano opera com navios graneleiros, petroleiros e GLP (Gases Liquefeitos). Sua carteira internacional de clientes contempla grandes companhias como: Repsol, ArcelorMittal, Alcoa, Alunorte, Shell, dentre outras.

Figura 6 – Navio graneleiro Castillo de Guadalupe, ex-Doceorion (Docenave)

Fonte: < <http://www.naviosbrasileros.com.br> >

4.3. Aliança Navegação e Logística

Segundo a própria empresa, a história da Aliança Navegação e Logística se confunde com a própria história da navegação comercial brasileira. Fundada no ano 1950 pelo alemão Carl Fischer, a Aliança operava inicialmente com apenas um navio que transportava frutas entre o Brasil e a Argentina.

Com a Aliança, Carl Fischer fez da empresa a única companhia privada daquela época que realizava o transporte por cabotagem. Fortalecido pela filosofia de reinvestir seus lucros e modernizar constantemente, em 1959, a empresa obteve um crescimento acelerado, atingindo, segundo dados estatísticos da companhia, 50% do mercado de bandeira brasileira no transporte de carne resfriada ligando Brasil e Argentina no final do século XX, firmando sua presença na região sul do continente sul-americano.

Entre 1965 e 1991, a companhia encomendou 30 navios, a maioria em estaleiros brasileiros. Em 1967, considerada a maior empresa privada de cabotagem do Brasil, passou a atuar também no transporte de Longo Curso que atendia aos portos do Atlântico Europeu. Após 1991, se expandiu também para o mercado norte-americano. Em 1998, a Aliança foi adquirida pelo Grupo Oetker, proprietária da empresa de navegação alemã *Hamburg Süd*, e ampliou sua atuação incluindo novas escalas ligando o Golfo do México, Europa, América Central, Caribe, Ásia e Brasil.

Em agosto de 1999, acreditando na oportunidade da retomada do transporte de carga na cabotagem, a Aliança investiu e foi uma das pioneiras na reconquista da movimentação de cargas containerizadas entre portos brasileiros, e atualmente, a empresa conta com 10 navios em operação na cabotagem brasileira.

Dentro de sua área de atuação a empresa oferece uma linha regular de cabotagem integrada ao Mercosul, perpassando por Buenos Aires e Montevideú; mas tendo como base as leis brasileiras essa navegação aos países vizinhos não seria uma cabotagem já que se caracteriza por um transporte internacional, logo, é considerada de longo curso. Contudo, precisamos compreender que ocorre uma dinâmica interessante nessa linha, pois no mesmo navio há contêineres de fluxo nacional e contêineres de fluxo internacional, dependendo da origem e destino da respectiva mercadoria. Há outras duas linhas regulares cobrindo a costa brasileira desde a Amazônia até o Sul do país com serviços de logística multimodal porta a porta.

A cabotagem da Aliança se denomina BR-Marítima, uma estratégia de publicidade que busca ampliar o conceito e qualidades do transporte costeiro num país essencialmente rodoviarista.

Figura 7 – A BR Marítima, estratégia de negócios da companhia para atrair clientes para o modal aquaviário, e Navio porta-contêineres Aliança Manaus

Fonte: < <http://www.alianca.com.br> >

Todas as linhas regulares oferecidas pela empresa, denominadas *Sling 1* e *Sling 2* possuem uma periodicidade semanal, sendo possível visualizar os portos inseridos nas rotas no mapa 9.

4.4. Log-in Logística Intermodal

A Log-In Logística Intermodal também oferece serviços baseados em uma rede integrada para a realização da movimentação portuária e o transporte porta a porta, a partir de uma malha intermodal que permite uma abrangência geográfica pelo o Brasil e pelo Mercosul. É uma empresa que atua diretamente no conceito de transporte multimodal.

A empresa possui um considerável plano de crescimento no que diz respeito ao montante de investimentos definidos para sua execução iniciado em novembro de 2007 e orçado em cerca de R\$ 1 bilhão, para construção de cinco navios porta-contêineres e dois navios graneleiros em estaleiros brasileiros.

A frota da Log-in conta hoje com onze navios, sendo oito porta-contêineres e três graneleiros, em operação para atender a um contrato de transporte de minério de bauxita com a Alunorte; além disso, estão em construção quatro navios porta-contêineres e dois navios graneleiros pela Eisa (Estaleiro Ilha), o que contribui diretamente para a retomada da construção naval e para expansão da cabotagem brasileira de contêineres.

Figura 8 – Navio Log-In Jacarandá, entrou em operação em 2011, é o primeiro porta-contêineres produzido no Brasil no século XXI.

Fonte: < <http://www.loginlogistica.com.br> >

Em relação às linhas regulares de cabotagem containerizadas, a empresa oferece três opções denominadas: Atlântico Sul, Amazonas e Costa Norte; sendo que uma delas também perpassa pela Argentina e Uruguai, conforme os serviços prestados pelas suas concorrentes. É possível visualizar os portos inseridos nas rotas no mapa 10.

4.5. Mercosul Line Navegação e Logística

A Mercosul Line é um armador brasileiro especializado no transporte de cargas em contêiner, a empresa foi criada em 1996 para operar na cabotagem brasileira. Em 2006 tornou-se parte do grupo dinamarquês *A.P. Moller - Maersk Group*, um dos maiores conglomerados dos transportes do mundo.

Visando atender à crescente demanda da cabotagem brasileira, a Mercosul Line oferece serviços ligando a Zona Franca de Manaus às várias cidades brasileiras. A empresa ressalta que sua estrutura atual permite oferecer: serviços de transporte de carga porta a porta integrado aos modais rodoviário e ferroviário; gerenciamento de transportes e gestão do fluxo de informações. Além disso, seu *portfólio* de serviços possui soluções integradas e customizadas de logística utilizando terminais intermodais, ligando o porto de Santos às principais cidades de São Paulo por ferrovia.

Figura 9 – Logotipo da companhia destacando a navegação de cabotagem, e Navio porta-contêineres Mercosul Line Santos

Fonte: < <http://www.mercosul-line.com.br> >

Em relação às linhas regulares de cabotagem containerizadas, a empresa oferece aos seus clientes duas opções, denominadas Rota Cabotagem e Rota *River Plate*, a segunda perpassando pela Argentina e Uruguai, conforme os serviços prestados pelas suas concorrentes. No mapa 11 é possível visualizar os portos inseridos nas respectivas rotas.

4.6. Maestra Navegação e Logística

A Maestra Navegação e Logística é uma empresa de cabotagem 100% nacional, fundada em 2010 pelo grupo TPI (Triunfo Participações e Investimentos), que atua em vários setores ligados como: rodovias, geração de energia, administração de portos, aeroportos dentre outros. A Maestra, como seus concorrentes, opera nos principais portos das regiões Sul, Sudeste, Norte e Nordeste do país, com uma frota de quatro navios porta-contêineres, oferecendo uma linha regular com escalas semanais em dias fixos.

Sua frota está sob a razão social de duas empresas: NTL Navegação e Logística S.A., e Vessel-Log Companhia Brasileira de Navegação e Logística S.A. (apêndice B).

Como as outras companhias que oferecem esse tipo de serviço, a armadora dispõe não somente da navegação, mas também soluções logísticas como o serviço porta a porta. A empresa ressalta que possui uma grande infraestrutura para transporte multimodal, que compreende todo o ciclo de logística de cabotagem.

Figura 10 – Logotipo da companhia destacando a cabotagem, e Navio porta-contêineres Maestra Atlântico, um navio que foi da Lloyd Brasileiro

Fonte: < <http://www.maestralogistica.com.br> >

Em relação à linha regular de cabotagem containerizadas, a empresa oferece uma linha que não se estende no momento até Manaus, como a maior parte de suas concorrentes, nem atinge países vizinhos, conforme pode ser observado no mapa 12.

4.7. Petrobras: o notável Capitão da cabotagem brasileira

A Petrobras, criada em 1953, é na atualidade uma sociedade anônima de capital aberto cujo acionista majoritário é o Estado brasileiro; a companhia atua nos setores de: exploração e produção, refino, petroquímica, distribuição de derivados, energia elétrica, biocombustíveis, outras fontes renováveis de energia, comercialização, e transporte de óleo e gás natural. A empresa está dentre as maiores companhias do mundo em valor de mercado atuando em mais de 28 países, sendo reconhecida mundialmente por sua tecnologia de exploração de petróleo em águas ultraprofundas.

A Transpetro, criada em 1988, é uma subsidiária da companhia e atende às atividades de transporte e armazenamento de petróleo e derivados, etanol, biocombustíveis e gás natural, unindo as áreas de produção, refino e distribuição do sistema Petrobras, inclusive nos processos de importação e exportação. A subsidiária tem a Petrobras como seu principal cliente, mas também presta serviços a diversas distribuidoras e indústrias petroquímicas, é a maior armadora da América Latina e está dentre as principais empresas de logística e transporte do país.

Quando abordamos a cabotagem no Brasil, verifica-se que a Petrobras o principal agente na dinâmica das circulações que perpassam por essa modalidade de transporte aquaviário. Além disso, atualmente a companhia está inserida na maior parte das iniciativas que visam realavancar o setor da indústria naval nacional, com a contratação de quase 200 embarcações através do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) e do Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo (Prorefam), que integrara o PAC e na atualidade integra o PAC2. O Brasil possui a quarta maior carteira de encomendas de navios petroleiros do mundo.

Figura 11 – Navio Sérgio Buarque de Holanda, em operação desde julho de 2012, é a terceira embarcação em operação da Transpetro fruto do Promef

Fonte: < <http://www.promef-transpetro.com.br> >

A empresa possui 40 embarcações autorizadas a operarem na navegação de cabotagem (tabela 5), o que representa 26% do total da frota brasileira de cabotagem composta atualmente por 153 embarcações. Quando consideramos a capacidade de transporte, esta frota contabiliza um total de 1,3 milhão de Tonelagem de Porte Bruto (TPB), isso representa 47% do total, ou seja, quase metade da capacidade de transporte da frota brasileira de cabotagem. A maior parte de seus navios vinculados a essa modalidade é de petroleiros com 33 embarcações, havendo ainda seis embarcações para o transporte de gases liquefeitos e um navio cisterna.

Para realização da circulação de sua produção, além da maior frota de navios do país, a companhia possui milhares de quilômetros de dutos que perpassam por 48 terminais da Transpetro, sendo 20 terrestres e 29 marítimos (mapa 13) que funcionam como entrepostos intermodais, interligando o sistema com a hinterlândia. Segundo a empresa, a dimensão continental do país determinam a grande quantidade de fixos, de navios e uma considerável extensão de dutos que interligam as regiões produtoras, de refino e de distribuição dos produtos da companhia.

A companhia transportou em 2011 em seus Terminais de Uso Privativos aproximadamente 108 milhões de toneladas (tabela 18). Esse montante representa 72% de toda movimentação realizada em TUPs através da cabotagem brasileira no mesmo ano, e 56% se considerado a movimentação total da cabotagem brasileira incluindo os Terminais e Portos Organizados (gráfico 11). Os produtos movimentados, seguindo o agrupamento contemplado na tabela 17, é basicamente petróleo, combustíveis, óleos minerais, e derivados, dado que os TUPs da Petrobras devem ser, conforme legislação vigente, da modalidade de uso privativo exclusivo⁷⁸.

Tabela 18 – Movimentação de carga nos Terminais de Uso Privativo da Petrobras em 2011, por “tonelagem”

Movimentação nos Terminais de Uso Privativo da Petrobras em 2011 - Cabotagem (por tonelagem)									
Terminal de Uso Privativo	Município/UF	Embarque	(%)	Desembarque	(%)	Tonelagem	(%) do total	(%) acumul.	(%) no TUP
Almirante Barroso	São Sebastião/SP	2.155.287	5,3%	38.395.523	94,7%	40.550.810	37,6%		81,6%
Almirante Maximiliano Fonseca	Angra dos Reis/RJ	666.750	3,7%	17.252.506	96,3%	17.919.256	16,6%	54,1%	46,2%
Madre de Deus – Transpetro	Madre de Deus/BA	4.559.817	26,1%	12.931.183	73,9%	17.491.000	16,2%	70,3%	84,5%
Almirante Tamandaré	Rio de Janeiro/RJ	3.761.472	37,8%	6.182.120	62,2%	9.943.592	9,2%	79,6%	84,2%
São F. do Sul – Transpetro	São F. do Sul/SC	66.472	0,9%	7.319.312	99,1%	7.385.783	6,8%	86,4%	73,9%
Almirante Soares Dutra	Osório/Tramandaí/RS	694.062	14,6%	4.047.892	85,4%	4.741.954	4,4%	90,8%	42,2%
Carmópolis	Aracaju/SE	2.565.912	80,0%	641.103	20,0%	3.207.015	3,0%	93,8%	100%
Guamaré	Guamaré/RN	2.361.820	83,2%	476.942	16,8%	2.838.762	2,6%	96,4%	100%
Manaus	Manaus/AM	508.720	19,9%	2.043.974	80,1%	2.552.694	2,4%	98,7%	43,0%
Norte Capixaba	São Mateus/ES	902.327	100%	-	0%	902.327	0,8%	99,6%	98,3%
Dunas	Natal/RN	84.461	35,1%	156.266	64,9%	240.727	0,2%	99,7%	100%
Ilha Redonda – Transpetro	Rio de Janeiro/RJ	76.235	54,8%	62.926	45,2%	139.161	0,1%	99,8%	87,2%
Solimões	Coari/AM	71.083	100%	-	0%	71.083	0,1%	99,9%	3,3%
TOTAL						107.984.164	100%	100%	

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Aquaviário 2011 (Antaq, 2011)

Destaca-se assim o papel da companhia na cabotagem brasileira; apesar da mesma possuir milhares de quilômetros de dutos, a navegação de cabotagem é relevante para suas operações com uma movimentação acima de 100 milhões de toneladas. A Petrobras sozinha movimenta mais da metade da tonelagem que perpassa pela navegação de cabotagem do Brasil.

⁷⁸ Resolução Antaq nº 1.660 de 8 de Abril de 2010: Art. 7º: Instalações portuárias destinadas a atender às necessidades de estaleiro de construção ou reparação naval ou de instalação congênere, bem como as dedicadas ao atendimento de suprimentos logísticos às operações de exploração e produção de hidrocarbonetos em águas jurisdicionais brasileiras, poderão ser objeto de outorga somente na modalidade de terminal de uso privativo exclusivo, nos termos desta Norma, desde que toda movimentação de cargas que nelas ocorrer se destine ao atendimento de sua atividade fim (grifo nosso).

Gráfico 11 – Movimentação dos Terminais da Petrobras em relação aos outros Terminais de Uso Privativos e Portos brasileiros em 2011

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Aquaviário 2011 (Antaq, 2011)

O Terminal Almirante Barroso, comumente conhecido como Tebar, localizado em São Sebastião no litoral norte paulista é o principal fixo portuário na navegação de cabotagem brasileira e um dos maiores terminais de óleos e derivados da América Latina. Sua movimentação de 40 milhões de toneladas anuais representam aproximadamente 21% da tonelagem movimentada através da cabotagem do país em 2011; é um percentual extremamente relevante para um só porto, considerando que nesse ano a Antaq contabilizou movimentação de cabotagem em 82 portos e terminais do país.

O Tebar abastece as quatro refinarias do Estado de São Paulo: Paulínia (Replan), Vale do Paraíba (Revap – São José dos Campos), Capuava (Recap – Santo André/Mauá) e Presidente Bernardes (RPBC - Cubatão). O transporte por terra é realizado por oleodutos.

Reis (2011) destaca que o Tebar possui uma importância para a movimentação de derivados de petróleo tanto na escala estadual quanto nacional, e ocasiona impactos diretos no próprio espaço urbano de São Sebastião, já que sua infraestrutura se interpõe à estrutura urbana da cidade, ou seja, influência na dinâmica da hinterlândia local.

Figura 12 – Terminal Almirante Barroso, Tebar, em São Sebastião/SP

Fonte: < <http://www.portogente.com.br> >

Por fim, a importância da companhia para a navegação de cabotagem brasileira e atualmente também para a indústria naval é evidente, seja na quantidade de fixos ou devidos seus imensos fluxos materiais que alimentam a matriz energética mundial predominante, o petróleo, circuito produtivo que é a base operacional da empresa.

CAPÍTULO V

MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS COMO RESULTADO DA DIVISÃO TERRITORIAL DO TRABALHO

CAPÍTULO V

5. Movimentação de mercadorias como resultado da divisão territorial do trabalho

“O mundo oferece as possibilidades: e o lugar oferece as ocasiões. Não se trata aqui de um “exército de reserva” de lugares, senão da produção raciocinada de um espaço, no qual cada fração do território é chamada a revestir características específicas em função dos atores hegemônicos, cuja eficácia depende doravante de uma produtividade espacial, fruto de um ordenamento intencional e específico” (SANTOS, 1994, p. 50)

No atual período na navegação de cabotagem brasileira há o predomínio do transporte de insumos produtivos, sobretudo de *commodities* minerais, dado que o petróleo, combustíveis, óleos minerais, e produtos derivados, bem como outros recursos minerais e seus derivados corresponderam a 85,2% da tonelagem movimentada pela cabotagem brasileira em 2009, com mais de 150 milhões de toneladas movimentadas (tabela 17).

A análise dos fluxos dessas mercadorias predominantes nos possibilita uma melhor compreensão dessas operações, e conseqüentemente da dinâmica territorial e das interações espaciais, que constituem um amplo e complexo conjunto que abarca o deslocamento de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico (CÔRREA, 1997). Para Ullman (1972)⁷⁹ as interações espaciais podem contribuir para compreensão de interdependência entre áreas geográficas distintas, tendo como base três fatores distintos: complementaridade, sendo necessário haver demanda e oferta entre duas áreas para que a interação se dê no espaço através da circulação; oportunidade mediadora, ajudando a criar as interações espaciais através de rotas vantajosas; e a transmissibilidade espacial, que se refere à possibilidade de movimentar produtos em condições economicamente viáveis.

⁷⁹ Tradução nossa, idioma original: Inglês.

No atual período, caracterizado pelo aprofundamento da divisão territorial do trabalho que se manifesta em decorrência da especialização regional produtiva e da racionalidade demandada pela circulação material, o conceito de circuito espacial da produção é fundamental para o entendimento da organização, da regulação e do uso dos territórios (SANTOS, 1997 [1988]; ARROYO, 2001; CASTILLO; FREDERICO, 2010). Dessa forma, uma análise mais aprofundada dos circuitos produtivos das mercadorias vinculados à navegação de cabotagem nos auxilia na compreensão dos circuitos espaciais da produção, definidos pela circulação de bens e produtos, possibilitando compreender o uso diferenciado do território e a hierarquia dos lugares (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

As infraestruturas presentes em cada lugar encontram, em grande parte, explicação e justificativa fora do lugar, dado que todos os lugares dependem de alguma forma da produção externa (SANTOS, 1994); além disso, as diversas formas de circulação contribuem para reorganização da divisão territorial do trabalho e, sobretudo, do território. Assim nos propomos neste Capítulo a aprofundar a análise sobre os circuitos produtivos: do petróleo e seus derivados, da bauxita, e da madeira e celulose; são circuitos que movimentaram conjuntamente uma quantidade relevante de mercadorias através da navegação de cabotagem brasileira, ultrapassando 155 milhões de toneladas (tabela 17).

5.1. Produção e consumo: áreas associadas à movimentação de cabotagem

5.1.1. Petróleo: o “combustível” da cabotagem brasileira

O petróleo, um recurso natural não renovável, é desde a segunda revolução industrial (ocorrida na segunda metade do século XIX) a principal fonte de energia do mundo através de seus derivados em substituição ao carvão. Na atualidade é a principal fonte de renda de muitos países, foi e ainda poderá ser a causa de inúmeras guerras e crises econômicas, e está no centro das discussões ambientais que ganharam fôlego nos últimos 50 anos como grande vilão.

O circuito produtivo do petróleo movimenta fluxos materiais e imateriais por todo o mundo, e devido a sua relevância como base energética mundial, acaba por impor aos territórios um processo de organização espacial atrelada às áreas de produção e as áreas de consumo. Trata-se de um circuito caracterizado por uma robustez econômica e um peso político relevante que envolve os interesses de praticamente todas as nações do mundo e das

maiores empresas do planeta⁸⁰ abrangendo uma ampla atividade produtiva que coopta uma quantidade considerável de empresas e trabalhadores, mediante círculos de cooperação no espaço, articulando nos lugares e entre os lugares as diversas etapas da produção.

Esse circuito produtivo demanda um suporte técnico e material dotado de amplas infraestruturas oriundas de capital intensivo⁸¹, sobretudo no que diz respeito à circulação material. Isso decorre em grande medida devido à matéria prima, o petróleo, ser um produto caracterizado pela necessidade de movimentação em larga escala e longas distâncias, demandando uma capacidade relevante de circulação material. As necessidades de transportes da indústria petrolífera possuem dois principais fatores característicos: a tonelagem e a distância (ODELL, 1966).

Apesar das atividades petrolíferas funcionarem sobre as bases do meio técnico-científico-informacional, onde há possibilidades de especialização dos lugares por não haver mais a necessidade de se produzir localmente todo o tipo de necessidades e demandas, é um circuito produtivo no qual sua matéria prima é um recurso natural, portanto, não há como seguir critérios simplesmente econômicos para definir os locais de extração, isso é definido por um determinismo físico regido por causas naturais. Assim a especialização dos lugares e a divisão territorial do trabalho no que se refere à extração e à produção de derivados do petróleo, seguem critérios diferenciados, pois o primeiro depende necessariamente da localização da matéria prima, já o segundo pode levar em conta inúmeros aspectos para definir sua localização.

Segundo a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP, 2012), o Brasil possui 0,9% de reserva mundial de petróleo provada⁸² com 15,1 bilhões de barris, o que coloca o país na 14ª posição do ranking mundial. Estimativas revelam que as novas reservas do Pré-sal possuem um potencial de até 100 bilhões de barris; isto elevará consideravelmente as reservas provadas nacionais e a posição brasileira no ranking

⁸⁰ A revista *Fortune* publica anualmente um ranking das 500 maiores empresas do mundo tendo como base o faturamento em dólares americanos. No ranking de 2012, dentre as dez primeiras posições estão sete empresas vinculadas ao circuito produtivo do petróleo.

⁸¹ Forma de produção em que a proporção de capital empregado é muito elevada em relação aos demais insumos ou fatores de produção (SANDRONI, 2005, p. 119)

⁸² Segundo o Ministério de Minas e Energia reserva provada são reservas de petróleo e gás natural que, com base na análise de dados geológicos e de engenharia, se estima recuperar comercialmente (...), com elevado grau de certeza, (...) considerando as condições econômicas vigentes, os métodos operacionais usualmente viáveis e os regulamentos instituídos pelas legislações petrolífera e tributária brasileiras.

internacional. Além disso, em 2011: a produção de petróleo brasileira atingiu a marca de 2,19 milhões de barris/dia, o que representa 2,6% da produção mundial; a capacidade efetiva de refino instalada no país foi de 2,11 milhões de barris/dia, o que representa 2,3% da capacidade mundial; e o consumo foi de 2,65 milhões de barris/dia, o que representa 3% do consumo mundial.

Em 2009, na navegação de cabotagem brasileira, a movimentação de petróleo, combustíveis, óleos minerais, e seus derivados representaram por volta de 70% do total movimentado, mais de 123 milhões de toneladas, por isso consideramos o circuito produtivo do petróleo como o “combustível” da cabotagem brasileira (tabela 17). Esse montante é basicamente, segundo o grupo de mercadorias Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), de “combustíveis, óleos minerais e produtos” com 99% do total (tabela 19).

Tabela 19 - Movimentação de carga nos fixos portuários através da navegação de cabotagem em 2009, petróleo, combustíveis, óleos minerais, e produtos derivados

Movimentação nos Fixos Portuários em 2009 - Cabotagem					
Petróleo, combustíveis, óleos minerais, e produtos derivados (Embarque/Desembarque)					
Grupo mercadoria (NCM)	Embarque	Desembarque	TOTAL	(%) do total	(%) acumul.
Combustíveis, óleos minerais e produtos	24.471.221	97.726.538	122.197.759	99,0%	
Petróleo	728.507	4.946	733.453	0,6%	99,6%
Coque de Petróleo	41.549	376.345	417.894	0,3%	99,9%
Derivados de petróleo	-	44.891	44.891	0,0%	100%
TOTAL	25.241.277	98.152.720	123.393.997	100%	100%

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário 2009 (Antaq, 2009)

Visando compreender de que forma ocorrem os fluxos materiais predominantes dos derivados de petróleo através da navegação de cabotagem do Brasil, temos como referência as estatísticas dos 31 fixos portuários por onde perpassaram essas mercadorias em 2009 (tabela 20). Ressaltamos que conforme anteriormente mencionado o transporte de hidrocarbonetos oriundos das plataformas petrolíferas marítimas é contabilizado apenas no desembarque em porto ou terminal, dado que as plataformas não são obrigadas a enviar os dados de embarque ocorridos em seus terminais (anexo A). Em nosso país a maior parte das reservas petrolíferas se encontra nos campos marítimos.

Tabela 20 - Movimentação nos fixos portuários em 2009 de Petróleo, combustíveis, óleos minerais, e produtos derivados, por PO/TUP

Movimentação nos Fixos Portuários em 2009 - Cabotagem (Toneladas) Petróleo, combustíveis, óleos minerais, e produtos derivados (Embarque/Desembarque)								
Tipo	Nome	Município/UF	Empresa*	Embarque	Desembarque	TOTAL	(%) do total	(%) acumul.
TUP	Almirante Barroso	São Sebastião/SP	Petrobras	3.936.978	37.668.201	41.605.179	33,7%	
TUP	Al. Maximiliano Fonseca	Angra dos Reis/RJ	Petrobras	389.589	15.418.059	15.807.648	12,8%	46,5%
TUP	Madre de Deus – Transpetro	Madre de Deus/BA	Petrobras	3.437.930	9.845.073	13.283.003	10,8%	57,3%
TUP	Almirante Tamandaré	Rio de Janeiro/RJ	Petrobras	-	8.217.435	8.217.435	6,7%	64,0%
TUP	São F. do Sul – Transpetro	São F. do Sul/SC	Petrobras	-	7.153.920	7.153.920	5,8%	69,7%
PO	Santos	Santos/SP	Cia. Docas do Estado de São Paulo - Codesp	6.334.771	-	6.334.771	5,1%	74,9%
TUP	Almirante Soares Dutra	Osório/Tramandaí/RS	Petrobras	795.160	4.172.406	4.967.566	4,0%	78,9%
PO	Itaquí	São Luís/MA	Emp. Maranhense de Adm.Portuária – EMAP	1.906.985	2.677.788	4.584.773	3,7%	82,6%
TUP	Manaus	Manaus/AM	Petrobras	623.277	2.766.914	3.390.191	2,7%	85,4%
PO	Suape	Ipojuca/PE	Suape Complexo Industrial Portuário	533.265	2.209.620	2.742.885	2,2%	87,6%
TUP	Guamaré	Guamaré/RN	Petrobras	2.451.435	208.422	2.659.857	2,2%	89,8%
TUP	Carmópolis	Aracaju/SE	Petrobras	2.315.809	282.455	2.598.264	2,1%	91,9%
PO	Fortaleza	Fortaleza/CE	Companhia Docas do Ceará - CDC	65.712	1.655.715	1.721.427	1,4%	93,3%
PO	Belém	Belém/PA	Cia. Docas do Pará - CDP	9.418	1.595.081	1.604.499	1,3%	94,6%
PO	Paranaguá	Paranaguá/PR	Adm. dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA	828.277	407.708	1.235.985	1,0%	95,6%
TUP	Tubarão	Vitória/ES	Vale	-	996.948	996.948	0,8%	96,4%
PO	Aratu	Candeias/BA	Companhia das Docas do Estado da Bahia - Codeba	170.719	658.067	828.786	0,7%	97,0%
PO	Vila do Conde	Barcarena/PA	Cia. Docas do Pará - CDP	18.087	753.870	771.957	0,6%	97,7%
TUP	Norte Capixaba	São Mateus/ES	Petrobras	728.507	4.946	733.453	0,6%	98,3%
PO	Maceió	Maceió/AL	Companhia Docas do Rio G. do Norte - Codern	315.490	317.553	633.043	0,5%	98,8%
PO	Cabedelo	Cabedelo/PB	Companhia Docas da Paraíba		498.262	498.262	0,4%	99,2%
PO	Rio Grande	Rio Grande/RS	Superintendência do Porto de Rio Grande - SUPRG	115.329	310.485	425.814	0,3%	99,5%
TUP	Dunas	Natal/RN	Petrobras	41.549	145.161	186.710	0,2%	99,7%
TUP	Ilha Redonda – Transpetro	Rio de Janeiro/RJ	Petrobras	156.295	25.873	182.168	0,1%	99,8%
PO	Vitória	Vitória/ES	Companhia Docas do Espírito Santo - Codesa	60.588	26.757	87.345	0,1%	99,9%
PO	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro/RJ	Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ	-	44.891	44.891	0,0%	99,9%
TUP	Cattalini	Paranaguá/PR	Cattalini Terminais Marítimos Ltda.	5.714	30.714	36.428	0,0%	100%
TUP	Alumar	São Luís/MA	Consórcio de Alumínio do Maranhão	-	28.058	28.058	0,0%	100%
TUP	Tergasul	Canoas/RS	Liquigás S.A.	-	17.754	17.754	0,0%	100%
TUP	SHV	Canoas/RS	SHV Gás Brasil Ltda.	-	14.584	14.584	0,0%	100%
PO	Recife	Recife/PE	Porto do Recife S/A	393	-	393	0,0%	100%
T O T A L				25.241.277	98.152.720	123.393.997	100%	100%

*A empresa denominada Petrobras engloba as operações da Petrobras Transporte S.A (Transpetro) e da Petróleo Brasileiro S/A (Petrobras).

Fonte: elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário 2009 (Antaq, 2009)

Verifica-se que considerando esses fixos portuários como emissores de fluxos (embarque), destaca-se o Porto Organizado de Santos/SP, em um segundo patamar o terminal Almirante Barroso em São Sebastião/SP e o Terminal Madre de Deus/BA, além dos outros portos; por outro lado, quando esses fixos portuários atuam como receptores de fluxos (desembarque) a tonelagem movimentada cresce consideravelmente devido aos fluxos oriundos das áreas marítimas produtoras de petróleo. Nesse sentido destaca-se o Terminal Almirante Barroso de São Sebastião/SP, em um segundo patamar o Terminal Almirante Maximiliano Fonseca em Angra dos Reis/RJ, em um terceiro patamar novamente o Terminal Madre de Deus/BA, além dos Terminais Almirante Tamandaré no Rio de Janeiro/RJ e o Terminal de São Francisco do Sul/SC, além dos outros portos.

Esses dados foram sistematizados no mapa 14 evidenciando o diferencial quantitativo que perpassam pelos fixos portuários que servem o circuito produtivo do petróleo, além de uma concentração operacional nos Estados onde há as maiores: concentrações demográficas, quantidade de refinarias e polos petroquímicos; logo onde há maior demanda de petróleo para processamento e consumo.

Por fim, reforçamos que a cabotagem possui importante papel na circulação do circuito do petróleo, mas, além disso, a movimentação dessa mercadoria também se utiliza em grande medida de dutovias que interligam os fixos portuários aos locais, por exemplo, de produção, através de uma rede de milhares de quilômetros, ou seja, é um circuito marcado por uma rede técnica que interliga os terminais com a hinterlândia.

Nos últimos anos, os investimentos atrelados à indústria do petróleo vêm desempenhando um papel relevante no processo de crescimento da economia brasileira, e apesar da expansão das políticas de desenvolvimento sustentável pelo mundo, o uso desse combustível fóssil utilizado pelo homem há mais de um século com uma tecnologia extremamente conhecida, não tende a cessar enquanto sua exploração for economicamente viável, ou seja, por décadas ou séculos esse ainda será a principal fonte de energia do mundo. Além disso, não só para cabotagem o petróleo é um circuito produtivo importante, mas também para a indústria naval, pois conforme analisamos previamente a Petrobras está vinculada a maior parte dos investimentos para o setor, com encomendas de centenas de embarcações para os próximos anos.

5.1.2. Bauxita: o circuito produtivo do alumínio na cabotagem brasileira

Em 2009, na navegação de cabotagem brasileira, a movimentação de recursos minerais e derivados representou aproximadamente 15% do total, com mais de 27 milhões de toneladas (tabela 17). A maior parte dessa movimentação se refere à bauxita, que representa sozinha 88,6% da movimentação de recursos minerais e derivados de nosso país, excluindo o petróleo e seus derivados (tabela 21). A movimentação de sal representa outros 8,5%, restando, portanto um valor simbólico para todos os outros recursos minerais brasileiros que se utilizam da cabotagem para circulação.

O nome “bauxita” é um derivado da cidade *Le Baux* na França onde o elemento foi identificado em 1821 pelo geólogo Pierre Berthier. A bauxita é uma mistura natural de óxido de alumínio e a maior parte da extração mundial desse recurso natural é utilizada no segmento da metalurgia como matéria-prima para a fabricação de alumina, se inserindo dessa forma como elemento essencial no circuito produtivo do alumínio.

Tabela 21 - Movimentação de carga nos fixos portuários através da navegação de cabotagem em 2009, recursos minerais e derivados

Movimentação nos Fixos Portuários em 2009 - Cabotagem Recursos minerais e derivados (Embarque/Desembarque)					
Grupo mercadoria (NCM)	Embarque	Desembarque	TOTAL	(%) do total	(%) acumul.
Bauxita	12.233.306	11.785.540	24.018.846	88,6%	
Sal	1.658.070	641.750	2.299.820	8,5%	97,1%
Alumina	251.811	271.491	523.302	1,9%	99,0%
Caulim	103.497	32.821	136.318	0,5%	99,5%
Cobre, níquel e outros metais	-	54.493	54.493	0,2%	99,7%
Manganês	-	40.653	40.653	0,1%	99,8%
Minério de ferro	-	27.255	27.255	0,1%	99,9%
Carvão Mineral	-	11.069	11.069	0,0%	100%
Terras, pedras, gesso e cal	2.022	-	2.022	0,0%	100%
Calcário	-	1.316	1.316	0,0%	100%
Cimento	1.189	-	1.189	0,0%	100%
Bentonita	-	298	298	0,0%	100%
TOTAL	14.249.895	12.866.686	27.116.581	100%	100%

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário 2009 (Antaq, 2009)

Segundo o Ministério de Minas e Energia, o Brasil possui aproximadamente 10% das reservas mundiais de bauxita com aproximadamente 3.6 bilhões de toneladas (BRASIL, 2011b). A produção de aproximadamente 28 milhões de toneladas em 2009 coloca o país na terceira posição mundial na extração do bem mineral. Isso revela que a maior parte da bauxita extraída no país perpassa pela cabotagem brasileira, pois a movimentação por este modal no mesmo ano foi de 24 milhões de toneladas.

No Brasil, como na maior parte do mundo se destaca a extração da bauxita para fins metalúrgicos (96% das reservas), usada no circuito produtivo do alumínio, sendo produzida, normalmente, de forma integrada desde a mineração passando pela fase intermediária do refino em alumina, e redução na forma metal de alumínio (BRASIL, 2011b). As principais empresas produtoras do segmento metalúrgico são: Mineração Rio do Norte S/A (MRN) em Oriximiná/PA; Cia. Geral de Minas (Alcoa) em Poços de Caldas/MG; Companhia Brasileira de Alumínio (CBA) em Itamarati, Miraí e Cataguases todas em Minas Gerais; a Novelis do Brasil em Ouro Preto/MG; a Vale com produção em Paragominas/MG (QUARESMA, 2009); e, recentemente também a unidade da Alcoa localizada em Juruti/PA (MARIALVA, 2011).

O restante das reservas se destina para outros usos, como refratário e químico, e também se localizam em grande parte nos Estados do Pará (destaque para o município de Oriximiná) e Minas Gerais. Em termos regionais, o Estado do Pará detém quase 75% das reservas nacionais, o Estado de Minas Gerais detém outros 16%, e o restante se distribuiu por ordem de importância pelos Estados do Maranhão, Amapá, Santa Catarina, São Paulo, Rio de Janeiro, Amazonas e Goiás (QUARESMA, 2009).

A produção de bauxita do Estado do Pará tem como principais destinos o próprio Estado rumo à companhia Alumina do Norte do Brasil S/A (Alunorte) além do Maranhão rumo à companhia Alumar (consórcio de Alcan, Alcoa e BHP). A produção do Estado de Minas Gerais atende ao consumo da Alcoa de Poços de Caldas, da Novelis de Ouro Preto e da CBA localizada no município de Alumínio/SP. Na produção de bauxita não metalúrgica se destaca a empresa Mineração Curimbada, instalada em Poços de Caldas/MG (QUARESMA, 2009). A espacialização desse circuito pode ser verificada no mapa 15.

Figura 13 – Sequência operacional da produção de bauxita da Mineração Rio do Norte

Fonte: Mineração Rio do Norte *apud* Quaresma (2009, p.18).

Juruti, no Pará, se inseriu há poucos anos no circuito do alumínio após a Alcoa ter iniciado a exploração da reserva em 2009, com uma estimativa de produção anual de 2,6 milhões de toneladas/ano. O município possui uma reserva de 700 milhões de toneladas

métricas caracterizada pela alta qualidade devido grande teor de alumina por metro cúbico (MARIALVA, 2011). Em 2011, o TUP Ominia da Alcoa em Juruti/PA realizou o embarque de 3,9 milhões de toneladas, após a exploração ultrapassar a capacidade produtiva prevista e atingir aproximadamente 4 milhões de toneladas/ano.

Na média são necessários 5 quilos de bauxita para se produzir 1 quilo de alumínio (CARDOSO, 2011). Mesmo o Brasil sendo um importante produtor de bauxita, o país não é um significativo produtor de alumínio apesar de ocupar a sexta posição mundial, produzindo apenas 4,5% do total. No Brasil, as principais empresas produtoras de alumina e alumínio são: Alcoa, Alcan, Alunorte, BHP, CBA e Novelis. A Vale vendeu seus ativos da cadeia produtiva de alumínio em maio de 2010 para a empresa norueguesa *Norsk Hydro* e passou a ser seu sócio minoritário (BRASIL, 2011b).

Como no caso do circuito do petróleo, a produção de bauxita também demanda um suporte técnico e material dotados de amplas infraestruturas oriundas de capital intensivo, devido à necessidade de movimentação em larga escala e longas distâncias, demandando uma capacidade relevante de circulação material. O custo elevado e um longo prazo de maturação são características marcantes das atividades de exploração mineral (LAMOSO, 2001). Sendo um circuito produtivo o qual sua matéria prima é um recurso natural, também não há como seguir critérios simplesmente econômicos para definir os locais de extração, isso é definido por um determinismo físico regido por causas naturais. Como no caso do petróleo, a especialização dos lugares e a divisão territorial do trabalho no que se refere à extração e a produção de derivados da bauxita seguem critérios diferenciados.

Visando compreender de que forma ocorrem os fluxos materiais predominantes do circuito produtivos que envolvem a bauxita através da navegação de cabotagem do Brasil, temos como referência das estatísticas dos três fixos portuários por onde perpassaram essas mercadorias em 2009 (tabela 22).

Tabela 22 - Movimentação nos fixos portuários em 2009 de recursos minerais e derivados, por PO/TUP

Movimentação nos Fixos Portuários em 2009 - Cabotagem (Toneladas)								
Recursos minerais e derivados (Embarque/Desembarque)								
Tipo	Nome	Município/UF	Empresa	Embarque	Desembarque	TOTAL	(%) do total	(%) acumul.
TUP	Porto Trombetas	Oriximiná/PA	Mineração rio do Norte S/A	12.233.306	-	12.233.306	50,9%	
PO	Vila do Conde	Barcarena/PA	Cia. Docas do Pará - CDP	-	7.659.098	7.659.098	31,9%	82,8%
TUP	Alumar	São Luís/MA	Consórcio Alumínio do Maranhão	-	4.126.442	4.126.442	17,2%	100%
TOTAL				12.233.306	11.785.540	24.018.846	100%	100%

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário 2009 (Antaq, 2009)

Como no circuito do petróleo verifica-se uma concentração das atividades portuárias por onde perpassou a bauxita em 2009, não só em relação aos fluxos, mas também em relação aos fixos, pois toda essa movimentação ocorreu em apenas três fixos portuários.

O mapa 15 revela a concentração locacional dos fluxos tendo origem o Porto de Trombetas e destinos o Porto Vila do Conde e o TUP da Alumar em São Luís, além disso, destaca-se a distribuição territorial do circuito do alumínio, revelando que há uma concentração operacional em apenas alguns pontos do Brasil, sobretudo nos Estados do Pará, Maranhão, Minas Gerais e São Paulo. O mapa busca destacar também a malha ferroviária do país, largamente utilizada para a movimentação de recursos minerais sólidos, como é o caso da bauxita, verifica-se que as unidades produtivas, em geral, situam-se as margens da malha férrea nacional.

Por fim, é evidente que a cabotagem possui importante papel na circulação do circuito produtivo do alumínio, sendo marcado por uma rede técnica que interliga os inúmeros pontos que se espalham pelo território brasileiro. Apesar de não ter sido contabilizado em 2009, enfatizamos que na atualidade devemos considerar também como importante porto de embarque de bauxita o TUP Ominia da Alcoa em Juruti/PA, com uma movimentação de aproximadamente 3,9 milhões de toneladas através da navegação de cabotagem, conforme destaca Marialva (2011).

5.1.3. Madeira e celulose: o circuito produtivo “descobre” o mar

A celulose é definida como um polissacarídeo com característica fibrosa caracterizando-se por ser o componente mais abundante da parede celular dos vegetais, conferindo rigidez e firmeza às plantas, sendo o papel, por exemplo, originado no entrelaçamento dessas fibras, portanto, a madeira é a principal matéria-prima utilizada na produção de celulose no Brasil.

Segundo a Bracelpa⁸³ (2012), as florestas plantadas de pinus e eucalipto são responsáveis por mais de 99% do volume total da produção, apesar da celulose também poder ser obtida através de outros tipos de plantas não-madeiras, como: bambu, babaçu, sisal e bagaço de cana de açúcar. Após o ciclo de produção silvicultor das florestas, a madeira é descascada, picada, selecionada, sendo submetida a processos mecânicos e químicos para a produção da celulose, em um processo produtivo caracterizado pelo grande consumo de madeira, água e energia, causando significativos impactos ambientais, apesar de ser um dos ramos industriais que mais se promove a reutilização da água na atualidade (OLIVEIRA, 2011).

Atualmente o Brasil possui uma área de 2,2 milhões de hectares de florestas plantadas e aproximadamente 2,9 milhões de hectares de florestas preservadas⁸⁴, e ocupa a quarta posição mundial na produção de celulose com aproximadamente 14 milhões de toneladas (2011), ficando atrás somente dos EUA, China e Canadá. É um circuito produtivo que envolve aproximadamente 222 empresas com atividade em 539 municípios e 18 Estados

⁸³ Associação Brasileira de Celulose e Papel

⁸⁴ Dentre essas áreas preservadas, há algumas RPPN (Reservas Particulares do Patrimônio Natural), que são Unidades de Conservação legalmente instituída seguindo o Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama).

do país, caracterizado por um crescimento vertiginoso a partir de 1990, quando a produção de celulose subiu aproximadamente 223% entre 1990 e 2010, passando de 4,4 milhões de toneladas para 14,2 milhões de toneladas/ano, sendo que 58% desta produção tiveram como destino países estrangeiros (BRACELPA, 2012).

O crescimento do circuito está vinculado, dentre outros fatores, a uma atuação do Estado visando combater o “apagão florestal”, que lançou em 2003 o Programa Nacional de Florestas coordenado pelo Ministério do Meio Ambiente objetivando a extensão do fomento florestal através de ações estatais indiretas, disponibilizando linhas de crédito para pequenos e médios produtores ingressarem na silvicultura.

Além disso, as grandes empresas do circuito espacial produtivo de celulose realizaram grandes investimentos em unidades produtivas na América do Sul (JOLY, 2007), sobretudo devido excelentes condições climáticas do Cone Sul que favorecem a silvicultura além da considerável disponibilidade de água.

Observamos anteriormente, que em 2009, na navegação de cabotagem brasileira, a movimentação de mercadorias do circuito produtivo da madeira e celulose totalizaram aproximadamente 5,2 milhões de toneladas (tabela 17), apesar desta movimentação representar apenas 3% da cabotagem nacional consideramos um circuito relevante, sobretudo pelo fato de se utilizar de operações dedicadas de um dos principais armadores da cabotagem nacional, a Norsul, conforme previamente abordado, revelando como os circuitos produtivos através da intermodalidade podem se inserir na cabotagem nacional.

Essa movimentação ocorre em apenas quatro portos do território, sendo os três principais aqueles que fazem parte da operação de cabotagem realizada pelo Norsul através de suas linhas: Tráfego Caravelas e Tráfego Belmonte que possuem como destino o Terminal de Uso Privativo Portocel conforme abordamos anteriormente (tabela 23). A mercadoria do circuito perpassou ainda por um quarto porto, de Rio Grande/RS, mas com uma quantidade simbólica.

Tabela 23 - Movimentação nos fixos portuários em 2009 de madeira e celulose, por PO/TUP

Movimentação nos Fixos Portuários em 2009 - Cabotagem (Toneladas)								
Madeira e Celulose (Embarque/Desembarque)								
Tipo	Nome	Município/UF	Empresa	Embarque	Desembarque	TOTAL	(%) do total	(%) acumul.
TUP	Portocel	Aracruz/ES	Aracruz Celulose e Cenibra S.A.	18.855	2.713.136	2.731.991	51,8%	
TUP	Aracruz	Caravelas/BA	Aracruz Celulose S.A.	1.576.020	-	1.576.020	29,9%	81,7%
TUP	Marítimo de Belmonte	Belmonte/BA	Veracel Celulose	950.622	-	950.622	18,0%	99,7%
PO	Rio Grande	Rio Grande	Sup. do Porto de Rio Grande	-	16.255	16.255	0,3%	100%
TOTAL				2.545.497	2.729.391	5.274.888	100%	100%

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário 2009 (Antaq, 2009)

O Portocel, principal terminal do país do circuito produtivo da celulose, é um dos portos mais desenvolvidos e especializados em transporte desse tipo de mercadoria do mundo, (JOLY, 2007), é o porto mais importante do circuito produtivo da atual operadora, a Fibria, pois movimenta além de madeira e celulose outros insumos necessários a produção da companhia.

Como no circuito produtivo da celulose o uso da cabotagem se restringe basicamente a uma única companhia, a Fibria, observamos no mapa 16 que a espacialização dos fluxos se concentram no sul da Bahia e norte do Espírito Santo (área de atuação da mesma), além disso, o mapa expõe a distribuição territorial das florestas plantadas brasileiras, sendo a Bahia o principal Estado produtor de madeira reflorestada do país.

A partir dos dados estatísticos da cabotagem, podemos inferir que a produção de madeira reflorestada se utiliza em grande parte de outros modais para circulação das mercadorias, pois somente no litoral de dois Estados mencionados há movimentação de madeira e celulose através da cabotagem, enquanto que a silvicultura se distribui por 13 Estados, sendo que apenas Mato Grosso do Sul não possui litoral.

O destaque da Bahia é corroborado pelo fato de que desde 2003 o Banco do Nordeste disponibiliza financiamentos para atividades de reflorestamento em uma parceria que envolve o Ministério do Meio Ambiente, o Ministério do Desenvolvimento Agrário e Governo do Estado; incentivo similar ocorre no Estado do Espírito Santo (JOLY, 2007).

Em breve, provavelmente no quarto trimestre de 2013, o circuito produtivo da celulose no Brasil terá sua dinâmica influenciada pela inauguração de uma nova fábrica da Suzano Papel e Celulose em Imperatriz, no Maranhão, com capacidade produtiva de 1,5 milhão de tonelada/ano e investimentos que corresponde ao triplo do PIB municipal atual. A unidade produtiva estará ligada ao porto de São Luís diretamente através de uma linha férrea, sendo previsto a atração de uma rede de fornecedores que se integram ao circuito produtivo, e provavelmente promoverá drásticas alterações nas interações espaciais em várias escalas, similares aquelas ocorridas em Juriti/PA após a implantação da Alcoa (MARIALVA, 2011). Em 2016 a companhia pretende implantar outra unidade produtiva no Piauí.

Verificamos que há circulação material de apenas um importante agente corporativo do circuito da celulose se utiliza da cabotagem, acreditamos que em grande parte isso está relacionado à localização costeira de algumas unidades produtivas da companhia (em Eunápolis/BA e Aracruz/ES), e, além disso, da localização próxima à costa das áreas reflorestadas, possibilitando dessa maneira o uso do modal aquaviário no ciclo produtivo desta companhia. É um circuito produtivo que apenas recentemente “descobriu” o mar.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A circulação como elemento intrínseco ao processo produtivo, sendo um dos imperativos do atual período dominado pela racionalidade econômica capitalista foi uma das premissas de nossa pesquisa, pois compreendemos que os circuitos espaciais da produção demandam cada vez mais essa racionalidade, tendo como base a fluidez e a porosidade territorial, buscando sempre espaços onde há possibilidades de supressão dos obstáculos para a livre circulação das mercadorias, das informações, bem como do dinheiro.

Nesse viés, o espaço geográfico, apesar de cada vez mais fluído e poroso, tende também a se tornar cada vez mais denso, contemplando sistemas técnicos e normativos que condizem com os interesses dos agentes hegemônicos, promovendo: o aumento dos fluxos materiais e imateriais, aumentando a divisão social e territorial do trabalho, aprofundando a especialização produtiva e a hierarquização dos lugares, bem como outras manifestações características do atual período de mundialização do capital.

Houve a necessidade de se compreender de que forma a navegação de cabotagem evoluiu até os dias atuais, dessa forma, a primeira etapa de nossa pesquisa, tendo como base uma matriz de eventos por nós construída, visou propor uma periodização com enfoque nas ações estatais. A gênese da navegação costeira no território brasileiro, além dos primeiros três séculos de seu desenvolvimento, estão diretamente relacionados com o sistema colonial português, no qual o Brasil foi o principal território ultramarino. Apesar de ter sido um período de exploração e de pouca evolução para a navegação local, exceto por alguns investimentos portugueses nos Arsenais da Marinha, foi o período no qual as “técnicas de marear” foram trazidas ao “Novo mundo”.

No século XIX o país teoricamente se insere na economia internacional após a Abertura dos Portos, logo em seguida a Independência do Brasil trouxe consigo uma ampliação, ainda incipiente, da atuação estatal sobre a frota mercante e a indústria naval nacional, com medidas contraditórias que em determinados momentos protegia o mercado local, em outros momentos, promovia a abertura aos estrangeiros. Ao final desse século a Constituição de 1891 volta garantir exclusividade aos brasileiros para exploração da navegação de cabotagem. Com a expansão do complexo agrícola a dinâmica econômica do país começa a se alterar, bem como a dinâmica dos transportes ingressa em um novo período, caracterizado pela expansão das ferrovias, alguns investimentos nos portos, e a ampliação de uma frota mercante nacional.

No decorrer do século XX o Estado assumiu o comando da navegação mercante brasileira, com a adoção de inúmeras medidas institucionais, sobretudo planos públicos, governo após governo, sem grandes resultantes, até que por volta de 1970 o setor naval atinge seu auge, mas a navegação de cabotagem apesar de privilegiada pelo momento econômico não acompanha tal bonança, historicamente nesse século, e principalmente nesta década, a navegação de longo curso e o modal rodoviário foram os sistemas de transportes mais privilegiados pelas ações estatais em nosso país.

Quando na década de 1980 a economia mundial desacelerou, os inúmeros planos estatais não foram suficientes para subsidiar a economia nacional e com a extinção da Sunaman a cabotagem brasileira basicamente “liberou suas âncoras” e estagnou. Posteriormente, na década de 1990 o Estado ingressa em um período neoliberal, caracterizado pela “desregulamentação” de vários setores, o desmonte e a desnacionalização do patrimônio público, e uma forte inserção do capital privado internacional no território brasileiro. No setor naval foi marcante a extinção da lendária armadora Lloyd Brasileiro e da Docenave (privatizada junto com a CVRD), e a elaboração de alguns programas públicos pequenos e sem grandes resultantes.

No início do século XXI perfilou-se um novo ciclo governamental no país e uma conjuntura macroeconômica internacional que posicionou o Brasil em um momento diferenciado de sua história ampliando sua importância política e econômica no cenário internacional. A criação da Antaq, como órgão regular e fiscalizador, revelou-se como um novo marco visando o impulsionamento da navegação de cabotagem. Nesse contexto, o Estado gradativamente retoma um papel indutor, passando a incentivar e alocar consideráveis volumes de investimentos no setor de transportes. Os programas públicos recentes vinculados de alguma forma ao setor de transporte e ao modal aquaviário são inúmeros: Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC2), Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo (Prorefam), dentre outros.

A análise do momento atual mostra que a cabotagem cresce e possui uma frota que ultrapassa 150 embarcações. A capacidade de carga dessa frota é extremamente concentrada, pois seis companhias detêm aproximadamente 83% do total, com destaque marcante para a Petrobras, que sozinha detém 47% do total. Além disso, a capacidade de carga dessa frota é formada majoritariamente por petroleiros, graneleiros, porta-contêineres e

cargueiros; a maior parte da frota é própria (cerca de 82%) e possuiu uma idade média de 18 anos, relativamente velha, revelando uma oportunidade de negócios em curto prazo para a indústria naval nacional.

Em relação às operações nos portos, as estatísticas revelam que a cabotagem perpassou em 2011 por 26 dos 33 Portos Organizados brasileiros, movimentando mais de 43 milhões de toneladas, com destaque para Santos/SP, que sozinho movimentou 21% do total, seguido de Vila do Conde/PA, Suape/PE, Itaqui/MA, Fortaleza/CE, Paranaguá/PR e Rio Grande/RS, juntos esses sete portos movimentaram 75% do total, revelando uma concentração hierárquica das atividades em apenas alguns pontos do território; em alguns desses inclusive, como Suape/PE e Fortaleza/CE, predomina as operações na navegação de cabotagem, mas de forma geral, nos Portos Organizados brasileiros a circulação na navegação de longo curso é predominante.

Interessante notar que no decorrer das décadas houve uma considerável alteração dentre os principais portos do país na movimentação da cabotagem, pois na sistematização organizada por Silva (1941), os principais fixos eram respectivamente: Porto Alegre/RS, Rio de Janeiro/RJ, Santos/SP, Recife/PE, Belém/PA e Salvador/BA, somente o porto paulista continua dentre os principais.

Em relação aos Terminais de Uso Privativo, dos 106 terminais contemplados pelo Anuário da Antaq de 2011, em 56 houve operações de cabotagem que juntos movimentaram quase 150 milhões de toneladas. O Terminal Almirante Barroso, localizado em São Sebastião/SP destaca-se claramente com uma movimentação acima de 40,5 milhões de toneladas (27,1% do total) mais que o dobro que o segundo colocado na referida sistematização. Em um segundo patamar, temos os Terminais: Almirante Maximiliano Fonseca (Angra dos Reis/RJ), Madre de Deus/BA, Trombetas (Oriximiná/PA), Almirante Tamandaré (Rio de Janeiro/RJ), Alumar (São Luís/MA) e São Francisco do Sul/SC; juntos os sete terminais mencionados possuem uma movimentação conjunta que representa 76% do total, ou seja, como no caso dos Portos Organizados há uma concentração de fluxos em alguns fixos do território, apesar de haver mais de 100 terminais privados pelo país.

Além disso, nos “caminhos” da cabotagem brasileira há o predomínio de operações de desembarque, sobretudo devido aos fluxos de entrada nos TUP originados das plataformas petrolíferas brasileiras. Em relação ao conteúdo da cabotagem, verificamos que

há o predomínio basicamente de produtos derivados do petróleo e da bauxita; juntos esses insumos produtivos representaram 83,5% do total, atingindo quase 150 milhões de toneladas.

Os principais armadores da cabotagem brasileira buscam vender seus serviços ressaltando os benefícios da cabotagem, sobretudo no que diz respeito à frequência, pontualidade e segurança. É uma estratégia de negócios que busca depreciar o modal rodoviário, predominante em nosso país, e tenta com isso contribuir para ampliar na cultura logística do país o conceito da intermodalidade, mesmo considerando as deficiências infraestruturais do Brasil em fixos para realização das operações intermodais.

A Petrobras é o destaque como grande “cabotador” brasileiro seja na tonelagem transportada, na quantidade de Terminais de Uso Privativos (TUP), na quantidade de embarcações próprias (40 unidades), na capacidade de transporte dessa frota que atinge 47% do total, e até mesmo no desempenho da indústria naval nacional, sendo ainda a companhia que capitaneia os programas lançados pelo Governo Federal de incentivo a esse setor industrial, com a contratação de quase 200 embarcações para os próximos anos. A empresa foi sozinha responsável pela movimentação de 56% da tonelagem transportada através da navegação de cabotagem no Brasil em 2011, mais da metade, ultrapassando 100 milhões de toneladas, por isso é necessário considerá-la como o principal agente da cabotagem brasileira na atualidade.

Por fim, realizamos a análise de três circuitos produtivos que se utilizam largamente da navegação de cabotagem, mostrando a importância desse modal para a movimentação dos insumos produtivos: o circuito do petróleo, mostrando que os fluxos desse circuito se concentram próximo a região concentrada do país, bem como próximo as áreas produtoras de petróleo; o circuito do alumínio, através do transporte da bauxita, mostrando que os fluxos pontuais ocorrem basicamente no Pará e Maranhão, e que esse circuito também se utiliza largamente do modal ferroviário com unidades produtivas às margens da rede férrea; e o circuito produtivo da celulose, que ocorre com o uso da cabotagem majoritariamente no litoral da Bahia e Espírito Santo, atendendo a demanda de um importante agente privado, a Fibria, que detém o único porto do país especializado na movimentação de celulose.

No decorrer de nossa pesquisa pudemos verificar alguns pontos notáveis sobre as operações de navegação de cabotagem no Brasil, destacando-se que: apesar do país possuir mais de uma centena de fixos portuários, há uma concentração na operação da cabotagem em apenas alguns pontos do território, conforme destacamos no mapa 6; atualmente a cabotagem

majoritariamente serve às operações do circuito produtivo do petróleo e seus derivados, e do circuito produtivo do alumínio através da movimentação de bauxita; a Petrobras é o principal “cabotador” do país, movimentando mais da metade da tonelagem da cabotagem brasileira; por fim, as políticas públicas para o setor dos transportes preveem uma tendência de equilíbrio da matriz de transporte brasileira tendo como base o PNLT.

Esse provável equilíbrio na matriz de transporte, promoverá uma expansão do uso do modal aquaviário podendo conferir significativas alterações em circuitos espaciais da produção que provavelmente perpassarão pelo modal tendo como premissa a intermodalidade proeminente em nosso país, contribuindo dessa maneira para uma nova reorganização do território nacional, de suas interações espaciais, da especialização e hierarquização dos lugares, e consequentemente para alterações na divisão territorial do trabalho; isso sem mencionar o grande impulso que a indústria naval poderá obter realavancando todo um circuito espacial da produção que por décadas ficou estagnado e somente nos últimos anos foi “reativado”, mas ainda caminha lentamente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANP. **Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis 2012**. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br>>

ANTAQ. **Anuário Estatístico Portuário 2009**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>

_____. **Anuário Estatístico Aquaviário 2010**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>

_____. **Anuário Estatístico Aquaviário 2011**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>

ARAGÃO, Marcelo M. de C. **Caracterização e dimensionamento de um sistema de cabotagem industrial**. 168p. Dissertação (Mestrado em Engenharia). Escola Politécnica da Universidade de São Paulo – USP. São Paulo/SP, 2009.

ARROYO, M. Mónica. **Território brasileiro e mercado externo. Uma leitura do Brasil na virada do século XX**. 250 p. Tese. (Doutorado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo/SP, 2001.

_____. **Dinâmica territorial, circulação e cidades médias**. In: Eliseu S. Sposito; Maria E. B. Sposito; Oscar Sobarzo (Orgs.). **Cidades Médias: Produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 71-85.

BICHOU, K.; GRAY, R. **A critical review of conventional terminology for classifying seaports**. In: *Transportation Research. Part A: Policy and Practice*, Volume 39, Issue 1, January 2005, Pages 75–92. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2004.11.003>>.

BRACELPA. Associação Brasileira de Celulose e Papel. **Panorama da Indústria Brasileira de Celulose e Papel**. São Paulo, Out., 2012. Disponível em: <<http://www.bracelpa.org.br/>>.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Programa de Desestatização dos Portos: realizações e perspectivas (relatório nº 2)**. Brasília, Fevereiro, 1998.

_____. Ministério dos Transportes. **Plano Nacional de Logística e Transportes**. Brasília, 2007.

_____. Ministério dos Transportes. **Relatório Executivo PNLT 2009: Plano Nacional de Logística e Transportes**. Brasília, 2009a.

_____. **PAC Programa de Aceleração do Crescimento**. Relatório de Lançamento. Brasília, 2009b.

_____. **Balanço 4 anos (2007-2010) do Programa de Aceleração do Crescimento**. 11º balanço completo. Brasília, 2010.

_____. **PAC2 - Programa de Aceleração do Crescimento 2**. Relatório de Lançamento. Brasília, 2011a.

_____. Ministério de Minas e Energia. **Plano Nacional de Mineração 2030: Geologia, Mineração e Transformação Mineral**. Brasília, 2011b.

_____. **4º Balanço do PAC2 - Programa de Aceleração do Crescimento 2**. Balanço completo. Brasília, Abril, 2012.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização matéria, economia e capitalismo**. Século XV-XVIII, vol. 2, Os jogos das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1996 [1979]. p. 11-93.

BURLAMAQUI, Armando. **A Marinha Mercante Brasileira**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.

CAMARGO, Sabino L. **Porto Organizado, Instalação Portuária de Uso Privativo e Terminal de Uso Privativo**. Set, 2010. Disponível em: <<http://www.scamargo.adv.br>>

CARDOSO, José G. da R.; *et al.* **A indústria do alumínio: estrutura e tendências**. In: BNDES Setorial, Brasília, v. 33, mar. 2011. p. 43-88.

CASTILLO, Ricardo. **Agricultura globalizada e logística nos cerrados brasileiros**. In: SILVEIRA, Márcio R. (Org.). **Circulação, transportes e logística: Diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 331-354

CASTILLO, Ricardo; FREDERICO, Samuel. **Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo**. Sociedade & Natureza (Online), Uberlândia, v. 22, n. 3, dez. 2010.

CONTEL, Fábio B. **Os sistemas de movimento do território brasileiro**. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no século XXI**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2001. p. 329-343.

CORRÊA, Roberto L. **Interações Espaciais**. In: Iná E. Castro; Paulo C. C. Gomes; Roberto L. Corrêa (orgs.). Explorações geográficas: percursos no fim do século. Rio de Janeiro: Bertrand, 1997, p. 279-318.

CNT - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES. **Pesquisa aquaviária CNT 2006** - portos marítimos: longo curso e cabotagem. Brasília, 2006.

CRUZ, Rita de C. A. **Geografia da Atividade Portuária Contemporânea**. In: Qualidade Ambiental e Atividade Portuária no Brasil/Rio Grande – material de treinamento: Ministério do Meio Ambiente e TSC Brasil, Rio Grande, 2006a.

_____. **Geografia do Sistema Portuário Brasileiro**. In: Qualidade Ambiental e Atividade Portuária no Brasil/Rio Grande – material de treinamento: Ministério do Meio Ambiente e TSC Brasil, Rio Grande, 2006b.

ODELL, Peter R. **Geografia Econômica do Petróleo**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1966.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. 2 ed. São Paulo: Edusp, 1995

FELIPE JR., Nelson F.; SILVEIRA, Márcio R. **A Hidrovia Tietê-Paraná e o porto intermodal de Pederneiras-SP**. In SILVEIRA, Márcio R.; LAMOSO, Lisandra P.; MOURÃO, Paulo F. C. (Orgs.). Questões nacionais e regionais do território brasileiro. São Paulo: Expressão Popular, 2009, p. 219-244.

_____. **O transporte marítimo de cabotagem e longo curso e sua importância para a economia brasileira**. 311 p. Tese. (Doutorado em Geografia). Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista - Unesp. Presidente Prudente/SP, 2012.

FERREIRA, Aurélio B. de H. **Novo Aurélio Século XXI: o dicionário da Língua Portuguesa**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

FISCHER, André. **Os portos marítimos: tentativa de classificação**. In: SPOSITO, E. (Org.). Indústria, ordenamento do território e transportes. São Paulo: Expressão Popular, 2009 [1963]. p. 133-155.

GONÇALVES, Reinaldo. **Globalização e Desnacionalização**. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2006 [1999]

GOULARTI FILHO, Alcides. **A Trajetória da Marinha Mercante Brasileira: Administração, Regime Jurídico e Planejamento.** In: Revista Pesquisa & Debate – PUC/SP. São Paulo: PUC-SP, v. 21, nº 2, p. 247-278, 2010.

_____. **História Econômica da Construção Naval no Brasil: Formação de Aglomerado e Performance Inovativa.** In: Economia – Revista da ANPEC/UNB. Brasília: UNB, v. 12, nº2, p.309–336, mai/ago, 2011a.

_____. **Abertura da navegação de cabotagem brasileira no século XIX.** In: Ensaios FEE. Porto Alegre, v. 32, nº 2, p. 409-434, nov. 2011b. Disponível em: <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/view/2459>>

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo; Annablume, 2005.

HUERTAS, Daniel. M. **Da fachada atlântica à imensidão amazônica.** São Paulo, Annablume, 2009. p. 267-307.

HUTTER, Lucy M. **Navegação nos Séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil.** São Paulo: Edusp, 2005.

JOLY, Carolina. **Especialização produtiva do território e o circuito espacial produtivo de celulose em Eunápolis/BA.** 98 p. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo/SP, 2007.

LAMICQ, Hélène. **Os países continentes.** In: SANTOS, Milton., *et al* (Orgs.). O novo mapa do mundo: Problemas geográficos de um mundo novo. São Paulo: Hucitec-Anpur, 1995. p.339-403.

LAMOSO, Lisandra P. **A exploração de minério de ferro no Brasil e no Mato Grosso do Sul.** 304 p. Tese. (Doutorado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo/SP, 2001.

_____. **A infraestrutura como elemento organizador do território.** In: SILVEIRA, Márcio R; LAMOSO, Lisandra P.; MOURÃO, Paulo F. C. (Orgs.). Questões nacionais e regionais do território brasileiro. São Paulo. Expressão Popular, 2009, p. 43-62.

LUSTOSA, Isabel. **O período joanino e a eficiência analítica de alguns textos desbravadores.** In: Escritos: revista da Casa de Rui Barbosa / Fundação Casa de Rui Barbosa. Ano 2, nº 2, 2008. Rio de Janeiro: Edições Casa de Rui Barbosa, 2008. p. 353-371.

MARIALVA, Dilza Azevedo. **Novas dinâmicas territoriais na Amazônia: desdobramentos da mineração de bauxita em Juruti/PA.** 98p. Dissertação (Mestrado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo/SP, 2011.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da Economia Política**, Livro Segundo, O processo de circulação do capital, volume III. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1970. p. 27-101.

MEDINA, Afonso C., *et al.* **Análise da competitividade da indústria marítima brasileira e um panorama do setor de cabotagem no Brasil e no exterior: uma visão da indústria da construção naval brasileira e seus principais atores.** São Paulo: Iglu, 2010.

MONIÉ, Frédéric. *et. al.* **Novos territórios produtivos: uma análise do sistema portuário do Mercosul.** Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. 2005, USP. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10.html>>

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia M. do S. C. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva.** *Revista de Administração Pública*, v.40, n.6, p. 975-995, Rio de Janeiro, Nov/Dez. 2006. Disponível em: <<http://www.scielo.org>>

MORAES, Antônio C. R. **Bases da Formação Territorial do Brasil.** São Paulo: Hucitec, 2000.

_____. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma Geografia do Litoral Brasileiro.** Annablume, São Paulo, 2007.

NETO, Ricardo Ferreira. **Análise do Transporte de Carga Marítimo Brasileiro de Longo Curso com Relação a Participação e a Perda de Espaço no Cenário.** 106p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes). Instituto Alberto Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa em Engenharia (COPPE) da UFRJ. Rio de Janeiro, 2010.

OLIVEIRA, Patrícia A. **Estratégias de internalização da gestão ambiental: o caso da gestão hídrica na etapa industrial da produção na Companhia Suzano de Papel e**

Celulose. 105 p. Dissertação (Mestrado em Ciência Ambiental) Instituto de Eletrotécnica e Energia da Universidade de São Paulo. São Paulo/SP, 2011.

ONO, Ricardo T. **Estudo De Viabilidade do Transporte Marítimo de Contêineres por Cabotagem na Costa Brasileira.** 132p. (Dissertação em Engenharia) Faculdade Politécnica da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001.

PRADO, Maria L.; LUIZETTO, Maria C. **Contribuição para o estudo do comércio de cabotagem no Brasil 1808-1822.** In: Anais do Museu Paulista, Tomo. XXX. São Paulo: USP, 1981, p. 159-196.

PRADO JR., Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia.** 15 ed. São Paulo: Brasiliense, 1977 [1942].

_____. **História econômica do Brasil.** 10 ed. São Paulo: Brasiliense, 1965 [1945].

QUARESMA, Luiz F. **Desenvolvimento de Estudos para Elaboração do Plano Duodecenal (2010-2030) de Geologia, Mineração e Transformação Mineral.** Ministério de Minas e Energia, Banco Mundial, J. Mendo Consultoria. (Relatório Técnico) Produto 11: Minério de Alumínio. Relatório Técnico 22: Perfil da Mineração de Bauxita. Brasília, 2009.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993 [1980].

RANGEL, Ignácio. **Obras reunidas: Ignácio Rangel.** Série Os Desenvolvimentistas – BNDES. Volume 1. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005 [1955].

RASPANTI, Márcia P. **Indústria naval em ritmo mais acelerado.** Revista Transporte Moderno. São Paulo, OTM Editora, 2012, ed. 454 jul/ago, p 58-60.

REIS, Heloísa dos S. **O espaço portuário de São Sebastião no contexto da Geografia Portuária Brasileira.** 221p. Dissertação (Mestrado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo/SP, 2011.

RODRIGUE, Jean-Paul; COMTOIS, Claude; SLACK, Brian. **The Geography of Transport Systems.** New York: Routledge, 2009.

SANDRONI, Paulo. **Dicionário de economia do século XXI.** Rio de Janeiro: Record, 2005.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional**. São Paulo, Hucitec, 1994.

_____. **A Natureza do Espaço**. São Paulo, Hucitec, 1996.

_____. **Espaço e Método**. 4. ed. São Paulo, Nobel, 1997 [1985].

_____. **Metamorfose do Espaço Habitado**. 5. ed. São Paulo, Hucitec, 1997 [1988].

_____. **Economia Espacial: Críticas e Alternativas**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2003 [1979].

_____. **Manual de geografia urbana**. 3. ed. São Paulo: Edusp, 2008 [1981].

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 19 ed. São Paulo: Record, 2010 [2000].

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria L. **O Brasil: território e sociedade no século XXI**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SEGRILLO, Angelo. **O declínio da União Soviética**. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SETTI, João Bosco. **Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução**. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008. 176p.

SILVA, Moacir. **Geografia dos Transportes no Brasil: IX-Circulação Periférica**. In: Revista Brasileira de Geografia. IBGE, Rio de Janeiro, ano III, nº 2, abr/jun, 1941. p.374-400.

SILVEIRA, Márcio R. **As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro**. In: SILVEIRA, Márcio R; LAMOSO, Lisandra P.; MOURÃO, Paulo F. C. (orgs.). Questões nacionais e regionais do território brasileiro. São Paulo. Expressão Popular, 2009, p. 13-42.

SPOSITO, Eliseu S. **Território, logística e mundialização do capital**. In: SPOSITO, E. (Org.). Dinâmica econômica, poder e novas territorialidades. Presidente Prudente. GAsPERR/UNESP, 1999, p. 99-113.

TEIXEIRA, Karênina M. **Investigação de opções de transportes de carga geral em contêineres nas conexões com a região Amazônica**. 235p. Tese (Doutorado em Engenharia

Civil). Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. São Carlos/SP, 2007.

TREVISAN, Leandro. **Os operadores logísticos e o uso do território brasileiro: racionalidade e fluidez aos circuitos espaciais de produção**. 134p. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências da Universidade de Campinas. Campinas/SP, 2007.

ULLMAN, Edward. **Geography as spatial interaction**. In: HURST, Michael Eliot (org.). *Transportation Geography*. London: Macgraw Hill, 1972, p. 29-39.

VALLAUX, Camille. **El Suelo y El Estado**. Madrid: Daniel Jorro Editor, 1914. p. 265-334.

VIANNA JR., Edison O. **Modelo de gestão e automação dos portos brasileiros**. 352p. Tese (Doutor em Engenharia) Departamento de Engenharia Elétrica e Automação Elétrica da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2009.

SITES (*acessados periodicamente entre Janeiro/2010 e Dezembro/2012*)

www.abal.org.br

www.alianca.com.br

www.abrasil.gov.br

www.anp.gov.br

www.antaq.gov.br

www.antt.gov.br

www.bracelpa.org.br

www.camara.gov.br

www.cst.com.br

www.dnit.gov.br

www.fibria.com.br

www.fortune.com

www.lexml.gov.br

www.loginlogistica.com.br

www.maestralogistica.com

www.mdic.gov.br

www.melhoramentos.com.br

www.mercosul-line.com.br

www.mme.gov.br

www.navieraelcano.com

www.naviosbrasileiros.com.br

www.navioseportos.com.br

www.norsul.com

www.novomilenio.inf.br

www.pac.gov.br

www.petrobras.com.br

www.planalto.gov.br

www.planejamento.gov.br

www.portogente.com.br

www.portosdobrasil.gov.br

www.promef-transpetro.com.br

www.scamargo.adv.br

www.senado.gov.br

www.sobena.org.br

www.suzano.com.br

www.transpetro.com.br

www.transportes.gov.br

APÊNDICES

8. APÊNDICES

Apêndice A - Matriz de eventos relacionados à cabotagem brasileira (periodização)

Ano	Evento	Observações	Periodização
séculos XIV e XV	As técnicas de "marear" ibéricas se desenvolvem em buscas das Índias Orientais		Das “técnicas de marear” à Abertura dos Portos: um longo caminho navegado sob o comando do colonizador (1500-1808)
1500	Descobrimento oficial do Brasil (As técnicas de "marear" chegam ao Brasil - gênese da cabotagem brasileira)	Gênese da cabotagem no território brasileiro	
1761	Implantação do Arsenal da Marinha em Belém		
1763	Implantação do Arsenal da Marinha no Rio de Janeiro		
1770	Implantação do Arsenal da Marinha em Salvador		
1789	Implantação do Arsenal da Marinha em Recife		
1808	Chegada da Família Real Portuguesa ao Brasil		
1808	Carta Régia de 1808 - Decreto de Abertura dos Portos às Nações Amigas	A partir desse Decreto, teoricamente os estrangeiros não tinham mais qualquer impedimento para comercializar no território português, oferecendo oportunidades para o surgimento de uma navegação comercial não vinculada exclusivamente ao colonizador	Nasce uma cabotagem legitimamente brasileira: entre avanços e contradições até o estabelecimento de um projeto nacional para o setor (1809-1938)
1820	Implantação do Arsenal da Marinha em Santos		
1820	Marinha do Brasil: Intendência dos Arsenais da Marinha	Primeira medida pública que incumbia um órgão como responsável pela navegação mercante nacional através do registro das embarcações e das tripulações	
1822	Independência do Brasil		
1822	Arsenal Marinho do Rio de Janeiro recebeu a denominação de Arsenal Marinho da Corte - AMC	AMC exerceu um importante papel de “indústria motriz” para o setor, criando um fluxo intersetorial com os estaleiros privados da época	
1827	Implantação do Arsenal da Marinha em Cuiabá		

Ano	Evento	Observações	Periodização
1833	Decreto nº 60: "Autoriza o governo a contratar com quaisquer companhias, nacionais ou estrangeiros, o exclusivo da navegação por barcos de vapor nos rios e baías do império"	Autorizou o governo a promover a organização de companhias de navegações que utilizassem barcos e navios próprios, subsidiando-os por mais de 20 anos, garantindo assim a constituição de companhias de navegação por todo o país, visando formar uma marinha mercante nacional	Nasce uma cabotagem legitimamente brasileira: entre avanços e contradições até o estabelecimento de um projeto nacional para o setor (1809-1938)
1836	Governo Imperial concede a primeira outorga de uma linha regular costeira		
1845	Marinha do Brasil: Capitania dos Portos	Realizava o registro das embarcações e das tripulações substituindo as atribuições da Intendência dos Arsenais da Marinha delegadas em 1820	
1851	Decreto nº 632: "Autoriza o governo a promover a organização de companhias que empreenderão a navegação por vapor em barcos próprios, não só para transporte de passageiros e malas, mas também para condução de mercadorias".	Garante as companhias de navegações que utilizassem barcos e navios próprios subsídios por 20 anos, incentivando assim a constituição de cias. de navegação por todo o país visando formar uma marinha mercante nacional	
1860	Decreto nº 2.647 : "Manda executar o regulamento das alfândegas e mesas de rendas"	Garante a realização de cabotagem apenas para embarcações nacionais, reativando as discussões sobre o protecionismo à marinha mercante nacional	
1861	Os Arsenais da Marinha constroem seu último navio à vela, o Paraíba.	A partir desse momento inicia-se a consolidação dos avanços técnicos promovidos pelos navios à vapor no Brasil.	
1866	Decreto nº 3.631: "Permite às embarcações estrangeiras fazer o serviço de cabotagem até o último de dezembro de 1867"	Volta a permitir que embarcações estrangeiras realizem navegação de cabotagem no Brasil.	
1874	Decreto nº 5.585: "Manda executar o regulamento desta data, concernente à marinha mercante nacional, à indústria da construção naval e ao comércio de cabotagem"	Regulamenta a marinha mercante, a construção naval e o comércio de cabotagem.	
1891	Constituição de 1891: : "Art 13 - O direito da União e dos Estados de legislarem sobre a viação férrea e navegação interior serão regulados por lei federal. Parágrafo único - A navegação de cabotagem será feita por navios nacionais"	Volta a garantir o direito exclusivos as embarcações nacionais de realizar a navegação de cabotagem	

Ano	Evento	Observações	Periodização
1904	Decreto nº 1.296: “Autoriza o poder executivo a encomendar os navios que menciona, e mandar concluir a construção dos monitores de rio Pernambuco e Maranhão, e determina o modo por que deve ser realizada a respectiva despesa”	Autorizou o Governo Federal a reaparelhar a frota naval pública, assim foi elaborado o “ Plano Naval ” que fomentou a aquisição dez embarcações produzidas na Inglaterra entre 1907 e 1913	Nasce uma cabotagem legitimamente brasileira: entre avanços e contradições até o estabelecimento de um projeto nacional para o setor (1809-1938)
1907	Marinha do Brasil: Inspetoria de Portos e Costa	Realizava o registro das embarcações e das tripulações substituindo as atribuições da Capitania dos Portos delegadas em 1845	
1907	Ministério de Viação e Obras Públicas: Inspetoria Federal de Navegação	Realizava o registro e fiscalização das companhias de navegação de forma concomitante a Inspetoria de Portos e Costa da Marinha do Brasil	
1923	Marinha do Brasil: Diretoria de Portos e Costa	Realizava o registro das embarcações e das tripulações substituindo as atribuições da Inspetoria de Portos e Costa delegadas em 1907	
1931	Marinha do Brasil e Ministério da Defesa: Diretoria da Marinha Mercante	Realizava o registro das embarcações e das tripulações substituindo as atribuições da Diretoria de Portos e Costa delegadas em 1923	
1934	Ministério de Viação e Obras Públicas: Departamento Nacional de Portos e Navegação	Realizava o registro e fiscalização das companhias de navegação substituindo as atribuições da Inspetoria Federal de Navegação delegadas em 1907	
1939	Decreto-Lei nº 1183 de 1939: “Autoriza o Ministério da Viação e Obras Públicas a contratar com a Companhia Carbonífera Rio Grandense o serviço de transporte de cargas por navegação de cabotagem”.		

Ano	Evento	Observações	Periodização
1939	Decreto nº 1.951: "Dispõe sobre a marinha mercante". Artigo 1º Compete privativamente à União explorar ou dar concessões, autorizações ou licenças, pela forma que entender mais conveniente ao interesse público, para a exploração do transporte marítimo, fluvial e lacustre, privativo da bandeira brasileira nos termos da Constituição, o que será considerado serviço de utilidade pública.	Garante a União o direito de explorar, conceder e autorizar os serviços de navegação de acordo com os interesses nacionais. Nesse momento o Estado assume de forma ampla questões sobre a navegação mercante nacional e a partir de então passa implementar várias Políticas Nacionais visando incentivar e estabelecer uma marinha mercante e uma indústria naval de fato.	Nasce uma cabotagem legitimamente brasileira: entre avanços e contradições até o estabelecimento de um projeto nacional para o setor (1809-1938)
1941	Decreto nº 3.100: "Cria a Comissão de Marinha Mercante e da outras providências"	Reforçando o papel estatal do Decreto nº 1.951 de 1939	O Estado assume o posto de Capitão: o período das Políticas Nacionais para a cabotagem e a indústria naval brasileira, do auge à queda (1939-1989)
1941	Ministério de Viação e Obras Públicas: Comissão da Marinha Mercante	Realizava as atribuições do Departamento Nacional de Portos e Navegação delegadas em 1934, além da Política Nacional para navegação e construção naval.	
1947	Plano SALTE (Governo Eurico Gaspar Dutra): Reaparelhamento da Frota Mercante	Prêvia a aquisição de 9 navios e 3 rebocadores e tinha como meta reaparelhar a frota da Lloyd Brasileiro consideravelmente reduzida durante a Segunda Guerra Mundial.	
1952	Marinha do Brasil: Diretoria de Portos e Costa	Realizava o registro das embarcações e das tripulações substituindo as atribuições da Diretoria da Marinha Mercante delegadas em 1931	
1953	CMBEU (Governo Getúlio Vargas): Projeto de Reaparelhamento da Frota de Cabotagem Nacional	Prêvia a aquisição de 12 navios cargueiros	
1956	Plano de Metas (Governo Juscelino Kubitschek): Programa de Reequipamento da Frota Naval	Através da Meta 11 dedicada à marinha mercante e a Meta 28 dedicada à implantação da indústria naval, contribuíram para criação de um oligopólio da indústria naval	
1958	Lei 3.381: "Cria o Fundo da Marinha Mercante e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante e dá outras providências".	Os recursos captados eram utilizados para investimentos e financiamentos de ações públicas e privadas ligadas à marinha mercante brasileira, assim cabia ao Fundo o auxílio ao impulsionamento do setor como um todo.	
1963	Plano Trienal (Governo João Goulart): Plano da Construção Naval	Prêvia a construção de 33 embarcações	

Ano	Evento	Observações	Periodização
1966	Decreto-Lei nº 67 de 1966: “Dispõe sobre os bens e pessoal vinculado aos serviços de navegação e de reparos navais explorados pelo Lloyd Brasileiro - Patrimônio Nacional e pela Companhia Nacional de Navegação Costeira - Autarquia Federal, extingue estas autarquias, autoriza a constituição da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro e da Empresa de Reparos Navais "Costeira" S/A, e dá outras providências”.		O Estado assume o posto de Capitão: o período das Políticas Nacionais para a cabotagem e a indústria naval brasileira, do auge à queda (1939-1989)
1967	Plano de Ação Econômica do Governo - PAEG (Governo Arthut Costa e Silva): Plano de Emergência para Construção Naval	Prêvia a construção de 30 embarcações	
1969	Decreto nº 64.125: “Altera o nome da Comissão de Marinha Mercante criada pelo Decreto-lei nº 3.100, de 7 de março de 1941”.	Transforma a Comissão da Marinha Mercante na Sunaman (Superintendência Nacional da Marinha Mercante). Significou a centralização e fortalecimento das políticas públicas voltadas para a marinha mercante e a indústria naval brasileira.	
1969	Ministério dos Transportes: Superintendência Nacional da Marinha Mercante	Realizava as atribuições da Comissão da Marinha Mercante delegadas a esta em 1941	
1970	Decreto-Lei nº 1.143: “Dispõe sobre a marinha mercante e a construção naval”;		
1970	Decreto nº 67.992: “Dispõe sobre a estruturação e atribuições da Superintendência Nacional da Marinha Mercante – Sunaman, e dá outras providências”		
1972	I Plano da Construção Naval - I PCN (Governo Emílio Médici)	No âmbito do I Plano Nacional de Desenvolvimento - I PND	
1974	Decreto nº 73.838: “Dispõe sobre a estruturação e atribuições da Superintendência Nacional da Marinha Mercante - Sunaman e dá outras providências”.		

Ano	Evento	Observações	Periodização
1975	II Plano da Construção Naval - II PCN (Governo Ernesto Geisel)	No âmbito do II Plano Nacional de Desenvolvimento - II PND	O Estado assume o posto de Capitão: o período das Políticas Nacionais para a cabotagem e a indústria naval brasileira, do auge à queda (1939-1989)
1976	Decreto nº 78.621: “Convênio sobre Transporte Marítimo, Promulgação”	Estabelece em território nacional o convênio entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Marítimo	
1980	Plano Permanente da Construção Naval - PPCN (Governo João Baptista Figueiredo)	No âmbito do II Plano Nacional de Desenvolvimento - II PND	
1983	Decreto 88.420: “Dispõe sobre a navegação e marinha mercante, estabelece as condições de apoio e estímulo à marinha mercante; trata da estruturação dos órgãos de execução da política de navegação e marinha mercantes e dá outras providências”.	Após escândalos de corrupção, o governo redefine as atribuições da Sunaman e transfere ao então Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, ao Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante – CDFMM, e ao Ministério dos Transportes a gestão dos recursos provenientes do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM. A Sunamam perde sua razão de existir	
1989	Medida Provisória 27: “Extingue órgãos da Administração Federal direta e dá outras providências”.	Extingue Sunaman encerrando um importante ciclo de expansão (ou ao menos tentativas de expansão) da marinha mercante e da indústria naval brasileira.	Emerge um novo padrão de organização do território: o desmonte e a desnacionalização da marinha mercante brasileira (1990-2000)
1989	Ministério dos Transportes: Secretaria de Transportes Aquáticos (STA)	Substituiu a Sunaman (criada em 1969) mas tendo como atribuição apenas registro e fiscalização das companhias de navegação, "abandonando" a Política Nacional para navegação e construção naval.	
1990	Ministério de Infraestrutura: Departamento Nacional de Transportes Aquaviário (DNTA)	Realizava o registro e fiscalização das companhias de navegação substituindo as atribuições da Secretaria de Transportes Aquáticos delegadas em 1989	
1990	Decreto nº 99.180: “Dispõe sobre a reorganização e o funcionamento dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios e dá outras providências”.	Decreto que transfere para DNTA as atribuições da STA, reforçando o caráter apenas fiscalizador e normativo, não contemplando uma Política Nacional para o setor aquaviário	
1990	Lei nº 8.031: "Cria o Programa Nacional de Desestatização, e dá outras providências	A partir de então, o desmonte do patrimônio nacional foi autorizado oficialmente	

Ano	Evento	Observações	Periodização
1990	Decreto nº 99.040: "Promulga o Acordo sobre Transportes Marítimos, entre a República Federativa do Brasil e a República da Argentina."		Emerge um novo padrão de organização do território: o desmonte e a desnacionalização da marinha mercante brasileira (1990-2000)
1993	Lei nº 8.630: "Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, e dá outras providências".	Lei dos Portos: implementada com o objetivo geral de modernizar o setor portuário brasileiro, teoricamente baixando os custos e consequentemente aumentando a produtividade e capacidade de concorrência no mercado mundializado, através da diminuição da atuação do Estado no setor e ampliação das ações da iniciativa privada.	
1993	Ministério dos Transportes: Departamento da Marinha Mercante	Realizava o registro e fiscalização das companhias de navegação substituindo as atribuições do Departamento Nacional de Transportes Aquaviário delegadas em 1990	
1995	Emenda Constitucional nº 7: Altera o art. 178 da Constituição Federal e dispõe sobre a adoção de Medidas Provisórias.	Retira da Constituição a exclusividade da execução da cabotagem por embarcações nacionais	
1995	Decreto nº 1.510, de 1 de Junho de 1995: "Dispõe sobre a inclusão, no Programa Nacional de Desestatização (PND), da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD)"	Inclui no PND a Docenave (Companhia de Navegação Vale do Rio Doce), importante companhia de navegação nacional que atuava para a CVRD.	
1996	Brasil em Ação (Governo Fernando Henrique Cardoso)	Englobava investimentos em empreendimentos de vários setores, para o modal aquaviários foram direcionadas verbas para a modernização de alguns portos e ampliação e manutenção de algumas hidrovias. Não houve nenhum investimentos na indústria naval.	
1997	Lei nº 9.432: "Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências"	Promoveu consideráveis alterações ao regime jurídico para a marinha mercante brasileira, permitindo, por exemplo, que embarcações estrangeiras afretadas por empresas brasileiras pudessem ser autorizadas a realizar navegação de cabotagem, regulamentando a Emenda Constitucional 07/95	

Ano	Evento	Observações	Periodização
1997	No dia 06 de maio a CVRD - Compsnhia Vale do Rio Doce é privatizada em leilão realizado na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro.	Privatização que consigo retirou do patrimônio público a Docenave (Companhia de Navegação Vale do Rio Doce)	Emerge um novo padrão de organização do território: o desmonte e a desnacionalização da marinha mercante brasileira (1990-2000)
1997	Lei nº 9.491: "Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências"	Nesse momento, o desmonte do patrimônio nacional foi reformulado	
1997	Medida Provisória nº 1.592: "Extingue a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro - LLOYDBRÁS e dá outras providências".	Determina a extinção da Lloyd Brasileiro com dívidas de aproximadamente R\$ 240 milhões.	
1998	Lei nº 9.611: "Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências"	Regulamenta a prática do Operador de Transporte Multimodal (OTM).	
2000	Avança Brasil (Governo Fernando Henrique Cardoso): Programa Navega Brasil	Prêvia a construção de 3 petroleiros para a Petrobras	
2001	Lei nº 10.233: "Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências".	Cria várias agências reguladoras do setor de transportes, dentre estas a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).	O Estado reassume o posto de Capitão: a retomada das Políticas Nacionais para a navegação de cabotagem e a indústria naval brasileira (2001 - 2012)
2001	Ministério dos Transportes: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)	Realiza o registro e fiscalização das companhias de navegação substituindo as atribuições do Departamento da Marinha Mercante delegadas em 1993	
2002	Resolução nº 55 (Antaq): "Aprova a norma sobre arrendamento de áreas e instalações portuárias destinadas à movimentação e armazenagem de cargas e ao embarque e desembarque de passageiros"	Regulamenta exploração de Porto Público na forma de arrendamentos	

Ano	Evento	Observações	Periodização
2004	Resolução nº 193 (Antaq): "Aprova a norma para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de cabotagem"		O Estado reassume o posto de Capitão: a retomada das Políticas Nacionais para a navegação de cabotagem e a indústria naval brasileira (2001 - 2012)
2005	Resolução nº 496 (Antaq): "Aprova alterações da norma para afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de cabotagem"		
2005	Resolução nº 517 (Antaq): "Aprova a norma para outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo"	Regulamenta exploração de Terminal de Uso Privativo - TUP.	
2006	Plano Nacional de Logística e Transportes	Ministério dos Transportes e Ministério da Defesa, subsidia as atuais propostas públicas para o setor de transportes do Brasil.	
2007	Programa de Aceleração do Crescimento (Governo Lula): Transportes	Trata-se de um conjunto de medidas através das quais o governo propôs metas para ao crescimento, destacando a importâncias da retomada do papel do Estado como agente indutor do crescimento do país. A navegação mercante e a indústria naval foram contempladas a partir: do Programa de Modernização e Expansão da Frota - Promef, do Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo - Prorefam, e de investimentos em vários portos pelo país. Momento que marca a reinserção do Estado em setores até certo ponto renegados quase que exclusivamente a iniciativa privada após a década de 1990.	

Ano	Evento	Observações	Periodização
2007	Medida Provisória nº 369: “Acresce e altera dispositivos da Lei no 10.683, de 28 de maio de 2003, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras providências”.	Entre as atribuições e competência da Secretaria está a formulação de políticas e diretrizes para o fomento do setor, além da execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura portuária, com investimentos orçamentários e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Compete ainda à SEP/PR a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorgas, tudo isso visando assegurar segurança e eficiência ao transporte aquaviário de cargas e de passageiros no país.	O Estado reassume o posto de Capitão: a retomada das Políticas Nacionais para a navegação de cabotagem e a indústria naval brasileira (2001 - 2012)
2008	Política de Desenvolvimento Produtivo	A Política de Desenvolvimento Produtivo tem como um dos setores-alvo a indústria marítima nacional, com o objetivo de atender as operações aquaviárias do Brasil visando suplantar uma demanda interna por embarcações em forte crescimento, e fortalecer essa indústria a partir das encomendas do segmento de longo curso e via as demandas das operações nacionais, especialmente para a cabotagem.	
2008	Decreto nº 6.620: "Dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, disciplina a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas, e dá outras providências".	Regulamenta outorgas para exploração de Terminais e Portos Públicos	
2010	Resolução nº 1.660 (Antaq): "Aprova a norma para outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo"	Regulamenta exploração de Terminal de Uso Privativo - TUP. Substituindo a Resolução nº 517 de 2005 e rerratificada pela Resolução nº 1695 de 2010.	
2010	Resolução nº 1.695 (Antaq): "Rerratifica a resolução nº 1.660 que aprovou a norma para outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo"	Regulamenta exploração de Terminal de Uso Privativo - TUP.	

Ano	Evento	Observações	Periodização
2010	Programa de Aceleração do Crescimento 2 (Governo Dilma Rousseff): Eixo Transportes	Prevê investimentos da ordem de R\$ 104 bilhões até 2014 visando dar continuidade aos projetos públicos para a marinha mercante e a indústria naval nacional, sobretudo aqueles ligados ao Promef, e obras infraestruturantes nos portos.	O Estado reassume o posto de Capitão: a retomada das Políticas Nacionais para a navegação de cabotagem e a indústria naval brasileira (2001 - 2012)

Fonte: organização e elaboração própria tendo como base documento oficiais e as referências bibliográficas citadas ao longo da pesquisa.

legenda

Rupturas

Apêndice B - Frota da navegação de cabotagem brasileira (setembro, 2012)

Frota da navegação de cabotagem brasileira (empresa)							
Empresa	Embarcação	Tipo da embarcação	Navegação (modalidades autorizadas)	Ano fabricação	TPB	Situação	Empresa proprietária
Agemar Transportes e Empreendimentos Ltda	Ilha Fer.de Noronha	Balsa	Cabotagem	1988	229	Própria	
AGS Frete Marítimos Ltda EPP	Concórdia	Cargueiro	Cabotagem	2001	200	Própria	
Alfamares Transp. Apoio Marítimo e Portuario Ltda	Rocky I	outros	Cabotagem, Longo Curso e Apoio Marítimo	1982	174	Afretada	
Aliança Navegação e Logística Ltda	Aliança Brasil	Porta container	Cabotagem e Longo Curso	1994	33650	Própria	
Aliança Navegação e Logística Ltda	Aliança Europa	Porta container	Cabotagem e Longo Curso	1990	33650	Própria	
Aliança Navegação e Logística Ltda	Aliança Manaus	Porta container	Cabotagem e Longo Curso	2004	30143	Afretada	
Aliança Navegação e Logística Ltda	Aliança Maracanã	Roll-on/roll-off	Cabotagem e Longo Curso	1990	33648	Própria	
Aliança Navegação e Logística Ltda	Aliança Santos	Porta container	Cabotagem e Longo Curso	2003	30143	Afretada	
Aliança Navegação e Logística Ltda	Copacabana	Porta container	Cabotagem e Longo Curso	1982	26848	Própria	
Aliança Navegação e Logística Ltda	Flamengo	Porta container	Cabotagem e Longo Curso	1985	26868	Própria	
Atalaia Transporte Marítimo Ltda	Praia do Sueste	Cargueiro	Cabotagem	2003	39	Própria	
Burra Leiteira Transporte Marítimo Ltda	Burra Leiteira	Cargueiro	Cabotagem	1988	75	Afretada	
Burra Leiteira Transporte Marítimo Ltda	Burra Leiteira II	Cargueiro	Cabotagem	1988	58	Afretada	
Companhia de Navegação Norsul	Arlott (Reb)	Cargueiro	Cabotagem	1994	9458	Afretada	
Companhia de Navegação Norsul	Babitonga Bay (Reb)	Cargueiro	Cabotagem e Longo Curso	1999	20742	Afretada	
Companhia de Navegação Norsul	Guanabara Bay (Reb)	Cargueiro	Cabotagem e Longo Curso	1999	16134	Afretada	
Companhia de Navegação Norsul	Marcos Dias	Graneleiro	Cabotagem e Longo Curso	1995	44523	Afretada	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul 10	Barcaça	Cabotagem	2004	10343	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul 11	Barcaça	Cabotagem e Longo Curso	2006	10364	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul 12	Barcaça	Cabotagem e Longo Curso	2006	10364	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul 14	Barcaça	Cabotagem	2010	7968	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul 2	Barcaça	Cabotagem	2001	6551	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul 3	Barcaça	Cabotagem	2001	6573	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul 4	Barcaça	Cabotagem	2001	6501	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul 5	Barcaça	Cabotagem	2003	6563	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul 6	Barcaça	Cabotagem	2004	7605	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul 7	Barcaça	Cabotagem	2004	7632	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul 8	Barcaça	Cabotagem	2004	7608	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul 9	Barcaça	Cabotagem	2004	10364	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul Abrolhos	Rebocador/empurrador	Cabotagem, Longo Curso e Apoio Marítimo	2003	540	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul Belmonte	Rebocador/empurrador	Cabotagem, Longo Curso e Apoio Marítimo	2004	540	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul Camocim	Graneleiro	Cabotagem e Longo Curso	1996	42759	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul Caravelas	Rebocador/empurrador	Cabotagem, Longo Curso e Apoio Marítimo	2001	548	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul Crateus	Graneleiro	Cabotagem e Longo Curso	1999	42631	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul Rio (Reb)	Rebocador/empurrador	Cabotagem	2010	190	Afretada	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul Vega	Rebocador/empurrador	Cabotagem	2005	535	Própria	
Companhia de Navegação Norsul	Norsul Vitória	Rebocador/empurrador	Cabotagem, Longo Curso e Apoio Marítimo	2006	535	Própria	
Companhia Libra de Navegação	Braztrans I	Graneleiro	Cabotagem e Longo Curso	1980	38186	Própria	
Empresa de Navegação Elcano S.A.	Castillo de Guadalupe	Graneleiro	Cabotagem e Longo Curso	1982	46259	Própria	
Empresa de Navegação Elcano S.A.	Castillo de Herrera (Reb)	Petroleiro	Cabotagem	2007	15077	Afretada	
Empresa de Navegação Elcano S.A.	Castillo de Maceda (Reb)	Petroleiro	Cabotagem	2006	15116	Afretada	
Empresa de Navegação Elcano S.A.	Castillo de Montalban	Cargueiro	Cabotagem e Longo Curso	1982	71240	Própria	

Frota da navegação de cabotagem brasileira (empresa)							
Empresa	Embarcação	Tipo da embarcação	Navegação (modalidades autorizadas)	Ano fabricação	TPB	Situação	Empresa proprietária
Empresa de Navegação Elcano S.A.	Castillo de Plasencia	Petroleiro	Cabotagem	1987	12219	Afretada	
Empresa de Navegação Elcano S.A.	Castillo de Soutomaior	Graneleiro	Cabotagem e Longo Curso	1998	75498	Própria	
Empresa de Navegação Elcano S.A.	Castillo de Zafra (Reb)	Petroleiro	Cabotagem	1986	11290	Afretada	
Empresa de Navegação Elcano S.A.	Forte de Copacabana	Gases Liquefeitos	Cabotagem e Longo Curso	2001	8834	Própria	
Empresa de Navegação Elcano S.A.	Forte de Sao Luiz	Gases Liquefeitos	Cabotagem e Longo Curso	2000	7866	Própria	
Empresa de Navegação Elcano S.A.	Forte de Sao Marcos	Gases Liquefeitos	Cabotagem e Longo Curso	2000	8935	Própria	
Flumar Transportes de Químicos e Gases Ltda	Flumar Brasil	Tanque químico	Cabotagem e Longo Curso	2010	51188	Própria	
Flumar Transportes de Químicos e Gases Ltda	Flumar Maceio	Tanque químico	Cabotagem e Longo Curso	2006	19975	Afretada	
Graninter Transportes Marítimos de Granéis S.A	Borodine	Roll-on/roll-off	Cabotagem e Longo Curso	1971	5288	Afretada	
Guinmar Serviços Marítimos Ltda - Me	Guinmar	Rebocador/empurrador	Cabotagem	2011	44	Própria	
H. Dantas - Comércio, Navegação e Indústrias Ltda	Heráclito Dantas	Graneleiro	Cabotagem e Longo Curso	1980	14960	Própria	
H. Dantas - Comércio, Navegação e Indústrias Ltda	São Luiz	Graneleiro	Cabotagem e Longo Curso	1994	42163	Afretada	
In Company Soluções Logísticas Ltda	Topa Tudo III	Balsa	Cabotagem	2007	82	Afretada	
Jaqueline Segundo Emp. e Transporte Ltda-ME	Jaqueline II	Cargueiro	Cabotagem	2000	102	Própria	
Jaqueline Segundo Emp. e Transporte Ltda-ME	Jaqueline III	Cargueiro	Cabotagem	1970	93	Própria	
Jaqueline Segundo Emp. e Transporte Ltda-ME	Poty Boat	Cargueiro	Cabotagem	1980	90	Própria	
Locar Guindastes e Transportes Intermodais S.A.	Locar I	Barcaça	Cabotagem, L. Curso, Ap.Marítimo e Portuário	2008	5820	Própria	
Locar Guindastes e Transportes Intermodais S.A.	Locar IV	Barcaça	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2009	2124	Própria	
Locar Guindastes e Transportes Intermodais S.A.	Locar IX	Barcaça	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2010	1882	Própria	
Locar Guindastes e Transportes Intermodais S.A.	Locar V	Barcaça	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2009	5820	Própria	
Locar Guindastes e Transportes Intermodais S.A.	Locar VI	Rebocador/empurrador	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2009	107	Própria	
Locar Guindastes e Transportes Intermodais S.A.	Locar VII	Rebocador/empurrador	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2008	374	Própria	
Locar Guindastes e Transportes Intermodais S.A.	Locar VIII	Barcaça	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2010	1881	Própria	
Locar Guindastes e Transportes Intermodais S.A.	Locar X	Barcaça	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2010	1885	Própria	
Log-In Logística Intermodal S.A.	Log In Jacarandá	Porta container	Cabotagem e Longo Curso	2009	38675	Própria	
Log-In Logística Intermodal S.A.	Log In Jatobá	Porta container	Cabotagem e Longo Curso	2009	33206	Própria	
Log-In Logística Intermodal S.A.	Log-In Amazonia (Reb)	Porta container	Cabotagem e Longo Curso	2007	23896	Afretada	
Log-In Logística Intermodal S.A.	Log-In Pantanal (Reb)	Porta container	Cabotagem e Longo Curso	2007	23821	Afretada	
Log-In Logística Intermodal S.A.	Log-In Rio	Cargueiro	Cabotagem e Longo Curso	1995	19632	Afretada	
Log-In Logística Intermodal S.A.	Log-In Santos	Cargueiro	Cabotagem	1990	19627	Afretada	
Lyra Navegação Marítima Ltda	São José	Graneleiro	Cabotagem e Longo Curso	1981	26975	Própria	
Marcia Domingos dos Santos Leandro-Me	Rumo	outros	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	1985	10	Própria	
Marfort Serviços Marítimos Ltda.	Confiança 5	Balsa	Cabotagem	2011	782	Própria	
Marfort Serviços Marítimos Ltda.	Hamal	Rebocador/empurrador	Cabotagem	1986	106	Própria	
Martin Leme Serviços Ltda	Martin Leme XIX	Balsa	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2010	120	Própria	
Martin Leme Serviços Ltda	Martin Leme XV	Barcaça	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2009	1018	Própria	
Martin Leme Serviços Ltda	Martin Leme XX	Rebocador/empurrador	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	1957	9	Própria	
Mercosul Line Navegação e Logística Ltda	Mercosul Manaus (Reb)	Porta container	Cabotagem e Longo Curso	2009	35220	Afretada	Maersk Ship Man. BV
Mercosul Line Navegação e Logística Ltda	Mercosul Santos	Porta container	Cabotagem	2008	35221	Própria	
Mercosul Line Navegação e Logística Ltda	Mercosul Suape	Porta container	Cabotagem	2008	35221	Própria	
MS Operadora, Receptivo, Tur.e Eventos Ltda ME	Alem Mar	outros	Cabotagem	1986	17	Afretada	Além Mar Emp. Ltda.
Norsulmax Navegação S.A.	Jurutí	Graneleiro	Cabotagem e Longo Curso	2011	75012	Própria	
NTL Navegação e Logística S.A.	Maestra Atlantico	Cargueiro	Cabotagem e Longo Curso	1983	28325	Própria	

Frota da navegação de cabotagem brasileira (empresa)							
Empresa	Embarcação	Tipo da embarcação	Navegação (modalidades autorizadas)	Ano fabricação	TPB	Situação	Empresa proprietária
NTL Navegação e Logística S.A.	Maestra Caribe (Reb)	Porta container	Cabotagem	1994	22340	Afretada	Maestra Shipping LLP
Pancoast Navegação Ltda	Mimosa K	Graneleiro	Cabotagem e Longo Curso	1983	46930	Própria	
Paolo Garabuggio	Aquarius	outros	Cabotagem	1973	156	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Avare	Navio Cisterna	Cabotagem e Longo Curso	1975	28801	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Bicas	Petroleiro	Cabotagem	1983	83300	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Brotas	Petroleiro	Cabotagem e Longo Curso	1983	83300	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Cantagalo	Petroleiro	Cabotagem	1984	18836	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Carangola	Petroleiro	Cabotagem	1989	18762	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Celso Furtado	Petroleiro	Cabotagem e Longo Curso	2009	48300	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Dilya	Petroleiro	Cabotagem	1980	17909	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Diva	Petroleiro	Cabotagem	1980	17909	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Grajau	Gases Liquefeitos	Cabotagem	1985	13971	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Guapore	Gases Liquefeitos	Cabotagem	1982	4490	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Guara	Gases Liquefeitos	Cabotagem	1981	4230	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Guarujá	Gases Liquefeitos	Cabotagem e Longo Curso	1981	4230	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Gurupa	Gases Liquefeitos	Cabotagem	1986	13971	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Gurupi	Gases Liquefeitos	Cabotagem	1987	8075	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Itabuna	Petroleiro	Cabotagem e Longo Curso	1990	44555	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Itaituba	Petroleiro	Cabotagem e Longo Curso	1990	44206	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Itajubá	Petroleiro	Cabotagem e Longo Curso	1991	44555	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Itamonte	Petroleiro	Cabotagem e Longo Curso	1990	44139	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Itaperuna	Petroleiro	Cabotagem e Longo Curso	1993	44555	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Lages	Petroleiro	Cabotagem e Longo Curso	1991	29934	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Lambari	Petroleiro	Cabotagem e Longo Curso	1993	29995	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Lavras	Petroleiro	Cabotagem e Longo Curso	1985	29995	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Lindoia BR	Petroleiro	Cabotagem e Longo Curso	1987	44582	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Livramento	Petroleiro	Cabotagem e Longo Curso	1998	33272	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Lobato	Petroleiro	Cabotagem	1988	33000	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Londrina	Petroleiro	Cabotagem	1989	33000	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Lorena BR	Petroleiro	Cabotagem e Longo Curso	1989	44783	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Maisa	Petroleiro	Cabotagem	1980	17909	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Marta	Petroleiro	Cabotagem	1981	17909	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Nara	Petroleiro	Cabotagem	1982	17900	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Neusa	Petroleiro	Cabotagem	1983	17909	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Nilza	Petroleiro	Cabotagem	1979	17909	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Norma	Petroleiro	Cabotagem	1981	17909	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Piquete	Petroleiro	Cabotagem	1987	66876	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Potengi	Petroleiro	Cabotagem	1991	55067	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Rebouças	Petroleiro	Cabotagem	1985	30651	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Rodeio	Petroleiro	Cabotagem	1986	30652	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Pedreiras	Petroleiro	Cabotagem e Longo Curso	1985	55019	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Pirai	Petroleiro	Cabotagem e Longo Curso	1990	66876	Própria	
Petrobras S.A. e Transpetro S.A.	Pirajuí	Petroleiro	Cabotagem e Longo Curso	1987	66876	Própria	

Frota da navegação de cabotagem brasileira (empresa)							
Empresa	Embarcação	Tipo da embarcação	Navegação (modalidades autorizadas)	Ano fabricação	TPB	Situação	Empresa proprietária
Sela Gineta Ltda.	Iporanga II	Cargueiro	Cabotagem	1968	172	Afretada	José R. Tormin Freixo
Superpesa Cia de Transp. Especiais e Intermodais	Superpesa II	Flutuante	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	1974	2721	Própria	
Superpesa Cia de Transp. Especiais e Intermodais	Superpesa IV	Barcaça	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	1982	2900	Própria	
Superpesa Cia de Transp. Especiais e Intermodais	Superpesa V	Barcaça	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	1982	2900	Própria	
Superpesa Cia de Transp. Especiais e Intermodais	Superpesa VI	Barcaça	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	1982	2900	Própria	
Superpesa Cia de Transp. Especiais e Intermodais	Superpesa VIII	Barcaça	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	1983	4111	Própria	
Superpesa Cia de Transp. Especiais e Intermodais	Superpesa X	Balsa	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	1963	13064	Própria	
Superpesa Cia de Transp. Especiais e Intermodais	Superpesa XVIII	Barcaça	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2008	1500	Própria	
Tranship Transportes Marítimos Ltda	Atrevido	Rebocador/empurrador	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	1993	93	Própria	
Tranship Transportes Marítimos Ltda	TS 2	Balsa	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2001	904	Própria	
Tranship Transportes Marítimos Ltda	TS 3	Balsa	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2002	990	Própria	
Tranship Transportes Marítimos Ltda	TS 4	Barcaça	Cabotagem e Apoio Portuário	2008	4195	Própria	
Tranship Transportes Marítimos Ltda	TS 5	Cargueiro	Cabotagem	2010	2121	Própria	
Tranship Transportes Marítimos Ltda	TS 6	Balsa	Cabotagem	1994	2112	Própria	
Tranship Transportes Marítimos Ltda	TS Abusado	Rebocador/empurrador	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	1999	128	Própria	
Tranship Transportes Marítimos Ltda	TS Assanhado	Rebocador/empurrador	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	1999	128	Própria	
Tranship Transportes Marítimos Ltda	TS Atirado	Rebocador/empurrador	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2000	84	Própria	
Tranship Transportes Marítimos Ltda	TS Fiel	Rebocador/empurrador	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2004	305	Própria	
Tranship Transportes Marítimos Ltda	TS Fissurado	Rebocador/empurrador	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2007	308	Própria	
Tranship Transportes Marítimos Ltda	TS Soberano	Rebocador/empurrador	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2009	436	Própria	
Transnave Navegação S/A	TN Santa Maria	Balsa	Cabotagem, Longo Curso e Apoio Marítimo	2005	2711	Própria	
Vessel-Log Comp. Brasileira de Nav. e Log. S.A.	Maestra Mediterraneo	Porta Container	Cabotagem e Longo Curso	1996	16985	Própria	
Vessel-Log Comp. Brasileira de Nav. e Log. S.A.	Maestra Pacifico (Reb)	Porta Container	Cabotagem e Longo Curso	1994	22343	Afretada	Maestra Shipping LLP
Zemax Log Soluções Marítimas Ltda	Topa Tudo XIV	Barcaça	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2010	308	Própria	
Zemax Log Soluções Marítimas Ltda	Topa Tudo XVI	Rebocador/empurrador	Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário	2010	209	Própria	
	Total 153 embarcações			1994 (média)	2.854.758 (total)		

Fonte: Elaboração própria tendo como base o banco de dados da Antaq (Set, 2012).

Apêndice C - Movimentação nos fixos portuários em 2009, por grupos de mercadorias

Movimentação nos Fixos Portuários em 2009 - Cabotagem (Grupo de mercadoria/Embarque/Desembarque)									
Tipo	Nome	Município/UF	Empresa*	Grupo de mercadoria (NCM)	Embarque	Desembarque	Total (ton.)	(%) do total	(%) no porto
TUP	Almirante Barroso	São Sebastião/SP	Petrobras	Combustíveis, óleos minerais e produtos	3.936.978	37.668.201	41.605.179	23,6%	84,0%
TUP	Almirante Maximiliano Fonseca	Angra dos Reis/RJ	Petrobras	Combustíveis, óleos minerais e produtos	389.589	15.418.059	15.807.648	8,9%	44,6%
TUP	Almirante Soares Dutra	Osório/Tramandaí/RS	Petrobras	Combustíveis, óleos minerais e produtos	795.160	4.172.406	4.967.566	2,8%	40,5%
TUP	Almirante Tamandaré	Rio de Janeiro/RJ	Petrobras	Combustíveis, óleos minerais e produtos		8.217.435	8.217.435	4,7%	77,4%
TUP	Alumar	São Luís/MA	Consórcio de Alumínio do Maranhão	Alumina	165.948		4.320.448	2,4%	76,9%
				Bauxita		4.126.442			
				Coque de Petróleo		28.058			
TUP	Aracruz	Caravelas/BA	Aracruz Celulose S.A.	Madeira	1.576.020		1.576.020	0,9%	100%
PO	Aratu	Candeias/BA	Companhia das Docas do Estado da Bahia - Codeba	Álcool Etílico	16.816		1.943.090	1,1%	36,9%
				Alumina		110.361			
				Cobre, níquel e outros metais		54.493			
				Combustíveis, óleos minerais e produtos	170.719	658.067			
				Fertilizantes e adubos		9.040			
				Outros		186			
				Produtos químicos orgânicos	537.618	271.193			
				Soda cáustica	12.695	101.902			
PO	Areia Branca	Areia Branca/RN	Companhia Docas do Rio Grande do Norte - Codern	Sal	1.130.990		1.130.990	0,6%	31,5%
PO	Belém	Belém/PA	Cia. Docas do Pará - CDP	Álcool Etílico		9.674	1.682.361	1,0%	58,4%
				Arroz		8.595			
				Bebidas, Líquidos Alcoólicos e Vinagres	11.146	65			
				Combustíveis, óleos minerais e produtos	9.418	1.595.081			
				Contêineres		3.576			
				Outros	232	30			
				Trigo		44.544			
TUP	Bianchini	Rio Grande/RS	Empresa Terminal Biachini S.A.	Trigo	155.848		155.848	0,1%	4,3%
TUP	Brasfels	Angra dos Reis/RJ	Brasfels S.A.	Peças para plataforma de petróleo		46	46	0,0%	0,1%
TUP	Braskem Alagoas	Maceió/AL	Braskem S.A.	Produtos químicos orgânicos	217.223		896.430	0,5%	89,4%
				Soda cáustica	679.207				
PO	Cabedelo	Cabedelo/PB	Companhia Docas da Paraíba	Álcool Etílico		2.741	532.777	0,3%	41,9%
				Combustíveis, óleos minerais e produtos		498.262			
				Máquinas, aparelhos e materiais elétricos	1.319				
				Trigo		30.455			
TUP	Carmópolis	Aracaju/SE	Petrobras	Combustíveis, óleos minerais e produtos	2.315.809	282.455	2.598.264	1,5%	100%
TUP	Cattalini	Paranaguá/PR	Cattalini Terminais Marítimos Ltda.	Combustíveis, óleos minerais e produtos	5.714	30.714	59.887	0,0%	4,1%
				Produtos químicos orgânicos	19.373	4.086			
TUP	Chibatão	Manaus/AM	Chibatão Navegação e Comércio Ltda.	Contêineres	525.688	526.616	1.052.304	0,6%	71%
TUP	Cotegipe	Salvador/BA	Terminal Portuário Cotegipe S.A.	Trigo		120.477	120.477	0,1%	5,4%
TUP	CVRD Praia Mole	Vitória/ES	Vale	Manganês		22.006	22.006	0,0%	0,2%

Movimentação nos Fixos Portuários em 2009 - Cabotagem (Grupo de mercadoria/Embarque/Desembarque)									
Tipo	Nome	Município/UF	Empresa*	Grupo de mercadoria (NCM)	Embarque	Desembarque	Total (ton.)	(%) do total	(%) no porto
TUP	Dow Aratu	Candeias/BA	Dow Brasil S.A.	Produtos químicos orgânicos	139.512		537.197	0,3%	76,2%
				Soda cáustica	397.685				
TUP	Dow Brasil Guarujá	Guarujá/SP	Dow Brasil S.A.	Plásticos e suas obras	1.778	1.847	657.253	0,4%	88,4%
				Produtos químicos orgânicos		353.584			
				Soda cáustica	4.401	295.643			
TUP	Dow Itajaí	Itajaí/SC	Dow Brasil S.A.	Soda cáustica		68.722	68.722	0,0%	100%
TUP	Dunas	Natal/RN	Petrobras	Coque de Petróleo	41.549	145.161	186.710	0,1%	100%
PO	Forno	Arraial do Cabo/RJ	Companhia Municipal de Administração Portuária - Comap	Cimento	1.189		175.307	0,1%	85,7%
				Sal		174.118			
PO	Fortaleza	Fortaleza/CE	Companhia Docas do Ceará - CDC	Combustíveis, óleos minerais e produtos	65.712	1.655.715	2.299.981	1,3%	65,8%
				Contêineres	116.348	197.588			
				Máquinas, aparelhos e materiais elétricos	3.046				
				Produtos químicos orgânicos		4.925			
				Trigo		256.647			
TUP	Guamaré	Guamaré/RN	Petrobras	Combustíveis, óleos minerais e produtos	2.451.435	7.907	2.659.857	1,5%	100%
				Coque de Petróleo		200.515			
TUP	Ilha Redonda – Transpetro	Rio de Janeiro/RJ	Petrobras	Combustíveis, óleos minerais e produtos	156.295	25.873	212.477	0,1%	75,8%
				Produtos químicos orgânicos		30.309			
PO	Ilhéus	Ilhéus/BA	Cia. Docas do Estado da Bahia - Codeba	Outros	1.091	693	1.784	0,0%	0,8%
PO	Imbituba	Imbituba/SC	Companhia Docas de Imbituba - CDI	Contêineres	83.895	7.710	323.774	0,2%	17,3%
				Sal	105.256	65.523			
				Soda cáustica	36.302	25.088			
PO	Itaguaí-Sepetiba	Itaguaí/RJ	Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ	Alumina		159.103	886.249	0,5%	1,8%
				Contêineres	500.598	226.448			
				Outros	50	50			
PO	Itaquí	São Luís/MA	Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP	Arroz		14.559	4.634.906	2,6%	39,7%
				Carga geral		235			
				Combustíveis, óleos minerais e produtos	1.906.985	2.677.788			
				Óleo de soja	4.000	25.399			
				Trigo		5.940			
PO	Maceió	Maceió/AL	Companhia Docas do Rio Grande do Norte - Codern	Combustíveis, óleos minerais e produtos	315.490	317.553	722.041	0,4%	26,0%
				Contêineres	55.297	26.250			
				Fertilizantes e adubos	7.451				
TUP	Madre de Deus – Transpetro	Madre de Deus/BA	Petrobras	Combustíveis, óleos minerais e produtos	3.437.930	9.842.462	13.294.648	7,5%	84,7%
				Coque de Petróleo		2.611			
				Produtos químicos orgânicos		11.645			
TUP	Manaus	Manaus/AM	Petrobras	Carvão Mineral		11.069	3.401.260	1,9%	59,3%
				Combustíveis, óleos minerais e produtos	623.277	2.766.914			
TUP	Marítimo de Belmonte	Belmonte/BA	Veracel Celulose	Madeira	950.622		950.622	0,5%	100%

Movimentação nos Fixos Portuários em 2009 - Cabotagem (Grupo de mercadoria/Embarque/Desembarque)									
Tipo	Nome	Município/UF	Empresa*	Grupo de mercadoria (NCM)	Embarque	Desembarque	Total (ton.)	(%) do total	(%) no porto
PO	Natal	Natal/RN	Companhia Docas do Rio Grande do Norte - Codern	Carga de apoio	2.146		53.977	0,0%	20,1%
				Contêineres	18	980			
				Máquinas, aparelhos e materiais elétricos	624	726			
				outros	4	120			
				Reatores, caldeiras e máquinas	48				
				Trigo		49.311			
PO	Niterói	Niterói/RJ	Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ	Carga de projeto	15.112		51.337	0,0%	65,7%
				Peças para plataforma de petróleo	36.225				
TUP	Norte Capixaba	São Mateus/ES	Petrobras	Petróleo	728.507	4.946	733.453	0,4%	100%
TUP	Ocrim	Manaus/AM	OCRIM S.A.	Trigo		27.995	27.995	0,0%	45,7%
PO	Paranaguá	Paranaguá/PR	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA	Açúcar		1.197	3.128.487	1,8%	10,2%
				Bebidas, Líquidos Alcoólicos e Vinagres	12.643				
				Caulim		29.270			
				Combustíveis, óleos minerais e produtos	828.277	407.708			
				Contêineres	816.827	533.275			
				Farelo de Soja	14.248				
				Fertilizantes e adubos		66.781			
				Gordura, óleos animais/vegetais	1.011				
				Milho	31.300				
				Outros	52	494			
				Produto da Div. da Ind. Química		13.892			
				Produto de Conserv. e Limpeza	10.036	7.585			
				Produtos químicos orgânicos		11.620			
				Reatores, caldeiras e máquinas	118				
				Sal		162.215			
				Soda cáustica		10.506			
				Trigo	169.332				
				Veículos terrestres partes e acessórios	83	17			
TUP	Pecém	São Gonçalo do Amarante/CE	Cia. de Integração Portuária - Cearaportos	Contêineres	277.635	313.078	590.713	0,3%	29,3%
TUP	Ponta da Montanha	Barcarena/PA	Pará Pigmentos S/A	Caulim	32.034	3.551	35.585	0,0%	13,4%
PO	Porto Alegre	Porto Alegre/RS	Superint. de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul - SPH	Arroz	3.926		74.248	0,0%	10,1%
				Fibras, fios, tecidos e outros artefatos	905				
				Máquinas, aparelhos e materiais elétricos	1.778				
				Produtos siderúrgicos	34				
				Sal		62.605			
				Trigo	5.000				
TUP	Porto Trombetas	Oriximiná/PA	Mineração rio do Norte S/A	Bauxita	12.233.306		12.233.306	6,9%	77,5%
TUP	Portocel	Aracruz/ES	Aracruz Celulose e Cenibra S.A.	Celulose		912.224	2.850.766	1,6%	34,1%
				Madeira	18.855	1.800.912			
				Sal		118.775			

Movimentação nos Fixos Portuários em 2009 - Cabotagem (Grupo de mercadoria/Embarque/Desembarque)									
Tipo	Nome	Município/UF	Empresa*	Grupo de mercadoria (NCM)	Embarque	Desembarque	Total (ton.)	(%) do total	(%) no porto
TUP	Portonave	Navegantes/SC	Portonave S.A.	Contêineres	37.511	75.403	112.914	0,1%	2,7%
TUP	Praia Mole	Serra/ES	CST/Gerdau Açominas S.A./Usiminas	Produtos siderúrgicos	553.374	386	553.760	0,3%	8,7%
PO	Recife	Recife/PE	Porto do Recife S/A	Carga de apoio	8.048	10	87.308	0,0%	4,8%
				Combustíveis, óleos minerais e produtos	393				
				Milho		24.768			
				Outros		152			
				Trigo		53.937			
PO	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro/RJ	Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ	Contêineres	64.793	22.629	264.553	0,1%	3,9%
				Derivados de petróleo		44.891			
				Outros	195	132.045			
PO	Rio Grande	Rio Grande/RS	Superintendência do Porto de Rio Grande - SUPRG	Arroz	41.094		1.559.137	0,9%	10,5%
				Calcário		1.316			
				Combustíveis, óleos minerais e produtos	115.329	310.485			
				Contêineres	730.102	199.439			
				Fertilizantes e adubos		6.093			
				Madeira		16.255			
				Produtos químicos orgânicos		9.706			
				Sal		58.514			
				Soja		19.804			
PO	Salvador	Salvador/BA	Companhia das Docas do Estado da Bahia - Codeba	Trigo	51.000		715.294	0,4%	22,7%
				Alumina		2.027			
				Contêineres	215.366	380.944			
				Máquinas, aparelhos e materiais elétricos	9	6			
				Produtos químicos orgânicos		8			
				Produtos siderúrgicos		354			
				Reatores, caldeiras e máquinas	46				
TUP	Santa Clara	Triunfo/RS	Cia. Petroquímica do Sul – Copesul	Trigo		116.534	48.574	0,0%	6,9%
				Granel líquido	9.125	39.449			
PO	Santana-Macapá	Santana/AP	Companhia Docas de Santana - CDSA	Aeronaves, emb. e partes	240		240	0,0%	0,0%

Movimentação nos Fixos Portuários em 2009 - Cabotagem (Grupo de mercadoria/Embarque/Desembarque)									
Tipo	Nome	Município/UF	Empresa*	Grupo de mercadoria (NCM)	Embarque	Desembarque	Total (ton.)	(%) do total	(%) no porto
PO	Santos	Santos/SP	Cia. Docas do Estado de São Paulo - Codesp	Açúcar	8.071		10.933.588	6,2%	14,5%
				Alcool Etílico	155.752				
				Automóveis	58.585	35.586			
				Caulim	71.463				
				Combustíveis, óleos minerais e produtos	6.334.771				
				Contêineres	1.452.619	982.831			
				Fertilizantes e adubos	15.538				
				Materiais elétricos	921				
				Milho	32.355				
				Óleos animais/vegetais	1.992				
				Plásticos e suas obras	3.714				
				Produto da Div. da Ind. Química	12.968				
				Produtos químicos orgânicos	342.132				
				Produtos siderúrgicos	240				
				Reatores, caldeiras e máquinas	83				
				Sal	421.824				
				Soda cáustica	555.082				
				Soja	46.714				
				Terras, pedras, gesso e cal	2.022				
TUP	São F. do Sul – Transpetro	São F. do Sul/SC	Petrobras	Trigo		398.153	7.153.920	4,0%	73,4%
				Veículos terrestres partes e acessórios	167	5			
PO	São Francisco do Sul	São Francisco do Sul/SC	Administração do Porto de São Francisco do Sul - APSFS	Combustíveis, óleos minerais e produtos		7.153.920	760.867	0,4%	11,1%
				Contêineres	60.676	36.052			
				Produtos siderúrgicos	14.189	628.200			
PO	São Sebastião	São Sebastião/SP	Companhia Docas de São Sebastião	Soja	21.750		21.901	0,0%	4,2%
				Ferramentas e obras diversas	194				
				Outros	80				
TUP	SHV	Canoas/RS	SHV Gás Brasil Ltda.	Produtos siderúrgicos	21.514	113	14.584	0,0%	46,1%
TUP	Solimões	Coari/AM	Petrobras	Combustíveis, óleos minerais e produtos		14.584			
PO	Suape	Ipojuca/PE	Suape Complexo Industrial Portuário	Produtos químicos orgânicos	1.177.169		4.444.212	2,5%	59,1%
				Bebidas, Líquidos Alcoólicos e Vinagres		22.894			
				Combustíveis, óleos minerais e produtos	533.265	2.209.620			
				Contêineres	778.542	803.643			
				Gordura, óleos animais/vegetais		14.396			
				Produtos químicos orgânicos		6.298			
				Produtos siderúrgicos		28.825			
				Reatores, caldeiras e máquinas		523			
TUP	SuperTerminais	Manaus/AM	Super Terminais Com. e Ind. Ltda.	Trigo		46.206	432.372	0,2%	43,7%
TUP	Tergasul	Canoas/RS	Liquigás S.A.	Contêineres	220.347	212.025			
TUP	Term. Mar. Duque de Caxias	Duque de Caxias/RJ	Suzano Petroquímica S.A.	Combustíveis, óleos minerais e produtos		17.754	17.754	0,0%	55,5%
TUP				Propeno		74.213			
						74.213	74.213	0,0%	100%

Movimentação nos Fixos Portuários em 2009 - Cabotagem (Grupo de mercadoria/Embarque/Desembarque)									
Tipo	Nome	Município/UF	Empresa*	Grupo de mercadoria (NCM)	Embarque	Desembarque	Total (ton.)	(%) do total	(%) no porto
TUP	Termasa (Luiz Fogliatto)	Rio Grande/RS	Terminal Marítimo Luiz Fogliatto S/A	Trigo	393.800		393.800	0,2%	20,2%
TUP	Tubarão	Vitória/ES	Vale	Combustíveis, óleos minerais e produtos		996.948	996.948	0,6%	1,2%
TUP	Usiminas	Santos/SP	Usiminas	Minério de ferro		27.255	27.255	0,0%	0,9%
TUP	UTC Engenharia (Ultratec)	Niterói/RJ	UTC Engenharia S.A.	Máquinas, aparelhos e materiais elétricos		893	1.158	0,0%	100%
				Reatores, caldeiras e máquinas		265			
PO	Vila do Conde	Barcarena/PA	Cia. Docas do Pará - CDP	Alumina	85.863		8.531.504	4,8%	52,3%
				Bauxita		7.659.098			
				Combustíveis, óleos minerais e produtos	18.087	753.870			
				Contêineres	1.346	5.995			
				Fertilizantes e adubos		7.245			
PO	Vitória	Vitória/ES	Companhia Docas do Espírito Santo - Codesa	Automóveis	4.334		838.315	0,5%	17,6%
				Bentonita		298			
				Combustíveis, óleos minerais e produtos	60.588	26.757			
				Contêineres	121.259	76.201			
				Manganês		18.647			
				Outros	74.479	249.771			
				Produtos químicos orgânicos	617	4.654			
				Produtos siderúrgicos	52.167	20.854			
				Reatores, caldeiras e máquinas	5.443	3.146			
				Soda caústica		115.239			
				Veículos terrestres partes e acessórios	3.718	143			
TUP	Wellstream	Rio de Janeiro/RJ	Wellstream do Brasil Ind. e Serv.Ltda.	Produtos siderúrgicos	15.570	6.177	21.747	0,0%	47,1%
TOTAL					54.329.423	122.335.095	176.664.518	100%	31,7%

*A empresa denominada Petrobras engloba as operações da Petrobras Transporte S.A (Transpetro) e da Petróleo Brasileiro S/A (Petrobras).

Fonte: elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário 2009 (Antaq, 2009)

ANEXOS

9. ANEXOS

Anexo A: Explicação técnica da Antaq quanto a fórmula de cálculo das cargas transportadas no modal aquaviário.

Gerência de Estudos e Desempenho Portuário
Superintendência de Portos

DESPACHO

Assunto: ESIC-000135-2012-ANTAQ

À Superintendência de Portos,

Trata o presente despacho sobre o ESIC-000135-2012-ANTAQ, por meio do qual o Senhor Rafael Oliveira Fonseca solicita esclarecimentos sobre o Anuário Estatístico Aquaviário de 2011 quanto à diferença entre o total de cargas embarcadas e desembarcadas nas instalações portuárias, quando se trata de movimentação originada pelo transporte de cabotagem. Em particular, busca saber se o transporte iniciado em plataformas marítimas para lavra de hidrocarbonetos, quando destinado a instalação portuária nacional, é considerado cabotagem na contabilização exibida no referido anuário.

Assim, cumpre a Gerência de Estudos e Desempenho Portuário informar que, de acordo com a Lei n.º 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que trata da ordenação do transporte aquaviário, a navegação de cabotagem é aquela *“realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores”*. Dessa definição, ao se considerar **pontos** do território brasileiro como possíveis origens ou destinos da navegação de cabotagem, e não apenas as instalações portuárias, conclui-se que a movimentação **portuária** de embarque e desembarque para essa navegação não necessariamente precisa ser equivalente. Isso, pois os embarques ou desembarques realizados em **pontos** não são contabilizados como movimentação de cargas para alguma instalação portuária.

Disso, justamente como atinado pelo requerente, o transporte de hidrocarbonetos provenientes de plataformas marítimas possui movimentação portuária contabilizada apenas quando do desembarque em porto ou terminal, proporcionando o desequilíbrio entre o embarque e o desembarque nas instalações de destino dessas cargas. Ainda, vale mencionar que o transporte de graneis líquidos compreendeu cerca de 80% do total transportado (em toneladas) na cabotagem e em torno 70% da movimentação portuária para essa navegação.

Gerência de Estudos e Desempenho Portuário
Superintendência de Portos

Por fim, de forma a ilustrar a forma de cálculo adotada no Anuário Estatístico Aquaviário da ANTAQ, apresenta-se o diagrama que segue, que contém, inclusive, a diferenciação da forma de contabilização do transporte e da movimentação portuária de carga para fins de estatística.

Figura 1. Forma de cálculo de quantidade de cargas transportadas e movimentadas por navegação.

Desse modo, por meio dessa breve exposição, espera-se que as informações prestadas vão ao encontro dos anseios do solicitante e que lhe sejam suficientes para os fins que as empregará.

Brasília, 17 de outubro de 2012.

FERNANDO ANTONIO CORREIA SERRA
Gerente de Estudos e Desempenho Portuário
Superintendência de Portos

Rafael Oliveira Fonseca

rafa.ofonseca@gmail.com