

# Análise da Cabotagem no Brasil

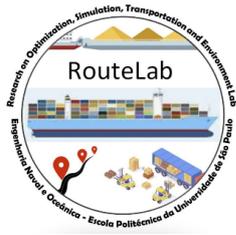
## 1ª Parte



Gustavo Costa

RouteLab USP

Junho 2024



## Introdução

O transporte marítimo de Cabotagem de contêineres no Brasil (doravante apenas Cabotagem) emerge como um tema de relevância acadêmica, merecendo investigações aprofundadas sob diversos prismas. No contexto econômico, sua análise pode oferecer insights sobre a otimização dos fluxos de mercadorias, redução de custos logísticos e o impacto nas cadeias de suprimentos. Estudos comparativos entre a Cabotagem e outros modais possibilitam a identificação das vantagens competitivas e sua contribuição para o desenvolvimento econômico sustentável.

No âmbito social, investigações acadêmicas sobre a mudança modal para a Cabotagem podem abordar temas como a melhoria da mobilidade urbana, segurança viária e os impactos no bem-estar da população. Considerando a criação de empregos diretos e indiretos na cadeia logística, análises sobre o potencial de geração de trabalho digno podem enriquecer a discussão sobre a inclusão social e o fortalecimento da economia regional.

Em relação ao aspecto ambiental, estudos acadêmicos podem explorar detalhadamente os benefícios da Cabotagem na redução das emissões de gases de efeito estufa e a mitigação dos impactos ambientais comparativamente ao transporte rodoviário. Análises de ciclo de vida podem avaliar os impactos ambientais desde a produção dos contêineres até o transporte, descarga e reciclagem, possibilitando uma avaliação holística da sustentabilidade do modal.

Além disso, a perspectiva acadêmica pode se voltar para questões jurídicas e políticas relacionadas à regulamentação da Cabotagem, como a análise das legislações e tratados internacionais, a elaboração de políticas públicas e a identificação de barreiras regulatórias que possam estar limitando o pleno desenvolvimento da Cabotagem no Brasil.

Abordagens interdisciplinares podem enriquecer ainda mais o estudo da Cabotagem, envolvendo áreas como engenharia de transportes, economia, gestão logística, direito marítimo, geografia econômica e ciências ambientais. Dessa forma, a investigação acadêmica

proporcionará um conhecimento aprofundado e embasado, que poderá subsidiar decisões políticas e estratégicas, além de contribuir para o avanço do conhecimento científico no campo da logística e dos transportes marítimos.

Uma vez que grande parte da literatura aborda mais o transporte marítimo regular internacional (Longo Curso), faz-se necessário desenvolver algumas análises comparativas deste com a Cabotagem no Brasil. Logo, este primeiro trabalho tem como objetivo analisar as diferenças entre o transporte marítimo de regular de Longo Curso (Liner Service) e de Cabotagem para consubstanciar a análise da competitividade da Cabotagem no Brasil. Este trabalho é o primeiro de uma série que o RouteLab disponibilizará nas próximas semanas.

## 1. *Liner Service*

### 1.1 *Definição e Desenvolvimento*



A evolução do transporte marítimo para ter características de serviços regulares (*Liner Service*) estão intimamente ligadas aos avanços tecnológicos na propulsão dos navios. Nesse aspecto temos:

- Propulsão a Vela: na era da Propulsão a Vela os navios utilizavam a força do vento para se deslocar, sendo dependentes das condições climáticas e das rotas de vento e a imprevisibilidade do vento e a velocidade relativamente baixa limitavam a eficiência e a regularidade das viagens. O tempo de transporte variava significativamente, afetando a confiabilidade dos serviços.
- Propulsão a Vapor: com a Revolução Industrial, os navios a vapor começaram a substituir gradualmente os navios a vela. Eles utilizavam carvão como combustível e motores a vapor para propulsão. A utilização do vapor permitiu uma maior independência das condições climáticas, resultando em tempos de viagem mais previsíveis e na possibilidade de manter horários regulares.

- Propulsão a Diesel: a partir do início do século XX, os motores a diesel começaram a ser implementados nos navios. Os motores a diesel são mais eficientes do que os motores a vapor e permitem uma operação mais econômica e com maior autonomia, permitindo que os navios viagem distâncias maiores sem necessidade de reabastecimento frequente.

Estas mudanças tecnológicas alterou significativamente o transporte marítimo que passou a oferecer:

- Regularidade e Confiabilidade: com a introdução dos motores a diesel, os navios puderam manter cronogramas mais rigorosos e previsíveis.
  - Aumento da Capacidade: a eficiência dos motores a diesel permitiu o aumento do tamanho dos navios, possibilitando o transporte de maiores volumes de carga de maneira mais eficiente.
  - Conectividade Global: a maior autonomia e eficiência dos navios a diesel facilitou o estabelecimento de rotas de longa distância, conectando portos em diferentes continentes e promovendo o comércio global.

No início do *Liner Service*, a indústria de navegação enfrentava vários desafios, incluindo a concorrência intensa e a necessidade de manter tarifas estáveis para garantir a viabilidade econômica das rotas comerciais. Foi nesse contexto que surgiram as Conferências de Fretes, (*Shipping Conferences*). As Conferências de Fretes eram associações de companhias de navegação que operavam em rotas comerciais específicas. O principal objetivo dessas conferências era regular a concorrência entre as empresas participantes, estabelecendo tarifas comuns e condições de transporte padronizadas.

As Empresas de Navegação participante de Conferência de Fretes encontravam-se regularmente para discutirem e concordarem com:

- Estabelecimento de Tarifas Comuns: as conferências determinavam tarifas uniformes para o transporte de mercadorias, evitando a guerra de preços entre as companhias de navegação. Isso ajudava a manter a estabilidade econômica e garantir um serviço regular.
- Alocação de Espaços e Cargas: as conferências gerenciavam a distribuição de cargas e espaços nos navios das empresas membros, otimizando a utilização da capacidade de transporte e evitando a subutilização dos navios (DUCRUET e NOTTEBOOM, 2012).
- Coordenação de Horários: as companhias de navegação dentro de uma conferência coordenavam seus horários de partida e chegada, garantindo um serviço mais regular e confiável para os clientes.
- Padronização de Condições de Transporte: as conferências estabeleciam condições uniformes para o transporte de mercadorias, incluindo práticas de manuseio, termos de pagamento e procedimentos de reclamação.

Os impactos das Conferências de Fretes no mercado de navegação foram profundo, incluindo:

- Estabilidade no Mercado de Navegação: As conferências ajudaram a reduzir a volatilidade das tarifas de frete, proporcionando uma maior previsibilidade para os exportadores e importadores (NOTTEBOOM e MERCKX, 2006).
- Redução da Concorrência Predatória: Ao evitar guerras de preços, as conferências permitiram que as empresas de navegação operassem de maneira mais sustentável, evitando falências e a destruição de capacidade de transporte.
- Melhoria na Qualidade do Serviço: Com tarifas estáveis e a coordenação de serviços, as conferências incentivaram investimentos em navios e infraestrutura, melhorando a qualidade geral do serviço de transporte marítimo.

Apesar dos benefícios, as Conferências de Fretes eram bastante criticadas por agir como cartéis, restringindo a concorrência e mantendo tarifas artificialmente altas. Em resposta às

críticas, muitos governos implementaram regulações para limitar o poder das conferências. Leis antitruste e regulamentos específicos foram introduzidos para garantir que as conferências não abusassem de seu poder de mercado (FRÉMONT, 2009).

O surgimento dos contêineres na década de 1950 revolucionou a indústria de navegação ao padronizar o manuseio de cargas, o que reduziu significativamente o tempo de carga e descarga nos portos. Esta inovação permitiu uma maior eficiência logística, melhor previsibilidade nas operações e redução de custos, transformando os serviços de linha e possibilitando ofertas mais regulares e confiáveis (NOTTEBOOM, 2012).

Com o passar do tempo, especialmente a partir das últimas décadas do século XX, as Conferências de Fretes começaram a perder sua influência devido a várias razões:

- **Globalização e Liberalização do Comércio:** A liberalização do comércio global e a introdução de políticas de livre mercado reduziram a necessidade e a eficácia das conferências.
- **Tecnologia e Eficiência Logística:** Avanços tecnológicos e melhorias na logística permitiram que as empresas de navegação operassem de forma mais eficiente sem a necessidade de tarifas fixas estabelecidas por conferências (FRÉMONT, 2009).
- **Regulação Rigorosa:** Aumento da regulação antitruste e políticas governamentais mais rigorosas tornaram difícil para as conferências operarem como antes.

Em conclusão, as Conferências de Fretes desempenharam um papel crucial no desenvolvimento inicial do *Liner Service*, ajudando a estabilizar o mercado de transporte marítimo e a garantir serviços confiáveis. No entanto, mudanças econômicas, tecnológicas e regulatórias, juntamente com a introdução dos contêineres, levaram ao seu declínio e eventual substituição por novas formas de cooperação e competição no setor de navegação.

## 2. Breve História da Cabotagem no Brasil



A palavra Cabotagem deriva do verbo Francês *caboter*, que *significa naviguer à faible distance des côtes* (navegar a uma curta distância da costa), porém algumas referências são feitas ao navegador italiano

Sebastian Caboto, que explorou a costa da América do Norte (da Flórida à foz do Rio São Lourenço no Canadá) no século XVI. Para contextualizar a importância da Cabotagem no Brasil avalia-se as Condições Necessárias e Suficientes que afetam a sua competitividade em relação aos outros modais de transporte.

Do ponto de vista histórico, a ocupação territorial brasileira iniciou-se em 1533 quando a Coroa Portuguesa decidiu ocupar e colonizar o Brasil, destinando lotes de terra para alguns nobres portugueses. Estes lotes foram denominados Capitânicas e possuíam caráter hereditário e seus donatários tinham a responsabilidade de desenvolvê-las econômica e socialmente. Como característica, as Capitânicas possuíam uma infraestrutura portuária mínima para promover o comércio e embora o sistema de Capitânicas tenha fracassado, o processo de concentração da população próxima ao litoral e dos portos tornou-se uma característica da densidade populacional brasileira.

Por sua vez, a dinâmica industrial e a distribuição espacial das indústrias no Brasil também devem ser analisadas do ponto de vista histórico, podendo-se resumi-las em três fases: Fase do Pacto Colonial, Fase de Implantação e Fase de Consolidação.

### a) Fase do Pacto Colonial – dos anos 1500 a 1808

Esta fase está relacionada ao Pacto Colonial, sob o qual a Colônia (Brasil) podia comercializar apenas com a Metrópole (Portugal), que detinha a exclusividade de retirar e comercializar com os outros países tudo que era produzido no Brasil. Também era proibida a instalação de manufaturas ou fábricas que pudessem competir com Portugal, resultando em um modelo

exportador de matérias primas e importador de manufaturados. Nesta fase os principais ciclos econômicos foram:

- Pau Brasil: este ciclo teve característica predatória e não promoveu a ocupação do território, tendo sido construídos apenas pequenos povoados;
- Açúcar (no sudeste e nordeste): este ciclo promoveu a criação dos primeiros povoados no litoral, sendo a base para a economia durante a colonização, utilizando mão de obra indígena e escrava;
- Ouro (em Minas Gerais): este ciclo foi importante pois a busca por ouro foi em direção ao interior em substituição ao Açúcar cuja produção estava mais competitiva nas Antilhas e Guianas, que eram colônias holandesas e francesas. A economia mineira estava situada longe da costa, no interior do país, em regiões de difícil acesso. A necessidade da metrópole de controlar a produção e a exportação do metal levou à mudança da capital colonial, deslocando-se de Salvador para o Rio de Janeiro, cidade mais próxima da região mineira. A mineração foi, portanto, responsável pelo deslocamento do centro econômico colonial do Nordeste para o Centro-Sul (DANTAS e SANTOS, 2022);
- e o ciclo mais importante, o do Café (em São Paulo): este ciclo promoveu o povoamento e a consolidação do território nacional. O início da produção de café para exportação no Brasil se deu no Vale do Paraíba, que já vinha sendo ocupado, por ser caminho natural da área de mineração para o Rio de Janeiro, que era a capital e principal porto de escoamento das exportações. Tratava-se de uma região de condições climáticas propícias para o cultivo desse produto, com terras abundantes para o plantio e havia recursos ociosos de capitais como de mão de obra escrava da área da mineração que estava em decadência em Minas Gerais). A produção de café seguiu as mesmas características básicas das demais culturas para exportação anteriormente assentadas no Brasil, sendo cultivado em latifúndios monocultores de base escravista e utilizando-se técnicas precárias, feita a partir da derrubada

e queimada da Mata Atlântica que cobria a região e utilizando o método vertical de plantação nas encostas. Tal método levava a uma erosão das áreas devido as constantes chuvas na região levando a expansão da área cultivada em direção à São Paulo. À medida que a produção se expandia, havia a necessidade de substituir o transporte por mulas utilizado no Rio de Janeiro por outra forma de transporte, sendo a Estrada de Ferro D. Pedro II um exemplo desta substituição, ligando Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, sendo financiada com capitais antes empregados no tráfico de escravos e que ficaram sem aplicação após a Lei Eusébio de Queiroz (DANTAS e SANTOS, 2022).

Os ciclos do Ouro e do Café, concentrado entre Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, resultou na grande importância econômica desta região (hoje denominada Sudeste) sendo o polo do início da industrialização do país e a região que recebeu os primeiros investimento de infraestrutura (Ferrovia Santos-Jundiaí, também conhecida como São Paulo Railway, inaugurada em 1867 e que contribuiu para diminuir em um terço os custos com o transporte do café do interior de São Paulo para o Porto de Santos) e mesmo depois do declínio deste ciclo, a região manteve sua importância no desenvolvimento do país devido a riqueza gerada pelo ciclo do Café, que foi reinvestida na melhoria da infraestrutura urbana, portuária e na manufatura.

#### **b) Fase de Implantação – dos anos 1808 a 1930**

Esta fase está relacionada a vinda da Corte Portuguesa para o Brasil, fugindo do Imperador Napoleão Bonaparte. Uma vez no Brasil, a Corte demandava produtos que não eram produzidos localmente devido ao Pacto Colonial e, para suprir esta demanda, em 28 de janeiro de 1808, o Rei D. João VI promulgou uma Carta Régia abrindo os Portos brasileiros às Nações Amigas e liberou as atividades industriais no Brasil. A cidade do Rio de Janeiro, que passou à

condição de Corte, assumiu o antigo lugar de Lisboa como entreposto comercial entre as colônias e os demais países e em primeiro momento, quem mais usufruiu a liberdade de comércio com o Brasil foi a Inglaterra. A quebra do monopólio, por outro lado, proporcionou o desenvolvimento de ramos de atividades que até então eram proibidos; ela foi seguida de outras leis estimuladoras do comércio (CARVALHO, 2022).

Em 19 de Fevereiro de 1810 foi assinado o Tratado de Comércio e Navegação (também conhecido como Tratado de Pelris) entre Portugal e a Inglaterra - que concedia tarifas alfandegárias mais baixas para os produtos ingleses com taxa de 15%, abaixo da taxa de 16% dos produtos portugueses e bem abaixo da dos demais países de 24%. Além disso, também ficou determinada uma gradual abolição do comércio de escravos e, também, que os portugueses só os capturariam nas regiões africanas pertencentes a Portugal (MULTIRIO, 2022).

Após a Declaração de Independência do Brasil do Império Português no dia 7 de setembro de 1822, outros países com os quais o Brasil havia assinado acordos comerciais pediram a mesma tarifa concedida aos ingleses. Em 24 de Setembro de 1828 foi promulgada a Lei de Bernardo Pereira de Vasconcelos, que reduzia as tarifas alfandegárias de quaisquer produtos à taxa de 15% para todos os países, independentemente de tratado bilateral, diminuindo ainda mais a já insuficiente arrecadação, contribuindo para o desequilíbrio comercial e das finanças públicas. Além deste fato, a falta de infraestrutura, mão de obra especializada, a existência de um pequeno mercado consumidor devido ao regime escravista e a dispersão da população limitaram o desenvolvimento industrial brasileiro.

Em 12 de Agosto de 1844 a situação financeira do Brasil era precária e o Ministro da Fazenda Manuel Alves Branco, propôs um aumento das tarifas alfandegárias (Tarifa Alves Branco) visando aumentar a arrecadação. Isso só foi possível porque os tratados de 1810, assinado com a Inglaterra e renovado em 1827 por mais 15 anos, terminara A nova tarifa para

as alfândegas do Império estabelecia que cerca de três mil artigos importados passariam a pagar taxas que variavam de 20 a 60 %. A maioria foi taxada em 30%, ficando as tarifas mais altas, entre 40% e 60%, para as mercadorias estrangeiras que já poderiam ser produzidas no Brasil. Para as mercadorias muito usadas na época, necessárias ao consumo interno, foram estabelecidas taxas de 20% (MULTIRIO, 2022).

A aplicação destas tarifas contribuiu para o que setor industrial crescesse mas gerou uma reação da Inglaterra, cujo Parlamento aprovou a Lei Bill Aberdeen, em 8 de agosto de 1845, que concedia ao Almirantado inglês o direito de aprisionar navios negreiros, mesmo em águas territoriais brasileiras, e de julgar seus comandantes. O ato foi alvo de inúmeros ataques e provocou pânico entre os traficantes e proprietários de escravos e de terras. A consequência mais imediata foi o significativo, e paradoxal, aumento na quantidade e no preço dos escravos importados (MULTIRIO, 2022).

Sob esta pressão da Inglaterra, no dia 4 de Setembro de 1850 o Brasil promulga a Lei Eusébio de Queirós que considerava a importação de escravos como pirataria e que as embarcações os transportando seriam apreendidas, resultando na extinção da principal fonte de mão de obra das fazendas brasileiras. A aplicação desta Lei, embora tenha promovido o fim do tráfico de escravos, resultou no deslocamento de escravos do nordeste para as fazendas cafeeiras no sudeste devido ao declínio das culturas de cana de açúcar e algodão no nordeste (OLIVEIRA e ZAMBONI, 2021).

Em 18 de Setembro de 1850 foi promulgada a Lei de Terras, que regulamentava a questão fundiária e as receitas provenientes da venda das terras seria destinada a novas demarcações e para a importação de Colonos Livres para substituição da mão de obra nas fazendas, embora São Paulo tenha promovido a primeira imigração a partir de 1870 com recursos próprios oriundos do setor cafeeiro (CAVALCANTE, 2005).

A década de 1880 foi um período fundamental para a imigração no Brasil, pois testemunhou o aumento do fluxo, que obrigou a uma série de medidas para absorvê-lo. Em termos de logística, a criação da Hospedaria da Ilha das Flores, certamente foi a mais importante. O Estado, assim, tomava para si a execução dos serviços de recepção, embarque e desembarque e hospedagem dos imigrantes. Localizada na ilha de mesmo nome, comprada pelo Ministério da Agricultura junto a um senador, a hospedaria foi construída em 1882 e constantemente reformada para dar conta do intenso movimento ao menos até 1895-1896, quando o poder central renunciou aos serviços de introdução de imigrantes, como resultado tardio e derradeiro do fim do Império e de outras tantas medidas tomadas pela república para atender aos interesses descentralizadores dos estados, sobretudo São Paulo (GONÇALVES, 2017).

Esta imigração aumentou tanto o mercado de trabalho com mão de obra mais qualificada quanto aumentou o mercado de consumo e entre 1880 e 1900 surge um pequeno setor industrial brasileiro no sudeste, que teve uma expansão durante a Primeira Guerra Mundial (1914 a 1918), já que as importações da Europa foram reduzidas neste período, com características de bens de consumo e capital privado.

### **c) Fase de Consolidação – a partir de 1930**

Em 1890, o Brasil foi declarado República. Dom Pedro II foi deposto e a República foi proclamada através de um golpe de Estado, liderado pelo Marechal Manuel Deodoro da Fonseca. O período que vem a seguir é chamado República Café com Leite, pois é marcado pelo revezamento presidencial entre paulistas (produtores de café) e mineiros (produtores de leite). Porém a crise mundial de 1929, conhecida como “A Grande Depressão”, provocou uma forte queda nos preços das commodities, incluindo o Café do qual o Brasil era extremamente dependente, resultando em profunda redução do poder político da oligarquia cafeeira. Houve

um rompimento desta aliança com os pecuaristas mineiros, que se reversavam na Presidência da República e As eleições de 1930 contaram com um candidato que não pertencia nem a São Paulo, nem a Minas Gerais, o gaúcho Getúlio Vargas. Concorreram a este pleito os candidatos Júlio Prestes, pelo Partido Republicano Paulista (PRP) e Getúlio Vargas, pela Aliança Liberal (AL). Vargas perdeu as eleições para Prestes, e a AL deu início à mobilização dos militares para a tomada do poder. Antes de Prestes assumir a presidência, João Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, candidato à vice-presidência da chapa de Vargas, foi assassinado. Embora não tivesse nenhuma relação política, a morte de João Pessoa serviu como gatilho para a Revolução de 1930. O velório levou centenas de pessoas às ruas e trouxe apoio popular ao golpe. Isso foi suficiente para que os militares exigissem a renúncia do então presidente Washington Luís e entregassem o poder a Getúlio Vargas. Vargas assume o poder provisoriamente, tornando nula a constituição brasileira elaborada em 1891. Em 1932, o governo provisório de Vargas permanecia sem nenhuma constituição. Vargas nomeava interventores para São Paulo que não correspondiam aos interesses da elite paulista. Isso fez com que os paulistanos dessem início a uma mobilização popular, exigindo não apenas a escolha de um interventor, mas a formação de uma assembleia constituinte e eleições., indicando o Paulista Júlio Prestes para candidato em substituição ao atual paulista Washington Luís. Os mineiros reagiram e indicaram o Gaúcho Getúlio Vargas. Em 1º de Março de 1930 Júlio Prestes foi eleito mas não tomou posse devido ao golpe de estado em 3 de Outubro de 1930, tendo Getúlio Vargas assumido o Governo Provisório em 3 de Novembro no mesmo ano com amplos poderes, revogando a constituição de 1891 e governando por decretos (DE ANDRADE, 1976).

Em 1932, o governo provisório de Vargas permanecia sem nenhuma constituição. Vargas nomeava interventores para São Paulo que não correspondiam aos interesses da elite paulista. Isso fez com que os paulistanos dessem início a uma mobilização popular, exigindo não apenas a escolha de um interventor, mas a formação de uma assembleia constituinte e

eleições. No dia 23 de maio de 1932, na cidade de São Paulo, uma passeata reuniu milhares de pessoas para protestar contra a nomeação de um interventor e reivindicar a formação de uma Assembleia Constituinte. Próximo à Praça da República, os manifestantes tiveram um confronto com os partidários da Legião Revolucionária, que apoiava Vargas. Na troca de tiros, quatro jovens morreram sendo o estopim para a revolução. Os Paulistas perderam apoio de outros estados e acabaram lutando sozinhos contra o exército nacional. A luta armada teve início no dia 9 de julho de 1932 e durou três meses, deixando mais brasileiros mortos do que a 2ª Guerra Mundial iria deixar anos depois. A revolução acabou com a rendição dos paulistas e o compromisso de Vargas lançar uma constituinte em 1934 (DE ANDRADE, 1976).

Após duas Constituições (1934 e 1937), inicia-se o Estado Novo, com um regime centralizador e marcado pelo autoritarismo do getulismo. Em continuação às práticas da República Velha, Getúlio não começou a governar com um projeto industrializante; este acabou sendo forjado progressivamente a partir das restrições verificadas na segunda década do governo. O eixo condutor da política econômica sempre esteve subordinado aos interesses de manutenção no poder, daí a importância atribuída à criação de fóruns onde os diversos representantes da sociedade fossem integrados em sistemas corporativos capazes de expressar suas demandas sem contestar a autoridade instituída (EARP e KORNIS, 2004).

Foram criados vários órgãos e empresas visando a modernização do país, como: Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, Conselho Nacional do Café, Instituto do Cacau, Ministério da Educação e Saúde Pública, Departamento Nacional do Café, Instituto do Açúcar e do Alcool, Conselho Federal do Comércio Exterior, Instituto Nacional de Estatística, Código de Minas, Código de Águas, Plano Geral de Viação Nacional, Instituto de Biologia Animal, Conselho Brasileiro de Geografia, Departamento Administrativo do Serviço Público, Instituto Nacional do Mate, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Plano de Obras Públicas e Aparelhamento da Defesa, Comissão de Defesa da Economia Nacional, Instituto Nacional do

Sal, Fábrica Nacional de Motores, Companhia Siderúrgica Nacional, Companhia Vale do Rio Doce, Instituto Nacional do Pinho, Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial, Coordenação da Mobilização Econômica, Companhia Nacional de Álcalis, Fundação Brasil Central, Usina Siderúrgica de Volta Redonda, Companhia Hidro Elétrica do São Francisco, Consolidação das Leis do Trabalho, Serviço Social da Indústria, Plano de Obras e Equipamentos, Conselho Nacional de Política Industrial e Comercial, Superintendência de Moeda e Crédito. (EARP e KORNIS, 2004).

A intervenção do Estado estimulou a expansão das atividades urbanas e o deslocamento da economia da agricultura para a indústria. O crescimento da economia brasileira levou ao aumento da procura por manufaturados nacionais, gerando um processo de substituição de importações. Houve um aumento expressivo da produção quando o produto industrial cresceu de 11 a 17% anualmente entre 1933 e 1937, mas este foi um efeito colateral da política econômica, não seu objetivo principal.

A prioridade para projetos industriais só teve sua origem no estrangulamento do mercado internacional originado da Segunda Guerra Mundial, que restringiu as exportações de alimentos e tornou excepcionalmente escassos combustíveis e bens de capital importados. A consciência da fraqueza da economia brasileira diante da redução do comércio internacional trouxe a preocupação com o aumento expressivo da oferta interna de manufaturados. Ao mesmo tempo, a precária indústria de bens de consumo mostrou-se capaz de exportar para diversos países latino-americanos, suprimindo a ausência de fornecedores tradicionais enquanto durou a guerra (EARP e KORNIS, 2004).

As concentrações atuais, das Indústrias no Sudeste (Figura 1) e da População próxima ao litoral (Figura 2), são resultado do processo histórico do desenvolvimento do Brasil, gerando cadeias logísticas nacionais entre os polos produtores do Sul e Sudeste e os polos consumidores nas regiões Norte e Nordeste com distâncias em que a Cabotagem é competitiva.

Figura 1 - Distribuição Espacial da Indústrias no Brasil.



Fonte: CNI (2024).

Figura 2 - Densidade Demográfica do Brasil.



Fonte: IBGE (2024).

A CONCENTRAÇÃO DAS INDÚSTRIAS NO SUDESTE E A DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO PRÓXIMA AO LITORAL PODEM SER CONSIDERADAS COMO AS PRINCIPAIS CONDIÇÕES SUFICIENTES PARA QUE A CABOTAGEM TENHA COMPETITIVIDADE NAS CADEIAS LOGÍSTICAS NACIONAIS.

O Brasil encontrava-se ao final dos anos 40 mantendo intactas muitas das características do passado, da época imperial ou até mesmo da era colonial. O país continuava sendo um imenso arquipélago de ilhas humanas, com reduzido grau de articulação econômica entre suas distantes regiões. De acordo com GALVÃO (1999), que analisou dados estatísticos dos comércios interestaduais, a concentração das indústrias no Sudeste e polos consumidores isolados no Nordeste e Norte sem conexão que não fosse pela Cabotagem foi uma das restrições para um desenvolvimento mais rápido da economia brasileira. Ainda em 1970 o triângulo São Paulo/Rio/Belo Horizonte respondia por cerca de 75% de toda a produção manufatureira nacional. Apenas após a efetivação de um programa nacional de construção de rodovias, nos anos 50 e 60 (Figura 3), que o Brasil rompeu, de fato, com o estado de relativo isolamento de suas economias regionais e que a expansão dos fluxos interestaduais evidencia a intensificação das articulações inter-regionais, proporcionando a formação de um mercado nacional unificado.

Figura 3 - Estradas de rodagem – a expansão de 1957-1964.



Fonte: FGV (2024).

Durante o Governo de Washington Luís (1926-1930) ocorreu o grande impulso para o desenvolvimento do rodoviário brasileiro. Com o Plano Catrambi foram estabelecidas as bases da Rede Rodoviária do Brasil, o primeiro do gênero e Em 1927, foi criado o Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagem, um imposto adicional sobre os combustíveis e veículos importados. Também nesta época foram construídas as antigas Rio -São Paulo (reduziu o tempo de viagem terrestre rodoviária entre as duas principais cidades do país, de 33 dias para 14 horas) e Rio-Petrópolis (primeira rodovia asfaltada do país),

inauguradas em agosto de 1928, trechos iniciais dos grandes troncos rodoviários (SANDOVAL, 2011).

A partir da segunda metade da década de 1940, se intensificou a construção de estradas, muitas delas, com traçados paralelos aos ferroviários. Ao invés de se estimular a integração intermodal de transportes, acirrava-se a competição principalmente entre Rodovias, Ferrovias e Navegação de Cabotagem. Em 1944 foi criado o Plano Rodoviário Nacional – PRN (primeiro plano rodoviário aprovado pelo Governo Federal), que pretendia fundamentalmente, ligar o país de Norte à Sul e cortá-lo em outras direções, estendendo sobre o território nacional uma trama de vias de comunicação eficiente. A prioridade dada ao Modal Rodoviário foi dada durante o Governo Juscelino Kubitscheck, com a aprovação de um Plano Rodoviário Nacional e de um Plano Ferroviário Nacional (Lei nº 2.975/1956) e a implantação de uma indústria automobilística nacional e conjunto com a decisão de construir a nova capital no interior do país (SANDOVAL, 2011).

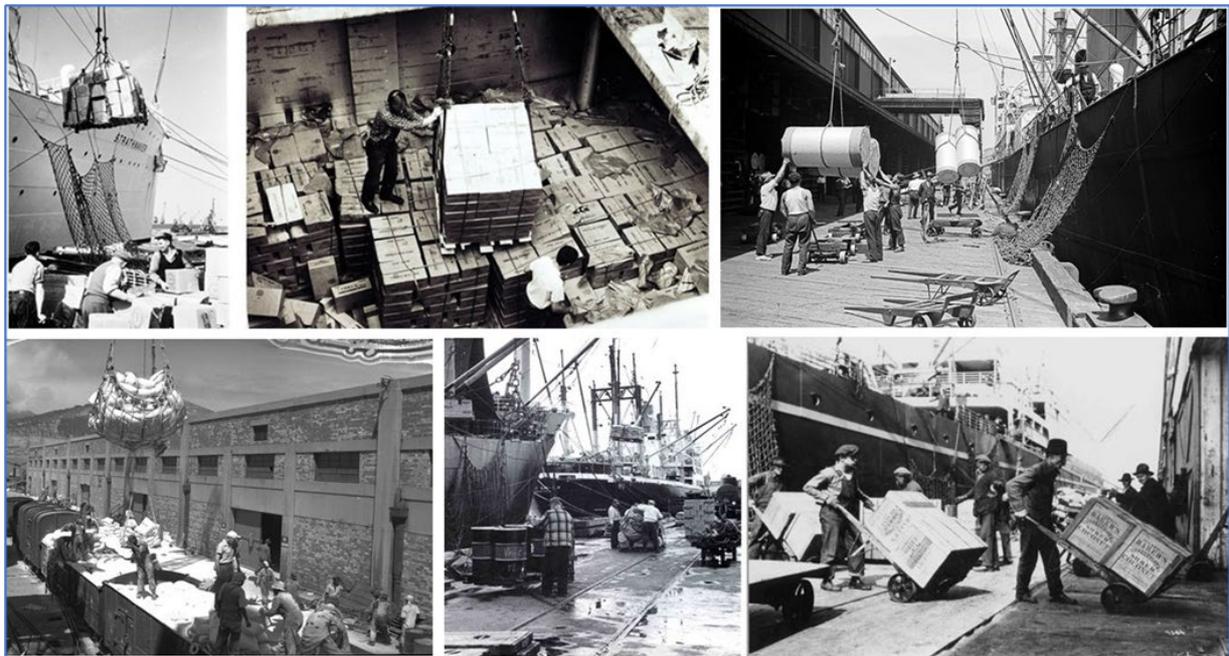
Logo após a inauguração de Brasília foram construídas as rodovias Belém-Brasília, Brasília-Rio Branco e Cuiabá-Porto Velho, no intuito de estabelecer relações comerciais e proporcionar o povoamento em áreas mais afastadas do Centro-Oeste e da região Norte. Embora a pesquisa bibliográfica indique que a substituição do Modal Aquaviário pelo Rodoviário foi potencializada pela construção das rodovias, deve-se observar que, a partir da industrialização, o perfil das cargas foi profundamente alterado, com uma quantidade crescente de carga geral e que a Cabotagem não poderia ser competitiva neste mercado por ser considerado um transporte de curta distância ou com necessidade de menor tempo de trânsito devido ao valor agregado da carga para a longa distância.

Outro fator a ser considerado é o processo de movimentação de carga geral. Enquanto o Modal Rodoviário demanda 2 movimentações (carregamento no Embarcador e descarga no Recebedor) a Cabotagem demanda pelo menos 8 movimentações (carregamento no

Embarcador, descarga no armazém do porto, movimentação do armazém para o navio, embarque no navio, descarga do navio, movimentação do navio para o armazém, carregamento no armazém e descarga no Recebedor). Na ausência de um processo de unitização das cargas, a maior quantidade de movimentos para a Cabotagem resultava em maior nível de perdas, avarias e roubo de cargas, principalmente nos portos (Figura 4).

Por sua vez, a movimentação portuária sem um sistema de unitização de cargas aumentou consideravelmente o tempo de permanência dos navios nos portos, aumentando ainda mais o tempo de trânsito da Cabotagem, tornando o Modal Rodoviário ainda mais competitivo, até para longas distâncias, no segmento de carga geral, restando para a Cabotagem os segmentos de grãos líquidos e sólidos.

Figura 4 – Movimentações de Carga Geral nos Portos.



Fonte: Autor.

Até a década de 1990 a Cabotagem perdeu importância nas cadeias logísticas nacionais devido à alta inflação e aos problemas de infraestrutura portuária (ONO, 2001).

De acordo com MENDES (1990), “o transporte marítimo regular de Cabotagem foi retomado com a Empresa de Navegação Aliança que promoveu a saída do porto de Santos de seu navio Bianca, iniciando a linha de Cabotagem para Manaus. Além dele, entrou no tráfego de Cabotagem o navio Ana Luísa, também um navio da Classe SD-14, de 14.000 toneladas de porte bruto (TPB) e recém-reformado, podendo em seguida colocar outro navio semelhante, o Alessandra, conforme a demanda. Com isso, a empresa inverteu o caminho tradicional dos armadores, que normalmente começam na Cabotagem e depois passam ao longo curso, ‘recriando a Cabotagem de carga no Brasil’”.

Os navios utilizados pela Aliança neste serviço de Cabotagem eram do tipo Classe SD-14, de 14.000 toneladas de porte bruto, considerados como de múltiplos propósitos, ou seja, transportavam carga geral e contêineres (408 contêineres de 20’ com 42 tomadas para contêineres frigoríficos). A Figura 5 apresenta uma foto do navio Bianca utilizado pela Aliança.

Figura 5 – Navio Bianca da Aliança.



Fonte: MENDES (1990).

A Figura 6 apresenta a veiculação do serviço de Cabotagem feita na época. Os portos de escalas eram Santos, Rio de Janeiro, Recife, Fortaleza, Manaus na viagem de sentido norte e os portos de Itaqui, Recife e Vitória na viagem de sentido sul.

Figura 6 – Anúncio da Cabotagem da Aliança 1990.

Empresa de Navegação Aliança S/A



# ALIANÇA

Av. Pasteur, 110 - TELEFONE (021) 545-1112

---

**SERVIÇO EXPRESSO BRASIL / EUROPA / BRASIL**  
 ALIANÇA / HSDG / CMB / HL / SEAS / NOLL / RTAL / BRISA  
 JOINT CONTAINER SERVICE

LE HAVRE, ROTTERDAM, TILBURY, HAMBURG, BREMEN E ANTWERP

	RECIFE		SALVADOR		RIO		SANTOS		R.L.	ITJ	SFS	FMS	
	D	C	D	C	D	C	D	C					
Capitania	04/09	--	--	--	--	--	--	--	23/08	18/08	21/08	--	22/08
M. Cervantes	05/09	--	01/09	01/09	--	--	--	--	20/08	--	--	--	--
Chrysalis	03/09	21/08	05/09	--	02/09	02/09	25/08	21/08	21/08	20/08	--	--	--
La Fayette	04/09	--	--	--	--	--	03/09	13/09	--	--	--	--	--
N. Zealandia	04/09	--	09/08	--	11/09	18/09	13/09	13/09	13/09	--	15/09	14/09	--
Monte Rosa	06/09	--	23/08	23/08	--	--	12/09	21/09	--	--	--	--	--
Flamengo	02/09	--	13/09	13/09	18/09	28/09	18/09	21/09	22/09	24/09	24/09	--	--
CMB Mailing	07/09	05/10	05/10	--	--	--	29/09	29/09	--	--	--	--	--
Cap Trafalgar	08/09	--	--	--	29/09	29/10	05/10	04/10	--	--	--	--	--
Coastalstar	04/09	--	--	--	02/10	--	02/10	11/10	04/10	03/10	--	--	10/10

---

**SERVIÇO REGULAR MULTIPURPOSE**  
 COM DESTINO A LISBOA, TILBURY, ROTTERDAM, HAMBURG E BREMEN

	ITALIA	FOUR	SANTOS	RIO	SALV.	FORT.
NORDESTRAND	03/09	04/09	--	05/09	01/09	--

---

**CABOTAGEM**  
 SERVIÇO EXPRESSO - CONTAINERS  
 (OUTROS DESTINOS, FAVOR CONSULTAR NOSSOS AGENTES)

	SAS	RIO	REC	FOR	MAO	ITA	REC	SSA	VIT	SMS
ANA LUISA	03/09	--	--	--	--	--	--	--	21/08	25/08
BIANCA	03/09	--	--	--	23/08	28/08	31/08	--	21/08	25/08
ANA LUISA	03/09	28/08	31/08	--	01/09	13/09	13/09	--	22/08	24/08
BIANCA	03/09	05/09	08/09	13/09	--	20/09	23/09	--	--	02/10

---

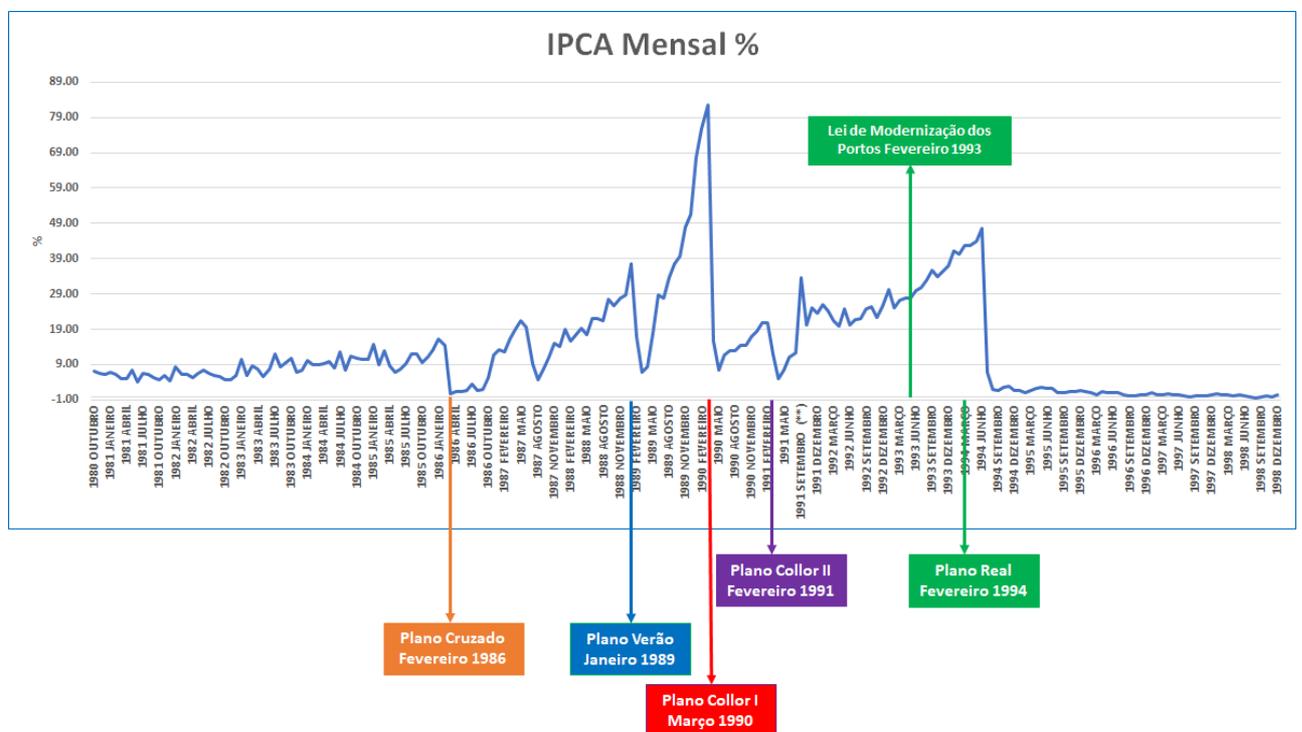
RIO GRANDE/PORTO ALEGRE - Aliança S/A S.A., NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO - FONE: (051) 32-17-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-00  
 FLORIANÓPOLIS - Aliança S/A S.A., NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO - FONE: (041) 33-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-00  
 PARANAGUÁ - Aliança S/A S.A., NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO - FONE: (043) 33-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-00  
 CURITIBA - Aliança S/A S.A., NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO - FONE: (041) 33-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-00  
 SÃO PAULO - Aliança S/A S.A., NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO - FONE: (011) 214-1417  
 RIO DE JANEIRO - Aliança S/A S.A., NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO - FONE: (021) 223-2014  
 VITÓRIA - Aliança S/A S.A., NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO - FONE: (071) 222-2014 / 222-2015  
 SALVADOR - Aliança S/A S.A., NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO - FONE: (071) 222-2014 / 222-2015  
 RECIFE - Aliança S/A S.A., NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO - FONE: (071) 222-2014 / 222-2015  
 FORTALEZA - Aliança S/A S.A., NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO - FONE: (085) 222-2014 / 222-2015  
 MANAUS - Aliança S/A S.A., NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO - FONE: (091) 222-2014 / 222-2015  
 BELO HORIZONTE - Aliança S/A S.A., NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO - FONE: (031) 222-2014 / 222-2015

Fonte: MENDES (1990).

Ainda do ponto de vista histórico e econômico, por ter o transporte marítimo maior tempo de trânsito que seus modais concorrentes, o custo de inventário em trânsito também é maior. Logo, a taxa de inflação é um fator decisivo na escolha do modal de transporte por parte

dos Embarcadores. Entre 1986 e 1994, o Brasil teve 5 planos econômicos para conter a inflação e apenas o Plano Real resultou em uma estabilidade mais duradoura da inflação em baixos níveis (Figura 7). Porém, entre o Plano Cruzado de 1986 e o Plano Real em 1994, a maioria das empresas de Cabotagem de Carga Geral encerrou suas operações pela soma dos fatores de congestionamento e longo tempo de operação nos portos e escolha dos embarcadores pelo Modal Rodoviário devido ao alto nível da inflação.

Figura 7 – IPCA Mensal entre 1980 e 1998.



Fonte: Autor.

Até 1990, o sistema portuário era formado por portos administrados diretamente pela Portobras, por Companhias Docas subsidiárias e por concessionários privados ou estaduais. Com base na Lei 8.029, de abril de 1990, o Poder Executivo foi autorizado a dissolver as entidades da administração pública federal. Extinguiu-se, então, a Portobras e iniciou-se o processo de reforma institucional do setor. Posteriormente, a Lei de Modernização dos Portos

(Lei 8.630, de 25.2.1993) definiu novas competências para os setores público e privado na construção e operação da infraestrutura portuária do país, entre elas: o setor privado tornou-se responsável pelo aparelhamento portuário – incluindo os investimentos nos equipamentos necessários para a operação dos terminais e a recuperação e conservação das instalações – e pela operação das áreas de embarque e desembarque de cargas enquanto o setor público manteve a responsabilidade pela construção e manutenção da infraestrutura portuária, incluindo projetos de dragagem e de acessos terrestres, projetos de meio ambiente e segurança e projetos de infraestrutura, além da função fiscalizadora e promotora do porto (MARCHETTI e PASTORI, 2006).

Com a privatização, a melhoria dos serviços portuários imprimiu forte incremento da produtividade nos portos e reduções de preços cobrados aos proprietários de navios. Como consequência, os armadores de Cabotagem puderam oferecer a seus clientes mais frequência, regularidade e redução no frete, tornando-se competitivo em relação ao rodoviário. Os navios passam menos tempo nos portos e realizam mais viagens, o que reduz seus custos médios por tonelada transportada, realimentando a redução dos fretes e aumentando a rentabilidade do setor (ERVILHA, 2006 e DALTO e VICTORINO, 2008).

O processo modernização da infraestrutura portuária Brasileira, iniciado em 1993, aumentou a produtividade dos terminais portuários e reduziu o tempo de espera dos navios tornando o serviço de Cabotagem mais previsível em sua programação de escalas (ONO, 2001). Em 1998 a Empresa Aliança Navegação S.A foi adquirida pelo Grupo Oetker, um dos principais grupos empresariais Alemães que também era proprietário do armador Hamburg Süd (hoje pertencente ao Grupo dinamarquês Maersk), sendo atualmente denominada de Aliança Navegação e Logística Ltda.

Em 1999 a empresa Aliança iniciou o serviço de Cabotagem containerizada com navios porta contêineres em substituição aos navios do tipo SD-14. O serviço possuía frequência semanal entre os portos de Rio Grande, Santos, Salvador, Suape, Fortaleza e Manaus. Segundo a empresa Aliança, foram quatro anos de prejuízos na reconquista da confiabilidade do modal (LOGWEB, 2009), fato também relatado por ERVILHA (2006):

*“O serviço de Cabotagem de containers enfrentou muita resistência no início de suas operações em 1999 por causa da forte cultura de transporte rodoviário nas indústrias, que eram atendidas com grande flexibilidade no tempo de atendimento e simplicidade na logística porta-a- porta. Os processos e embalagens eram dimensionados para otimizar as viagens de caminhão e pouco se conhecia sobre o modal marítimo e de que forma a Cabotagem surgiria como alternativa viável para o transporte de suas cargas. Por longo período, as empresas de Cabotagem enfrentaram dificuldades tentando provar os novos conceitos do serviço e ganhar a confiança do mercado. Com o tempo, no entanto, a postura de seriedade e eficiência dos armadores deu credibilidade à Cabotagem”.*

PORTOS EFICIENTES E BAIXO ÍNDICE DE INFLAÇÃO PODEM SER CONSIDERADOS COMO AS PRINCIPAIS CONDIÇÕES NECESSÁRIAS PARA QUE A CABOTAGEM TENHA COMPETITIVIDADE NAS CADEIAS LOGÍSTICAS NACIONAIS.

### **3. Diferenciação entre Longo Curso e Cabotagem**

Existem muitos pontos em comum entre a indústria do Longo Curso e da Cabotagem, porém é importante ressaltar os pontos não comuns para melhor caracterização da Cabotagem e

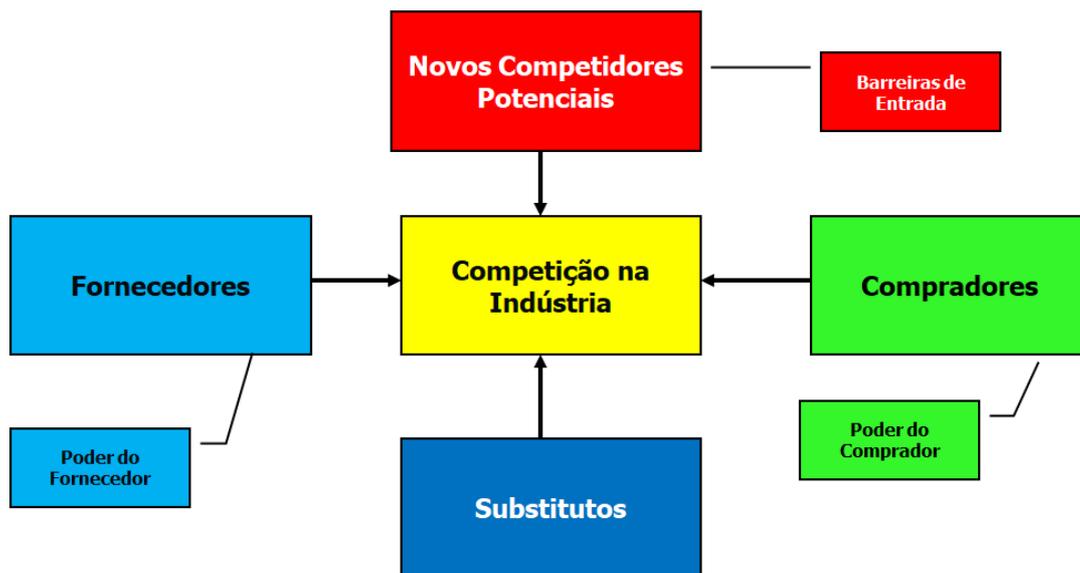
identificação de possíveis variáveis e restrições a serem aplicadas na modelagem de malhas logísticas e para melhor compreensão das relações de causas e efeitos entre as duas indústrias.

### 3.1 Nível de Concorrência na Indústria



O modelo de PORTER (1986) para análise das forças que dirigem a concorrência na indústria pode ser utilizado para análise da diferença do nível concorrencial na indústria de Longo curso e da Cabotagem e é apresentado na Figura 8. A análise feita neste trabalho considera uma variação do modelo, onde os fornecedores são as empresas de navegação e os compradores os seus clientes.

Figura 8 – Forças que dirigem a Concorrência na Indústria.



Fonte: adaptado de PORTER (1986).

#### 3.1.1 Longo Curso

Dados da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) indicam que o transporte marítimo representa 80% do comércio mundial e facilita o fluxo das

cadeias de suprimentos globais. Esta alta participação possui diversos motivos, que podem ser agrupados em vantagens econômicas, logísticas e tecnológicas:

a) Custo-Efetividade

- Economias de Escala: Navios de grande porte, como os superpetroleiros e os mega porta-contêineres, podem transportar enormes quantidades de mercadorias a custos relativamente baixos por unidade.
- Baixo Custo de Transporte: Comparado a outros meios de transporte, como o aéreo ou rodoviário, o transporte marítimo oferece uma opção mais barata para longas distâncias, especialmente para cargas volumosas ou pesadas.

b) Capacidade de Carga

- Grande Capacidade: Navios de carga têm a capacidade de transportar grandes volumes de mercadorias, incluindo matérias-primas, produtos manufaturados e commodities, de forma eficiente.
- Flexibilidade de Carga: O transporte marítimo pode acomodar diversos tipos de cargas, desde líquidos a granel, como petróleo e produtos químicos, até cargas sólidas, como grãos, minérios e contêineres.

c) Cobertura Global

- Acessibilidade a Mercados Globais: O transporte marítimo permite o acesso a mercados em todos os continentes, facilitando o comércio internacional entre países e regiões.
- Infraestrutura Portuária: A existência de portos bem equipados e conectados em todo o mundo facilita o desembarque, armazenamento e redistribuição de mercadorias.

#### d) Eficiência Energética

- Menor Consumo de Combustível por tonelada-km: Comparado ao transporte aéreo e rodoviário, o transporte marítimo é mais eficiente em termos de consumo de combustível por t-km, o que contribui para menores emissões de carbono.

#### e) Segurança e Sustentabilidade

- Baixa Incidência de Acidentes: O transporte marítimo tem uma menor taxa de acidentes em comparação com o transporte rodoviário, contribuindo para a segurança das cargas.
- Desenvolvimento de Tecnologias Verdes: Inovações tecnológicas estão tornando o transporte marítimo mais sustentável, com a adoção de combustíveis mais limpos e práticas operacionais eficientes.

#### f) Dependência de Recursos Naturais

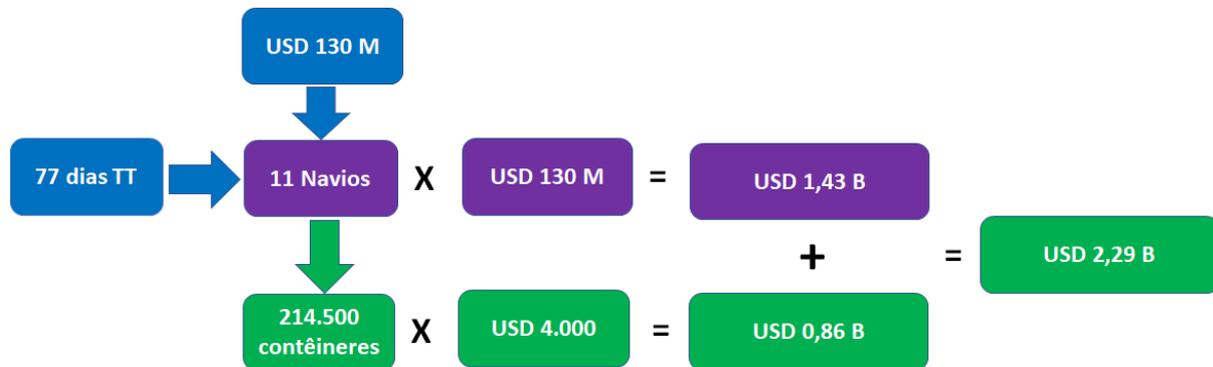
- Transporte de Matérias-Primas: Muitos países dependem da importação de matérias-primas, como petróleo, gás natural, carvão e minerais, que são mais economicamente transportados por mar.
- Exportação de Produtos Agrícolas: Produtos agrícolas e alimentos a granel, como trigo, milho e soja, são frequentemente exportados em grandes quantidades via transporte marítimo.

Esses fatores combinados fazem do transporte marítimo a espinha dorsal do comércio internacional, permitindo a movimentação eficiente e econômica de mercadorias ao redor do mundo.

Aplicando-se o modelo de PORTER (1986) a um serviço de Longo Curso e tomando como exemplo a montagem de um serviço entre a Ásia e o Brasil, com tempo de trânsito de 77

dias e navios de 13.000 TEU demanda um investimento em navios e contêineres (40') na ordem de 2,29 bilhões de dólares (Figura 9).

Figura 9 – CAPEX para um serviço de Longo Curso.



Fonte: Autor.

Este nível de investimento resulta em uma Barreira de Entrada para Novos Competidores Potenciais. Por sua vez, não existem Substitutos para o modal aquaviário no transporte entre as nações participantes do comércio global. Portanto, o modelo resultante é de concorrência (quase) perfeita e totalmente relacionado com a oferta de capacidade dos armadores e da demanda de capacidade por seus clientes (Figura 10).

Figura 10 – Concorrência no Longo Curso.



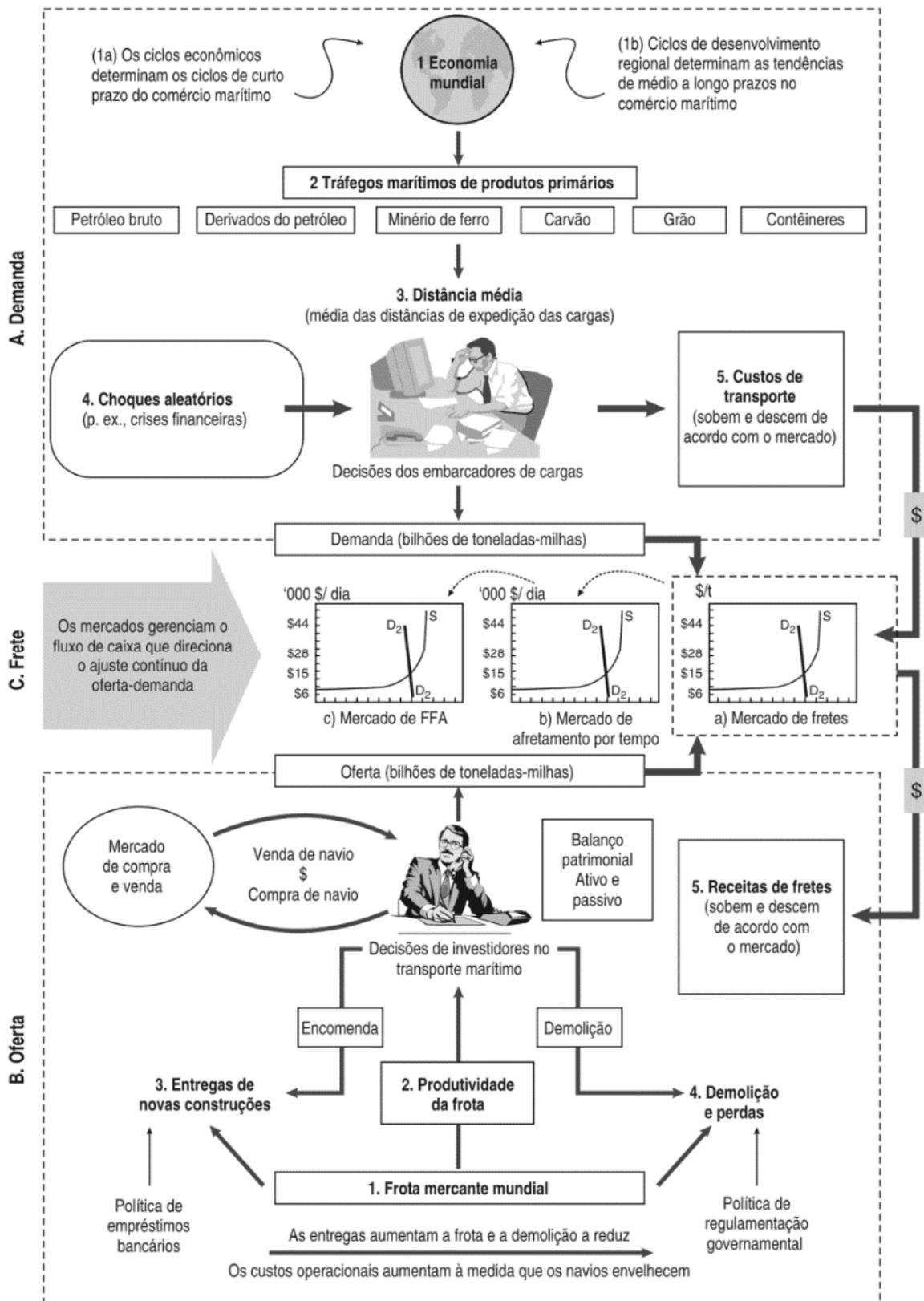
Fonte: Autor.

O principal mecanismo de ajuste adotado pela indústria é a redução ou aumento da capacidade de transporte de acordo com a situação da demanda. O aumento no curto prazo pode ser obtido pelo afretamento de navios e no longo prazo pela construção de novos navios. Por sua vez, a redução pode ser obtida pelo encerramento de contratos de afretamento e sucateamento de navios – *Scrape* ou suspensão temporária - *Lay Up* (STOPFORD, 2009). Já, a redução da velocidade de serviço, além de reduzir o consumo de combustível, possibilita ao armador aumentar a sua frota sem aumentar a capacidade de transporte disponibilizada ao mercado (NOTTEBOOM e VERNIMMEN, 2008).

O alto nível de investimento é característica de indústrias de capital intensivo. As indústrias de capital intensivo são caracterizadas por altos níveis de investimento necessários para a aquisição de equipamentos, infraestrutura e tecnologia. Este alto custo de capital impõe barreiras significativas à entrada de novas empresas, dificultando a competição com as já estabelecidas. As economias de escala permitem que empresas maiores reduzam seus custos unitários, enquanto novos entrantes enfrentam maiores dificuldades para competir em termos de preços. Além disso, a concentração de mercado é uma tendência comum nessas indústrias, onde poucas empresas dominam grande parte do setor devido às vantagens competitivas proporcionadas pelo acesso a recursos financeiros e tecnológicos significativos (SULLIVAN, 1978).

STOPFORD (2009) apresenta um resumo do processo decisório dos armadores para determinação dos fretes considerando a oferta e a demanda de capacidade de transporte. O seu livro é uma referência do setor e uma excelente fonte de consulta para estudar a economia do transporte marítimo (Figura 11).

Figura 11 – Processo decisório dos Armadores.



Fonte: STOPFORD (2009).

### 3.1.2 Cabotagem

Embora a Cabotagem possa ser considerada um serviço regular semelhante ao do Longo Curso, com rotas definidas e escalas semanais, o seu nível de competitividade da indústria difere bastante do Longo Curso.

A Barreira de Entrada foi reduzida com a publicação da Lei nº 14.301, de 7 de Janeiro de 2022, conhecida como BR do Mar (BRASIL, 2022), que possibilita o afretamento de navio a casco nu sem a necessidade de comprovação de tonelagem própria uma vez que seu Art. 19 altera o Art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997 que passou a ter a seguinte redação:

*“Art. 10. ....*

*IV - estrangeira por viagem ou tempo, para operar na navegação de Cabotagem, em substituição a embarcação de tipo semelhante, própria ou afretada, em jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, no País ou no exterior, na proporção de até 100% (cem por cento) da sua tonelagem de porte bruto.*

*§ 1º Sem prejuízo do disposto no inciso III do caput deste artigo, fica autorizado o afretamento de 1 (uma) embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de Cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira.*

*§ 2º O limite de afretamento de que trata o § 1º deste artigo será ampliado:*

*I - após 12 (doze) meses de vigência deste inciso, para 2 (duas) embarcações;*

*II - após 24 (vinte e quatro) meses de vigência deste inciso, para 3 (três) embarcações; e*

*III - após 36 (trinta e seis) meses de vigência deste inciso, para 4 (quatro) embarcações.*

*§ 3º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de Cabotagem, será livre a partir de 48 (quarenta e oito) meses de vigência deste parágrafo, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.*

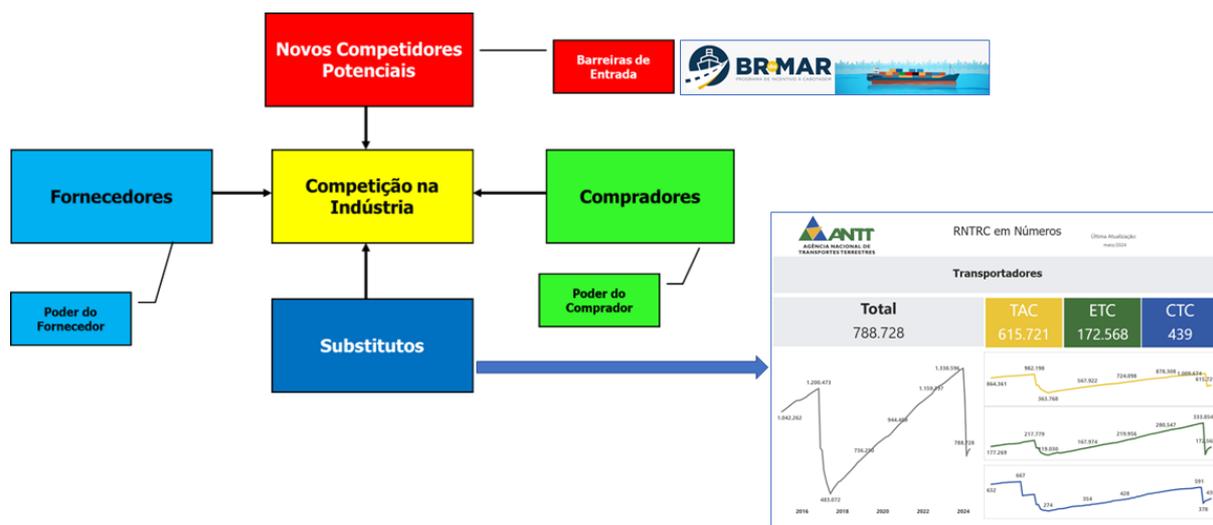
*§ 4º As empresas brasileiras de navegação poderão operar na navegação de Cabotagem com embarcações afretadas de acordo com o disposto nos §§ 1º, 2º e 3º deste artigo, hipótese em que não será necessário ter frota própria ou ter contratado a construção de embarcações.”*

Em relação aos Substitutos, o Modal Rodoviário domina a matriz de transporte brasileira devido a diversos fatores históricos e estruturais. A falta de investimentos consistentes em outros modais, como ferrovias e hidrovias, resultou em uma dependência predominante do transporte rodoviário, que atualmente é responsável por aproximadamente

60% do movimento total de cargas no país (Moreira *et al.* 2019). De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT, 2024), em maio de 2024 existiam 788.728 Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), 172.568 Empresas Transportadoras de Cargas (ETC) e 438 Cooperativas Transportadoras de Cargas (CTC).

Portanto, o nível de competitividade da Cabotagem está diretamente relacionado ao Modal Rodoviário, seu principal concorrente no transporte de cargas com origem e destino dentro do território brasileiro. A Figura 12 apresenta o modelo de Porter aplicado à indústria da Cabotagem.

Figura 12 – Concorrência na Cabotagem.



Fonte: Autor.

A relação direta do modelo de competitividade da Cabotagem com o Modal Rodoviário tem implicações profundas para a Cabotagem. Abordaremos em detalhes estas implicações nos próximos artigos.

## REFERÊNCIAS

- ANTT. (2024). RNTRC em números. Disponível em <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoioTEzNzdmYzktNzU3NS00NGJkLTk0ZjktNDY2MDV%20kZjQzMU3IiwidCI6Ijg3YmJlOWRILWE4OTItNGNkZS1hNDY2LTg4Zjk4MmZiYzQ5MCJ9>.
- BRASIL. (2022). Lei nº 14.301, de 7 de Janeiro de 2022. Disponível em [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2022/lei/114301.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/lei/114301.htm).
- CARVALHO, M. P. Abertura dos portos no Brasil. Disponível em [http://historialuso.an.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5223&Itemid=277](http://historialuso.an.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=5223&Itemid=277).
- CAVALCANTE, J. L. (2005). A Lei de Terras de 1850 e a reafirmação do poder básico do Estado sobre a terra. *Histórica*, 2, 1-8. <http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao02/materia02/LeideTerra.pdf>.
- CNI. (2024). Confederação Nacional da Indústria. Disponível em <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/>.
- DALTO, E. J., e VICTORINO, D. R. (2008). Impactos da lei 8.630 sobre a infra-estrutura de terminais de contêineres e na viabilização da navegação de Cabotagem no Brasil. *Transportes*, 16(1). Disponível em <http://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/download/12/9>.
- DANTAS, A. T. e SANTOS, A. M. S. P. Formação Econômica do Brasil. v. 1. Rio de Janeiro. Fundação CECIERJ, 2009. Disponível em <https://canal.cecierj.edu.br/012016/135601afe019e21774c2e7101a47c285.pdf>.
- DE ANDRADE, M. C. (1976). Os anos trinta no Brasil. *Revista de História*, 53(106), 407-458. Disponível em <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/download/209782/192430>.
- DUCRUET, C., & NOTTEBOOM, T. E. (2012). Developing Liner Service Networks in Container Shipping. Song, D.W. and Panayides, P. *Maritime Logistics: A complete guide to effective shipping and port management*, Kogan Page, pp.77-100, 2012. Disponível em <https://shs.hal.science/halshs-00682949>.
- EARP, F. S., & KORNIS, G. (2004). O desenvolvimento econômico sob Getúlio Vargas. Disponível em <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/11914/2/F%C3%A1bio%20S%C3>

[%A1%20Earp%20e%20George%20Kornis%20-%20O%20desenvolvimento%20econ%C3%B4mico%20sob%20Getulio%20Vargas\\_P.pdf.](#)

ERVILHA, R. D. A. (2006). Impactos da lei 8.630/93 sobre a infra-estrutura de terminais de containers e a viabilização da navegação de Cabotagem de carga geral no Brasil. Disponível em [http://ibmec-dissertacoes.s3.amazonaws.com/ibmec-dissertacoes/mestrado-profissional-em-administracao/2006/dis\\_2006\\_24\\_-\\_renata\\_de\\_albuquerque\\_ervilha.pdf](http://ibmec-dissertacoes.s3.amazonaws.com/ibmec-dissertacoes/mestrado-profissional-em-administracao/2006/dis_2006_24_-_renata_de_albuquerque_ervilha.pdf).

FGV. (2024). Estradas de rodagem – a expansão de 1957-1964. Disponível em <https://atlas.fgv.br/marcos/governo-juscelino-kubitschek-1956-1961/mapas/estradas-de-rodagem-expansao-de-1957-1964>.

FRÉMONT, A. (2009). Shipping Lines and Logistics. *Transport Reviews*, 29(4), 537–554. <https://doi.org/10.1080/01441640802677607>.

GALVÃO, O. J. (1999). Comércio interestadual por vias internas e integração regional no Brasil: 1943-69. *Revista Brasileira de Economia*, 53, 523-558. Disponível em <https://www.scielo.br/j/rbe/a/kg7rjtQGGPXfM8GWS4NqzCv/?lang=pt&format=html&stop=next>.

GONÇALVES, P. C. (2017). Escravos e imigrantes são o que importam: fornecimento e controle da mão de obra para a economia agroexportadora Oitocentista. *Almanack*, 307-361. <https://doi.org/10.1590/2236-463320171710>.

IBGE. (2024). Distribuição da População. Disponível em <https://atlascolar.ibge.gov.br/brasil/3050-caracteristicas-demograficas/distribuicao-da-populacao.html>.

MARCHETTI, D. S e PASTORI, A. Dimensionamento do potencial de investimentos para o setor portuário. *BNDES Setorial*, Rio de Janeiro, n. 24, p. 3-34, set. 2006. Disponível em [https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/2425/1/BS%2024%20Dimensionamento%20do%20potencial%20de%20investimento%20para%20o%20setor%20portu%C3%A1rio\\_P.pdf](https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/2425/1/BS%2024%20Dimensionamento%20do%20potencial%20de%20investimento%20para%20o%20setor%20portu%C3%A1rio_P.pdf).

MOREIRA, L. de A.; SANTOS, S. F. dos; OLIVEIRA NETO, R. de; SILVA JUNIOR, L. A. (2019). Bibliographic review of the mode of road transportation in Brazil. *Research, Society and Development*, [S. l.], v. 8, n. 3, p. e2283728, 2019. DOI: 10.33448/rsd-v8i3.728. Disponível em: <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/728>.

- MULTIRIO. História do Brasil. Disponível em <http://multirio.rio.rj.gov.br/index.php/historia-do-brasil>.
- NOTTEBOOM, T. (2012). Container Shipping. In *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, W.K. Talley (Ed.). <https://doi.org/10.1002/9781444345667.ch12>.
- NOTTEBOOM, T. and MERCKX, F. (2006), Freight Integration in Liner Shipping: A Strategy Serving Global Production Networks. *Growth and Change*, 37: 550-569. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2257.2006.00340.x>.
- NOTTEBOOM, T. E., & VERNIMMEN, B. (2009). The effect of high fuel costs on liner service configuration in container shipping. *Journal of transport geography*, 17(5), 325-337. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.05.003>.
- OLIVEIRA, Y. A., & ZAMBONI, M. J. (2021). Entre o direito e a manutenção de privilégios. *Iniciação & Formação Docente*, 8(2), 406-a. Disponível em <https://seer.uftm.edu.br/revistaeletronica/index.php/revistagepadle/article/view/5465/pdf>.
- ONO, R. T. (2001). Estudo de viabilidade do transporte marítimo de contêineres por Cabotagem na costa brasileira. Dissertação (Mestrado). Departamento de Engenharia Naval. Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. 132p. São Paulo. Disponível em [https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3135/tde-16012002-102949/publico/teses\\_online.pdf](https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3135/tde-16012002-102949/publico/teses_online.pdf).
- PORTER, M. E. (1986). *Estratégia Competitiva*. 27ª Edição. Editora Campus. São Paulo.
- SANDOVAL, M. A. L. (2011). Breve histórico sobre a evolução do planejamento nacional de transportes. Disponível em <https://transportadormineiro.files.wordpress.com/2012/09/historico-do-planejamento-de-transportes.pdf>.
- STOPFORD, M. (2009). *Maritime Economics*. 3rd Edition. Routledge.
- SULLIVAN, T. G. (1978). The Cost of Capital and the Market Power of Firms. *The Review of Economics and Statistics*, 60(2), 209–217. <https://doi.org/10.2307/1924974>.