



**UNIVERSIDADE FEDERAL OESTE DO PARÁ**  
**INSTITUTO CIÊNCIAS DA SOCIEDADE**  
**GESTÃO PÚBLICA E DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

**KAIO MATHAUS SILVA DE ALMEIDA**

**A CABOTAGEM E SEUS IMPACTOS SOCIOECONOMICOS NO ESTADO DO  
PARÁ**

**SANTARÉM - PA**  
**2021**

**KAIO MATHAUS SILVA DE ALMEIDA**

**A CABOTAGEM E SEUS IMPACTOS SOCIOECONOMICOS NO ESTADO DO  
PARÁ**

Trabalho de Conclusão do Curso apresentado ao Programa de Ciências Econômicas e Desenvolvimento Regional, para obtenção de grau de Bacharel em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional; Universidade Federal do Oeste do Pará, Instituto de Ciências da Sociedade.

Orientadora: Dra. Izaura Cristina Nunes Pereira Costa

**SANTARÉM - PA  
2021**

**Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)**  
**Sistema Integrado de Bibliotecas – SIBI/ UFOPA**

---

A447c Almeida, Kaio Mathaus Silva de  
A cabotagem e seus impactos socioeconômicos no Estado do Pará. / Kaio  
Mathaus Silva de Almeida. – Santarém, 2021.  
53 p.: il.  
Inclui bibliografias.

Orientadora: Izaura Cristina Nunes Pereira Costa  
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Universidade Federal do  
Oeste do Pará, Instituto de Ciências da Sociedade, Programa de Ciências Eco-  
nômicas e Desenvolvimento Regional, Curso de Gestão Pública e Desenvolvi-  
mento Regional.

1. Cabotagem. 2. Navegação. 3. Bauxita. I. Costa, Izaura Cristina Nunes Pe-  
reira, *orient.* II. Título.

CDD: 23 ed. 333.9115



UNIVERSIDADE FEDERAL DO OESTE DO PARÁ  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA SOCIEDADE  
PROGRAMA DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS E DESENVOLVIMENTO REGIONAL  
CURSO DE BACHARELADO EM GESTÃO PÚBLICA E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

## ATA DE DEFESA PÚBLICA DE MONOGRAFIA DO CURSO DE BACHARELADO EM GESTÃO PÚBLICA E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

No vigésimo sétimo dia do mês de agosto de dois mil e vinte e um, às 10 horas e 00 minutos, realizou-se a Defesa Pública *on-line*, por meio da plataforma Googl meet (link: <https://meet.google.com/qxf-ydpf-dtv>), da Monografia do(a) acadêmico(a) **KAIO MATHAUS SILVA DE ALMEIDA** (matrícula: 201701306), intitulada A CABOTAGEM E SEUS IMPACTOS SOCIOECONOMICOS NO ESTADO DO PARÁ, sob orientação do(a) Prof.(a) Dra. Izaura Cristina Nunes Pereira Costa, que compôs a banca examinadora com os professores Dra. Inailde Correa de Almeida e MSc Rogério Henrique Almeida. O(a) presidente fez a abertura do trabalho com a apresentação dos componentes da banca e do(a) discente e atribuiu o tempo de vinte e cinco a trinta minutos para a apresentação do trabalho. Após a apresentação, seguiu-se a arguição e as respostas. Posteriormente, os membros da banca fizeram suas considerações finais passando a palavra para o(a) discente que efetuou seus agradecimentos. A comissão reuniu-se e apresentou o parecer final com a nota 9,0 (Nove). Nada mais havendo a tratar, eu, Prof.(a) Izaura Cristina Nunes Pereira Costa, lavrei a presente ata que, após ser lida, será assinada pelos membros da banca.

Prof.(a) Dra. Izaura Cristina Nunes Pereira Costa – Orientador(a)

Izaura Cristina Nunes Pereira Costa

Prof.(a) Dra. Inailde Correa de Almeida – Membro da banca

Inailde

Prof.(a) MSc. Rogério Henrique de Almeida – Membro da banca

Rogério Henrique de Almeida

Kaio Mathaus Silva de Almeida – Discente

Kaio Mathaus Silva de Almeida

Dedico este trabalho a minha família que sempre esteve comigo desde do início da minha jornada acadêmica, aos meus amigos bem como convivi nesses longos 4 anos.

## Agradecimentos

Em primeiro lugar agradeço a Deus por me dado paciência e perseverança para chegar até aqui. Sabendo que não seria fácil, em minhas orações tudo o que pedia era que eu jamais deixasse de ter foco e dedicação e na prática o desejo de honrar os compromissos foi maior que a vontade de desistir.

Em segundo lugar a minha família pelo apoio e incentivo que recebi para que eu conquistasse essa vitória. Principalmente minha mãe Risonete Silva de Almeida com quem participou de muitos momentos difíceis na vida que tive que lidar e graças ao seu amor e carinho, encontrei forças para lutar e conquistar meus objetivos.

Aos amigos e colegas de curso pelo convívio e apoio dentro e fora da Universidade. Ao longo desses 5 anos tive o prazer de dividir minha trajetória acadêmica com a turma GP2017, entre eles: Edcley de Sousa Guimarães, Jarleane Maria de Castro Caetano, Sara Pinto do Carmo, Lauro Vitor Campos Bezerra, Diana de Souza Cruz e José Henrique de Jesus Pinto. Agradeço pelo companheirismo e por estarem presentes ao longo dessa caminhada.

O meu agradecimento também vai para todos os docentes sem exceção, com quem tive a oportunidade de desenvolver meu aprendizado e conhecimento sobre o Mundo, o Brasil, Amazônia e sobretudo nossa Região Tapajós, bem como pude conhecer muito mais do que imaginava. Graças ao empenho, dedicação, paciência e competência de ambos dentro e fora da sala de aula.

Por fim a Docente e Doutora Izaura Cristina Nunes Pereira Costa como minha orientadora e dividir o seu conhecimento sobre o tema com ideias e sugestões acerca do tema a fim de construir um trabalho compatível com a realidade.

É com muita satisfação que realizei este Trabalho de Conclusão de Curso.

Muito obrigado a todos vocês!

## RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo apresentar uma análise sobre o desenvolvimento da cabotagem no Brasil e o papel dessa atividade no desenvolvimento econômico do estado do Pará. Por ser um país continental, a navegação de cabotagem no Brasil foi favorecida entre os séculos XVI a XX sendo o principal meio de transporte de cargas e passageiros entre os portos brasileiros na costa litorânea até as políticas públicas voltarem para construção de rodovias e expansão da malha rodoviária. Com a reabertura econômica ao mercado internacional na década de 1990, novos investimentos foram feitos fazendo privatizações e concessões de serviços portuários, regulamentações nos portos organizados e a entrada de empresas estrangeiras ao modal aquaviário. Porém no governo Lula (2002-2010) o Estado brasileiro retomou seu posto como agente indutor do desenvolvimento econômico investindo através do PAC, revitalização da indústria naval e modernização estrutural nos portos nacionais. Entre um desses fixos portuários está o porto Vila do Conde/PA aumentou sua capacidade de receber navios. No Pará a sua economia é concentrada primordialmente na exploração e exportação de minérios e com base nos resultados alcançados, as mineradoras Alcoa e Mineração Rio Norte (MRN) levam a bauxita da mesorregião Baixo Amazonas carregados em navios, navegando no rio Amazonas até a região metropolitana de Belém contribuindo para a região ser uma das maiores exportadoras de bauxita do mundo. A soja e o milho também são escoados de Mato Grosso pelos caminhões ao Portos de Santarém e Estação de Transbordo de Carga de Miritituba são levados em navios e barcas para Porto Vila do Conde, em Barcarena onde são exportados para outros países. Foi feita uma abordagem qualitativa fundamentada em pesquisa bibliográfica e documental, com leitura de teses e artigos científicos que falam sobre a cabotagem no Brasil e na região, e também foi necessária consulta e análise de documentos e dados disponibilizados por órgãos federais. Ao final da pesquisa vimos que com a multimodalidade a navegação de cabotagem tem se intensificado no Pará neste século XXI na busca por novas alternativas para escoamento de cargas visando menor custo e duração de transporte.

**Palavras-chave:** Cabotagem. Navegação. Brasil. Pará. Bauxita

## ABSTRACT

This research aims to present an analysis of the development of cabotage in Brazil and the role of this activity in the economic development of the state of Pará. Because it is a continental country, cabotage navigation in Brazil was favored between the XVI to XX centuries being the main means of cargo and passenger transportation between Brazilian ports on the coastal coast until public policies turned to the construction of highways and expansion of the road network. With the economic reopening to the international market in the 1990s, new investments were made through privatizations and concessions of port services, regulations in organized ports, and the entry of foreign companies into the waterway modal. However, during the Lula government (2002-2010) the Brazilian State resumed its position as an inducer of economic development by investing through the PAC, revitalization of the naval industry, and structural modernization of the national ports. Among these port fixes is the port Vila do Conde/PA which has increased its capacity to receive ships. In Pará its economy is primarily concentrated on ore mining and exports and based on the results achieved, the mining companies Alcoa and Mineração Rio Norte (MRN) take the bauxite from the Baixo Amazonas mesoregion loaded onto ships, sailing on the Amazon River as far as the metropolitan region of Belém, contributing to the region being one of the largest bauxite exporters in the world. Soy and corn are also transported from Mato Grosso by trucks to the Port of Santarém and the Miritituba Cargo Transshipment Station and taken by ship and barge to Porto Vila do Conde in Barcarena where they are exported to other countries. A qualitative approach was made based on bibliographic and documental research, with the reading of theses and scientific articles that talk about cabotage in Brazil and in the region, and it was also necessary to consult and analyze documents and data made available by federal agencies. At the end of the research we saw that with multimodality cabotage navigation has intensified in Pará in this XXI century in the search for new alternatives for the flow of cargoes aiming at lower cost and duration of transport.

**Keywords:** Cabotage. Navigation. Brasil. Pará. Bauxite

## RESUMEN

Esta investigación tiene como objetivo presentar un análisis del desarrollo del cabotaje en Brasil y el papel de esta actividad en el desarrollo económico del Estado de Pará. Al ser un país continental, la navegación en Brasil se vio favorecida por el cabotaje entre los siglos XVI y XX siendo el principal medio de transporte de carga y pasajeros entre los puertos brasileños del litoral hasta que las políticas públicas vuelven a la construcción de carreteras y a la ampliación de la red viaria. Con la reapertura económica al mercado internacional en los años 90, se realizaron nuevas inversiones a través de privatizaciones y concesiones de servicios portuarios, regulaciones en los puertos organizados y la entrada de empresas extranjeras al modal fluvial. Sin embargo, durante el gobierno de Lula (2002-2010) el Estado brasileño retomó su posición de agente inductor del desarrollo económico invirtiendo a través del PAC, revitalizando la industria naval y modernizando estructuralmente los puertos nacionales. Uno de estos arreglos portuarios es el puerto Vila do Conde/PA ha aumentado su capacidad para recibir buques. En Pará su economía se concentra principalmente en la extracción y exportación de mineral y, en base a los resultados obtenidos, las empresas mineras Alcoa y Mineração Rio Norte (MRN) llevan la bauxita de la mesoregión del Bajo Amazonas cargada en barcos, navegando por el río Amazonas hasta la región metropolitana de Belém, contribuyendo a que la región sea una de las mayores exportadoras de bauxita del mundo. La soja y el maíz también se transportan desde Mato Grosso en camiones hasta el puerto de Santarem y la estación de transbordo de carga de Miritituba, donde se llevan en barco y barcaza hasta Porto Vila do Conde, en Barcarena, donde se exportan a otros países. Se realizó una aproximación cualitativa basada en la investigación bibliográfica y documental, con la lectura de tesis y artículos científicos que hablan del cabotaje en Brasil y en la región, y también fue necesario consultar y analizar documentos y datos puestos a disposición por los organismos federales. Al final de la investigación vimos que con la multimodalidad, la navegación de cabotaje se ha intensificado en Pará en este siglo XXI en la búsqueda de nuevas alternativas para el flujo de cargas con el objetivo de reducir el costo y la duración del transporte.

**Palabras clave:** Cabotaje. Navegación. Brasil. Pará. Bauxita

## LISTA DE ILUSTRAÇÃO

Mapa 1 – A marcha do povoamento e a urbanização no século XVI, predomínio de ocupações litorâneas.....	17
Mapa 2 – A marcha do povoamento e a urbanização no século XVIII, predomínio das ocupações litorâneas e lindeiras aos principais cursos hídricos.....	20
Figura 1 – Companhias de navegação subsidiadas pelo Tesouro Nacional (1862-1897) .....	22
Mapa 3 – Classificação dos Portos na década de 1940.....	23
Figura 2 - Porto da Cargill em Santarém .....	30
Figura 3 – Ampliação do Píer Principal do Porto Vila do Conde .....	32
Figura 4 – Revitalização da indústria naval brasileira.....	33
Figura 5 - Localização dos Portos Organizados na costa brasileira .....	36
Figura 6 – PIB do Pará em 2018, participação e variação .....	39
Figura 7 – Mapa do Pará.....	41
Figura 8 – Porto de Belém.....	44
Gráfico 1 - Comparativo da movimentação de cargas em 2012 (t) – Miramar.....	45
Figura 9 – Terminal Portuário de Outeiro.....	45
Figura 10 – Porto Vila do Conde.....	46
Figura 11 - Fixos emissores e receptores de fluxos de bauxita através da cabotagem (2009) .....	47
Gráfico 2 - Total de cargas transportas (t) via cabotagem Pará.....	48

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1 - Movimentação através da navegação de cabotagem nos principais portos brasileiros em 1937.....	22
Tabela 2 - Maiores Municípios Exportadores do Pará – 2018.....	39
Tabela 3 - Principais Produtos Paraenses e o Valor das Exportações (2018) .....	40

## LISTA DE ABREVIações E SIGLAS

ANTAQ	Agência Nacional de Transporte Aquaviário
SIG	Sistema de Informação Gerencial
PAC	Programa de Aceleração e Crescimento
PO	Porto Organizado
TUP	Terminal de Uso Privativo
PRGAP	Programa Federal de Apoio a regularização e Gestão Ambiental Portuária
PROMEFL	Programa de Modernização e Expansão da Frota
Transpetro	Petrobras Transporte S.A
Prorefam	Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo
TBP	Tonelagem de Porte Bruto
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IDEB	Índice de Desenvolvimento da Educação Básica
PIB	Produto Interno Bruto
MDIC	Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio
CDP	Companhia Docas do Pará
ALUMAR	Consórcio de Alumínio do Maranhão S.A
MRN	Mineração Rio Norte
ETC	Estação Transbordo de Cargas
ILOS	Instituto de Logística e Supply Chain

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>12</b>
<b>2. OBJETIVOS.....</b>	<b>14</b>
<b>2.1 Geral.....</b>	<b>14</b>
<b>2.2 Específicos.....</b>	<b>14</b>
<b>3. METODOLOGIA DE PESQUISA.....</b>	<b>15</b>
<b>4. HISTÓRIA E DESENVOLVIMENTO DA CABOTAGEM NO BRASIL.....</b>	<b>16</b>
<b>4.1 Fase Colonial: do monopólio português à abertura dos portos.....</b>	<b>17</b>
<b>4.2 Fase imperial – republicana: a expansão do mercado da navegação de cabotagem.....</b>	<b>19</b>
<b>4.3 O modal aquaviário não sendo mais predominante na matriz de transporte nacional.....</b>	<b>24</b>
<b>5. A REABERTURA ECONOMICA E OS NOVOS INVESTIMENTOS A CABOTAGEM.....</b>	<b>27</b>
<b>5.1 O neoliberalismo na década de 1990.....</b>	<b>27</b>
<b>5.2 Século XXI: novas ações estatais para o modal aquaviário.....</b>	<b>29</b>
<b>5.3 A contribuição da Petrobras na cabotagem brasileira.....</b>	<b>34</b>
<b>5.4 O sistema portuário brasileiro.....</b>	<b>36</b>
<b>6. A IMPORTÂNCIA DA CABOTAGEM PARA O DESENVOLVIMENTO ECONOMICO DO PARÁ.....</b>	<b>38</b>
<b>6.1 Aspectos Socioeconômicos do Estado do Pará.....</b>	<b>38</b>
<b>6.2 A cabotagem no Pará e suas características.....</b>	<b>41</b>
<b>7. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>49</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>52</b>

## 1. INTRODUÇÃO

A cabotagem é a navegação realizada entre portos de um mesmo país, utilizando a via marítima ou navegações interiores, pelos rios. No Brasil ela foi muito utilizada entre os séculos XVI e XX, sendo o principal meio para transportar cargas em diversos lugares do país. Atualmente, mesmo com muitos portos na costa litorânea, ela é pouco usada, pois desde a década de 1950 a maioria dos transportes de cargas chegam carregados pelos caminhões através das rodovias. Porém, a cabotagem aos poucos vem aumentando sua participação na matriz de transporte. Em 2016 a participação do modal rodoviário foi de 62,8% e o modal aquaviário 12,6%, já em 2018, respectivamente, foi de 60% e 13,6% (ILOS, 2019).

No Pará, a cabotagem é muito utilizada para o escoamento de minérios, como a bauxita, que sai de Juruti e Trombetas, este distrito de Oriximiná, para Barcarena por barcaças ou navios, além de transportar outros *commodities* como a soja que chega pelos caminhões à instalação portuária de Miritituba (Distrito de Itaituba) e Santarém, sendo transportada depois rios para Belém e desta para o mundo.

O crescimento do modal aquaviário também pode ser atribuído à evolução anual da movimentação total de cargas da bauxita. No município de Juruti há um crescimento contínuo no escoamento, dessa matéria prima, de 2011 a 2020, a variação média de todas as toneladas de cargas anuais movimentadas foi de 32% (análise feita com a Consulta ao SIG ANTAQ, 2020). De acordo com Santos (2013) é importante ressaltar que a integração da cabotagem em redes de distribuição intermodais e multimodais são fundamentadas para o processo de alavancagem da atividade da cabotagem de carga geral. Para isso o governo federal planeja a construção de novas ferrovias para escoamento de *commodities* como a estrada de ferro Ferrogrão (Sinop/MG-Miritituba/PA), e o trecho da estrada de ferro Norte-Sul (Barcarena/PA-Açailândia/MA). Isso pode impulsionar a cabotagem na região, tendo em vista que municípios do Pará, os casos de Parauapebas, Canaã dos Carajás, Marabá, Barcarena, Paragominas, Curionópolis, Oriximiná e Óbidos tem sua economia baseada no extrativismo mineral com a extração do ferro, manganês, ouro, cobre e a bauxita. E eventualmente novas alternativas para o escoamento de *commodities* podem ser alcançados numa visão de médio a longo prazo, até porque investimentos tem sido realizado em portos estratégicos do Pará, visando modernizações na estrutura para atender o aumento da demanda.

Nesse contexto o presente trabalho faz uma análise sobre como se deu o desenvolvimento da navegação de cabotagem de carga no Brasil desde da colonização, sendo está uma das primeiras atividades econômicas no país Teixeira et al (2018), até o século XXI. Primeiro será feito uma apresentação do histórico do desenvolvimento da cabotagem brasileira. Depois serão elaborados os investimentos públicos, que os últimos governos fizeram no modal aquaviário, sobretudo na década de 2000 com o Estado assumindo a responsabilidade no desenvolvimento econômico social. E por último será apresentado as condições socioeconômicas do estado do Pará e como a cabotagem ela viabiliza a cadeia produtiva do alumínio Fonseca (2015) e do agronegócio. Por fim apresenta se as considerações finais da pesquisa.

## **2. OBJETIVOS**

### **2.1 Geral**

Levantamento do desenvolvimento da cabotagem no Brasil e no Pará e o papel dessa atividade no desenvolvimento econômico regional.

### **2.2 Específicos**

- Fazer um levantamento das fases do desenvolvimento da cabotagem no Brasil;
- Discutir a importância da cabotagem para o desenvolvimento econômico do Pará;

### **3. METODOLOGIA DE PESQUISA**

A pesquisa realizada tem uma abordagem qualitativa, e pautada em pesquisa bibliográfica e documental, através da leitura de dissertações, teses e artigos científicos, que falam sobre a cabotagem no Brasil e na região. Além de documentos e análise de dados disponibilizados por órgãos federais.

Para se chegar a esse resultado sobre o processo de desenvolvimento da cabotagem, foi preciso uma revisão bibliográfica nas monografias de Teixeira et al, (2018), Fonseca (2012), d'Oliveira (2017) Fonseca (2015), Bini (2008) e Portal de Logística, Portogente (2016). Foi utilizado também mapas, figuras e gráficos para complementar o contexto proposto a partir das citações dos autores e comentários e análise do pesquisador em cada capítulo.

Foi feito uma procura nos sites e portais de internet para obtenção de dados mais recentes e atuais para inserir na pesquisa como recurso ilustrativo a fim de demonstrar a situação atual da cabotagem no estado do Pará através de um gráfico elaborado pelo próprio autor após consulta na Agência Nacional do Transporte Aquaviário. Os números também foram disponibilizados pela Companhia Docas do Pará, Secretária Nacional dos Portos e Transporte Aquaviário, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada e Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

#### 4. HISTÓRIA E DESENVOLVIMENTO DA CABOTAGEM NO BRASIL

A história mostra que antes do continente americano ser descoberto, acontecia as grandes navegações, os europeus queriam encontrar novas rotas marítimas para as Índias, e descobrir novas terras. Para Neto (2010 *apud* FONSECA, 2015), foi pela via marítima que ocorreu a integração social da humanidade em escala global e, assim, o homem pôde utilizar o transporte marítimo como um dos primeiros modais para fazer comércio em larga escala.

O conceito de navegação de cabotagem tem origem a ser uma navegação costeira, com viagens e destinos em portos ao longo de uma mesma costa.

O termo cabotagem, originário da palavra francesa “cabotage”, tem inspiração no navegador italiano Sebastian Caboto, que, nos idos de 1497, se dedicou a uma navegação costeira pela costa da América do Norte, desde a Flórida até o Canadá. (CRUZ, 2017, *apud* OLIVEIRA, 2017, p.7).

Sebastian Caboto deu uma grande contribuição ao mundo com seu método de navegação ao ser tão praticado nos países desenvolvidos como Estados Unidos, China e a União Europeia. No direito brasileiro o termo específico “cabotagem” basicamente está associado a essa prática, De acordo com a Lei nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997, que dispõem sobre a ordenação do transporte aquaviário, são previstos 3 tipos de navegações nos mares e rios brasileiros, Art. 2º. Para os efeitos desta lei são estabelecidas as seguintes definições:

IX - Navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

X - Navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional

XI - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

No meio marítimo o termo mais usado é “grande cabotagem”, o que significa “transporte marítimo realizado ao longo da costa até os países vizinhos”, entretanto para Goebel (1996 *apud* BINI, 2008) na legislação brasileira a cabotagem é o transporte realizado do Rio Grande do Sul, subindo ao longo do litoral brasileiro até entrar no nordeste do Pará, a partir daí, seguir pelo rio Amazonas até o Porto de Manaus/AM.

#### 4.1. Fase Colonial: do monopólio português à abertura dos portos

No Brasil sua história se deu no século XVI quando os portugueses implantaram o sistema de feitorias no litoral brasileiro para a extração da madeira, o Pau-Brasil. Isto está diretamente relacionado ao fato do território brasileiro apresentar um extenso litoral com mais de oito mil quilômetros, os portugueses, que só iriam realizar expedições para o interior muito anos mais tarde, privilegiaram a ocupação litorânea através das feitorias (Mapa 1). Posteriormente, veio as capitânicas hereditárias como faixas de terras administradas por Capitães Donatários para uma melhor exploração dos recursos e povoamento (TEIXEIRA et al., 2018). Isso contribuiu para um comércio ligado à navegação de cabotagem sendo está a única opção para interligar os portos do litoral brasileiro (PRADO, 1965, apud FONSECA, 2012).

Porém Fonseca (2012) deu a entender que nesse período o comércio interno feito através da navegação de cabotagem ocupava uma posição secundária, tendo em vista que o Brasil estava sob o Sistema Colonial onde seus variados recursos eram exportados somente para metrópole, assim o comércio de exportação era o principal interesse na colônia.

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



Fonte: FAUSTO (1995, p.92) apud FONSECA (2012)

Para Fonseca (2012) a falta de uma política eficiente e voltada só para o Brasil, fez nesses trezentos anos de colonização, a colônia brasileira estagnar, não causando alterações na sua dinâmica econômica.

Durante mais de trezentos anos, Portugal basicamente apenas retirou recursos do território brasileiro, sem conceder como contrapartida estímulos para o seu desenvolvimento, sem realizar praticamente qualquer grande investimento em infraestrutura, 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 Capitânicas, Posteriormente Províncias de forma que pudessem se unir econômica e politicamente, colocando em risco a sua hegemonia territorial. (FONSECA, 2012, p.18).

Até aqui Portugal não tinha criado uma política que estimulasse a navegação de cabotagem, muito menos voltada para o comércio interno brasileiro. A consequência disso foi que 200 anos após a colonização, já no século XVIII a infraestrutura portuária não se desenvolvesse. Havia nas principais cidades ou vilas do litoral brasileiro pequenos estaleiros artesanais que realizavam a construção de pequenos barcos para atender a demanda da navegação de cabotagem regional de pessoas e mercadorias, e reparos nas embarcações portuguesas. No entanto esses estaleiros embora necessários, estavam precários para continuar prestando bom serviço aos barcos.

Precisando de novos estaleiros, em 1763 houve a implantação do Arsenal da Marinha no Rio de Janeiro, objetivando a construção e implantação naval para fabricação de navios para cabotagem e longo curso. Novas iniciativas começaram a surgir com abertura de novos estaleiros na cidade de Belém, Salvador, Recife, Santos e Cuiabá para construção de embarcações maiores e expansão gradativa dos Arsenais da Marinha (FONSECA,2012).

Só começou a haver um desenvolvimento expressivo no setor naval e portuário no início do século XIX. Isso porque em 1808 aconteceu a vinda da Família Real Portuguesa, e por virem durante a viagem escoltados por navios britânicos, a Inglaterra conquistou o direito de fazer comércio com o Brasil, em outras palavras, Portugal cedeu o direito do Brasil e o Império Britânico fazerem comércio, rompendo então o Pacto Colonial.

Com o fim do monopólio comercial português no Brasil e com a abertura da economia com outras nações, foi promulgado o Decreto de Abertura dos Portos as Nações Amigas (TEIXEIRA et al. 2018). Fábricas antes proibidas pela família real, puderam ser instaladas em alguns pontos do país, algumas estradas foram ser criadas ou melhoradas e a navegação de cabotagem e fluvial agora não mais monopolizadas pelos portugueses foram estimuladas (FONSECA, 2012). Esse foi um importante passo para navegação desse modal aquaviário passar por uma evolução tendo em vista que o desenvolvimento da indústria naval foi favorecido com a criação de estaleiros de norte a sul do Brasil.

#### **4.2 Fase imperial – republicana: a expansão do mercado da navegação de cabotagem**

Com a abertura dos Portos os brasileiros, portugueses que moravam no Brasil, comerciantes e empresários tiveram essa liberdade conquistada para fazer e expandir seus negócios, exportar e importar suas mercadorias. Isso porque até então só os navios portugueses usavam portos brasileiros e nessas condições não havia nenhuma possibilidade de expansão econômica no país.

A partir de 1822 com o Brasil sendo um império, além do modal aquaviário, os investimentos públicos priorizaram a utilização e o desenvolvimento do modal ferroviário visando impulsionar uma migração maior do povo até então para o interior do Brasil e para expandir sua economia, para isso foi disponibilizado juros menores construção de ferrovias. Já pela cabotagem TEIXEIRA et al. (2018), uma das primeiras ações públicas do governo imperial foi a implementação dessa navegação transportando passageiros e correspondências públicas e particulares a vários lugares do território nacional. Entretanto, o povoamento brasileiro vivia ao longo do seu extenso litoral, visto que havia também uma pequena frota de seis navios da Armada Portuguesa atracados na costa brasileira tal qual o governo Imperial tomou posse.

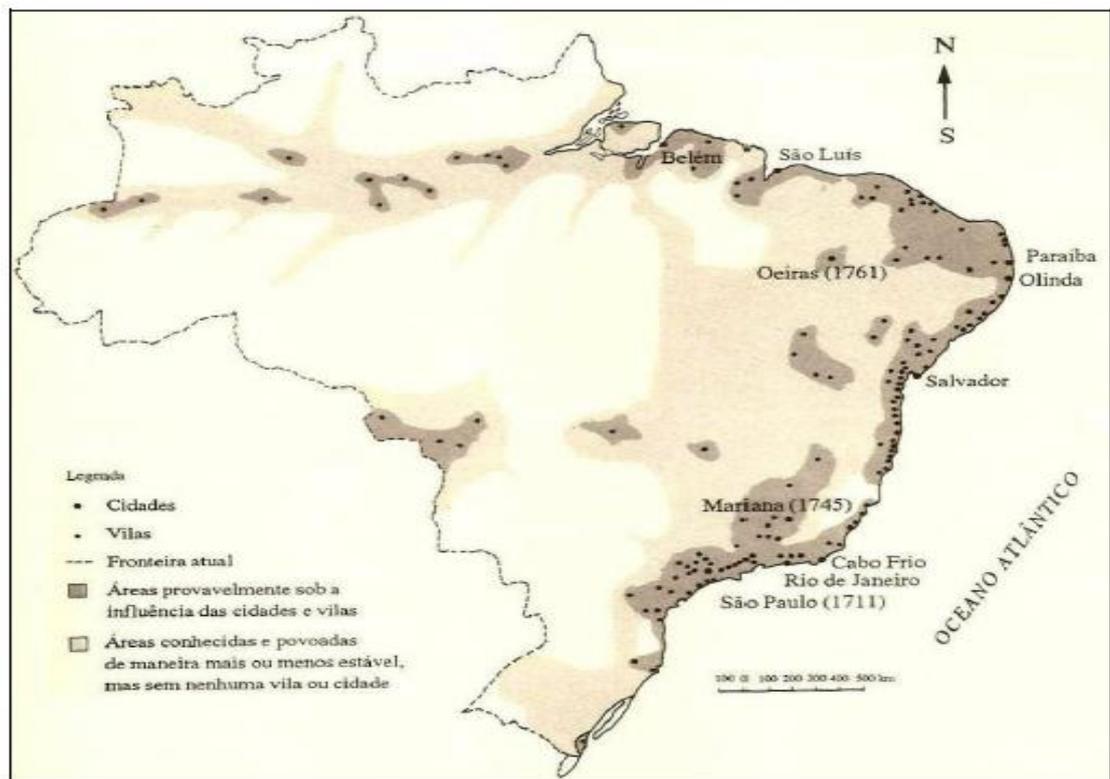
No período Regencial em 1833, esses navios formavam a primeira frota mercante brasileira. Para abrir o mercado de transporte de cargas, passageiros e correspondências pelo modal aquaviário segundo Goularti Filho (2010 apud FONSECA, 2012) o governo imperial promulgou o Decreto nº 60<sup>1</sup> de 1833, concedeu

---

<sup>1</sup> Decreto nº 60 de 08 de fevereiro de 8 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.

ao governo autorização para contratar empresas nacionais e estrangeiras para navegarem pelo país. A partir daí vieram do exterior diversas companhias de navegação de cabotagem podendo transitar livremente nas águas brasileiras.

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) apud FONSECA (2012)

Como política pública para alavancar o uso da navegação de cabotagem o Governo Imperial deu subsídios para essas companhias estrangeiras. Para isso Goularti Filho (2010 apud FONSECA, 2012) por meio do Decreto nº 632<sup>2</sup> de 1851 o governo promoveu a organização de companhias de navegação que utilizassem barcos e navios próprios, dando subsídios por mais de 20 anos, formando uma frota nacional de embarcações mercantes com a garantia e constituição de companhias de navegação por todo o país. “Assim nas primeiras décadas do império a cabotagem foi capitaneada em águas brasileiras na sua maioria por europeus.” (FONSECA, 2012,

<sup>2</sup> 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 o transporte de passageiros e malas, mas também para condução de mercadorias”

p.23). Suas rotas cobriam o território nacional podendo alcançar Uruguai e Argentina (TEIXEIRA et al., 2018).

Com as empresas estrangeiras operando no Brasil e recebendo subsídios do Tesouro Direto, a capacidade do transporte de cargas na cabotagem brasileira aumentou rapidamente. Em contrapartida as empresas nacionais foram a ruína. Para que voltassem a atuar no mercado novamente de acordo com Goularti Filho (2010 apud FONSECA, 2012), o Decreto nº 2.647<sup>3</sup> de 1860 garantia a realização do transporte de cabotagem as empresas nacionais, causando discussões sobre protecionismo, soberania do Estado e liberalismo na época.

Porém ainda segundo os autores em 1866, por meio da promulgação do Decreto nº 3.681<sup>4</sup> novamente acontece a segunda onda de abertura aos estrangeiros da cabotagem brasileira, dessa vez o Ministério da Agricultura argumentava que a circulação de mercadorias encontrava se insatisfatória sem a atuação dos estrangeiros, as demandas nacionais não estavam conseguindo serem atendidas.

Com isso algumas regiões do Brasil passaram a integrar o sistema de troca de mercadorias. TEIXEIRA et al., (2018) cita como exemplos dois importantes ciclos econômicos: a exploração da borracha na Amazônia (1879-1912), onde o transporte se dava por meio de navios a vapor levando a borracha para o mercado externo e a cultura do café no interior do estado de São Paulo (1850-1930), que com a construção de ferrovias, escoava a produção do café até o Porto de Santos/SP no litoral paulista.

“O destaque conferido à navegação costeira – ou de cabotagem e ao transporte ferroviário foi uma tentativa de mudar o quadro de isolamento econômico e proporcionar a integração dos dispersos núcleos de povoamento” (TEIXEIRA et al., 2018, p.397)

Após a proclamação da República, foi criada a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro que, dava garantia de exclusividade da navegação no Brasil aos navios nacionais, seguindo o exemplo que se realizava em diversos países. Até hoje países como os Estados Unidos da América e vários da União Europeia tem adotado medidas

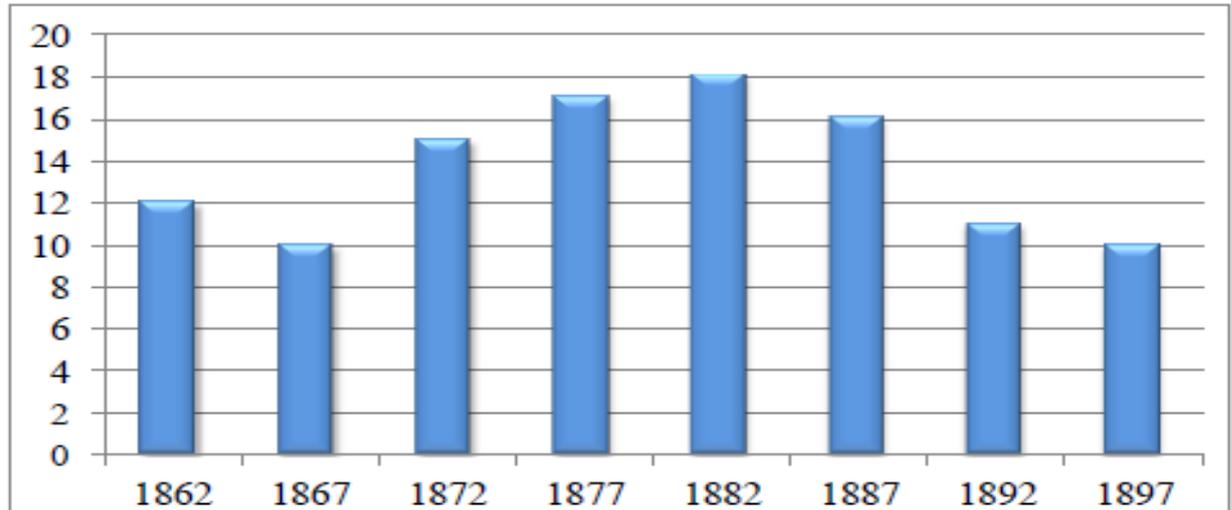
---

<sup>3</sup> Decreto nº 2.647 de 19 de setembro de 1860: “Manda executar o regulamento das alfândegas e mesas de rendas”.

<sup>4</sup> Decreto nº 3.631 de 27 de março de 1866: “Podemos às embarcações estrangeiras fazer o serviço de cabotagem até o último de dezembro de 1867”.

de proteção e aplicação de restrição as empresas estrangeiras, pois vêem a cabotagem como questão de segurança nacional.

Figura 1 – Companhias de navegação subsidiadas pelo Tesouro Nacional  
(1862-1897)



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

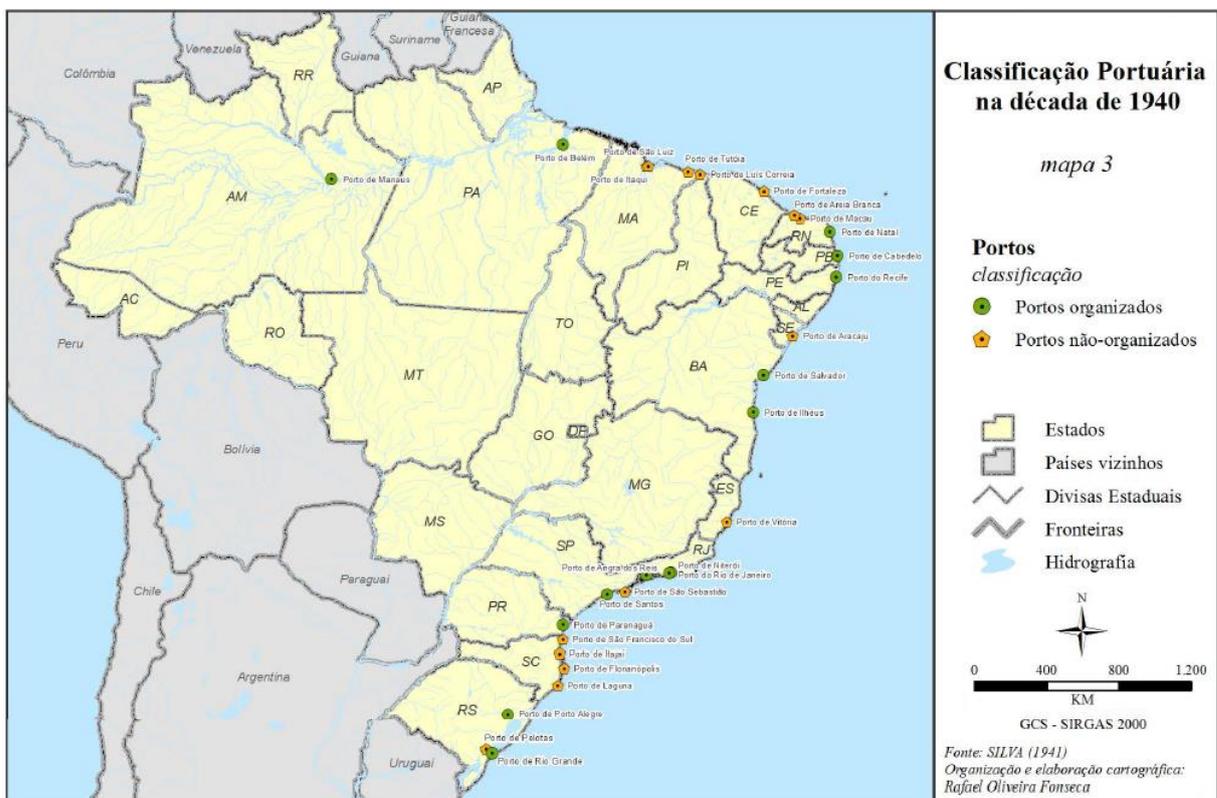
Tabela 1- Movimentação através da navegação de cabotagem nos principais portos brasileiros em 1937

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
<b>TOTAL</b>	<b>18.723</b>	<b>2.151.995</b>	<b>44</b>	<b>3.229.720</b>	<b>56</b>	<b>5.381.715</b>

Fonte: Fonseca (2012)

Voltando para o modal ferroviário, o sistema de transporte ferroviário não chegou a constituir uma rede nacional de transporte de cargas. Isso porque o que se via era uma malha com restrita projeção territorial, causas como a diferença de bitolas em várias regiões e a falta de integração entre os ramais contribuíram para que a situação desse modal fosse agravada. Assim sendo, entre o século XIX e a primeira metade do século XX a cabotagem foi o principal sistema de transporte nacional (Tabela 1) e já eram mais de 25 portos públicos e privados operando na cabotagem em todo Brasil (mapa 3)

Mapa 3 – Classificação dos Portos na década de 1940



Fonte: Fonseca (2012)

Os mapas nos mostram que o litoral brasileiro levou quase 440 anos para ser totalmente ocupados por instalações portuárias, no século XVI o padrão que a colonização europeia estabeleceu em solo brasileiro deu mais valor a ocupação litorânea e com as duas formas pioneiras de exploração na colônia, 15 portos foram construídos. Isso contribuiu para que mais tarde esses fossem utilizados e mais portos fossem criados com abertura do comércio para Inglaterra e outros países no século

XVIII. Na década de 1940 esse modal já era consolidado com a operação dos portos desde do Rio Grande do Sul até Amazonas na capital Manaus mostrado no mapa 3.

Enquanto isso a malha rodoviária era muito precária, isso começava a mudar quando em 1926 Washington Luiz é eleito Presidente da República, cujo lema do seu governo (1926-1930) era “Governar é construir estradas”. Em seu governo os investimentos foram direcionados para pavimentação de vias, construção de estradas e manutenção da malha rodoviária (PORTOGENTE, 2016).

A partir da década de 1930 o modal rodoviário começava a ser utilizado e o Brasil que até então tinha sua matriz de transporte baseada no modal aquaviário e ferroviário, passou gradativamente a depender do modal rodoviário (D’OLIVEIRA 2017). Com esse revés, nos anos seguintes as outras modalidades foram ficando para trás com as rodovias sendo o principal modal de transporte de cargas do país. Com o governo Kubistchek (1956-1961) veio a implantação da indústria automobilística (TEIXEIRA et al., 2018).

### **4.3 O modal aquaviário não sendo mais predominante na matriz de transporte nacional**

Para a indústria automobilística ser implementada no Brasil, Juscelino Kubistchek em seu governo cujo lema durante a campanha era “Cinquenta Anos em Cinco”, criou o Plano de Metas que para Foster (2013 *apud* TEIXEIRA et al.,2018) visava investimentos nos setores de energia, transporte, alimentação, indústria de base e educação. Para realização dos investimentos ele utilizou o capital estatal, o capital privado nacional e abriu a economia para o mercado internacional. Com as multinacionais do setor automobilístico chegando no Brasil, ele promulgou o Decreto nº 39.412<sup>5</sup> de 1956 que criou o Grupo Executivo da Indústria Automobilística, tal qual auxiliou na entrada de diversas fabricantes e montadoras do setor, que se instalaram no país. Para POMPEIA (2017) foi na região sudeste do Brasil que abriram as fábricas da Ford, Volkswagen, Willys e General Motors principalmente nas cidades do Rio, de Janeiro, em São Paulo, no ABC paulista (Santo André, São Caetano e São Bernardo).

---

<sup>5</sup> Decreto nº 39.412, de 16 de junho de 1956: “Estabelece normas diretoras para a criação da Indústria Automobilística Brasileira e institui o Grupo Executivo para aplicação dessas normas.”

Com base nisso e com a cidade Brasília sendo construída como nova capital do Brasil, no centro do país, o governo foi estimulado a investir na infraestrutura, com a construção de rodovias. O objetivo foi tornar o Brasil mais moderno na malha rodoviária, e atrativo para indústria estrangeira, ligando as principais capitais e Estados produtores. Para isso foram construídas as rodovias Fernão Dias que ligou as regiões metropolitana de São Paulo e Belo Horizonte e a Rodovia Regis Bittencourt, entre as capitais São Paulo e Curitiba (POMPEIA, 2017).

Outro objetivo do governo também foi ocupar e integrar o centro político-administrativo do País, Brasília a outras regiões mais distantes levando o povoamento a áreas desocupadas. Para Furtado (2015) foram os casos da Rodovia Belém-Brasília, a primeira a ligar a Amazônia a região Centro-Oeste e Rodovia Brasília-Cuiabá. A malha rodoviária também alcançou as capitais mais distantes da região norte, a Rodovia Cuiabá, Porto Velho, e Rio Branco. Todas essas rodovias foram inauguradas no governo JK.

Além da indústria automobilística ser favorecida e beneficiada por uma era de preços de petróleo reduzidos, a indústria naval brasileira também foi impulsionada em seu governo, segundo (TEIXEIRA et al., 2018).

Para Foster (2013 apud TEIXEIRA et al.,2018) a meta 11 do Plano de Metas era inteiramente dedicada a Marinha Mercante, tanto é que em 1958 foi criado o Fundo da Marinha Mercante (FMM) por meio da Lei nº 3.381, e a meta 28 foi destinada à construção naval.

Segundo D'oliveira (2017) a criação do Fundo da Marinha Mercante não foi capaz de frear o avanço do modal rodoviário de cargas no país. Isso porque ainda seguindo a linha de raciocínio do autor, a ineficiência dos portos e os excessivos custos da construção naval impediram o desenvolvimento do setor frente ao modal rodoviário, bem como este tinha cada vez mais participação no transporte de cargas no país. A partir daí e com a crise do Petróleo que veio no final da década de 70:

Em 1979, ocorreu a segunda crise do petróleo na qual os países produtores do petróleo revisaram seus preços, dando início a um período de recessão mundial em contrapartida ao crescimento da economia brasileira. Nesta conjuntura, a matriz de transportes brasileira já estava consolidada com o

modal rodoviário o qual encontrava-se operando em níveis elevados de frete usufruindo-se do diesel subsidiado. (PORTOGENTE, 2016, p.1)

Desta maneira, foi inevitável que grande parte da carga fosse transportada pelo modal rodoviário. Restou somente para o segmento de cabotagem parte da carga de grãos líquidos e sólidos, que são de grandes volumes e baixo valor agregado. Em resultado, ocorreu a predominância do transporte rodoviário nas rotas de grandes distâncias, as quais deveriam ser típicas do transporte por cabotagem.

## 5. A REABERTURA ECONÔMICA E OS NOVOS INVESTIMENTOS A CABOTAGEM

### 5.1 O neoliberalismo na década de 1990

Na década de 1990 a política do Brasil foi marcada por uma ampla agenda de privatizações e abertura da economia ao mercado internacional, não vigorando mais o protecionismo imposto pelo regime militar, impondo um novo padrão de organização do território. De acordo com Fonseca (2012), esse processo começou no governo Collor (1990-1992) pois o processo desenvolvimentista criado no regime militar já não estava mais sendo eficiente para o Brasil. Com baixa qualidade dos setores de serviços estatais que não tinham concorrentes e os produtos nacionais sendo protegidos por altas barreiras alfandegárias, o governo se viu incapaz de atuar como administrador até então. Desta forma:

[...] observou-se uma crescente abertura comercial e uma série de privatizações de setores considerados estratégicos para o desenvolvimento do país, inclusive do 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 de exportações. (FONSECA, 2012, p.42).

Para TEIXEIRA et al (2018), o setor aquaviário ainda continuava enfraquecido pois não havia continuidade de planejamento e execução de atividades no setor naval. Entretanto, a promulgação da Lei dos Portos<sup>6</sup> e alteração do regime jurídico<sup>7</sup> da navegação mercante em 1997 foi relevante para dar mais regulamentação na exploração aos portos brasileiros e a conceder afretamento das empresas brasileiras a embarcações estrangeiras para a cabotagem. Ainda conforme Fonseca (2012), este ressalta que com a Lei dos Portos o governo privatizou ou outorgou por meio de contratos ou arrendamentos grandes parte das estruturas e serviços até então

---

<sup>6</sup> 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.” Posteriormente essa lei foi revogada pela Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013 bem como está “Dispõem sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.”

<sup>7</sup> Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997: “Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Até hoje está lei está em vigor.”

operados pelo Estado, ficando em alguns casos apenas com a administração em si, ou seja, com a função de Autoridade Portuária. Bini (2008, p.26) relata que “A lei dos portos propiciou um aumento significativo na produtividade dos portos brasileiros, porém ainda insuficientes comparados aos portos dos países desenvolvidos”.

Com as alterações significativas no regime jurídico da navegação mercante brasileira através da Lei nº 9.432 de 1997, o intuito era que as embarcações estrangeiras pudessem realizar navegação de cabotagem, sendo estas fretadas por empresas brasileiras. Com isso, seguia-se o viés do neoliberalismo adotado pelo Estado, ao promover abertura do país em vários setores da economia nacional. Como efeito dessas ações governamentais, as consequências para a navegação mercante brasileira foi que:

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 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. (Goularti FILHO, 2010 apud FONCESA, 2012, p. 43-44)

Assim sendo, percebe-se que essas reformas liberais foram para os fretes marítimos ficarem baratos e os custos de exportações e importações reduzidos. Dessa forma, no governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2003) a estatal Companhia de Navegação Lloyd Brasileira depois de 96 anos de existência foi extinta através do Programa Nacional de Desestatização (PND)<sup>8</sup> em 1997, já que a mesma era vista pela União como uma empresa a qual não tinha condições de concorrer com as empresas privadas, pois estas tinham uma boa capacidade de infraestrutura e

---

<sup>8</sup> Lei nº 9.481, 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”; Medidas Provisórias nº 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 os 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.

eram muito bem administradas pelos capital privado. Felipe Jr (2010 *apud* FONSECA,2012) entende que a partir daí, até os dias atuais existe um oligopólio no setor portuário e no transporte aquaviário marítimo, isso porque poucas empresas, a maioria delas estrangeiras, se destacam na realização do transporte de mercadorias e controlam o mercado e a demanda.

## 5.2 Século XXI: novas ações estatais para o modal aquaviário

No século XXI o Estado deixou o neoliberalismo de lado e passou a adotar um conjunto de medidas estimulando a indústria naval. Para regular os serviços portuários em todo território nacional, foi criado a Agência Nacional de Transporte Aquaviário<sup>9</sup> (ANTAQ) em 2001. Como uma autarquia integrante da Administração Pública Indireta vinculada atualmente no Ministério da Infraestrutura, a ANTAQ é uma representante do poder público na regulação, supervisão e fiscalização, atuando sobre o modal aquaviário (FONSECA, 2015). Fazem parte dessa esfera de atuação: a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, de acordo com a lei nº 10.233<sup>10</sup> O órgão também é atribuído de fiscalizar as atividades desenvolvidas pelas administrações dos Portos Organizados e terminais portuários de uso privativo.

Segundo a Lei nº 12.815 de 2013, que será discutida adiante, a definição de um Porto Organizado compreende um bem público, construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo o tráfego de operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária. A competência para explorar os portos é da União, diretamente ou mediante a uma concessão. Em

---

<sup>9</sup> A Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) foi criada com a promulgação da Lei nº 10.233, de 5 de junho 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. ”

Atualmente só o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte foi revogado pela Lei nº13.844 de 2019

<sup>10</sup> A Lei nº 10.233 de 5 de junho 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 Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. “

resumo, a administração do porto, constituída como Autoridade Portuária, tem a permissão legal de realizar licitações, envolvendo diversos espaços do porto organizado para que estes sejam explorados por empresas privadas. Essas organizações agiriam como operadores portuários fazendo operações de movimentação de importação e exportação de mercadoria entre portos e navios. Por exemplo, em 1999 em Santarém, município paraense, a empresa agrícola Cargill S/A venceu uma licitação pública realizada pela Companhia Docas do Pará (CDP), que é a Autoridade Portuária do Porto de Santarém, e com isso ela teve permissão para construir seu terminal para o escoamento da soja e milho, exportando através dos navios para outros países.

Figura 2 - Porto da Cargill em Santarém



Fonte: <https://www.suino.com.br/cargill-comemora-15-anos-de-operacao-em-santarem-no-para/>

Enquanto, o terminal portuário de uso privativo ou terminal de uso privado, abreviado como TUP, segundo Fonseca (2015) é vista como instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado. Em outras palavras trata se de instalação portuária construída ou implantada por empresas privadas ou públicas para movimentação e armazenagem de mercadorias que precisa do transporte aquaviário para exportação ou importação. No município de Juruti (PA), há o TUP de Omínia da Alcoa (*Aluminum Company of America*) que realiza

a exploração da bauxita nas minas de Juruti e usa o terminal para transportar o minério até o Porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA) e para o Estado do Maranhão.

Em 2007 o Governo Federal lançou o Programa de Aceleração e Crescimento (PAC)<sup>11</sup>, que de acordo com Fonseca (2015), adotou um conjunto de medidas estatais, visando contribuir para a elevação das taxas de crescimento econômico do país, resgatando o papel do Estado como agente indutor do desenvolvimento econômico do país. Os investimentos em infraestrutura apareceram como um dos pontos centrais do Programa, principalmente no setor de transporte nacional. Segundo o Ministério de Planejamento, o PAC no setor portuário, as metas para os portos brasileiros eram ampliar, recuperar e modernizar suas estruturas, visando a redução nos custos logísticos, a melhoria da eficiência operacional, o aumento da competitividade das exportações e o incentivo ao investimento privado. Houve obras de dragagem de aprofundamento de infraestrutura portuária, de inteligência logística e de terminais de passageiros. Nas capitais Belém e Manaus e de outros Estados, foram implantados um sistema de gerenciamento de tráfego marítimo, o *Verssel Traffic Management Information System* (VTMIS) como um recurso eletrônico usado para o monitoramento ativo do tráfego aquaviário, em tempo real.

Com a análise feita no Balanço Oficial do PAC I que foi divulgado em 2010 observou-se que os investimentos foram realizados e divididos em três setores de infraestrutura correspondentes a Logística, Energética e Social/Urbana. Fonseca (2015) relata que no eixo logístico que corresponde aos modais de transporte do país, houve investimentos de aproximadamente R\$ 65,4 bilhões. A Marinha Mercante teve um montante destinado de R\$ 17 bilhões, para vários fatores, entre eles à revitalização da indústria naval brasileira, por meio de financiamento de centenas de embarcações, com 107 embarcações concluídas, dessas 35 eram de cargas, sendo 26 na região norte, 21 embarcações foram concluídas no Pará e 5 no Amazonas. Esses financiamentos são do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), aprovados pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM). No porto de Vila do Conde foi concluído a construção da rampa *Roll-On-Roll-Off* e estava em execução a ampliação do píer principal.

---

<sup>11</sup> O PAC lançado em 28 de janeiro de 2007, foi um programa do governo federal brasileiro que englobava um conjunto de políticas econômicas, planejadas para os quatro anos seguintes, e que teve como objetivo acelerar o crescimento econômico do Brasil, prevendo investimentos totais de R\$ 503,9 bilhões até 2010, sendo uma de suas prioridades o investimento em infraestrutura, em áreas como saneamento, habitação, transporte, energia e recursos hídricos, entre outros.

Já no Balanço Oficial do PAC 2<sup>12</sup> divulgado em 2014, o programa estava dividido nos eixos: Cidade Melhor, Comunidade Cidadã, Minha Casa, Minha Vida, Água e Luz para Todos, Transporte e Energia. Dessa vez, a indústria naval estava inserida no setor de Energia. No setor Transporte foi destinado R\$ 66,9 bilhões, e em Portos umas das ações significativas classificada pelo programa na região amazônica entre os 30 empreendimentos feitos nos portos brasileiros foi a ampliação do píer principal do porto Vila Conde com investimento de R\$ 15,9 milhões, onde pode ser visto com mais detalhes acerca da obra realizada na Figura 3. Em relação ao financiamento na revitalização da indústria naval, com o valor de R\$ 27,3 bilhões, 133 embarcações foram entregues sendo 61 no Pará e 23 no Amazonas mostrados no Mapa 4.

Figura 3 - Ampliação do Píer principal do Porto Vila do Conde



**RESULTADO**

➤ Obra concluída em 17/08/2012

Fonte: Balanço Oficial do PAC 2 acessado em <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/publicacoesnacionais?ano=2014&keyword=>

<sup>12</sup> Na segunda fase do PAC 2, entre 2010-2014, a maior parte do dinheiro foi investida em portos, aeroportos, estradas, geração de energia e saneamento básico.

Figura 4 - Revitalização da indústria naval brasileira



Fonte: Balanço oficial do PAC 2 acessado em <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/publicacoesnacionais?ano=2014&keyword=>

O último balanço da terceira fase do PAC 2015-2018<sup>13</sup>, o sétimo na ordem de divulgação desde 2015, mostrou que o Programa novamente estava organizado em 3 setores infra estruturais, como na primeira fase do PAC (2007-2010). Sendo que R\$16,8 bilhões foram destinados ao setor de logística, nela os portos tiveram recursos da União aplicados em dragagens, obras em cais, inteligência logística, entre outras áreas. Destaque para a dragagem feita no Porto de Maceió, em Alagoas e no Porto de Itajaí, em Santa Catarina, que foi concluída no primeiro semestre de 2018, permitindo de acordo com o balanço, acesso de navios maiores nesses portos.

Além da realização de obras, são também executados estudos e projetos na área de dragagem nas regiões Nordeste e Sudeste. Na região Norte foi feito estudos no Porto de Santarém no Pará, para construção do Terminal de Múltiplo Uso 2 e Recuperação do Terminal de Múltiplo Uso 1, no porto de Belém foi feito estudos para

<sup>13</sup> Ainda não foi publicado um balanço completo com todas os dados detalhados, em relação aos balanços anteriores

melhoria da infraestrutura urbano portuária. Os portos de Belém, Vila do Conde e Manaus (AM) estavam incluídos no Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos dos Portos Marítimos dos Portos Marítimos Brasileiros e no Programa Federal de Apoio a regularização e Gestão Ambiental Portuária (PRGAP).

Na indústria naval foram celebrados contratos de projetos que somam um montante de R\$ 5,34 bilhões, sendo 84% desse valor financiado pelo FMM (Fundo da Marinha Mercante). De 2015 a junho de 2018, houve a conclusão 290 empreendimentos, entre um desses, teve a entrega do navio Aframax Castro Alves, uma embarcação petroleira de grande porte, destinada ao transporte de petróleo bruto navegando pela cabotagem, construída para Transpetro, que integra o PROMEF. Em maio de 2018 ainda teve outro importante entrega a do PLSV (*Pipe Laying Support Vessel*) Recife, uma embarcação complexa e altamente especializada que atua no lançamento de linhas rígidas e flexíveis que conectam plataformas a sistemas de produção de petróleo.

### **5.3 A contribuição da Petrobras na cabotagem brasileira**

Criada em 1953, a Petrobras é uma sociedade anônima de capital aberto, onde o Estado brasileiro é o acionista majoritário. A atuação da companhia é voltada para os setores de exploração e produção, refino, petroquímica, distribuição e derivados, energia elétrica, biocombustíveis, outras fontes renováveis de energia, comercialização, e transporte de óleo e gás natural. Analisando pelo valor de mercado, esta companhia está entre as maiores do mundo, atuando em mais de 28 países, sendo mundialmente reconhecida por sua tecnologia de exploração em águas profundas.

Criada em 1988, a Transpetro foi implementada como uma subsidiária da Petrobras para atender as demandas das atividades e armazenamento de petróleo e seus derivados, além de etanol, biocombustíveis e gás natural, unindo áreas de produção, refino e distribuição do sistema Petrobras, inclusive para exportar e importar o produto. Fonseca (2015) além de prestar serviços a companhia, diversas distribuidoras e indústrias petroquímicas são clientes da Transpetro, sendo esta a

maior armadora do continente Latino-americano e uma das principais empresas de logísticas e transporte do Brasil.

Assim sendo, para Fonseca (2015), quando é analisado a cabotagem brasileira, vê-se que a Petrobras como o principal agente, na dinâmica das circulações que passam por vários anos por essa modalidade de transporte aquaviário. Ademais a companhia está inserida em grande parte das iniciativas que alavancou o setor da indústria naval nacional com a contratação de várias embarcações, através do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) e do Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo (Prorefam) que integrou o PAC 1 e PAC 2.

Atualmente, a empresa possui 67 embarcações autorizadas a operar na navegação de cabotagem, o que representa 24% do total da frota brasileira de cabotagem composta atualmente por 279 embarcações, de acordo com dados da ANTAQ<sup>14</sup>. Com relação a capacidade de transporte, esta frota contabiliza um total de 102,5 milhão de Tonelagem de Porte Bruto (TBP), isso representa 66% do total, ou seja, mais que a metade da capacidade de transporte da frota brasileira.<sup>15</sup>

Além de ter a maior frota de navios do país, para que sua produção tenha circulação, a companhia possui milhares de quilômetros de dutos que passam por 48 terminais da Transpetro, sendo que 20 são terrestres e 28 são marítimos, funcionando como entrepostos intermodais, interligando o sistema com a hinterlândia, isto é, após o transporte o petróleo e seus derivados são retirados de dutos em portos organizados e terminais fluviais e levado pelos outros modais (ferroviário, fluvial, rodoviário) abastecendo os demais municípios. Aqui no Pará engloba as cidades de Belém Santarém, Itaituba, Altamira, Marabá, Parauapebas, São Felix do Xingu, Ourilândia do Norte, Redenção e Tucuruí.

De acordo com a empresa em questão, a dimensão continental do estado brasileiro determina a grande quantidade de portos, de navios e uma certa extensão de dutos, que interligam as regiões produtoras da companhia. Sendo assim, pode se observar que:

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

---

<sup>14</sup> <http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>

<sup>15</sup> <http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>

tonelagem que perpassa pela navegação de cabotagem do Brasil. (FONSECA, 2015, p. 40)

Com base na afirmação acima, é evidente que a Petrobras tem grande importância não só para a navegação de cabotagem brasileira como também para a indústria naval, tanto pela quantidade de instalações portuárias, como pelas rotas marítimas e terrestres, que alimentam a matriz energética mundial, com o petróleo sendo o circuito produtivo como base operacional da organização.

#### 5.4 O sistema portuário brasileiro

Atualmente, o Brasil tem 36 Portos Organizados com administração exercida pela União, através da Companhia Docas, ou delegadas aos Estados, municípios ou consórcios públicos, e 175 Terminais de Uso Privativo funcionando. Através da figura 5, pode-se observar os principais portos brasileiros, instalados ao longo da costa litorânea brasileira formando o corredor logístico do país e a porta de entrada e saída de mercadoria do Brasil (BINI, 2008).

Figura 5 - Localização dos Portos Organizados na costa brasileira



Fonte: Geografia, Ensinar e Aprender. Disponível em <http://www.geografia-ensinareaprender.com/2013/05/os-portos-no-brasil-e-mp-dos-portos.html>

A maioria dos portos estão localizados na região sul e sudeste, pois são pólos industriais desenvolvidos e precisam do serviço portuário para escoar sua produção. A legislação vigente para os portos brasileiros é a lei nº 12.815 de 2013<sup>16</sup>, revogando a Lei nº 8.630 de 1993, dando novo regime jurídico aos portos brasileiros, com intuito de ampliar, modernizar, aprimorar a infraestrutura e os serviços portuários brasileiros, abrindo mais espaço ao setor privado. Em outras palavras os investimentos seriam ampliados a fim de baixar custos logísticos e melhorar as condições de competitividade da economia brasileira (G1 Economia, 28 de abril de 2013)<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> Lei nº8.215 de 2013: “Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.”

<sup>17</sup> <http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/04/entenda-mp-dos-portos.html>

## **6. A IMPORTÂNCIA DA CABOTAGEM PARA O DESENVOLVIMENTO ECONOMICO DO PARÁ**

### **6.1 Aspectos Socioeconômicos do Estado do Pará**

O Estado do Pará é a segunda maior unidade federativa em extensão territorial tendo aproximadamente 1,2 milhão de km<sup>2</sup>. Tem uma população estimada em 7.588 milhões de habitantes, de acordo com o último censo realizado (IBGE, 2010).

Os indicadores sociais não refletem condições favoráveis ao desenvolvimento humano no estado do Pará. Segundo dados do IBGE (2010), a taxa de mortalidade infantil no Estado é de (17,09) um pouco acima da média nacional (13,82).

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que mede a qualidade de vida das pessoas e também leva em consideração as variáveis de educação (alfabetização e taxa de matrícula), longevidade (expectativa de vida ao nascer) e renda (PIB per capita), revela que o Pará tem o IDH considerado médio, de acordo com a última pesquisa feita pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) com 0,698, ocupando a 24<sup>o</sup> posição do País, subindo apenas 8,2% em comparação com o Censo de 2010 (IPEA, 2017).

O Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb) é de 4,5 sendo inferior ao Ideb nacional. A taxa de escolarização líquida dos adolescentes entre 15 e 17 anos aponta que o Pará é o 12<sup>o</sup> no ranking nacional (IBGE,2017). A população dos alunos acadêmicos entre 18 a 24 anos no Pará é de 15%, sendo a menor em relação aos outros estados da região norte que corresponde a 18%.

O Produto Interno Bruto (PIB) dos estados da região norte, a preços corrente alcançou R\$ 387,5 bilhões em 2018, correspondendo a 5,4% do PIB nacional. Na figura 6 reportado pelo G1 Economia, o estado do Pará teve uma variação positiva em 15 anos de 5,1% e uma participação nacional de 2,3% do PIB nacional, alcançando R\$ 161,3 bilhões de reais. (Sistema de Contas Regionais - IBGE, 2018).

Figura 6 - PIB do Pará em 2018, participação e variação



Fonte: G1 Economia com sistema de Contas Regionais/IBGE, 2018

Na tabela 2 pode-se observar os municípios que apresentaram as maiores exportações em 2018 no estado. No sudeste do Pará há seis municípios, com destaque para Parauapebas, que foi o terceiro maior município exportador do Brasil. O Baixo Amazonas com Oriximiná e Almeirim e a mesorregião do Marajó e Nordeste com Barcarena e Paragominas, respectivamente. Os dados são do extinto Ministério de Desenvolvimento, Indústria e do Comércio Exterior (MDIC - 2019).

Tabela 2 - Maiores Municípios Exportadores do Pará – 2018

Ranking de Exportações	Município	Exportação (US\$ Milhões)	Part. nas Exportações (%)	Importação (US\$ Milhões)	Saldo Superavitário
1°	Parauapebas	6.247,63	40,0%	102,31	6.145,32
2°	Canaã dos Carajás	3.422,94	21,9%	59,49	3.363,45
3°	Marabá	1.592,81	10,2%	109,84	1.482,97
4°	Barcarena	1.340,66	8,6%	526,41	814,25
5°	Santana do Araguaia	406,83	2,6%	0,08	406,75
6°	Paragominas	392,13	2,5%	91,8	300,33
7°	Curionópolis	268,71	1,7%	0,2	268,51
8°	Ourilândia do Norte	260,2	1,7%	24,31	235,89
9°	Oriximiná	242,06	1,6%	6,04	236,02
10°	Almeirim	199,98	1,3%	14,55	185,43

Fonte: MDIC: Municípios, 2019, apud InvestPará, 2019. Adaptado pelo autor, 2021.

A economia do Pará é diversificada nas áreas de indústria, agricultura, agropecuária, agronegócio, extrativismo vegetal, comércio e serviços, porém o extrativismo mineral e a mineração correspondem a 87,8% de todas as exportações do Pará como mostra na tabela 2. O minério de ferro, Cobre, Bauxita entre outros são exportados para China, Malásia, Japão, Alemanha, Noruega e e outros.

Apesar dos principais produtos exportados serem do setor mineral (tabela 3), outros setores têm ganhado força na exportação. O setor do agronegócio e a castanha do Pará, tem apresentado uma variação de crescimento positiva com mais de 30% em relação ao período anterior. Outros setores como a industrialização do cacau, açaí e a pecuária tem tornado a economia mais diversificada.

Tabela 3 - Principais Produtos Paraenses e o Valor das Exportações - 2018

Descrição	Valor (US\$ Milhões)
Minérios de ferro e seus concentrados	9.196.184.616
Outros minérios de cobre e seus concentrados	2.054.786.074
Alumina calcinada	845.609.438
Soja, mesmo triturada	567.119.944
Outros minérios de manganês e seus concentrados	276.436.038
Outros bovinos vivos	269.817.280
Bauxita não calcinada (minério de alumínio)	265.871.219
Ferro-níquel	257.691.654
Alumínio não ligado, em formas brutas	213.824.756
Carnes desossadas de bovino, congeladas	207.456.252
Caulim (caulino), mesmo calcinados	168.328.979
Pasta química de madeira, para dissolução	155.178.915
Outras madeiras de não coníferas perfilada	135.752.095
Hidróxido de alumínio	131.976.994
Ouro em barras, fios e perfis de seção maciça	100.304.485
<b>Total</b>	<b>20.933.243.047</b>

Fonte: Comexstat, 2019, apud InvestPará, 2019. Adaptado pelo autor, 2021.

Na tabela 3 está a bauxita, no oeste do Pará além de ser extraída e exportada de Oriximiná (tabela 2), a mesma também é exportada de Óbidos por navios até a região metropolitana de Belém. No Terminal de Omínia da Alcoa em Juruti, a evolução anual da movimentação de cargas do terminal mostra que a cada ano, milhões de toneladas são transportadas, de acordo com dados disponibilizados pela Webports (Secretaria Nacional de Transportes e Portos Aquaviários, 2020).

## 6.2 A cabotagem no Pará e suas características

Figura 7 - Mapa do Pará



Fonte: Guia Geográfico acessado em <https://www.guiageo.com/para-estado.htm>

A Figura 7 mostra em detalhes os rios que passam por dentro do estado do Pará e outros conectando ao Amazonas, Mato Grosso, Tocantins, Amapá e Maranhão. Tem 2 bacias hidrográficas, a bacia amazônica e a bacia do Tocantins, desses os principais rios que garantem a navegação fluvial são Amazonas, Tapajós, Tocantins, Xingu, Jari e o rio Pará e também geram muita energia elétrica com as UHE (Usina Hidrelétrica) Tucuruí, UHE Belo Monte, UHE Curuá-una entre outras. Dos 144

municípios paraenses 73 são ligados por cursos de água, isso faz com que a unidade federativa possua uma extensa rede aquaviária (Ambiente Brasil)<sup>18</sup>.

Por conta dessa extensa vantagem interna e pela posição geográfica, em o Pará ser um dos estados brasileiros mais próximos dos Estados Unidos e da Europa, empresas de agronegócio trouxeram investimentos a fim de melhorar a logística de grãos fazendo o escoamento da safra brasileira ser eficiente, econômico e rápido para o mundo. É o caso da empresa Bunge *Limited* que inaugurou em 2014 a ETC (Estação de Transbordo de Carga) em Miritituba. E desde então a soja e o milho vêm de Sinop/MT pela BR 163 e depois pela Rodovia Transamazônica (BR-230) carregados em caminhões até a ETC. De acordo com a própria empresa<sup>19</sup>, lá são colocados em barcaças e navegam em um percurso de 1000 km e 3 dias de duração pela hidrovia tapajós-amazonas até o estreito de Breves, chegando no Terminal Portuário Fronteira Norte (Tefron) administrado pela própria empresa, em Vila do Conde, localizado em Barcarena, de lá são armazenados para posteriormente serem embarcados em navios graneleiros, a partir daí vai para o exterior.

Em 2016 foi inaugurado pela empresa Rio Marabá Logística (RML) as margens do Rio Tocantins, outra ETC em Marabá que recebe os grãos produzidos da região situado a leste de Mato Grosso, Araguaia-Norte e transportam em barcaças navegando pela hidrovia Tocantins até o Porto Vila do Conde para depois seguirem em navios para outros países. Esses investimentos fizeram com que Pará contribuísse ainda mais com o Arco Norte, sistema logístico da Amazônia que envolve portos, ferrovias e rodovias para escoamento da safra, atualmente com 2 portos e 2 ETC nas operações. Isto tudo se deve também as hidrovias, que ligam a grandes distâncias esses fixos portuários e o grande impacto positivo disso para as empresas e transportadoras do mercado é a redução no custo de transporte já que com a safra sendo escoada pelos portos do sul e sudeste ficam mais caros as tarifas. As hidrovias mais utilizadas para o escoamento de grãos são hidrovia Tapajós, hidrovia Amazonas e hidrovia Tocantins.

---

<sup>18</sup> [https://ambientes.ambientebrasil.com.br/agua/hidrovias\\_e\\_portos\\_da\\_amazonia\\_legal/para\\_-\\_hidrovias\\_e\\_portos.html](https://ambientes.ambientebrasil.com.br/agua/hidrovias_e_portos_da_amazonia_legal/para_-_hidrovias_e_portos.html)

<sup>19</sup> <https://www.bunge.com.br/imprensa/noticia.aspx?id=636>

No Pará a autoridade portuária que tem a competência para administração dos Portos Organizados no estado é a CDP (Companhia de Docas do Pará), A CDP é uma sociedade de economia mista, cujo Governo Federal é o acionista majoritário. Fundada em 1967 como uma empresa pública, desde 1969 atua cumprindo a legislação relativa a Sociedade de Ações, com capital autorizado e vinculado à Secretaria Especial de Portos. Sua sede está situada na Avenida Presidente Vargas nº 41, no bairro Centro, em Belém, capital do Estado do Pará.

A CDP desempenha administração e exploração comercial dos portos organizados e algumas instalações portuárias do Pará, além da regulamentação das operações, fixação das tarifas, fiscalização das atividades portuárias, sendo responsável pela regularidade, segurança, eficiência e respeito ao meio ambiente. Sob sua jurisdição<sup>20</sup> operam os portos organizados de Belém (Belém, Terminal Petroquímico de Miramar e Terminal Portuário de Outeiro), Santarém e Barcarena (Vila Conde) e as instalações portuárias de pequeno porte, tais como Altamira, Itaituba, Óbidos e São Francisco (Portal CDP).

Como um dos principais portos do Pará, em Belém há um complexo portuário formado pelo Porto de Belém, o Terminal Petroquímico de Miramar e o Terminal Portuário de Outeiro. Com 111 anos de história, o Porto de Belém está situado a 120 km do oceano Atlântico a margem direita da Baía do Guajará. Sua extensão é de 1.935 metros de comprimento e sua área de influência compreende toda a faixa centro-leste do Pará. Ademais como área de influência direta do Porto de Belém em outros Estados, encontram-se o norte de Goiás, o centro oeste do Maranhão e o norte do Estado do Tocantins, o acesso a essa instalação portuária é pela via rodoviária, hidroviária e fluvial (SANTOS, 2013).

Atualmente, as exportações se concentram tanto no mercado externo quanto no mercado interno. Seus principais mercados no exterior são os países da Europa, Estados Unidos e Japão. Por esses portos são exportados madeira e seus derivados, pimenta do reino, palmito, peixe, camarão e castanha-do-pará. No Brasil, as exportações são com os mercados da Bahia, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Paraná e outros estados da Região Amazônica, exportando principalmente, trigo a

---

<sup>20</sup> <https://www.cdp.com.br/porto-de-belem>

granel, madeira, cimento, gênero alimentícios, derivados de petróleo, insumos para as indústrias.

Figura 8 - Porto de Belém



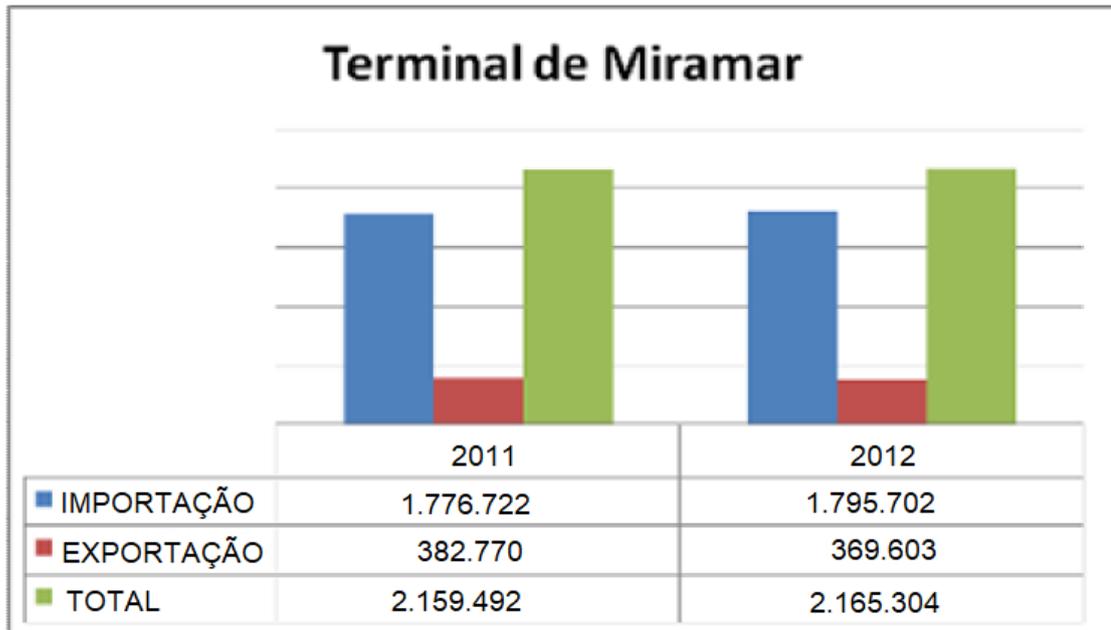
Fonte: GOOGLE EARTH/ Data da imagem 26/05/2020.

O Terminal Petroquímico de Miramar está localizado em Belém na margem direita da Baía de Guajará. Seu acesso hidroviário é o mesmo do de Porto de Belém, pelo canal Oriental. Por via terrestre, o acesso se dá pela Rodovia Arthur Bernardes, interligando-se à malha rodoviária através da BR-316 (Belém-Brasília). Esse terminal é estratégico para toda a Região Norte e o segundo maior em receita. Para Santos (2013), o motivo de ser estratégico é pelo fato de passar nesse terminal todo tipo de combustível que abastece não só a cidade de Belém, mas todo o Estado do Pará. E que também dá suporte ao Estado do Amapá, cidades vizinhas e termoelétricas, as quais são abastecidas pelos derivados de hidrocarbonetos, que todos os dias são carregados e descarregados neste terminal.

Para manter esse abastecimento de petróleo e gás em todo o Pará, a CDP tem se esforçado em manter sua clientela diante da credibilidade nesse terminal. Entre os maiores clientes da CDP, tem-se as seguintes companhias: Petrobrás Transporte S/A (TRANSPETRO), Companhia Brasileira Petróleo Ipiranga, Liquigás Distribuidora

S/A, Paragás Distribuidora Ltda., Petróleo Sabbá S/A (Shell). Na atividade portuária o Terminal se dedica a movimentação de granéis líquidos, movimentando 2,1 milhões de toneladas em 2012 (Tabela 4).

Gráfico 1: Comparativo da movimentação de cargas em 2012 (t) - Miramar



Fonte: Santos; 2013, CDP 2012

O Terminal Portuário de Outeiro de acordo com o portal do CDP, está localizado na ilha fluvial de Caratateua, ou Outeiro distrito de Belém, à margem direita da baía do Guajará a uma distância fluvial de 19 km do porto de Belém. É uma extensão do porto organizado de Belém e tem sua vocação voltada para operações com granéis sólidos e cargas geral. Outras operações que o terminal também realiza é o de transbordo de carga em apoio ao Porto de Belém.

Figura 9 - Terminal Portuário de Outeiro



Fonte: SANTOS, 2013; CDP 2012

O Porto de Vila do Conde está localizado em Barcarena na região metropolitana de Belém. Por ano, exportam 4,4 milhões de toneladas de alumina para o Canadá, Estados Unidos, a Noruega e a China, além do alumínio e bauxita por ano. A respeito do porto:

Segundo a administração do porto de Vila do Conde, vários fatores transformam o porto em uma eficiente ligação da região com o resto do mundo: Como seu posicionamento geográfico, a grande extensão de frente acostável com seus sete braços de atracação, a ampla disponibilidade de áreas de expansão, reduzidos custos com manutenção e infraestrutura e a total integração entre porto e os municípios vizinhos (SANTOS, 2013, p.49).

Santos informa também que o governo federal investiu R\$ 123 milhões de recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na ampliação do Porto de Vila do Conde. Com as obras o Porto pode tornar suas atividades mais eficientes, atracando mais navios e embarcações fluviais com berços construídos. O Porto exporta cargas diversas como bauxita, óleo combustível, soda caustica, carvão mineral, piche, fosfato e coque. Detém hoje três quartos (3/4) do movimento de todos os portos da CDP, e por isso é o que tem maior complexo produtivo, operando as indústrias Albrás e Alunorte.

Figura 10 - Porto Vila do Conde



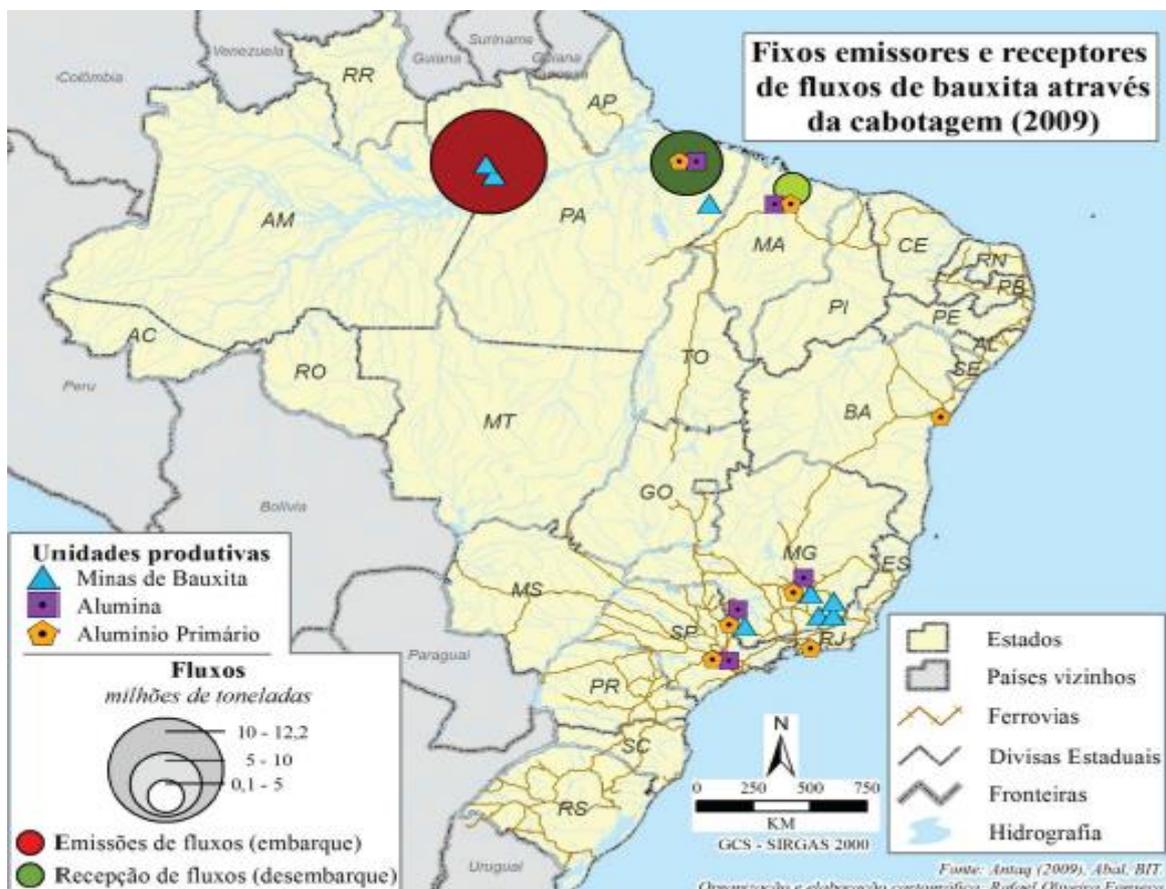
Fonte: <https://portogente.com.br/feiraglobal/comunidades-portuarias/106922-sobre-o-porto-de-vila-do-conde>

Como o extrativismo mineral é o “carro-chefe” da economia do Pará, em uma classificação por grupo de mercadorias em 2020, a maior movimentação de cargas pela cabotagem foi de Minérios, Escórias, Cinzas, principalmente, com 70,7%. Enquanto Combustíveis e Óleos minerais vem em segundo com 24%, os outros 5,3% são de Líquidos Alcoólicos, Frutos oleaginosos, Cereais, Produtos Químicos entre outros (ANTAQ, 2020).

O Pará é o maior produtor de bauxita do País com aproximadamente 85% de representação. Segundo Fonseca (2015), através do transporte da bauxita, ocorreram fluxos pontuais, basicamente no Pará e Maranhão, com embarques no Terminal de Uso Privado de Trombetas (Oriximiná-PA) e Terminal Uso Privado de Omínia da Alcoa, em Juruti (PA).

O desembarque da matéria prima ocorre no Porto de Vila do Conde e no Terminal de Uso Privado de Alumar (MA) visto na figura 10.

Figura 11 - Fixos emissores e receptores de fluxos de bauxita através da cabotagem (2009)



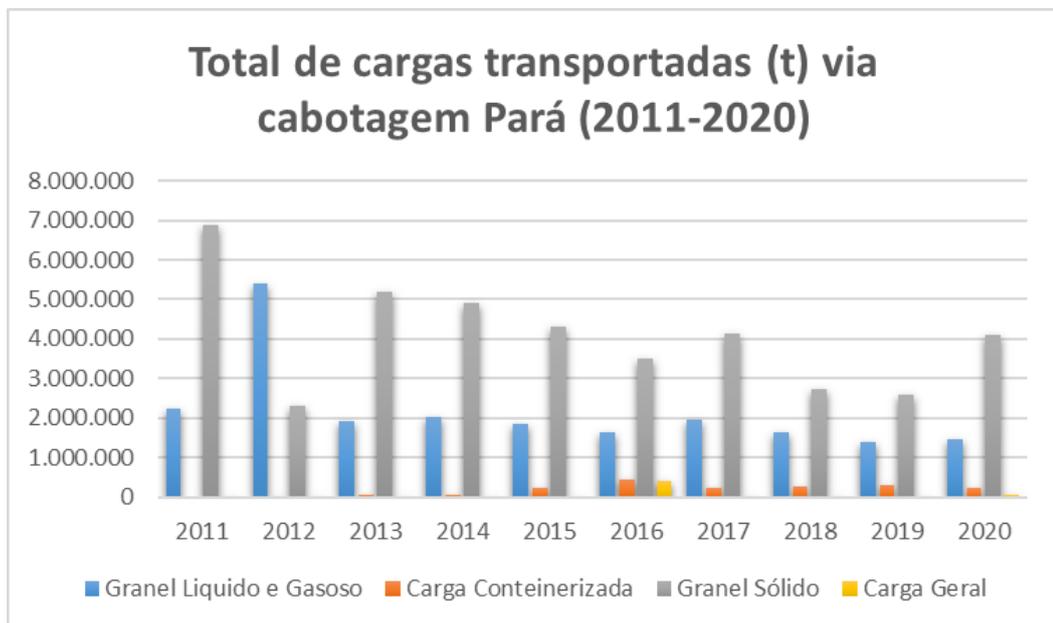
Fonte: Fonseca 2015; Antaq, 2009

Em 2020, o porto que mais transportou minérios foi o TUP de Trombetas com 4,16 milhões, em seguida o TUP de Omínia da Alcoa com 4,11 milhões, ambos em toneladas, voltados para abastecer o mercado interno, suprindo as refinarias de Alumina do Norte do Brasil, ainda em Vila do Conde, e também o Consórcio de Alumínio do Maranhão, Porto de Alumar, em São Luís (MA).

Nesse contexto, “é evidente que a cabotagem possui um 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 ” (FONSECA, 2012, p. 143).

O gráfico abaixo mostra a movimentação de cargas após a coleta de dados anuais de 2011 a 2020, transportadas em navegação por cabotagem, e segundo os números, as cargas mais carregadas de um porto para outro são de granel sólido e granel líquido e gasoso.

Gráfico 2 - Total de cargas transportadas (t) via cabotagem Pará



Fonte: Elaboração própria do autor com base nos dados disponibilizados pela Antaq

Nos 10 últimos anos, em 2011 foi registrado a maior alta até então de minérios, especialmente a bauxita com origem, escoados pelos TUP de Trombetas e Juruti para o Porto Vila do Conde. Numa visão geral a movimentação é instável e com os números cada vez menores, apresentando variações, quase todas negativas. Com a retomada

econômica em 2021, a perspectiva é que os números voltem a subir, já que 2020 registrou um saldo positivo.

## 7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do momento em que os portugueses iniciaram a colonização do Brasil, com a ocupação em massa do litoral de nordeste a sul, o modal aquaviário foi implantado como única alternativa ao abastecimento de suprimentos e mercadorias em diversos pontos da costa litorânea brasileira antes de iniciar o processo de ocupação do interior do país.

O Brasil teve que esperar 308 anos para abrir os seus portos para outras nações mais desenvolvidas, e assim começar a realizar modernizações em seus portos. Com os decretos executivos, as “portas” do Brasil abriam e fechavam para empresas estrangeiras, navegarem entre os portos brasileiros no século IX.

No caso da região Amazônica, é no primeiro grande ciclo da borracha (1879-1912) que a cabotagem passa a ser muito utilizada, intensificando a navegação pela bacia do rio Amazonas, possibilitando a exportação de toneladas de borracha para o exterior.

Nos anos seguintes o governo viu a necessidade de ter um sistema de transporte que interligasse várias cidades e centros comerciais e industriais, já que não havia estradas suficientes e as poucas vias que tinham, estavam em estado precário para conectar os Estados a longas distâncias. Para isso foram implementadas políticas públicas para construção de rodovias. Quando prontas, algumas foram vistas como importantes por virem e irem às cidades desenvolvidas, grandes centros consumidores, como São Paulo, por exemplo. Com o aumento do fluxo a partir de então, grandes transportadoras, com valor estratégico começavam a utilizar a malha rodoviária, e com isso a cabotagem foi perdendo seu uso, sendo colocada numa posição “marginal” na competitividade da economia. Pelas características geográficas que o Brasil possui, há atualmente uma multimodalidade de transportes utilizados pelas organizações privadas para que *commodities* cheguem a seus destinos.

Entre as cinco modalidades (Rodoviário, Ferroviário, Aquaviário, Dutoviário e Aéreo), a matriz de transporte do país é fortemente dominada pela participação do

modal de rodoviário. Na região norte o envio de mercadorias e os mercados consumidores chega a percorrer algo em torno de 4.500 quilômetros através das rodovias.

Entretanto, nos últimos anos os modais ferroviário e aquaviário, especialmente a cabotagem, vem aumentando seu valor de participação, por causa da tabela mínima de fretes, que vem sendo elevado com o custo oneroso de combustível e pedágio do modal rodoviário.

No Pará a gestão da navegação de cabotagem vem sendo administrada tanto pelo setor público, através da administração dos portos concentradores, como pelo setor privado no escoamento. A Companhia Docas do Pará desempenhou um papel importante junto à União para a modernização nos portos organizados de Santarém, Trombetas, Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde, e com novos investimentos feitos pelo PAC II, caso do porto de Vila do Conde/PA, que teve a ampliação do seu píer principal, os navios e barcas tiveram mais espaço para atracarem e conseqüentemente aumentando o embarque e desembarque de graneis.

No circuito produtivo do alumínio, as mineradoras Mineração Rio Norte e Alcoa (*Aluminum Company of America*) vem movimentando de Trombetas e Juruti mais de 20 milhões de toneladas de bauxita para Vila do Conde e Terminal Uso Privado de Alumar, em Maranhão anualmente. No agronegócio o corredor logístico Arco Norte exportou em 2020 17,3 milhões de toneladas de milho e soja, desse total 9,1 milhões saíram dos portos de Santarém, Vila do Conde, Estação Transbordo de Carga de Miritituba e Terminal de Uso Privado Ponta da Montanha, em Barcarena, oriundas de Mato Grosso via caminhão e exportadas pelas empresas Cargill Agrícola S/A e Bunge. Isso mostra que mais caminhões tem levado a safra para estes portos e conseqüentemente a participação na exportação de soja e milho através do Arco Norte tem aumentado para atender a demanda.

Outros projetos do Governo Federal, por meio da Companhia Docas, os estados e municípios, ainda em estudos, têm intuito de promover a revitalização de suas áreas ociosas e degradadas. Para o Porto de Belém, a companhia tinha um projeto básico de reestruturação do espaço portuário e transferência da

movimentação de cargas para o porto de Vila do Conde e a construção de um moderno terminal de passageiros fluvial.

Desse modo, com a cabotagem navegando com mais volume no Rio Amazonas e os portos sendo eficientes nas operações portuárias, o Pará teria a capacidade de ser mais competitivo. O Estado poderá ter suas exportações aumentadas no circuito produtivo de alumínio, com minério de ferro, bauxita, cuja extração da matéria prima é alta, e poderá ser ainda mais com o aumento do fluxo de navios. Nas regiões mais desenvolvidas economicamente, a longo prazo muitas licitações são feitas em diversos espaços do Porto Organizado para serem explorados por empresas privadas. Possivelmente, com o Estado atraindo investimentos estrangeiros, algumas empresas venham conseguir por meio de licitações seu território no porto para explorar, assim como a Mineração Rio Norte e Alcoa. Numa visão a longo prazo isso, conseqüentemente, faria os portos e terminais de uso privativo se expandirem fisicamente.

O modal aquaviário e ferroviário também pode se complementar com a conclusão da Ferrovia Norte Sul, no trecho Barcarena (PA) e Açailândia (MA), correspondendo a 477 km de extensão integrando o sistema ferroviário nacional com o Porto de Vila do Conde (PA). Com a implantação desse trecho uma nova logística regional de transporte de minério de ferro e o desenvolvimento da exploração de outros minerais será proporcionada. Isso daria novas alternativas para o escoamento da produção de soja, açúcar, milho, etanol e óleo, podendo chegar ao município de Estrela D'Oeste (SP) com a conclusão de todos os trechos.

O motivo da cabotagem ser tão utilizado no Pará tem muito haver com as características geográficas, fluviais tendo em vista que as empresas interacionais enxergam desde da virada do século a oportunidade de tornar o transporte de cargas mais barato para exportação aos outros países, visto que o escoamento das produções das regiões centrais e produtoras do Brasil para região norte tem aumentado. Os novos TUPs e ETCs construídos neste século XXI se justificam pela necessidade de encontrar novas alternativas para o escoamento da produção que cresce cada vez mais.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BINI, Dianara. **Cabotagem: uma alternativa de transporte para o Brasil**. Orientador: Prof. MSc. Luiz Carlos Coelho – 2008, 55f, Monografia (Curso de Comércio Exterior do Centro de Ciências Sociais Aplicadas – Gestão da Universidade do Vale do Itajaí), Itajaí, 2008.

D'OLIVEIRA, Roberto Cruzen Daemon. **A navegação de cabotagem no Brasil: óbices e perspectivas para o incremento desse importante modal análises e propostas para a cabotagem no Brasil** / Orientador: Marcos Luiz Portela, 2017, 28 f, Trabalho de Conclusão de Curso (Escola de Guerra Naval), Rio de Janeiro, 2017.

FONSECA, Rafael Oliveira. **A navegação de cabotagem de carga no Brasil**. Mercator, Fortaleza, v. 14, n. 1, p. 21-46, jan. /abr. 2015.

FONSECA, Rafael Oliveira. **A circulação através da navegação de cabotagem no Brasil: Voltados para a fluidez territorial** / orientadora Maria Monica Arroyo – Dissertação (Mestrado na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo), São Paulo, 188 f, 2012.

FURTADO, Adrielson. **Contexto histórico das Rodovias Bernardo Sayão (BR-010) e Capitão Pedro Teixeira (BR-316)**. 23 de agosto de 2015. Disponível em <http://adrielsonfurtado.blogspot.com/2015/08/contexto-historico-da-abertura-das.html>. Acesso em 21 de ago. de 2021.

MEDEIROS, Rafael Lima. **Análise de alternativas logísticas para o transporte de cabotagem do Amazonas utilizando simulação computacional** / Orientador: Prof. Dr. Nelson Kuwahara, Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção - Universidade Federal do Amazonas / Universidade Federal de Roraima, Manaus, 126 f.; 2013.

POMPEU, Bruno. **O desenvolvimento da indústria automobilística sob ótica do plano de metas do governo Juscelino Kubitschek (1956-1961)**. Orientador: Prof. Almir Pita - 2017, 42f, Monografia (Instituto de Economia - Universidade Federal do Rio de Janeiro), 2017.

PORTOGENTE. **A História da Navegação de Cabotagem**. 01jan2016. Disponível em <https://portogente.com.br/portopedia/78255-a-historia-da-navegacao-de-cabotagem>. Acesso em 27 de jun. 2021.

SANTOS, Mauro Henrique Barreiros dos. **Cabotagem, uma alternativa sustentável para a região amazônica: o papel da CDP, como autoridade portuária no Estado do Pará** / orientador: Professor Dr. Rodrigo Fernandes More (Trabalho de Conclusão de Curso Especialista em Engenharia e Gestão Portuária da Universidade Federal de Santa Catarina), Florianópolis, 103 f.; 2013.

TEIXEIRA, Cássio Adriano Nunes; ROCIO, Marco Aurélio Ramalho; MENDES, André Pompeo do Amaral; D'OLIVEIRA, Luís André Sá. **Navegação de cabotagem brasileira**. BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n. 47, pp. 391-435, mar. 2018.

## SITES CONSULTADOS

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística 2020. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/panorama>> Acesso em: 7 jul.2021

IBGE. TÁBUA COMPLETA DE MORTALIDADE PARA O BRASIL - 2015: Breve análise da evolução da mortalidade no Brasil. Disponível em <[http://ftp.ibge.gov.br/Tabuas\\_Completas\\_de\\_Mortalidade/Tabuas\\_Completas\\_de\\_Mortalidade\\_2015/tabua\\_de\\_mortalidade\\_analise.pdf](http://ftp.ibge.gov.br/Tabuas_Completas_de_Mortalidade/Tabuas_Completas_de_Mortalidade_2015/tabua_de_mortalidade_analise.pdf)> Acesso em: 7 jul.2021

IPEA. RADAR IDHM: evolução do IDHM e de seus índices componentes no período DE 2012 a 2017. Disponível em <[https://www.ipea.gov.br/porta/images/stories/PDFs/livros/livros/190416\\_rada\\_IDHM.pdf](https://www.ipea.gov.br/porta/images/stories/PDFs/livros/livros/190416_rada_IDHM.pdf)> pp.24-25. Acesso em: 7 jul.2021

ALVARENGA, Darlan. Região Norte lidera crescimento em 2018 e Sudeste eleva participação no PIB para 53,1%. 13 nov.2020 Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/11/13/regiao-norte-lidera-crescimento-em-2018-e-sudeste-eleva-participacao-no-pib-para-531percent.ghtml>>. Acesso em: 6 jul.2021

INVESTPARÁ. Economia forte e diversificada ECONOMIA FORTE E DIVERSIFICADA PARÁ: maior mercado do norte e porta da entrada para a Amazônia. Disponível em: <<http://investpara.com.br/dados-economicos-do-estado-do-para/>> Acesso em 3 jul.2021

ANTAQ. Estatístico Aquaviário 2.1.3 Disponível em:<<http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>> Acesso em 12 jul.2021

Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. Web Portos. Disponível em <<https://webportos.labtrans.ufsc.br/Tup/Index/116>> Acesso em 12 jul.2021

Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. Web Portos Terminal Fluvial de Juruti. Disponível em: <<https://webportos.labtrans.ufsc.br/Tup/Index/116>> Acesso em 12 jul.2021



UNIVERSIDADE FEDERAL DO OESTE DO PARÁ  
REITORIA  
SISTEMA INTEGRADO DE BIBLIOTECAS

TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA PUBLICAÇÃO DE TRABALHOS ACADÊMICOS

1. Identificação do autor

Nome completo: Kaio Mathaus Silva de Almeida  
CPF: 847.249.762-20 RG: 4622745 Telefone: (93) 991782198  
E-mail: mathauskaio@gmail.com  
Seu e-mail pode ser disponibilizado na página de rosto?  
( ) Sim (x) Não

2. Identificação da obra

( ) Monografia (x) TCC ( ) Dissertação ( ) Tese ( ) Artigo científico ( ) Outros: \_\_\_\_\_  
Título da obra: A cabotagem e seus impactos socioeconômicos no Estado do Pará  
Programa/Curso de pós-graduação: Programa de Ciências Econômicas e Desenvolvimento Regional  
Data da conclusão: 27/08/2021  
Agência de fomento (quando houver): \_\_\_\_\_  
Orientador: Dra. Izaura Cristina Nunes Pereira Costa  
E-mail: mathauskaio@gmail.com  
Co-orientador: \_\_\_\_\_  
Examinadores: Dra. Ináilde Correa de Almeida  
M.Sc. Rogério Henrique de Almeida

3. Informação de disponibilização do documento:

O documento está sujeito a patentes? ( ) Sim (x) Não  
Restrição para publicação: ( ) Total ( ) Parcial (x) Sem restrição  
Justificativa de restrição total\*: \_\_\_\_\_

4. Termo de autorização

Autorizo a Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA) a incluir o documento de minha autoria, acima identificado, em acesso aberto, no Portal da instituição, no Repositório Institucional da Ufopa, bem como em outros sistemas de disseminação da informação e do conhecimento, permitindo a utilização, direta ou indireta, e a sua reprodução integral ou parcial, desde que citado o autor original, nos termos do artigo 29 da Lei nº 9.610, de 19 de fevereiro de 1998, e da lei 12.527 de novembro de 2011, que trata da Lei de Acesso à Informação. Essa autorização é uma licença não exclusiva, concedida à Ufopa a título gratuito, por prazo indeterminado, válida para a obra em seu formato original.

Declaro possuir a titularidade dos direitos autorais sobre a obra e assumo total responsabilidade civil e penal quanto ao conteúdo, citações, referências e outros elementos que fazem parte da obra. Estou ciente de que todos os que de alguma forma colaboram com a elaboração das partes ou da obra como um todo tiveram seus nomes devidamente citados e/ou referenciados, e que não há nenhum impedimento, restrição ou limitação para a plena validade, vigência e eficácia da autorização concedida.

Santarém, 16/09/2021. Kaio Mathaus Silva de Almeida  
Assinatura do autor

5. Tramitação no curso

Secretaria / Coordenação de curso

Recebido em \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_. Responsável: \_\_\_\_\_  
Siape/Carimbo