

TRANSPORTE DE CARGA GERAL POR CABOTAGEM: Utilização dos portos do Rio de Janeiro

IGOR THIAGO DE ANDRADE CESAR*
Capitão-Tenente (IM)

SUMÁRIO

Introdução	
Metodologia de pesquisa	
Referencial teórico	
Navegação de cabotagem	
Definições	
Tipos de cargas	
A legislação brasileira	
Programa de Aceleração do Crescimento (PAC-Portos)	
Ressurgimento da cabotagem no Brasil	
Armadores nacionais	
Portos no Estado do RJ	
Conclusões e perspectivas	
A utilização do transporte de cabotagem pela Marinha do Brasil**	

INTRODUÇÃO

Em um país de dimensões continentais, possuidor de um dos maiores territórios marítimos entre todos os países do planeta,

com uma extensa faixa litorânea, onde se localiza a maioria das principais cidades e dos centros consumidores, o modal de transporte aquaviário – sobretudo a cabotagem – deveria apresentar-se como uma

* Chefe da Divisão de Importação do Depósito Naval do Rio de Janeiro. Mestrando em Logística na Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio).

** Ver Noticiário Marítimo, p. 307.

vocação natural para o tráfego de cargas. No entanto, esse tipo de transporte é ainda pouco explorado.

O transporte e a manutenção de estoque, em regra, são as atividades logísticas de maior custo para as empresas. A experiência demonstra que cada um deles pode representar entre metade e dois terços dos custos logísticos totais (BALLOU, 2006, p. 32). Deste modo, o estudo dos possíveis modais a serem utilizados no transporte de cargas torna-se fundamental para uma empresa que objetiva a redução de seus custos logísticos e, por conseguinte, uma maior eficiência em suas atividades.

O objetivo deste trabalho é analisar o crescimento da cabotagem no País a partir de 2007, ano em que foi criada a Secretaria Especial de Portos (Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007), ligada diretamente à Presidência da República, demonstrando o reconhecimento do governo federal à necessidade de tratar os assuntos portuários no mais alto nível governamental e sua possível utilização para o transporte de carga geral tendo como origem ou destino os portos no Estado do Rio de Janeiro.

METODOLOGIA DE PESQUISA

A metodologia adotada na elaboração deste artigo foi o estudo qualitativo com base em revisão bibliográfica sistemática de literatura especializada. Os artigos (*papers*) e textos estudados foram encontrados em livros-textos e periódicos científicos nacionais e internacionais disponíveis em bases de dados, como o Portal de Periódicos da Capes-CNPQ, Elsevier e Scielo, entre outras bibliotecas eletrônicas de universidades brasileiras e estrangeiras de referência.

Foram identificadas como palavras-chave ou expressões, para as buscas, “cabotagem”, “cabotagem no Brasil”, “transporte marítimo” e “portos no Brasil”, que caracteriza-

vam o tema proposto para auxiliar a pesquisa nas bases de dados escolhidas. Em seguida, realizou-se uma revisão manual dos resumos selecionados e, por fim, os melhores textos foram lidos em sua íntegra.

Poucos artigos já exploraram o tema, o que dificultou a revisão sistemática sobre o assunto. Desta forma, o trabalho priorizou os dados disponíveis em fontes oficiais, sem, no entanto, abandonar a base de dados acadêmica, a fim de não limitar as conclusões à leitura de apenas alguns artigos.

REFERENCIAL TEÓRICO

Navegação de cabotagem

Definições

De acordo com o inciso IX, do artigo 2º, da Lei nº 9.432/97, “navegação de cabotagem é aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores”.

A palavra cabotagem é originária do termo *caboter*, que, em francês, significa “navegação entre cabos e portos do mesmo país” (OLIVEIRA, 2000, p. 163).

No Brasil, a navegação de cabotagem apresenta um elevado potencial para movimentação de contêineres, devido à sua extensa costa litorânea e pelo fato de cerca de 80% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro estar concentrado a uma distância de até 400 km do litoral (CEL/COPPEAD, 2006 *apud* SOUZA, 2007).

Além disso, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a cabotagem brasileira possui um enorme potencial, já que temos uma costa com 7.367 km de extensão, 80% da população brasileira vive até 200 km da costa e há uma grande concentração industrial ao longo do litoral brasileiro.

De acordo com dados do *site* da Antaq, com base em levantamento realizado pela Confederação Nacional de Transportes (CNT, 2006), as vantagens da cabotagem em relação aos outros meios de transporte, conforme percepção dos usuários deste serviço, são: reduzido custo do frete, segurança da carga, confiabilidade dos prazos e baixo nível de avarias.

Um outro dado extraído desse mesmo estudo foi o levantamento dos motivos pelos quais as empresas não usam a cabotagem no Brasil. O resultado, em ordem decrescente, mostra: alto custo do frete, baixa frequência de linhas, alto nível de avarias, baixa confiabilidade dos prazos e inexistência de serviços complementares.

A partir dos levantamentos de dados acima, percebe-se que as principais vantagens elencadas na primeira parte do estudo são repetidas na sua segunda parte, porém como sendo pontos negativos ao explicarem os motivos pelos quais as empresas não utilizam a cabotagem no País. Este fato denota que ainda há uma grande diferença de percepções, por parte das empresas brasileiras, quando o assunto é o transporte de cabotagem no Brasil.

Tipos de cargas

– Carga geral: A carga geral, ou solta, conhecida no meio marítimo como *break bulk*, inclui os volumes de carga acondicionados sob dimensões e formas diversas. Não permite obter índices mais elevados de produtividade nas operações de carga e descarga, obrigando a que a operação seja

realizada manualmente (GOEBEL, 1996 *apud* CRUZ, 2007).

– Carga a granel: entende-se por graneis, sólidos ou líquidos, todas as cargas não embaladas e que assumem a forma dos recipientes onde estão inseridos. Os graneis sólidos, transportados por via marítima, incluem basicamente minérios, farelos e grãos, enquanto os líquidos são representados, principalmente, por petróleo e derivados (GOEBEL, 1996 *apud* CRUZ, 2007).

– Carga containerizada: carga geral acondicionada (unitizada) em contêineres.

O escopo principal deste trabalho abrange apenas as cargas de tipo geral e containerizadas.

A legislação brasileira

Estudo mostra razões de a cabotagem não ser usada no Brasil: alto custo do frete, baixa frequência de linhas, alto nível de avarias, baixa confiabilidade dos prazos e inexistência de serviços complementares

A navegação de cabotagem no Brasil é regulada segundo as normas da Antaq, da Agência Nacional do Petróleo (ANP) e da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil.

O parágrafo único, do artigo 1º, do anexo da Resolução Antaq 2920/2013 versa que

“o transporte aquaviário de carga na navegação de cabotagem somente poderá ser realizado por empresa brasileira de navegação de cabotagem, utilizando embarcação de bandeira brasileira e, exclusivamente, nos casos previstos nesta norma e uma vez cumpridos todos os requisitos nela estabelecidos, utilizando embarcação de bandeira estrangeira afretada”.

A legislação, neste caso, procurou fomentar a utilização de navios de bandeira nacional, o que estimularia diretamente a

construção no País. Todavia, não restringiu completamente a utilização de navios de bandeira estrangeira, já que se dá prioridade à realização efetiva do transporte. Ou seja, para os casos em que a indústria naval não supre a demanda, está autorizada a utilização de embarcação estrangeira.

A partir da década de 1990, algumas normas legais e infralegais editadas pelo governo federal contribuíram para o desenvolvimento das atividades portuárias no Brasil. No ano de 1993, entrou em vigor a Lei 8.630/93, conhecida como a Lei de Modernização dos Portos, ou apenas Lei dos Portos.

Esta legislação tinha por objetivo garantir melhores condições de exploração do setor portuário visando, sobretudo, adequar os portos brasileiros ao contexto internacional (FARIA, 1998 *apud* SOUZA, 2007).

Desde a década de 30, não havia alteração na legislação portuária brasileira para adaptá-la às mudanças e contingências do setor, tornando-se ela obsoleta e prejudicial ao desenvolvimento do País (OLIVEIRA, 2000).

A Lei dos Portos (1993), que passou a concessão para exploração dos terminais portuários à iniciativa privada, possibilitou também maiores investimentos na infraestrutura portuária, o que gerou maior produtividade, maior eficiência e menor tempo de operação dos navios nas instalações portuárias.

Programa de Aceleração do Crescimento (PAC-Portos)

“Criado em 2007, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) promoveu

a retomada do planejamento e a execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do País, contribuindo para o seu desenvolvimento acelerado e sustentável.” (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, 2014)

“Pensado como um plano estratégico de resgate do planejamento e de retomada dos investimentos em setores estruturantes do País, o PAC contribuiu de maneira decisiva para o aumento da oferta de empregos e na geração de renda e elevou o investimento público e privado em obras fundamentais.” (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, 2014)

Um dos setores em que houve grandes investimentos, com a execução de importantes obras de infraestrutura com a finalidade de promover seu desenvolvimento, foi o portuário.

De acordo com dados do Ministério dos Transportes, estão em andamento investimentos em 71 empreendimentos, em 23 portos brasileiros. O objetivo é ampliar,

recuperar e modernizar as estruturas existentes visando a uma redução nos custos logísticos, à melhoria da eficiência operacional, ao aumento da competitividade das exportações, à redução de custos nas importações e ao incentivo ao investimento privado. Há obras de dragagem de aprofundamento de infraestrutura portuária, de inteligência logística e de terminais de passageiros (para a Copa 2014).

Especificamente para os portos no Estado do Rio de Janeiro, os seguintes projetos fazem parte do PAC:

a) Porto do Rio de Janeiro – reforço estrutural do cais da Gamboa;

De acordo com dados do Ministério dos Transportes, estão em andamento investimentos em 71 empreendimentos, em 23 portos brasileiros

b) Porto de Itaguaí – dragagem de aprofundamento.

Ressurgimento da cabotagem no Brasil

Segundo dados retirados do *site* da Antaq, a via marítima é o principal meio utilizado para o transporte de mercadorias do comércio exterior brasileiro. Em 2011, a tonelagem exportada por via marítima representou 96% do total, enquanto que a importada alcançou 89%, maior índice em cinco anos. Ao se analisar o fluxo comercial por valor (US\$ FOB), percebe-se que essa participação vem se ampliando nos últimos anos, atingido 84% do montante exportado e 76% do importado, ou seja, o melhor patamar desde 2007.

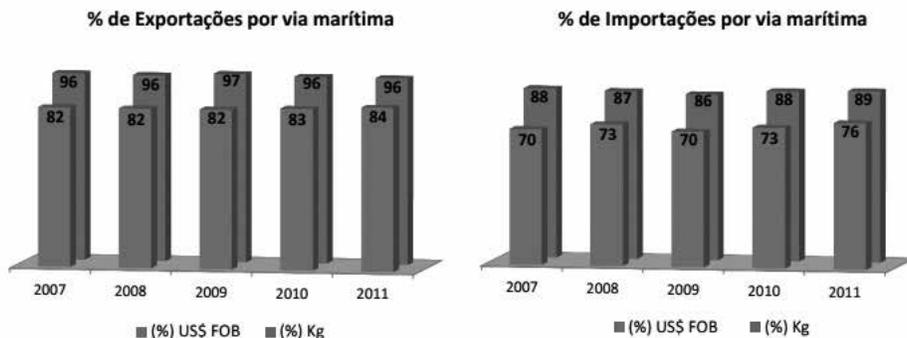
A partir do gráfico 1, concluímos que o transporte internacional de cargas brasileiro é prioritariamente realizado pelo modal marítimo. No entanto, para o tráfego nacional de cargas pelo modal marítimo, o panorama não é o mesmo. Ainda segundo dados retirados do *site* da Antaq, a participação do modal aquaviário na matriz de transporte brasileiro, em 2008, era de apenas 7%. Como consequência dos estímulos gover-

namentais e dos investimentos públicos e privados no setor portuário, a navegação de cabotagem voltou ao cenário de transporte nacional de cargas.

Alguns aspectos estão sendo fundamentais para a retomada do serviço de cabotagem em nosso país, tais como:

a) aumento da competitividade: o transporte de cargas por cabotagem está, cada vez mais, sendo considerado como alternativa ao transporte rodoviário em virtude do encarecimento do preço dos combustíveis, da má qualidade das estradas e rodovias, de restrições à circulação de caminhões nas grandes cidades, do aumento de custo com diárias pagas aos motoristas (principalmente pela sanção da Lei 12.619/12, que estabelece, em seu artigo 235-D, redução da jornada de trabalho para os condutores e a obrigatoriedade de intervalo para descanso) e do menor risco de furto de cargas, com base no levantamento realizado pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT) (2006), já exposto neste trabalho;

b) passagem da concessão para exploração dos terminais portuários à iniciativa privada, que possibilitou também maiores investimentos na infraestrutura portuária, o que gerou maior produtividade, melhores



Fonte: Alice-web – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
Elaboração: ANTAQ/SNM/GDM

Gráfico 1 – Porcentagem de exportações e importações por via marítima do Brasil

serviços, maior eficiência e menor tempo de operação dos navios nas instalações portuárias; e

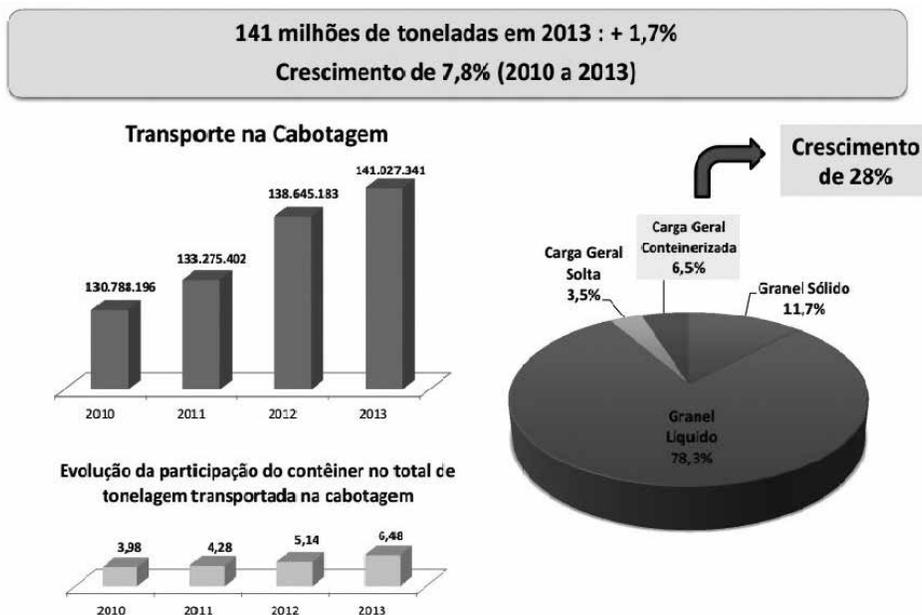
c) aumento da utilização deste modal de transporte como *feeder* de transporte internacional – em função da tendência mundial de concentração de cargas de longo curso em portos concentradores, que funcionam como *hubs* no transporte internacional de cargas, e de a legislação brasileira restringir a atuação de operadores internacionais na navegação de cabotagem brasileira (citado no item 2.2.2), cada vez mais os navios que operam na cabotagem estão sendo demandados para o transporte interno de cargas entre os diversos portos interiores e da costa brasileira.

O gráfico 2 demonstra o crescimento, em toneladas, do transporte de cabotagem a partir do ano de 2010. Podemos verificar o crescimento de 7,8% no total transportado e, sobretudo, um crescimento de 28% no transporte de carga geral containerizada nesse período.

Armadores nacionais

Atualmente, de acordo com dados extraídos da Antaq, existem 40 Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) autorizadas a operar na navegação de cabotagem no Brasil. Estas EBNs disponibilizam uma frota de 179 embarcações aptas a este tipo de navegação, totalizando três milhões de Tonelagem de Porte Bruto (TPB), com uma idade média de 16,5 anos por embarcação (ANTAQ, 2014).

De acordo com dados de um estudo sobre a cabotagem realizado pela Antaq, entre 2010 e 2012 houve um incremento na quantidade de EBNs (de 37 para 42), uma expansão na quantidade de embarcações (de 152 para 155) e um aumento na TPB total (de 2.987 mil para 3.024 mil), além da queda da idade média (de 18,3 para 16,5 anos), motivada principalmente pela renovação de embarcações dos tipos petroleiro, graneleiro, barcaça, tanque químico, multipropósito e lancha, seja pela



Fonte: Antaq, 2014

Gráfico 2 – Crescimento do transporte de cabotagem

incorporação à frota de embarcações mais novas, seja pela saída de embarcações de idade mais avançada.

Esse mesmo estudo mostra que o mercado de cabotagem no transporte de carga geral (solta e containerizada) é relativamente pulverizado. Mais da metade das EBNs autorizadas operam neste segmento, utilizando grande diversidade de navios, tais como porta-contêineres, cargueiros, balsas, rebocadores/empurradores e barcas.

Além disso, novas empresas estão se fortalecendo nesse mercado, tais como a Companhia Libra de Navegação e a Mercosul Line, indicando uma tendência de aumento da competitividade entre as empresas prestadoras destes serviços, de modo a aumentar a oferta e a redução de custos para os usuários. (SYNDARMA, 2014)

Portos no Estado do RJ

Os portos do Estado do Rio de Janeiro são administrados diretamente pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ). Entre os principais portos, podemos destacar o porto do Rio de Janeiro e o porto de Itaguaí. Os demais portos (Forno, Niterói e Angra dos Reis) são de pequeno porte e não operam com grandes embarcações.

A tabela 1, elaborada pelo autor com base nos dados disponibilizados pela Antaq, apresenta as linhas regulares das principais empresas brasileiras que têm em seu itinerário algum porto no Estado do RJ e cuja frota é capaz de transportar carga geral containerizada.

Observamos que, para o transporte de carga geral no Estado do Rio de Janeiro, o principal porto que opera atualmente é o de Itaguaí. Semanalmente, 13 navios operam naquele porto e são responsáveis pela cabotagem de nosso estado.

A tabela 2 mostra a evolução (2010-2013) da quantidade de contêineres movimentados nos principais portos ou Terminais de Uso Privativo (TUP) por cabotagem no Brasil, em TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*), que é uma medida padrão utilizada para calcular o volume de um contentor de 20 pés. O porto de Itaguaí encontra-se em 4º lugar nacional, enquanto o porto do Rio de Janeiro está em 10º lugar. Esses dados indicam que o Rio de Janeiro, apesar de ser o estado com o segundo maior Produto Interno Bruto (PIB) do País (IBGE, 2014) e ser litorâneo, pouco utiliza a navegação de cabotagem quando o comparamos com estados como São Paulo, Amazonas e Pernambuco. À exceção de São Paulo, esses estados possuem um PIB muito inferior ao do Rio de Janeiro (IBGE, 2014).

Empresa	Frequência	Atuação
Aliança Navegação e Logística Ltda.	Semanal (8 navios)	Rio Grande, Itapoã, Santos, Itaguaí, Vitória, Salvador, Suape, Pecém, Manaus e Paranaguá
Log-In Logística Intermodal S/A	Semanal	Buenos Aires, Rio Grande, São Francisco do Sul, Santos, Itaguaí, Vitória, Salvador, Suape e Fortaleza
Log-In Logística Intermodal S/A	Semanal	Itajaí, Paranaguá, Santos, Itaguaí, Suape e Manaus
Mercosul Line	Semanal (3 navios)	Manaus, Suape, Santos, Paranaguá, Itajaí e Itaguaí

Fontes: Antaq, Log-In Logística, Aliança Logística, 2014

Tabela 1 – Linhas regulares das principais empresas brasileiras (Rio de Janeiro)

	Instalação Portuária	2010	2011	2012	2013
1º	Porto de Santos-SP	269.863	332.598	453.606	520.484
2º	TUP Chibatão-AM	109.518	105.535	178.795	264.006
3º	Porto de Suape-PE	189.382	232.381	235.296	224.735
4º	Porto de Itaguaí	11.680	50.512	163.512	179.829
...	...				
10º	Porto do Rio de Janeiro-RJ	36.476	45.691	57.278	72.944

Fonte: Sistema SDP da Antaq, 2014

Tabela 2 – Evolução da quantidade de contêineres nos principais portos

CONCLUSÕES E PERSPECTIVAS

A navegação de cabotagem, a partir do ano de 2007, apresenta relevante crescimento no mercado nacional, aproveitando as condições geográficas existentes no Brasil.

A partir do ano de 2007, diversos dispositivos legais e infralegais, tais como a criação da Secretaria Especial de Portos e o PAC para os portos, foram criados visando estimular o desenvolvimento das atividades portuárias e, conseqüentemente, a infraestrutura necessária para beneficiar a utilização da navegação de cabotagem.

Estes fatores, aliados aos maiores investimentos no setor advindos da passagem da exploração dos terminais portuários para a iniciativa privada, estão sendo fundamentais para a retomada do serviço de cabotagem em nosso país, ocasionando o aumento da competitividade com outros modais, sobretudo o rodoviário, em virtude do aumento de seus custos.

Pela perspectiva externa, a crescente containerização das cargas e sua necessidade de balanceamento global fazem com que o transporte de carga geral unitizada também tenha alto potencial de crescimento. Como consequência disto, ocorre um aumento da utilização deste modal como *feeder* de transporte internacional, em função

da tendência mundial de concentração de cargas de longo curso em portos concentradores (*hubs*).

Os dados observados indicam que o Rio de Janeiro, apesar de ser o estado com o segundo maior PIB do País (IBGE, 2014) e possuir extensa faixa litorânea, ainda pouco utiliza a navegação de cabotagem, quando comparamos com estados como São Paulo, Amazonas e Pernambu-

co. O porto de Itaguaí é o principal porto do estado, quando falamos de transporte de carga geral ou containerizada por navegação de cabotagem, sendo o responsável pelo total de 13 linhas regulares desse tipo navegação, cujos roteiros abrangem quase a totalidade dos principais portos nacionais.

A MB apresenta-se na vanguarda, com o espírito de tornar prático o slogan “Marinha do Brasil, irrigadora de recursos na economia do País” e também da exploração econômica, sustentável e efetiva de nossa Amazônia Azul

No entanto, as informações colhidas na pesquisa indicam uma tendência de aumento da competitividade entre os armadores nacionais, inclusive com a entrada de novos concorrentes, de modo a aumentar a oferta e reduzir de custos para os usuários, tornando atrativa essa opção de meio de transporte, inclusive para os embarcadores (proprietários de cargas) residentes no Estado do Rio de Janeiro.

A UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE DE CABOTAGEM PELA MARINHA DO BRASIL

Tendo em vista o restabelecimento, nos últimos anos, de linhas regulares de transporte de cargas por meio do modal aquaviário de cabotagem, o Sistema de Abastecimento da Marinha (SAbM) vislumbrou oportunidades de realizar o abastecimento de algumas regiões do País por esse modal, atuando como alternativa aos modais comumente utilizados (rodoviário e aeroviário).

Para adoção dessa sistemática, foram elaborados pelo Centro de Controle de Inventário da Marinha (CCIM), em conjunto com o Depósito Naval no Rio de Janeiro (DepNavRJ), estudos técnicos e científicos a fim de mitigar os riscos de sua utilização e prover maior eficiência nos recursos materiais, financeiros e, sobretudo, humanos.

Em 7 de dezembro de 2014, foi concluído o projeto piloto de transporte de material em navio mercante nacional, em prol do Centro de Intendência da Marinha em Manaus (CeIMMa).

Assim, como consequência da retomada dos serviços de transporte de cabotagem em nosso território nacional, a Marinha do Brasil apresenta-se na vanguarda, com o espírito de tornar prático o *slogan* “Marinha do Brasil, irrigadora de recursos na economia do País” e também da exploração econômica, sustentável e efetiva de nossa Amazônia Azul.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Marinha Mercante; Navegação de Cabotagem; Transporte de Carga; Porto;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO, ANTAQ (2014). Cenário da Cabotagem Brasileira. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/BoletimPortuario/Cenario_da_Cabotagem_Brasileira_2010_2012.pdf> Acesso em 27 de outubro de 2014.
- _____, ANTAQ (2014). Linhas Regulares da Navegação de Cabotagem. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/LinhasRegulares/Formulario_Linhas_Regulares.pdf> Acesso em 27 de outubro de 2014.
- _____, ANTAQ (2014). Empresas Autorizadas para Operação da Navegação de Cabotagem. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarEmpresaAutorizada.aspx>> Acesso em 2 de novembro de 2014.
- _____, ANTAQ (2014). Resolução 2920, de 4 de julho de 2013.
- ALIANÇA NAVEGAÇÃO. A Empresa. Disponível em: <www.alianca.com.br> Acesso em 9 de novembro de 2014.
- BALLOU, R.H. (2006). Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos/Logística Empresarial. 5ª ed. Porto Alegre: Bookeman

- BRASIL. (1993). Lei 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. Brasília, DF: Presidência da República, 1993.
- _____, (2007). Lei 11.518, DE 5 DE SETEMBRO DE 2007. Dispõe sobre a criação da Secretaria Especial de Portos. Brasília, DF: Presidência da República, 1997.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES. CNT (2006). Pesquisa Aquaviária CNT 2006: Portos Marítimos: Longo Curso e Cabotagem. Brasília, DF.
- CRUZ, Thania Regina Pantoja da Vera (2007). Causas e consequências da limitação da cabotagem no transporte de carga pela costa brasileira: Uma avaliação hierárquica no trecho Manaus – Santos. Brasília, DF.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, IBGE (2014). PIB por estado da federação. Disponível em <<http://saladeimprensa.ibge.gov.br/noticias?view=noticia&id=1&busca=1&idnoticia=2759>> Acesso em 16 de novembro de 2014
- LOG-IN LOGÍSTICA. A Empresa. Disponível em: <www.loginlogistica.com.br> Acesso em 9 de novembro de 2014.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, MT (2014). Principais portos brasileiros. Disponível em <<http://www2.transportes.gov.br/bit/05-mar/princ-portos.html>> Acesso em 2 de novembro de 2014.
- MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, MPOG, (2014). Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/transportes/portos>> Acesso em 3 de novembro de 2014.
- MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, MPOG, (2014). Programa de Aceleração do Crescimento – Portos. Disponível em: <<http://www.planejamento.gov.br/ministerio.asp?index=61&ler=s881>> Acesso em 3 de novembro de 2014.
- NASCIMENTO, M. V. (2012) “Proteção e liberalização no transporte marítimo de cabotagem: o uso da regulação nos mercados canadense e brasileiro”. *Journal of Transport Literature*, vol. 6, nº 4, p. 228-234.
- OLIVEIRA, Carlos Tavares de. Modernização dos Portos. São Paulo. Aduaneiras, 2011.
- SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA. SYNDARMA (2014). Afretamento. Disponível em: <<http://www.syndarma.org.br/afretamento.php>> Acesso em 16 de novembro de 2014.
- SOUZA, Marianna Campos Pereira (2007) Análise da satisfação dos clientes de serviços de cabotagem no Brasil: um estudo de caso. Rio de Janeiro, RJ.