

**ANÁLISE DO MODAL DE CABOTAGEM NO BRASIL: UM ESTUDO DE CASO DA
EMPRESA ALIANÇA**

**ANALYSIS OF THE CABOTAGE MODAL IN BRAZIL: THE CASE STUDY OF THE
ALIANÇA COMPANY**

Karen Vieira de Albuquerque

karen.albuquerque@fatecitapetininga.edu.br

Tamires Rosa Lopes

tamires.lopes01@fatecitapetininga.edu.br

Prof. Me. Antônio Lechugo Rubio

lechugorubio@uol.com.br

Fatec Itapetininga – SP

RESUMO: O presente artigo teve por objetivo retratar a expansão e o desenvolvimento do modal de cabotagem no Brasil por meio da coleta de dados estatísticos, disponibilizados por meio eletrônico, periódicos especializados no tema, dissertações e relatórios técnicos. A relevância do tema abordado se dá pelas crescentes discussões acerca do transporte brasileiro atual e da necessidade de uma alternativa sustentável, que valorize os potenciais do país. Sendo o Brasil um país costeiro, é imprescindível a abertura de discussões quanto à importância do modal marítimo, especificamente o de cabotagem, e sua participação em termos econômicos e sustentáveis para o território. Portanto, este trabalho aborda as principais vantagens da cabotagem, quais os desafios que dificultam seu desenvolvimento e quais as previsões de crescimento de acordo com os resultados obtidos pela maior empresa de Cabotagem do Brasil, a Aliança Navegações, que durante a entrevista, demonstrou um alto grau de positividade em relação às perspectivas deste transporte, assim como mostraram os estudos realizados para o levantamento de dados para o artigo.

Palavras-chave: Costa Marítima. Logística. Navegação.

ABSTRACT: The aim of this article was to describe the expansion and development of the modalities of cabotage in Brazil through the collection of statistical data, made available by electronic means, specialized periodicals, dissertations and technical reports. The relevance of the topic addressed is due to the growing discussions about the current Brazilian transport and the need for a sustainable alternative

that values the potential of the country. Since Brazil is a coastal country, it is essential to open discussions about the importance of the maritime modalities, specifically the cabotage model, and its participation in economic and sustainable terms for the territory. Therefore, this paper discusses the main advantages of cabotage, the challenges that hamper its development and what growth forecasts are in line with the results obtained by the largest Cabotage company in Brazil, Aliança Navegação, which during the interview demonstrated a high degree of positivity regarding the perspectives of this transport, as well as the studies carried out to collect data for the article.

Keywords: Marine Coast. Logistics. Navigation.

1 INTRODUÇÃO

Responsável pela movimentação de 212,4 milhões toneladas de cargas e 10% dos contêineres em 2016, a cabotagem tem crescido discretamente ao longo dos anos por diversas razões que impossibilitaram o desenvolvimento significativo do modal no Brasil durante várias décadas.

Em um país com uma costa de cerca de 8.000 km, além dos principais pontos comerciais estarem instalados próximos ao litoral, o desenvolvimento da cabotagem torna-se um objeto de importante discussão, em vista da necessidade de melhorar a

locomoção de cargas em longas distâncias em um país que sofre pela degradação das rodovias, furtos de cargas e congestionamento nas estradas.

Neste contexto, a cabotagem surgiu como uma alternativa para facilitar o transporte de cargas por meio da navegação costeira, como define a Lei 9.432 (BRASIL, 1997): “navegação de cabotagem é a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores”.

Por se tratar de uma prática relativamente antiga no país, que remonta a colonização, a cabotagem vivenciou diversos cenários da economia, o que por vezes acarretou em uso intenso ou extremamente escasso de seus serviços. Comumente utilizada para transporte a granel, em 2016, a cabotagem foi responsável pela movimentação de aproximadamente 64% do total de petróleo transportado no país.

Apesar disso, era comum, na década de 20, que os navios de curta distância navegassem carregados de passageiros de norte a sul, nas embarcações Ita's, em detrimento as facilidades que o transporte oferecia em relação às ferrovias (SCOTTINI, 2012).

No entanto, por diversas vezes e diferentes razões, os transportes marítimos tiveram seus orçamentos reduzidos e uma prática muito burocratizada, em função disso, o sistema de cabotagem acabou perdendo força ao longo das décadas, até voltar a ser amplamente discutido em pleno século XXI.

Portanto, pretende-se explorar o histórico da cabotagem brasileira, quais as vantagens e desafios deste sistema no Brasil, quais os aspectos econômicos que o compõe e quais as perspectivas futuras para o modal, através do estudo de caso feito com a empresa Aliança Navegações e Logística.

2 METODOLOGIA

Para o desenvolvimento deste artigo foram utilizados relatórios técnicos, dissertações e periódicos especializados em logística, que unidos às estatísticas de crescimento apresentadas pelo principal órgão nacional da área – Agência Nacional de Transportes Aquaviários – deram embasamento teórico para levar a pesquisa adiante.

Após isso, aplicou-se uma entrevista junto a empresa Aliança Navegações e Logística para formular o estudo de caso e comparar com os resultados obtidos através da revisão bibliográfica.

Por fim, percebeu-se a necessidade de comparar duas das maiores empresas da área para concluir o estudo de caso e ampliar as discussões e resultados deste trabalho. Para isso, foi necessário consultar o site das empresas Aliança Navegações e Logística e Mercosul Line para coleta de informações e redação complementar do estudo.

3 CABOTAGEM NO BRASIL

3.1 HISTÓRICO

No Brasil, a prática de cabotagem teve início durante a colonização, encorajado pelos portugueses como o principal meio de transporte de cargas, como sugere Marcondes (2012):

A circulação interna das mercadorias de exportação e importação constituiu a principal forma de comércio de cabotagem durante o período colonial. A concentração natural ou por conta do exclusivo de comércio dos produtos de exportação nos portos mais importantes facilitou o embarque para os mercados estrangeiros.

No entanto, foi em 1808, com a chegada da família real portuguesa ao Brasil, e o Decreto de Abertura dos Portos às Nações Amigas, que a cabotagem tornou-se intensamente utilizada.

A liberdade e as possibilidades econômicas advindas do Decreto propiciaram o desenvolvimento da indústria naval e a expansão da própria navegação de cabotagem, uma vez que o setor deixou de ser monopolizado pelos portugueses (CNT, 2013).

Em 1882, com a extinção da Companhia Costeira de Navegação, que promovia o transporte de passageiros por meio da cabotagem, e fazia ligação direta entre as costas norte e sul do país, o setor passou a ser mantido por grupos de empresários que sofriam pela imensa carga burocrática. Segundo Scottini (2012), para a construção de navios não eram proporcionados os mesmos incentivos e financiamentos oferecidos ao modal rodoviário.

Aproximadamente quatro décadas depois, a cabotagem retornou a intensa atividade como meio fundamental de movimentação de cargas a granel devido a precariedade do sistema ferroviário na época. No entanto, em 1926, Washington Luís assumiu a presidência, e como parte de seu programa de governo, promovido pelo *slogan* de sua campanha eleitoral, "Governar é construir estradas", direcionou boa parte dos recursos financeiros para a renovação das estradas.

Com a chegada da indústria automobilística na década de 50, em função do notório interesse do Brasil pelo desenvolvimento a qualquer custo, o presidente Juscelino Kubitschek, continuou a direcionar a maior parte dos recursos para a promoção do modal rodoviário. Dessa forma, enquanto este modal crescia cerca de 9,5% ao ano, os demais modais apresentavam um crescimento de 4,7% ao ano (VASCONCELOS, 2008 apud SCOTTINI, 2012).

Com a abertura do mercado internacional, pelo governo Collor, a logística brasileira passou a ser alvo de discussão. De acordo com Fleury (1998), o crescimento acelerado do comércio internacional gerou uma enorme demanda logística, para a qual o país não estava preparado para lidar nem em termos burocráticos nem em questões de infraestrutura.

No governo Collor, muitas instituições foram extintas, a exemplo da Secretária de Transportes Aquáticos - STA, do Ministério dos Transportes, do Conselho Diretor da Marinha Mercante - CDFMM, outras criadas com caráter apenas fiscalizador e normativo, como o

Departamento Nacional de Transportes Aquaviários, substituído pelo Departamento da Marinha Mercante no governo Itamar Franco (CNT, 2013).

Com a criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários ANTAQ em 2001, como órgão regulamentador e fiscalizador do sistema marítimo, além da viabilização do modal aquaviário por meio dos incentivos e investimentos voltados para a área, bem como a forte necessidade de meios de transporte mais econômicos, tendo em vista as condições das estradas brasileiras ou em contrapartida o elevado custo dos pedágios, a cabotagem retornou como uma alternativa a ser explorada.

3.2 OS DESAFIOS QUE ENVOLVEM A PRÁTICA DE CABOTAGEM NO BRASIL

Além da infraestrutura, pesquisas revelam que o tempo elevado para o transporte, a baixa disponibilidade de rotas e a burocracia excessiva dificultam o avanço da cabotagem no país. Outro aspecto que inibe os investimentos dos empresários nesse setor refere-se a tributação de ICMS sobre o *bunker* (combustível utilizado em grandes navegações), o combustível da cabotagem é exposto ao mercado externo, sujeito ao câmbio e as flutuações de preço, o que significa que se por um lado o preço caiu, por outro o câmbio supervalorizou. Isso demonstra que a principal vantagem da cabotagem se esvai, porque não tem o benefício das mesmas regras do transporte rodoviário.

Para Voitch (2015), a diferença entre os preços do óleo diesel comum e o *bunker*

contribui para a redução da competitividade da cabotagem no Brasil, aumentando em até 18% os custos com o transporte.

Araújo (2014) aponta ainda que existe falta de mão de obra qualificada para atuação no modal marítimo de um modo geral, fazendo deste mais um entrave para o desenvolvimento do modal.

A falta de financiamento público para a construção de navios também é outra barreira a se enfrentar, dificuldade em obter financiamentos do BNDES, embora a cabotagem pague o AFRMM – Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante, que é arrecadado e destinado ao financiamento para renovação e manutenção da frota brasileira.

Apesar das dificuldades em difundir o modal no país, dados apontados pela ANTAQ (2016) confirmam que entre 2015 e 2016 houve um aumento de 0,8% referente à movimentação financeira através da Cabotagem, o mesmo estudo aponta que em 2016 o modal transportou 3,5% a mais de toneladas que no ano anterior. Os valores, apesar de baixos, apresentam uma difusão simbólica do transporte no contexto nacional.

3.3 VANTAGENS DA CABOTAGEM

A cabotagem vem se desenvolvendo mundialmente, seu crescimento representa a segurança e evidente redução dos riscos ambientais, o que implica também no descongestionamento das estradas e na redução de acidentes decorrentes principalmente da precariedade das rodovias.

A cabotagem oferece uma série de vantagens para o transporte de cargas no país. Entre os benefícios econômicos estão a grande capacidade de carregamento, o menor consumo de combustível por tonelada transportada, o reduzido registro de acidentes, o menor custo por tonelada-quilômetro, o menor custo de seguro e a menor emissão de poluentes (GONDIM, 2013, p.1 apud SILVA, 2015).

Para Araújo (2014), melhorar a movimentação e a distribuição de bens e mercadorias no país é condição primordial para um mercado em que se pretenda competitivo. No cenário atual, em que a economia enfrenta uma crise sem precedentes, se faz necessário repensar a utilização consciente dos modais, considerando as condições geográficas do país e a necessidade de redução de custos.

Em termos ambientais, se comparado aos meios terrestres e aéreos, a cabotagem se mostra o modal menos poluente, como um navio *full container* de 8.000 TEUs que emite apenas 15 gramas de CO₂/TKU, menos da metade de uma locomotiva e menos de um terço do produzido por um caminhão com três eixos (ARAÚJO, 2014).

Segundo o autor são vantagens gerais da cabotagem:

- Menor custo unitário;
- Menor índice de avarias;
- Menor índice de sinistros;
- Redução do desgaste das malhas rodoviárias;
- Redução de acidentes nas estradas;
- Menor consumo de combustíveis;
- Menor índice de poluição.

3.4 PERSPECTIVAS FUTURAS PARA A CABOTAGEM

A movimentação de contêineres com diferentes tipos de mercadorias permite um índice elevado de padronização, segurança e rapidez nos processos, pode-se assim ter uma visão otimista para o avanço do emprego da cabotagem no Brasil.

Comparações internacionais nos permite acreditar que a navegação de cabotagem é uma alternativa que sofre uma enorme influência de operações conjugadas com carga *feeder*, que dependem da distribuição demográfica e econômica de determinado país ou região. Assim, países com elevado grau de interiorização e mercado doméstico forte, tendem a apresentar baixa participação na cabotagem, um exemplo é os Estados Unidos, onde suas cargas de longas distâncias *inland* são movimentadas majoritariamente por ferrovias. Porém, países que apresentam alto grau de concentração costeira e/ou com alta participação no comércio exterior possuem uma expressiva participação da cabotagem (ARAÚJO, 2014).

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 ESTUDO DE CASO: EMPRESA ALIANÇA

4.1.1 Histórico

A Aliança foi fundada pelo alemão Carl Fischer no ano 1950, ele tornou a empresa a única companhia privada daquela época que realizava o transporte por Cabotagem, inicialmente ela operava com apenas um navio que transportava frutas entre o Brasil e a Argentina. Em 1998, a Aliança foi adquirida pelo Grupo Oetker, proprietária da empresa de navegação Hamburg Süd, e em 1999 se tornou uma das pioneiras na reconquista da

movimentação de cargas containerizadas entre portos brasileiros. (ALIANÇA, 2017)

4.1.2 Entrevista com a Empresa Aliança

1. Como a estrutura dos portos brasileiros afeta a prática de cabotagem?

R: Sem dúvida a estrutura dos portos afeta diretamente as operações de cabotagem. Precisamos de agilidade na interface entre terminal-navio e terminal-atendimento terrestre (externo), pois as cargas necessitam chegar e sair da maneira mais rápida possível para atendimentos às demandas dos clientes.

2. Quais as dificuldades encontradas para levar adiante a cabotagem no Brasil?

R: Faltar de equidade no tratamento em relação a outros modais que não possuem as mesmas burocracias/controles para fazerem transportes no mercado interno da mesma maneira que a cabotagem o faz.

3. A crise atual afeta negativamente a prática? Por quê?

R: Não, muito pelo contrário. O cenário de crise estimula novas empresas a buscarem alternativas mais competitivas de transporte e os clientes habituais aumentam ainda mais sua utilização. Existem sim segmentos que sofrem mais com a crise, porém no geral o saldo é positivo.

4. Em sua opinião, a navegação por cabotagem tem crescido no Brasil?

R: Sim, não há a menor dúvida. Todos os anos estamos invariavelmente movimentando um volume superior ao ano

anterior, isso vale para todos os armadores de cabotagem.

5. Qual a quantidade de navios na sua frota atualmente, e quantos são destinados à cabotagem?

R: A Aliança possui uma frota de 25 navios porta containers, sendo 8 navios dedicados ao serviço de cabotagem.

6. A cabotagem diminuiu relativamente a quantidade de caminhões e carretas nas estradas brasileiras, isso já é uma grande vantagem para desobstruir o trânsito, e diminuir a poluição. Mas em ganhos financeiros, qual porcentagem de lucro vocês vem tendo nos últimos 10 anos? E se teve uma queda significativa, qual foi e o porquê ocorreu?

R: Não podemos divulgar estas informações.

7. As leis brasileiras dificultam ou facilitam esse tipo de navegação? Já tiveram algum problema referente a isso?

R: Não. Mas já tivemos problemas com as leis especificamente mais rotineiras e/ou burocráticas que envolvem tratativas com órgãos públicos na qual estas não são padronizadas ao longo da costa e cada porto tem uma forma diferente de atuar sobre uma mesma rotina.

8. Qual são seus objetivos a médio e longo prazo?

R: Tornar a cabotagem cada vez mais utilizada pelo maior número possível de empresas e segmentos que ainda pouco utilizam o modal, e continuar investindo para

garantir a capacidade que o mercado demanda.

9. Vocês compartilham esse terreno por assim dizer com outras empresas do ramo. Em algum momento se sentiram ameaçados pelos concorrentes? Ou por ser uma empresa consolidada não teriam com o que se preocupar?

R: Não. Entendemos que o mercado de transporte terrestre de longa distância no Brasil ainda está muito ligado ao modal rodoviário. Dessa forma, as demais empresas de cabotagem, assim como nós, têm um mercado muito grande a ser desenvolvido/migrado do rodoviário para a Cabotagem.

10. Qual a média de tempo que vocês gastam fazendo a cabotagem de um porto para outro?

R: Isso varia muito e está relacionado à rota / par de portos, pois temos navios que iniciam a viagem no Rio Grande do Sul e finalizam no Amazonas e durante essa viagem fazemos diversas escalas intermediárias em diversos portos ao longo da costa.

4.2 COMPARATIVO ENTRE AS MAIORES EMPRESAS DE CABOTAGEM DO BRASIL – A ALIANÇA E A MERCOSUL LINE

Atualmente as duas maiores empresas que operam com cabotagem no país e que tem o maior *marketing* são a empresa Aliança e a Mercosul Line, que são duas potências da cabotagem no Brasil.

4.2.1 Meio Ambiente

Sabe-se que cada vez mais a preocupação com o meio ambiente vem se destacando nos noticiários, e toda a sociedade tem a responsabilidade de conservar e cuidar da natureza. Muitas empresas são responsáveis por vários prejuízos ambientais, muitas vezes divulgados nos meios de comunicação, isso leva a multas altíssimas e até, dependendo do caso, a detenções.

A empresa Aliança junto com Hamburg Süd têm um engajamento pela preservação do meio ambiente, o manejo responsável dos recursos naturais e o ecossistema é o foco nas ações de sustentabilidade desenvolvidas pelas empresas. Priorizam a redução do consumo de energia, na geração de emissões de poluentes, com ações e metas determinadas para o futuro, sendo uma das principais a redução ainda maior da emissão de CO₂ dos navios porta contêineres, que já têm atualmente o melhor resultado em termos de emissão de CO₂ em comparação com outros modais. O objetivo, portanto, da empresa é a diminuição do CO₂ emitido pela sua frota em 45% até 2020 em comparação com o ano de 2009.

Já a Mercosul Line acredita que a cabotagem é uma alternativa viável para compor a cadeia de suprimentos de diversos setores, contribuindo de maneira significativa na preservação ambiental, transferindo a demanda de transporte de cargas terrestres para o marítimo, ajudando a reduzir os níveis

de poluição no planeta (MERCOSUL LINE, 2017).

4.2.2 Serviço Porta a Porta

Figura 1 – Serviço Porta a Porta



Fonte: Mercosul Line (2017)

Ambas as empresas oferecem o serviço Porta a Porta, que nada mais é que um conjunto de serviços utilizando a intermodalidade (modais como ferrovia, balsa e rodoviário) para a entrega do produto na porta do cliente.

Por meio de uma abordagem consultiva junto aos seus clientes, a empresa Aliança (2017) consegue viabilizar uma operação completa em oferta de serviços, conciliando a integração de outros modais em conjunto com o transporte marítimo e oferece uma logística completa Porta a Porta, favorecendo a execução de atividades logísticas nas diversas fases da cadeia produtiva e abastecimento.

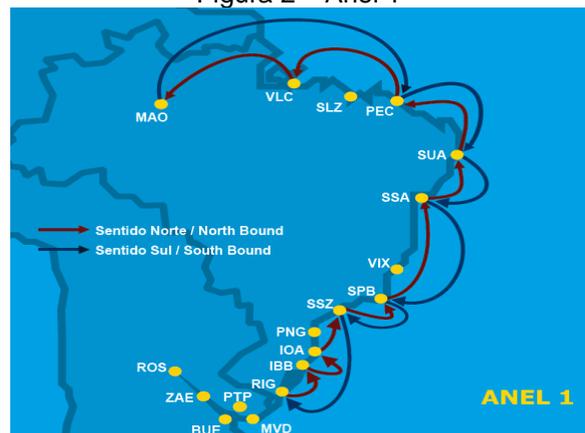
Já a Mercosul Line (2017) investe nas soluções customizadas de logística, gerenciando o transporte e a gestão do fluxo de informação; no serviço Porta a Porta proporciona ao cliente a praticidade em definir

os locais de coleta e entrega da carga e garante a integridade do produto, além das soluções integradas de logística utilizando terminais intermodais estrategicamente posicionados nas regiões concentradoras de carga, ligando o porto de Santos e as principais cidades de São Paulo por ferrovia, garantindo segurança e agilidade.

4.2.3 Rotas

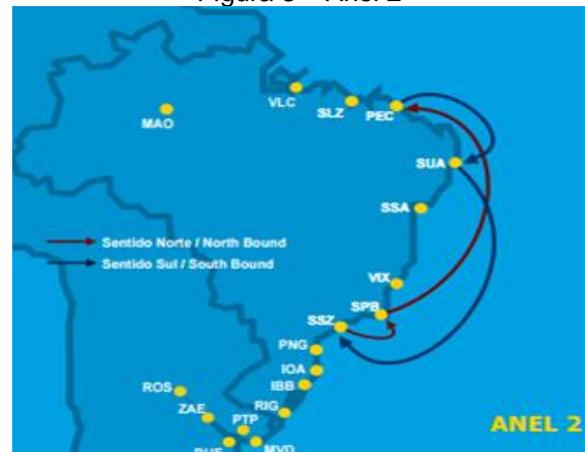
Abaixo, duas das quatro rotas utilizadas pela empresa Aliança, que recebem o nome de “Anel”.

Figura 2 – Anel 1



Fonte: Aliança (2017)

Figura 3 – Anel 2



Fonte: Aliança (2017)

A seguir as rotas da empresa Mercosul Line, que as denomina de “Sling”.

Figura 4 – Sling 1



Fonte: Mercosul Line (2017)

Figura 5 – Sling 2



Fonte: Mercosul Line (2017)

4.2.4 Estrutura

A Aliança tem apostado e investido fortemente na cabotagem, além das rotas brasileiras a empresa atua nos principais portos do Mercosul, considerada como Grande Cabotagem. A Aliança conta hoje com uma frota de 11 navios em operação nesse modal, com amplo atendimento em 15 portos de Buenos Aires até Manaus, e um total de 104 escalas mensais (ALIANÇA, 2017).

Já a empresa Mercosul Line possui um amplo estoque de contêineres de todos os tipos e tamanhos à disposição para a cabotagem. A companhia segue um programa de manutenção que é totalmente adequado às normas CSC (*Convention for Safe Containers*) que são estipuladas internacionalmente, e que têm como abordagem os padrões e exigências para uma operação segura. Sua frota de contêineres está em contínua modernização e é composta por equipamentos com idade média inferior a cinco anos (MERCOSUL LINE, 2017).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao comparar as empresas de logística Aliança e Mercosul Line, pode-se observar que as líderes de mercado trabalham de maneira similar. As duas grandes empresas de cabotagem no Brasil também realizam a Grande Cabotagem que envolve países no Mercosul, visam preferenciar o cliente e têm preocupação com o meio ambiente. A Aliança, nesse ponto, tem mais projetos e segue uma linha de sustentabilidade ao meio ambiente mais ativa que a Mercosul Line.

As empresas oferecem o serviço diferenciado Porta a Porta, que proporciona maior comodidade para o cliente; os meios utilizados para este serviço ser concretizado são similares entre ambas as empresas, a Mercosul Line se destaca no ponto do cliente ser seu principal foco nas decisões.

As rotas são previamente estabelecidas pelas empresas que as disponibilizam em

seus respectivos sites os horários e as rotas traçadas. Através da análise dos mapas de ambas, observa-se que a empresa Aliança tem maior versatilidade de trajetos que a Mercosul Line.

A infraestrutura é o principal meio para que tudo ocorra devidamente como planejado, e conforme apresentado nota-se que ambas as empresas dedicam-se a esta área, tanto nas instalações físicas (equipamentos, navios, tecnologia, etc.) quanto na estrutura organizacional.

Desta forma, é possível afirmar que as empresas estão bastante próximas de se tornarem equivalentes. Contudo a empresa Aliança, que possui um longo histórico de cabotagem no país, leva vantagens em termos econômicos e expansivos.

O projeto apresentado leva-nos a considerar que, apesar das oscilações que a cabotagem tem sofrido desde o início da colonização até os dias atuais, este modal tem sido significativo quando atrelado às amplas possibilidades que o denotam.

Apesar de relativamente pequena, é inegável o fato de que a cabotagem tem contribuído de forma positiva para a eficiência do transporte brasileiro. Embora existam grandes expectativas que envolvam o crescimento da cabotagem do Brasil, é incontestável que ainda há muito em que se investir para que o modal se torne tão participativo no país, como ocorre em países europeus e asiáticos, onde a participação da cabotagem está próxima dos 45%.

Mais do que aplicar recursos para a melhoria da infraestrutura, compra de

tecnologia e qualificação de mão de obra, é preciso desvincular o país da cultura rodoviária, a qual domina o transporte nacional.

Em relação ao estudo de caso, após análise, é possível afirmar que a empresa Aliança Navegações, líder de mercado, demonstra diante de outra grande empresa no setor que tem a capacidade de manter seu posicionamento frente às concorrentes, embora fique claro que empresas como a Mercosul Line tem grande capacidade para alcançar os mesmos patamares.

REFERÊNCIAS

ALIANÇA (Org.). **O que é cabotagem?**

Disponível em: <<http://www.alianca.com.br/alianca/pt/alianca/cabotage/index.html>>.

Acesso em: 22 ago. 2017.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Org.). **Desempenho do setor aquaviário 2016:** Oportunidade e Melhorias.

2016. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/>>. Acesso em: 19 ago. 2017.

ARAÚJO, J. G. M. E. **Um retrato da navegação de cabotagem no Brasil.** 2014.

Disponível em: <<http://www.tecnologista.com.br/portal/artigos/66018/um-retrato-da-navegacao-de-cabotagem-no-brasil/>>. Acesso em: 18 ago. 2017

BRASIL. Constituição (1997). Decreto nº 9432, de 08 de janeiro de 2017. **Lei Nº 9.432, de 8 de Janeiro de 1997.** Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9432.htm>. Acesso em: 15 ago. 2017.

FLEURY, P. **Perspectivas para a logística brasileira.** 1998. Disponível em: <<http://www.ilos.com.br/web/perspectivas-para-a-logistica-brasileira-2/>>. Acesso em: 17 ago.

2017.

MARCONDES, R. L. **O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem.**2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-31572012000100009>. Acesso em: 17 ago. 2017.

MERCOSUL LINE. **Rota: Cabotagem / Internacional.** Disponível em: <http://www.mercosul-line.com.br/servicos_rota.php>. Acesso em: 22 ago. 2017.

O DESAFIO DA CABOTAGEM diagnóstico e perspectivas. **Revista Mundo Logística**, São Paulo, V.32, 2003.

CNT **Pesquisa CNT do Transporte Aquaviário - Cabotagem 2013.** Brasília:, 2013. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Pesquisa/pesquisa-transporte-aquaviario-cabotagem-2013>>. Acesso em: 3 set. 2017.

SCOTTINI, L. **A evolução da navegação de cabotagem no brasil e o seu uso no comércio exterior brasileiro.** 2012. 96 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Comércio Exterior, Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2012. Disponível em: <<https://www.univali.br/>>. Acesso em: 16 set. 2017.

SILVA, K. S **Logística Brasileira: um estudo teórico do modal aquaviário (cabotagem).** 2015. 87 f. TCC (Graduação) - Curso de Tecnologia em Gestão Pública, Centro de Ciências Sociais Aplicada, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2015. Disponível em: <<http://rei.biblioteca.ufpb.br/>>. Acesso em: 21 ago. 2017.

VOITCH, T. B. **Burocracia reduz vantagem logística da cabotagem.** 2015. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/economia/burocracia-reduz-vantagem-logistica-da-cabotagem-666ov4limpibww1jyn941za9h>>. Acesso em: 18 set. 2017.