

**DA ANTIGA À NOVA LEI DA CABOTAGEM: IMPACTOS NA INFRAESTRUTURA
NO TRANSPORTE MARÍTIMO BRASILEIRO**Lívia Gonçalves de Felix¹Tathiane Domingues²

Resumo: O presente artigo busca explorar acerca da transição da legislação de cabotagem no Brasil e seus impactos sobre a infraestrutura do transporte marítimo. A cabotagem é um elemento essencial para a logística e o comércio exterior, pois se refere ao transporte marítimo de cargas entre portos de um mesmo país. A antiga legislação, apresentava uma série de limitações que dificultavam o desenvolvimento desse modal no país. Com a entrada em vigor da nova lei, foram implementadas diversas mudanças com o objetivo de modernizar o setor, promovendo competitividade e eficiência. O artigo aborda as mudanças na infraestrutura necessária para suportar o aumento da atividade de cabotagem. Por fim, este texto objetiva demonstrar que a nova lei tem potencial para aumentar a eficiência do transporte marítimo, promover maior concorrência e incentivar investimentos em infraestrutura portuária. No entanto, desafios como a adaptação das políticas portuárias e a necessidade de monitoramento contínuo são destacados.

Palavras-chave: Legislação; Cabotagem; Infraestrutura; Transporte Marítimo.

1. INTRODUÇÃO

Na ordenação do transporte aquaviário brasileiro, conforme os termos da Lei nº 9.432/97, em seu art. 2º, inciso IX, navegação de cabotagem é aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores. Logo, desempenha um papel fundamental na história e no desenvolvimento econômico do Brasil. Desde os tempos coloniais, a cabotagem tem sido primordial para a integração nacional, possibilitando o transporte de mercadorias entre diferentes regiões do país de forma mais célere e econômica do que por vias terrestres.

No decorrer dos anos, a cabotagem brasileira passou por diversas transformações, influenciadas por mudanças na legislação que regulamenta esse setor. A antiga lei da cabotagem, estabelecia regras e restrições que, em muitos casos, dificultavam o desenvolvimento pleno desse modal de transporte. No entanto, com a recente lei da cabotagem, nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), trouxe uma série de mudanças significativas, visando promover maior competitividade e eficiência na cabotagem brasileira. As mudanças

¹ Graduanda em Direito pelo Instituto Superior do Litoral do Paraná. E-mail: liviagfelix27@gmail.com

² Graduanda em Direito pelo Instituto Superior do Litoral do Paraná. E-mail: tathyctba@gmail.com

incluem a flexibilização das exigências para a operação de embarcações estrangeiras em águas brasileiras e a redução de barreiras administrativas que anteriormente dificultavam o desenvolvimento do setor.

Sendo assim, o objetivo deste estudo é compreender os impactos da transição da antiga para a nova lei, especialmente no que se refere à infraestrutura necessária para suportar o aumento da atividade de cabotagem. A infraestrutura portuária, os terminais de carga, as vias de acesso e outros elementos desempenham um papel crucial nesse processo de modernização e expansão da cabotagem no Brasil.

Este artigo propõe uma análise dos impactos da Nova Lei da Cabotagem na infraestrutura do transporte marítimo brasileiro. Por meio de uma revisão bibliográfica e análise de dados secundários, serão examinadas as mudanças na infraestrutura necessária para suportar a nova dinâmica da cabotagem.

2. BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DA CABOTAGEM NO BRASIL

Conforme Rogério Gonçalves e Marcelo José das Neves (2020), no quarto capítulo, discorrem que a navegação marítima foi, na história da humanidade, a responsável pela conexão de diferentes povos, por meio da interação comercial, da conquista militar e do domínio econômico.

A cabotagem está definida na Lei nº 9.432 de 1997, que regulamenta o artigo 178 da Constituição Federal de 1988, em seu artigo 2º, inciso IX. Conforme afirma Osvaldo Agripino de Castro Júnior (2013, p. 94-95), apesar de a atividade aquaviária ser pouco difundida no país, a navegação e a Cabotagem sempre se mantiveram presentes na história do Brasil.

A origem da cabotagem no país remonta à chegada dos portugueses e está diretamente associada à presença de uma extensa costa marítima e ao processo de colonização. A essa época, a cabotagem era o único meio de conectar os portos brasileiros para a realização do transporte de cargas a longa distância. (EPL, 2022).

Não houve grandes investimentos em infraestrutura em grande parte do período colonial. As políticas instauradas limitavam o desenvolvimento da colônia, tais como o monopólio do comércio e da navegação por embarcações portuguesas. (EPL, 2022).

Contudo, diante da chegada da família real portuguesa ao Brasil, as dinâmicas desenvolvimentistas foram alteradas, e, em 1808, houve a promulgação do Decreto de Abertura dos Portos às Nações Amigas. Esse decreto estabeleceu o fim do monopólio comercial de Portugal sobre o Brasil e o comércio internacional livre. (EPL, 2022).

No período entre 1822 a 1866, o país tinha intensa vida marítima, mas era refém de tratados de comércio e navegação e de convenções consulares que atravancavam seu desenvolvimento econômico e suas relações comerciais. Nesse período, foram criadas duas grandes companhias que ligaram o sul e o norte ao centro, sede da vida política no Brasil, sendo este um do principal marco até 1850. (MACHADO; SOUTO; CARVALHO, 2021, p. 127).

Em 1860, o Decreto nº 2.647 assegurou a realização do transporte de cabotagem às embarcações nacionais. Essa restrição durou até 1866, com a justificativa de que a demanda não estava sendo atendida apenas com as embarcações brasileiras e o segmento foi aberto para as embarcações estrangeiras. (EPL, 2022).

O primeiro Decreto que regulamentou a navegação de Cabotagem, sob o regime do privilégio assegurado pela Constituição Republicana, foi o de nº 123, de 11 de novembro de 1892. (CASTRO JUNIOR, 2013, p. 96-97).

Diante da geografia e do processo de colonização, a navegação de cabotagem foi a principal escolha para o transporte de mercadorias desde a época da colonização até os anos de 1930, marcada pelo transporte de cargas a granel, pela deficiência das malhas ferroviárias e rodoviárias no País – tendo sido uma das primeiras atividades econômicas do País – de acordo com o IBGE (2021).

Até os anos de 1930, a navegação de cabotagem se manteve como o meio de transporte extremamente importante para o transporte de carga geral e a granel, sobrevivendo aos altos e baixos que vinha enfrentando no decorrer de sua história, com ciclos de abertura e de fechamento para operação de empresas estrangeiras. (EPL, 2022).

Em 1941, foi criada a Comissão de Marinha Mercante (CMM) e, em 1958, a Taxa de Renovação da Marinha Mercante e, em 1967, foi editada a Resolução nº 2.995 de 97 através dessa comissão e que estabelecia igualdade de participação entre armadores nacionais e de países importadores e exportadores, além de outras resoluções que apresentaram grandes impactos na Cabotagem. (MACHADO; SOUTO; CARVALHO, 2021, p. 127).

Em 1991, verificou-se uma desregulação total do tráfego marítimo, o que culminou na extinção das cotas das empresas brasileiras financiadas pelo governo, bem como na liberação à operação em qualquer tráfego e, ainda, na navegação turística de Cabotagem, com a Emenda Constitucional (EC) nº 7/1995. (CASTRO JUNIOR, 2013, p. 98-99).

Em 1993 houve a promulgação da Lei dos Portos que foi instituída com vistas a contribuir para a modernização e aumentar a produtividade e competitividade do setor aquaviário brasileiro, sobretudo no aspecto portuário, a partir da diminuição da atuação do Estado e ampliação das ações da iniciativa privada. (EPL, 2022).

Objetivando proteger a frota nacional da marinha mercante, em 1997 foi promulgada a Lei nº 9.432, que promoveu alterações no regime jurídico da navegação mercante brasileira, permitindo, entre outros, que empresas brasileiras afretassem embarcações estrangeiras para o serviço de cabotagem. (EPL, 2022).

Em 2001, foi criada a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ):

Uma entidade que integra a Administração Federal indireta, de regime autárquico especial, com personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, autonomia financeira e funcional, vinculada ao Ministério da Infraestrutura”. (ANAQ, 2024).

Tendo por finalidade implementar as políticas formuladas pelo Ministério da Infraestrutura, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na legislação. É responsável por regular, supervisionar e fiscalizar atualmente as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, inclusive a cabotagem. (MACHADO; SOUTO; CARVALHO, 2021, p. 128).

A cabotagem proporciona muitos benefícios, como:

A alta eficiência energética, maior capacidade de transportar diferentes tipos de cargas, maior capacidade de circulação de grande quantidade de cargas por longas distâncias, menor número de acidentes, menor emissão de poluentes, menor congestionamento de tráfego, menor custo de infraestrutura, menor nível de avaria, menor custo operacional e menor impacto ambiental”.
(BRASIL. TCU. TC 023.297/2018-2. Apenso: TC 003.329/2019- 4. Acórdão nº 1383/2019. Relator Min. Bruno Dantas. Julg.12/06/19).

É de suma importância à compreensão da necessidade de uma navegação de cabotagem forte, que, a exemplo de diversos outros países do mundo, é um setor estratégico para o desenvolvimento do país. (MACHADO; SOUTO; CARVALHO, 2021, p. 129-130).

3. A NOVA LEI DA CABOTAGEM: BREVES APONTAMENTOS

É evidente que o segmento de transporte de cabotagem no Brasil tem crescido nos últimos anos, desta forma, a organização dos serviços portuários, a oferta de navios e de contêineres, bem como a infraestrutura portuária, se tornam mais cruciais para realização desse serviço (SOARES, 2019).

A muito vem se moldando a legislação Brasileira para a utilização da cabotagem, como: O programa BR do Mar: Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, trata-se da Lei nº 14.301/2022; A quebra da exclusividade da bandeira nacional instituída pela Lei Federal nº 9.432, de 08/01/97 e a aprovação da Lei Federal nº 8.630, de 25/02/93 conhecida como Lei de Modernização dos Portos, são as reformas estruturais iniciais destinadas a recapacitar competitivamente a cabotagem brasileira (CARVALHO, 2023).

O Governo Federal promoveu um amplo debate envolvendo diversos órgãos de governo, usuários e representantes do setor para a formulação do normativo referente ao Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar. A medida legislativa teve como objetivo aumentar a oferta da cabotagem, incentivar a concorrência, criar novas rotas e reduzir custos. (EPL, 2022).

Objetivando disciplinar e estabelecer um marco legal para o transporte de cabotagem no Brasil, o Ministério da Infraestrutura estruturou o Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem – BR do MAR, tendo em vista ampliar a oferta e melhorar a qualidade desse modo de transporte. (EPL, 2022).

À época, governo, por meio do Ministério da Infraestrutura, deu prioridade ao transporte marítimo, dedicando uma diretoria para cuidar de navegação e hidrovias, subordinada à Secretaria de Portos e Transportes Aquaviários. A equipe da unidade reviu os diversos estudos e, em amplo debate com o setor, elaborou o Projeto de Lei 4.199, com o texto inicial do BR do Mar. Nesse PL foi proposta a criação de um programa de estímulo à cabotagem e mudança de algumas leis afetas à navegação (RESANO, 2022).

O projeto BR do Mar traz consigo inovações que visam fortalecer a competitividade, incluindo a entrada de novas empresas, um aumento das oportunidades de emprego para marítimos brasileiros e a diminuição da carga tributária. Com intuito de impulsionar a

multimodalidade na cadeia de logística do Brasil, e contribuir com a redução das emissões de poluentes (EPL, 2022).

No dia 7 de janeiro de 2022 foi aprovada a Lei nº 14.301/2022 (BR do MAR), que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem. A lei teve como objetivos:

Intensificar a oferta, melhorando a qualidade dos serviços de transporte na cabotagem, incentivar o desenvolvimento do setor, estimular a concorrência e elevar a competitividade, aumentar o número da frota, fomentar a qualificação dos profissionais do setor e prospectar novos, analisar as políticas vigentes na cabotagem e a construção naval (XI - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros. (BRASIL, 2023).

Os objetivos da BR do MAR vão ao encontro do que foi mencionado por Fernandes (2015), de que fomentar a cabotagem é importante para racionalizar o setor de transportes no país, mitigar o custo Brasil, aumentar a competitividade dos produtos nacionais, reduzir o preço final dos bens, arrefecer os congestionamentos de caminhões nos acessos dos principais portos marítimos brasileiros, impulsionar as redes e os fluxos de mercadorias, entre outros aspectos. (SILVA, 2023, p. 22)

Em concordância Tavares (2021), apresentou de forma simplificada os aspectos que a BR do Mar abordava, separando tais aspectos em quatro eixos temáticos: frota, indústria naval, custo e porto. A forma como a BR do Mar influencia cada um desses aspectos é citada a seguir:

Frota: O programa estimula a frota em operação do país para que as Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) tenham maior controle e segurança na operação de suas linhas. Dessa maneira, propõe que a empresa que detém frota nacional poderá se beneficiar de afretamentos a tempo (quando o navio é afretado com a bandeira estrangeira, o que permite que ela tenha menores custos operacionais). São previstas, ainda, outras hipóteses que permitirão às EBNs afretarem embarcações a tempo: para substituir embarcações que estiverem em reparo ou construção; para atender operações que ainda não existam; e para cumprir exclusivamente contratos de longo prazo. Já os novos entrantes ou empresas de menor porte sem embarcações próprias poderão afretar a casco nu (o navio afretado passa a adotar a bandeira brasileira), sem a necessidade de lastro em embarcações próprias).

Indústria naval: O governo propõe diversas ações para fomentar a indústria naval, em especial no segmento de manutenção e reparos. A possibilidade de empresas estrangeiras utilizarem os recursos do Fundo da Marinha Mercante para financiarem a docagem de suas embarcações em estaleiros brasileiros é um exemplo de ação que, ao trazer maior escala para as operações dos estaleiros, irá beneficiar, também, as EBNs, que hoje utilizam estaleiros na Europa e até na China.

Custos: A Lei estabelece ações que buscam viabilizar o aumento da competitividade das operações de cabotagem, com propostas que impactam 23 custos de diversos tipos, como as burocracias que sobrecarregam as operações de cabotagem.

Portos: Uma iniciativa importante é a permissão do uso de contratos temporários para a movimentação de cargas que ainda não possuem operação no porto, agilizando a entrada em operação de terminais dedicados à cabotagem.

Dessa forma, o Programa visa facilitar a expansão das operações de cabotagem e a entrada de novos interessados nesse mercado, haja vista aumentar a possibilidade de as empresas brasileiras de navegação afretarem embarcações sem a obrigatoriedade de possuírem embarcações próprias, como exigido pela legislação até então vigente. Por outro lado, o BR do Mar não relegou os incentivos para que as EBNs mantenham e aumentem a frota própria, o que contribui para um importante aspecto da navegação de cabotagem, que é a disponibilidade do serviço (AGÊNCIA SENADO, 2021).

A partir da publicação da Lei, as empresas podem afretar navios estrangeiros por tempo ou a casco nu para uso na navegação de cabotagem. Passado um ano da vigência da lei, poderão ser dois navios; no segundo ano de vigência, três navios; e no terceiro ano da mudança, quatro navios. Depois disso, a quantidade será livre, observadas condições de segurança definidas em regulamento. (CARVALHO, 2023, p. 48).

Destaca-se também o estímulo para que novos investidores participem da navegação de cabotagem dentro das regras brasileiras. (CARVALHO, 2023, p. 49).

A navegação de cabotagem continua sendo atividade exclusiva de empresas brasileiras. Porém, a alteração promovida na Lei 9.432/1997 abre a possibilidade da criação de empresas de navegação sem que sejam proprietárias de navios, e esta alteração impacta não apenas a cabotagem, mas todos os outros tipos de navegação. (CARVALHO, 2023, p. 49).

4. IMPACTOS NA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Todo processo operacional de atracação e desatracação dos navios, embarque e desembarque de cargas é suportado por um conjunto de elementos estruturais e não estruturais que correspondem à infraestrutura portuária (SILVEIRA JÚNIOR, 2018).

A fim de descrever a infraestrutura portuária, composta por diversos meios necessários ao transporte de carga por cabotagem, Teixeira et al. (2018, p. 426) define: “ao

conjunto de ativos fixos sobre os quais se realiza a movimentação de cargas entre os navios e os modais terrestres de acesso ao porto se dá o nome de infraestrutura portuária”.

Existem também, conforme Teixeira et al. (2018), um conjunto de ativos que possibilitam armazenar e movimentar as mercadorias nos portos, denominados de superestrutura portuária. Neste grupo, além dos equipamentos (guindastes e esteiras), estão incluídas as instalações (armazéns).

Dispor de uma infraestrutura em condições ideais é primordial para garantir a qualidade e a eficiência da logística de transporte de um país. No que tange o modal aquaviário, a infraestrutura pode apresentar maior durabilidade quando comparada às dos outros modos de transporte. (CTN 2021)

Vale destacar que no Brasil a maior parte dos investimentos em infraestrutura são direcionadas para o modal rodoviário. De acordo com a CNT (2021), a soma dos investimentos públicos federais em infraestrutura de transporte, em valores correntes, entre os anos de 2001 e 2021, em construção, alcançou as cifras de R\$ 46,16 bilhões no rodoviário e R\$ 5,16 bilhões no aquaviário, enquanto no que tange à manutenção, os valores totalizaram R\$ 140,99 bilhões para o modo rodoviário e R\$ 8,35 bilhões para o aquaviário. (SILVEIRA JR.; JESUS; SANTOS, 2023, p. 9).

A diferença dos investimentos em infraestrutura de transporte entre os modais rodoviário e aquaviário são significativas. Se os investimentos federais em infraestrutura portuária fossem potencializados, certamente a cabotagem brasileira seria dotada de melhores condições operacionais. (SILVEIRA JR.; JESUS; SANTOS, 2023, p. 10).

Aldery Silveira Jr., em sua obra intitulada Cabotagem Brasileira: uma abordagem multicritério, 2018, elaborou relevante estudo com o objetivo de desenvolver um modelo para avaliar as condições de operação do transporte de cargas por cabotagem no país. (CARVALHO, 2023, p. 65).

Para isso, no ano de 2015, efetuou entrevistas com representantes de sete das maiores EBNs com atuação no setor, questionando-os acerca de suas visões sobre como os seguintes aspectos afetam a cabotagem: a) infraestrutura portuária, b) procedimentos portuários; c) custos portuários; d) marco regulatório; e e) outros fatores impactantes. (CARVALHO, 2023, p. 65).

Acerca da infraestrutura portuária, os participantes foram questionados sobre o conjunto de elementos que suportam as operações portuárias, tais como instalações físicas, estruturas de proteção e acesso aquaviário, equipamentos de carga e descarga, vias de acesso, além da gestão e do arcabouço regulatório. (CARVALHO, 2023, p. 65).

Em uma escala de zero a dez, a avaliação dos participantes atingiu o valor de 4,9. Em suma, as empresas entrevistadas consideraram regulares, ruins ou péssimos os acessos terrestres aos portos, fato que constitui empecilho para uma maior utilização do modal aquaviário. (CARVALHO, 2023, p. 65).

Os canais de acesso aos portos foram bem avaliados, apesar de comportarem críticas sobre sua profundidade e sinalização. Já para as áreas de armazenagem, reputou-se que atendem bem às demandas do setor. (CARVALHO, 2023, p. 66).

Ao avaliar esse aspecto de sua pesquisa, no entanto, o autor apresenta um destaque:

Salienta-se, por fim, que a inexistência de infraestrutura específica para a cabotagem nos portos brasileiros (terminais portuários exclusivos) se constitui um fator inibidor do desenvolvimento desse modo de transporte, uma vez que a navegação de cabotagem compete, não de igual para igual, com a navegação de longo curso pelos serviços portuários e pela infraestrutura física instalada.” (SILVEIRA JÚNIOR, 2018).

É necessário fortalecer os incentivos à cabotagem para, junto às iniciativas existentes de enfrentamento às dificuldades do setor, estimular a concorrência, ampliar a oferta de navio e modernizar a infraestrutura portuária, principalmente porque nos últimos anos, apesar dos percalços, a cabotagem vem se mantendo em rota de crescimento acelerado, e não se pode deixar que este crescimento esmoreça, muito pelo contrário, necessário se faz incrementá-lo, fins contribuir para a redução do custo logístico do país. (SILVEIRA JR.; JESUS; SANTOS, 2023, p. 35).

Para melhorar a performance do modal, é essencial o desenvolvimento de mecanismos voltados para prover a navegação doméstica de maior flexibilidade e dinamismo. (SILVEIRA JR.; JESUS; SANTOS, 2023, p. 35).

Com o advento da Lei nº 14.301/2022 (Brasil, 2022), fomenta-se a entrada de novas empresas no setor de cabotagem e, por consequência, a ampliação da quantidade de navios voltados para a cabotagem. (SILVEIRA JR.; JESUS; SANTOS, 2023, p. 35).

5. CONCLUSÃO

A transição da antiga para a nova lei de cabotagem no Brasil representa um marco significativo para o setor de transporte marítimo.

Diante dos dados propostos e analisados nesse artigo, conclui-se que a relação entre cabotagem e a infraestrutura no transporte marítimo brasileiro é fundamental para o sucesso de ambos os setores, estando intrinsecamente interconectada, com cada aspecto influenciando diretamente o desempenho e a eficiência do outro. A nova lei de cabotagem tem o potencial de catalisar investimentos significativos em infraestrutura, resultando em um sistema de transporte marítimo mais eficiente, competitivo e sustentável. No entanto, é crucial que esses investimentos sejam planejados e executados de maneira estratégica para superar os desafios e aproveitar as oportunidades que surgem com essa transformação legislativa.

Portanto, é fundamental que se mantenha um monitoramento constante dos impactos da nova legislação, permitindo ajustes rápidos e eficazes conforme necessário. A implementação eficaz da nova lei pode promover um crescimento econômico sustentável e beneficiando diversas indústrias ao longo da costa brasileira.

Com a combinação certa de investimentos em infraestrutura, políticas de apoio e um monitoramento atento, o Brasil pode alcançar uma maior eficiência logística, reduzir custos e fomentar um desenvolvimento econômico robusto. Esta transformação exige comprometimento e colaboração, mas os benefícios potenciais justificam plenamente os esforços necessários para alcançar uma cabotagem mais dinâmica e competitiva no país.

6. REFERÊNCIAS

AGÊNCIA SENADO. **BR do Mar pode expandir setor de navegação de cabotagem no Brasil.** Agência Senado, 2021. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2021/03/26/br-do-mar-pode-expandir-setor-de-navegacao-de-cabotagem-no-brasil>>. Acesso em: 18 de maio de 2024.

BRASIL. **ANTAQ - Agência Nacional de Transporte Aquaviários.** Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/>>. Acesso em: 18 de maio de 2024.

BRASIL. **Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.** Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 9 jan. 1997.

BRASIL. **Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022.** Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar) e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 25 mar. 2022.

BRASIL. TCU. **Relatório de auditoria operacional: cabotagem. TC 023.297/2018-2. Apenso: TC 003.329/2019- 4. Acórdão nº 1383/2019.** Relator Min. Bruno Dantas. Julg.12/06/19. Disponível em: <www.tcu.gov.br>. Acesso em: 18 de maio de 2024.

CARVALHO, Marcelo Almeida de. **Navegação de Cabotagem para o Transporte de Cargas: história, desafios, regulação e futuro.** 2023. Monografia (Especialização em Controle da Desestatização e da Regulação) – Instituto Serzedello Corrêa, Escola Superior do Tribunal de Contas da União, Brasília DF.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Marinha Mercante Brasileira: Longo Curso, Cabotagem e Bandeira de (In) Conveniência.** São Paulo: Aduaneiras, 2013.

CNT. Confederação Nacional do Transporte. (2021). **Infraestrutura de transporte: investimento e financiamento de longo prazo.** CNT. Disponível em: <https://cnt.org.br/documento/98ce1483-9510-492b_8c6d-0e31a63a11f7>. Acesso em: 18 de maio de 2024.

EPL – Empresa de Planejamento e Logística. **Boletim de Logística: desmistificando a Cabotagem e o Programa Br do Mar.** 2022. Disponível em: <<https://ontl.infrasa.gov.br/wp-content/uploads/2022/09/Desmistificando-a-cabotagem-e-o-programa-BR-do-mar.pdf>>. Acesso em: 18 de maio de 2024.

FERNANDES FELIPE JUNIOR, N. **O setor portuário e marítimo brasileiro: avanços e limitações.** Geofronter, v. 1, n. 1, 2016. Disponível em: <<https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/article/view/819>>. Acesso em: 18 de maio de 2024.

MACHADO, M,F; SOUTO, S,M,M; CARVALHO, S.A.de. **Navegação de Cabotagem no Brasil e seus desafios na Matriz de Transportes.** REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS

INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY. Vol. 1, nº 2, Julho a Dezembro - 2021. pp 123-144.

MARTINS, Eliane M. Octaviano; CAMPOS, Ingrid Z. A (Organizadores). **Campos. Direito marítimo, portuário e aduaneiro: temas contemporâneos**. V.4. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2020.

RESANO, Luis Fernando. **Entendendo a Lei 14.301/22: Br do Mar**. Abac, 2022. Disponível em: <<https://abac-br.org.br/entendendo-a-lei-14-301-2022-br-do-mar/>>. Acesso em: 18 de maio de 2024.

SILVA, Ciro Santos. **Os potenciais impactos da Br do Mar no transporte brasileiro de cabotagem**. Universidade de Caxias do Sul Centro de Ciências Sociais. 2023. Disponível em: <<https://repositorio.ucs.br/xmlui/bitstream/handle/11338/12584/TCC%20Ciro%20Santos%20da%20Silva.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 18 de maio de 2024.

SILVEIRA JR., Aldery; JESUS, Santos de; SANTOS, E,L, da Purificação; **Cabotagem brasileira: avaliação multicritério do segmento de carga containerizada**. Ponta Grossa - PR: Atena, 2023. Disponível em: <<https://educapes.capes.gov.br/bitstream/capes/732717/1/cabotagem-brasileira-avaliacao-multicriterio-do-segmento-de-carga-containerizada.pdf>>. Acesso em: 18 de maio de 2024.

SILVEIRA JR., Aldery. **Cabotagem Brasileira: Uma Abordagem Multicritério**. 1ª ed. Curitiba: Appris, 2018.

SOARES, J. A. B. (2019). **Cabotagem como complemento na matriz de transportes: Uma análise dos desafios para seu crescimento no sistema de transportes brasileiro no século 21**. Dissertação de mestrado, Iscte - Instituto Universitário de Lisboa. Repositório Iscte. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10071/19192>>. Acesso em: 18 de maio de 2024.

TAVARES, Victor Adriano. **Cabotagem no Brasil**. 11 jan. 2021. Disponível em: <<https://www.logweb.com.br/colunas/cabotagem-no-brasil/>>. Acesso em: 18 de maio de 2024.