

Programa de Iniciação Científica

Relatório Final

Autor: **CAROLINA BORGES DE ANDRADE**

Orientador: EDUARDO ANTONIO TEMPONI LEBRE

Tipo de Bolsa: PIBIC/CNPq

Instituição: **UFSC/DEPARTAMENTO DE DIREITO/CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS**

Área do Conhecimento: Planejamento Urbano e Regional

Título: **Desenvolvimento do transporte aquaviário brasileiro**

Resumo: No Brasil há pouca bibliografia e raras referências sobre o transporte aquaviário. Não há uma modalidade que atenda ao transporte de passageiros e de cargas leves. O objetivo da pesquisa consiste na análise setorial, cultural e do potencial de crescimento econômico. A metodologia utilizada foi a pesquisa básica que objetiva gerar conhecimentos novos e úteis sem aplicação prática. Depois desta etapa, utilizou-se a pesquisa aplicada, sendo dirigida à solução de problemas específicos, culminando na elaboração de um documentário sobre o transporte aquaviário urbano na Lagoa da Conceição em Florianópolis. Nesta ação problematizou-se o pouco interesse da economia local pelo transporte aquaviário, relacionando as hipóteses verificadas com a etapa mais ampla e inicial da pesquisa. Como eixo transversal da pesquisa, foram desenvolvidos três projetos na área do transporte aquaviário e segurança da navegação. Com os recentes avanços do petróleo pré-sal a indústria naval recebeu novos aportes econômicos, com incentivos fiscais e investimentos públicos e privados, colocando o Brasil novamente numa posição competitiva. A iniciativa privada tem feito investimentos bilionários em estaleiros para atender as novas demandas da Petrobras e da Transpetro. O que se verifica é que isso traz uma nova perspectiva para o setor de transporte aquaviário que poderá se beneficiar com o ritmo dos investimentos da indústria naval, despontando como alternativa para a redução de custos com transporte, incremento do turismo, oferta de postos de trabalho e redução de poluentes desde que haja uma mudança de paradigma cultural sobre transportes e meio ambiente que é cada vez mais urgente. O projeto de extensão foi aprovado para execução em 2011. O estudo de caso da Costa da Lagoa, único local onde se realiza o transporte aquaviário urbano, em Florianópolis, demonstra que o transporte aquaviário resulta como uma alternativa eficaz necessitando ser resgatada e desenvolvida.

Palavras-chave: **transporte, aquaviário, economia, direito**

Colaboradores: Laboratório de Educação a Distância; Capitania dos Portos de Santa Catarina.

Introdução.

A justificativa para o desenvolvimento da pesquisa baseia-se na observação de que no Brasil há pouca bibliografia a respeito de transporte aquaviário e raras referências de órgãos e setores da iniciativa pública e privada, bem como de profissionais da área de planejamento de transporte urbano. O Brasil possui uma posição geográfica privilegiada que inclui 7.367 km, banhado a leste pelo Oceano Atlântico e este tamanho aumenta para 9.200 km se forem consideradas as saliências e reentrâncias do litoral. Mesmo assim, não há entre as capitais litorâneas e portos importantes uma modalidade que atenda o transporte de passageiros e de cargas leves entre essas regiões, obrigando ao uso do transporte terrestre e aéreo ao invés do desenvolvimento do transporte aquaviário, embora ele apresente vantagens em relação a geografia, segurança, meio ambiente e custos. Para citar um exemplo, o transporte marítimo de cabotagem responde por apenas 13,6% do transporte de cargas no Brasil. Há algumas exceções como o Estado do Amazonas que utiliza hidrovias com transporte longitudinal misto de passageiros e cargas. O transporte aquaviário hoje no Brasil é pouco desenvolvido ou inexistente. O que se observa entre as capitais litorâneas e, também, regionalmente em cidades como Florianópolis é que há demanda por transporte aquaviário, porém, não se verifica nenhum investimento comercial e naval, apesar destas cidades, muitas vezes, estarem próximas ou serem portos importantes e sedes de estaleiros. A partir da identificação do problema a pesquisa delimita alguns objetivos a serem alcançados para esclarecer os verdadeiros motivos da estagnação no setor de transporte aquaviário.

Objetivos e metodologia.

O objetivo geral consiste na análise setorial e dos aspectos culturais e geográficos, bem como na investigação do potencial de crescimento econômico do setor aquaviário. Os objetivos específicos relacionados com a atividade da navegação; importância do setor para a economia e análise do ambiente político; viabilidade econômica: potencial de crescimento econômico do setor, demanda, custos, competitividade, fatores ambientais, preço ao usuário, fontes de financiamento; impedimentos e facilitadores da legislação brasileira: aspectos jurídicos e administrativos; e estudo de caso: comunidade da Costa da Lagoa em Florianópolis - SC. Utilizou-se a pesquisa básica que objetiva gerar conhecimentos novos e úteis para o avanço da ciência e tecnologia sem aplicação prática prevista, mas generalista ela cuida de interesses universais: nos primeiros meses da pesquisa foram levantados dados relacionados a legislação brasileira, órgãos reguladores, fatos e segurança da navegação, feita através de encontros com colaboradores da Marinha do Brasil e com a disciplina Direito Marítimo que foi ministrada pelo orientador do projeto, que permitiu o conhecimento de aspectos jurídicos do contrato de transporte. Em seis meses de investigação, a pesquisa enfrentou dificuldades em encontrar material bibliográfico que permitisse entender a descontinuidade do Brasil em investimento no Poder Marítimo. Pesquisando países estrangeiros relata-se a plena viabilidade econômica do setor naval, principalmente, visando o transporte de passageiros e cargas leves. Nacionalmente, devido ao sucateamento de uma política de transporte aquaviário, há visível limitação financeira para os estudos acadêmicos e de campo que possam estabelecer um comparativo entre o potencial industrial naval e o comércio de transporte aquaviário para passageiros, o qual será útil em toda costa brasileira ou em regiões interiores navegáveis. Depois desta etapa, utilizou-se a pesquisa aplicada, que objetiva gerar conhecimentos para a prática, sendo dirigida à solução de problemas específicos, envolvendo interesses locais e a

realidade. Finalmente, sobre a pesquisa para a comunidade da Costa da Lagoa em Florianópolis utilizou-se o mesmo problema relacionado ao pouco interesse da economia local pelo transporte aquaviário e se desenharam hipóteses amplas de pesquisa com identificação de parâmetros à formulação do problema e hipóteses para mostrar a realidade econômica da cooperativa de barcos local, a Cooperbarco, a sua história, desenvolvimento e manutenção, tanto quanto a sua relação econômica e cultural com o único transporte aquaviário da cidade de Florianópolis. O estudo de caso da Costa da Lagoa, numa cidade que possui plenas condições para o desenvolvimento do transporte aquaviário, demonstra que administradores públicos e empreendedores da iniciativa privada têm pouco se preocupado com este setor, de fato possuindo, apenas, na Lagoa da Conceição um transporte regular de passageiros. Buscou-se na história de Florianópolis uma explicação nacional para o abandono desta modalidade de transporte que foi substituído pelo rodoviário.

PARTICIPAÇÃO EM PROJETOS DE PESQUISA, EXTENSÃO E ENSINO:

Projetos de Pesquisa:

Edital 018/09/MCT/CNPQ: Título: LABORATÓRIO ITINERANTE DE CIÊNCIAS PARA O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO. AQUALAB. Resumo: O projeto que concorre como proposta está caracterizado como pesquisa científica, tecnológica e de inovação. Os interesses marítimos no Brasil são históricos e amplos, entretanto, deixa lacunas a serem preenchidas. Do ponto de vista econômico 95% de todo o comércio exterior brasileiro é transportado por via marítima. A zona costeira brasileira merece uma atenção especial, contudo, no mar continental próximo a costa não está havendo investimentos no transporte de pessoas e cargas leves entre as capitais litorâneas e regiões navegáveis no Brasil, cabendo uma investigação completa sobre os motivos econômicos, jurídicos e sócio-culturais, cujo resultado será útil como parâmetro científico para entender e impulsionar o desenvolvimento do setor.

Desenvolvimento científico, social e tecnológico e inovação no País, no âmbito do Edital MCT/CNPq N ° 14/2010 - Universal. Título: O transporte marítimo de passageiros e a navegação de cabotagem: estudo sobre a viabilidade de transporte por navios tipo *ferry*. AQUALAB (2). Resumo: A pesquisa consiste no planejamento de transporte regional marítimo de cabotagem e a sua viabilidade, sustentabilidade e infraestrutura naval e portuária para transportar passageiros na costa marítima brasileira da região sul e sudeste entre os Portos de Rio Grande, Porto Alegre, Itajaí, São Francisco do Sul, Paranaguá, Santos, São Sebastião, Angra dos Reis, Rio de Janeiro e Vitória, com embarcação do tipo *ferry*, para passageiros com capacidade de carga entre 600 e 1000 pessoas, 200 veículos leves e 20 veículos de carga pesada.

Projeto de Extensão:

EDITAL PROEXT 2010 - Edital n° 05. Título: Capacitação na área do cumprimento das normas de segurança da navegação e a aplicação do conhecimento de novas tecnologias para prevenção de naufrágios e acidentes na atividade de pesca artesanal. Resumo: O Projeto AQUASEG objetiva realização de atividade de extensão universitária de capacitação na área do cumprimento das normas de segurança da navegação e a aplicação do conhecimento de novas tecnologias para prevenção de

naufrações e acidentes na atividade de pesca artesanal. A principal atividade será a Capacitação de pescadores artesanais através de objetos de ensino desenvolvidos para o projeto.

Participação no Ensino:

Disciplina de Direito Marítimo (DIR5930) UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA/CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS/DEPARTAMENTO DE DIREITO. EMENTA: Direito de Navegação: Tráfego Marítimo: navegação em alto-mar e em águas territoriais. As convenções internacionais e as leis nacionais. Os Acidentes e os Fatos da Navegação: o inquérito naval e o processo no Tribunal Marítimo. A Organização dos Portos. Direito Comercial Marítimo: A Exploração Marítima: transporte de passageiros e de mercadorias. Os Contratos de Utilização de Navios: armação; locação a casco nu; afretamento. Direitos e Deveres do Fretador e do Afretador, Seguro Marítimo. Hipoteca Naval.

Conclusão.

Como resultados práticos decorrentes dos objetivos da pesquisa, foi a participação em equipe para proposição das propostas apresentadas, acima descritas, das quais restou aprovada uma o AQUASEG para execução em 2011. Do ponto de vista do resultado acadêmico, conclui-se que ao atentar para os aspectos culturais e de desenvolvimento sócio-econômico do Brasil, fato que implica num longo período de estagnação do desenvolvimento deste setor econômico importante, como é o de transporte aquaviário, e devido a falta de investimentos em infra-estrutura e o alto custo dos tributos, ainda assim, com todas as carências do setor, ele ainda é uma alternativa mais barata para o transporte de passageiros e cargas leves entre os portos, por exemplo, sem investimentos em infra-estrutura por parte da administração pública não se verificava nenhum entusiasmo por parte da iniciativa privada que continua utilizando o transporte rodoviário e aéreo, pois não há respaldo político estratégico para o setor aquaviário. Percebe-se, também, uma relação do transporte rodoviário com a matriz energética brasileira, com investimentos constantes por parte do governo e os recentes avanços do petróleo pré-sal, a iniciativa privada ao se sentir amparada pela administração pública tem feito investimentos bilionários em estaleiros para atender as novas demandas da Petrobras e da Transpetro, assim, impulsionando a indústria naval. O que se verifica é que isso pode trazer uma nova perspectiva para o setor de transporte aquaviário, o qual poderá se beneficiar com o ritmo dos investimentos da indústria naval e aumentar o Poder Marítimo brasileiro. Os investimentos em infra-estrutura por parte do governo para atender as demandas inerentes ao pré-sal deverá operar importantes mudanças, não apenas na matriz energética brasileira, mas, também, na matriz de novos transportes, conseqüentemente, beneficiando o setor de transporte aquaviário, como negócio viável e para a redução de custos e a diminuição da emissão de gases poluentes produzidos por veículos nas rodovias, o que representa uma mudança de paradigma cultural sobre empreendimentos em transportes e sustentabilidade do meio ambiente, o que é cada vez mais urgente, inevitável e responsável.

Referências bibliográficas.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO. Norma sobre a fiscalização e o processo administrativo relativos à prestação de serviços de transporte aquaviário, de apoio marítimo e de apoio portuário e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Normal24-FiscalizacaoProcessoAdm.pdf>>. Acesso em: 01 abril 2009.

_____. Medidas para fomentar o transporte aquaviário no tocante às navegações de cabotagem e interior, assim como no âmbito dos portos. Brasília: ANTAQ, 2007.

_____. Panorama aquaviário: ANTAQ. Brasília: ANTAQ, 2007.

Biolchini, Monique Calmon de Almeida. Regulação do transporte aquaviário. São Paulo: Lumen Júris, 2005.

BRASIL. Lei N.º 10.257 de 10 de julho de 2001, o Estatuto da Cidade, 2001.

_____. Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC): instituído pela Lei N.º 7.661/88.

_____. LEI Nº 7.652, DE 03 DE FEVEREIRO DE 1988. Alterada pela Lei Nº 9.774, de 21 de dezembro de 1998: Dispõe sobre o Registro da Propriedade Marítima e dá outras providências. Brasília, 1988.

_____. LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997: Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. DOU 09.01.97. Brasília, 1997.

_____. LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997: Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. DOU 12.12.97. Brasília, 1997.

_____. LEI Nº 9.611, DE 19 DE FEVEREIRO DE 1998: Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas. DOU 20.02.98. Brasília, 1998.

_____. Lei nº. 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre. Brasília, 2001.

_____. LEI Nº 10.893, DE 13 DE JULHO DE 2004: Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante – FMM e dá outras providências. Brasília, 2004.

_____. Lei nº 2.180 de 1954. Lei Orgânica do Tribunal Marítimo. Brasília, 1954.

_____. Lei nº 7.652/88. Lei de Registro da Propriedade Marítima. Brasília, 1988.

_____. Lei nº 7.203. Assistência e salvamento de embarcação. Brasília, 1984.

_____. Lei nº 7.273. Busca e salvamento de vida humana. Brasília, 1984.

_____. Lei 8.374. Seguro obrigatório de danos pessoais. Brasília, 1991.

_____. Lei nº 9.051. Expedição de Certidões. Brasília, 1995.

_____. Lei nº 11.380. Institui o Registro Temporário Brasileiro (RTB) para embarcações de pesca estrangeiras arrendadas ou afretadas. Brasília, 2006.

_____. Lei dos Portos. Lei Nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993: Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias. Brasília, 1993.

_____. Decreto nº 2.596 de 18 de maio de 1998: Regulamenta a LESTA. Brasília, 1998.

_____. Decreto nº 2.256/97: Regulamenta o Registro Especial Brasileiro - REB de 17/07/1997, publicado no DOU nº 114 de 18/07/1997. Brasília, 1997.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. Teoria e prática do direito marítimo. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

LACERDA, Sander Magalhães. TRANSPORTE MARÍTIMO DE LONGO CURSO NO BRASIL E NO MUNDO. REVISTA DO BNDES, RIO DE JANEIRO, V. 11, N. 21, P. 209-232, JUN. 2004.

LEBRE, Eduardo Antonio Temponi. O Direito Marítimo e os órgãos da autoridade marítima. Âmbito Jurídico, Rio Grande, 71, 01/12/2009 [Internet]. Disponível em http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6992.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. Curso de direito marítimo. Vol. I São Paulo: Monole, 2005.

MATTOS, Adherbal Meira. O novo direito do mar. Rio de Janeiro: Renovar, 1996.