



Universidade Federal
de Santa Catarina

24º SIC

DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Autor:
Igor Marques

Orientador:
Prof. Dr. Eduardo Antônio Temponi Lebre

Principais contribuições científicas:

- Melhorar a integração entre as Capitais dos estados brasileiros costeiros e principais portos de estados cuja Capital não é litorânea.
- Permitir melhor circulação de pessoas e bens.
- Estimular outros ramos da ciência numa inovadora dimensão do aproveitamento das águas territoriais brasileiras que são navegáveis.
- Propor uma nova cultura de navegação para o Brasil.
- Persuadir os setores da construção naval e da construção civil aos investimentos no setor de transporte de passageiros pela via aquaviária.
- Diminuir os impactos ambientais aumentando a oferta de transporte aquaviário.
- Estabelecer parâmetros à livre concorrência entre os três modais, o aquaviário, o terrestre e o aéreo.
- Incrementar o turismo interno brasileiro.
- Aumentar a segurança patrimonial nas viagens de longa distância.
- Diminuir os custos de viagens entre as cidades portuárias brasileiras.
- Reduzir as fatalidades como a morte e as lesões corporais permanentes em acidentes rodoviários em viagens de longa distância.
- Diminuir o estresse ocupacional de motoristas de ônibus e veículos de turismo, evitando longos trechos de estrada de rodagem.
- Viabilizar estudos de integração entre os modais de transportes.
- Conhecer as mais eficientes rotas de navegação de cabotagem para navios do tipo ro/pax.
- Conhecer os navios ro/pax.
- Conhecer os portos brasileiros que podem ou não receber navios ro/pax.
- Viabilizar outras pesquisas sobre os modais de transporte e a multimodalidade.

Introdução:

O Brasil é considerado um país de dimensões continentais, a integração socioeconômica é um fator preponderante para os setores de desenvolvimento nacional a fim de promover e garantir em maior escala a circulação de capitais, bens e pessoas por toda a vasta extensão territorial brasileira, considerando a concentração demográfica no litoral brasileiro, parte-se do pressuposto de que o modal aquaviário apresenta grande eficiência energética, ou seja, menor consumo de combustível por tonelada transportada; menor emissão de poluentes; e melhor relação entre capacidade de carga/espaco físico ocupado.

Objetivos:

- Desenvolver pesquisa, ensino e extensão visando o desenvolvimento do transporte aquaviário.
- Pesquisar a viabilidade de empreendimento de transporte marítimo engajados na navegação de cabotagem.
- Pesquisar a viabilidade de transporte para passageiros e cargas leves em navios da classe RO/PAX.
- Pesquisar o mercado consumidor, a comparação peso/preço/capacidade e total de carga, a integração multimodal, a urbanização das cidades com sistema portuário para passageiros e cargas leves.

Resultados e Discussão:

Defende-se a utilização do vasto mar territorial brasileiro como via de transporte de cabotagem de passageiros e cargas leves com a utilização de embarcações *Ferry RO/PAX*, mostra-se esse tipo de transporte adequado tanto pelo viés da mobilidade quanto pela economia e sustentabilidade.

Referências Bibliográficas:

- LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997.
Lei nº. 10.233, de 5 de junho de 200
Lei 9.611/98. Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas.
Lei 9.537. LESTA.
Lei nº 7.652/88. Lei de Registro da Propriedade Marítima. Brasília, 1988.
Antaq, 2012. *Panorama da Navegação Marítima e de Apoio*. [Online]
Octaviano Martins, Eliane Maria. Curso de Direito Marítimo, volume I: teoria geral. 4. Ed. Barueri: Manole, 2013.



Conclusões:

Como resultado da pesquisa acerca da viabilidade/possibilidade de implementação do transporte de passageiros e cargas leves na navegação de cabotagem, verificou-se a existência de todo respaldo jurídico no que concerne à regulação na outorga, legislação federal.-