

A importância da lei BR do mar no fomento da cabotagem como alternativa no escoamento de cargas no porto de Santos



The importance of the BR mar law in promoting cabotage as an alternative for cargo transportation at the Port of Santos

Wallacy da Silva Costa 
Fatec Praia Grande
costawallacy.2001@gmail.com

Rogério Carnevali Nery 
Fatec Praia Grande
rogerio.nery@cps.sp.gov.br

Revista Processando o Saber

eISSN 2179-5150 · Vol 18, n. 01, 2026
Multidisciplinar · DOI · Revisão por pares

Faculdade de Tecnologia Praia Grande – FATEC
Períodicidade: Anual
revista@fatecpg.edu.br

Recebido: Jan 2026
Aceito: Mar 2026
Publicado: Jun 2026

URL: <https://www.fatecpg.edu.br/revista/index.php/ps/article/view/446>
DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.20127351>



RESUMO

O presente artigo tem como objetivo geral mostrar a importância da Lei BR do Mar no fomento da cabotagem como alternativa no escoamento de cargas no Porto de Santos. No tocante a metodologia, utilizou-se pesquisas bibliográficas para revisão de literatura e consulta a dados secundários para elaboração de gráficos e quadros. Concernente a fundamentação teórica, a princípio, se apresenta um breve histórico do desenvolvimento das atividades portuárias no litoral do Brasil. Logo após, ainda nesse tópico, se conceitua os objetos de estudo, por meio de autores e fontes pertinentes, bem como elenca informações relevantes acerca da Lei BR do Mar e das operações por cabotagem e no trânsito de cargas no Porto de Santos. Posteriormente, com base na fundamentação, tem-se uma breve discussão das perspectivas atuais e futuras para referente modalidade no Porto de Santos. Por fim, ante as considerações finais, reflete-se o valor agregado pela Lei BR do Mar (Lei nº14.301/22), associada a cabotagem como caminho diante do aumento no fluxo de cargas no Porto de Santos.

PALAVRAS-CHAVE: Cabotagem, carga, Lei BR do Mar, Porto de Santos

ABSTRACT

The general objective of this article is to show the importance of the BR Law of the Sea in promoting cabotage as an alternative for cargo flow in the Port of Santos. Regarding methodology, bibliographic research was used for literature review and secondary data was consulted for the preparation of graphs and tables. Concerning the theoretical framework, initially, a brief history of the development of port activities on the Brazilian coast is presented. Following this, within this same section, the objects of study are conceptualized through relevant authors and sources, as well as relevant information about of the BR Law of the Sea and cabotage operations and cargo transit in the Port of Santos. Subsequently, based on this theoretical framework, a brief discussion of current and future perspectives for this modality in the Port of Santos is presented. Finally, in view of the final considerations, is reflected the value added by the BR Law of the Sea (Law no. 14.301/22), associated with cabotage as a route in the face of the increase in cargo flow at the Port of Santos.

KEY-WORDS: cabotage, load, Brazilian Law of the Sea, Port of Santos.

INTRODUÇÃO

Etimologicamente a palavra cabotagem deriva do sobrenome do navegador italiano Sebastião Caboto (1476-1557), que a serviço da coroa espanhola explorou a costa da América do Norte e da América do Sul, entre os anos de 1527 a 1529 (PAULI, 1987, apud MARTINS, 2012). No Brasil a cabotagem exerceu papel importantíssimo para o desenvolvimento das atividades comerciais em território nacional, visto que até o início do século XX as navegações pela costa do país era a única forma de transportar cargas a longas distâncias, do norte ao sul do país (TEIXEIRA et al., 2018).

Consecutivamente, ao longo do século XX, o desenvolvimento da indústria nacional e a necessidade de acompanhar o crescimento e a expansão do comércio internacional fez com que o Governo adotasse uma série de políticas públicas. Dentre os avanços, destaque para os investimentos na infraestrutura das estradas e rodovias, a partir da década de 1950, e para criação da autarquia Superintendência Nacional da Marinha Mercante, na década de 1960, que contribuiu para o fortalecimento da indústria naval. Porém, a crise econômico-financeira que assolou o país na década de 1980 ocasionou a estagnação dos investimentos no setor de navegação (TEIXEIRA et al., 2018).

Posteriormente, a década de 1990 trouxe um avanço relevante para a navegação nacional: a alteração do regime jurídico de navegação mercante, a partir da promulgação da Lei nº 9.432/97, que possibilitou as empresas brasileiras de navegação afretarem embarcações de bandeira estrangeira para realizar operações de navegação por cabotagem. Porém, os investimentos em estradas e rodovias, em conjunto com a iniciativa privada, resultaram na consolidação do setor rodoviário como principal modal de transporte de cargas no Brasil.

Atualmente, observa-se que o Brasil tem investido cada vez mais na infraestrutura dos seus portos, a fim de atender a demanda logística do comércio internacional. A exemplo, destaca-se o Porto de Santos, considerado o maior da América Latina e um dos mais importantes para as relações comerciais no mundo. Contudo, os canais de escoamento e distribuição continuam a se destacar como o principal gargalo na matriz de transporte de cargas no país, incluindo-se nessa ótica o Porto de Santos (PREFEITURA DE SANTOS, 2021).

Ante a este cenário, com o intuito de estimular a realização de operações por cabotagem e equilibrar a matriz de transporte de cargas foi criado o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (Lei BR do Mar), mediante a aprovação da Lei nº 14.301/22, que trouxe mudanças expressivas em relação ao texto disposto na Lei nº 9.432/97 (AGÊNCIA SENADO, 2021).

Portanto, a escolha do tema adveio da carência de discutir novos caminhos para distribuição dos volumes operados no complexo portuário de Santos. Nesse sentido, o objetivo central do trabalho é apresentar a importância da Lei BR do Mar no fomento da cabotagem como alternativa no escoamento de cargas no Porto de Santos. Consecutivamente, os objetivos específicos são: a) apresentar o panorama da cabotagem no Brasil, de maneira a identificar as diretrizes e regulamentos impostos pela legislação brasileira para as operações por cabotagem; b) verificar as alterações propostas pela Lei BR do Mar; c) expor a infraestrutura de operação do Porto de Santos e os gargalos existentes; e, d) exibir as perspectivas para cabotagem no Porto de Santos.

No tocante a relevância, o estudo mostra, no ponto de vista social, como as operações por cabotagem podem ajudar a diminuir o fluxo de caminhões em torno do complexo portuário de Santos, ao passo que também reduz a emissão de poluentes, o que favorece a logística regional, o meio ambiente e melhora a qualidade de vida. Concernente ao profissional, a expansão das operações por cabotagem na região irá ocasionar a geração de empregos, o que demandará a necessidade de profissionais qualificados e inteirados dos sistemas e estratégias relativas a essa modalidade. No âmbito acadêmico, a exploração do referente tema possibilitou a produção de uma nova fonte documental, que poderá servir de base para futuras pesquisas e consultas por parte de alunos do curso em Comércio Exterior e áreas afins.

1. METODOLOGIA

Este artigo tem como metodologia pesquisa bibliográfica para revisão de literatura. Essa técnica é desenvolvida a partir de material já elaborado, composto principalmente de livros e artigos científicos (Gil, 2002). Segundo Junior (2011), nessa etapa o autor precisa aprofundar a pesquisa, com o objetivo de fundamentar o tema e buscar elementos que ajudaram a estabelecer as conclusões finais. Por meio desse método, consultou-se documentos, livros e dissertações, onde foram coletadas informações pertinentes ao desenvolvimento do artigo.

Posteriormente, houve a consulta em bases de dados secundários. As bases de dados funcionam como plataformas digitais de busca, que tem por finalidade a obtenção e consulta de uma variedade de informativos originais de repositórios e sistemas de dados online (Biblioteca Prof. Joel Martins, UNICAMP, 2026). Assim, houve a coleta de dados em relatórios e painéis estatísticos online disponibilizados pela ANTAQ¹, CNT² e APS³.

2. CABOTAGEM

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em resolução normativa nº 5/2016, define a cabotagem como a operação de navegação “[...] realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou as vias navegáveis interiores [...]” (ANTAQ, in DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, 2016).

As diretrizes e regulamentos para a prática da cabotagem, no Brasil, são instituídas na Lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997. O Governo federal, aprovou recentemente a Lei 14.301, de 07 de janeiro de 2022, que institui o Projeto de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (Lei BR do Mar), porém ainda resta efetivar o decreto regulatório quanto a operacionalização e aplicação da lei (MIRANDA; SANTOS, 2023).

2.1 NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL

No Brasil, as operações por cabotagem são realizadas pelas Empresas Brasileiras de Navegações (EBNs), as quais podem promover o afretamento, ou seja, a contratação de uma embarcação, por meio de duas modalidades (LEI Nº 9.432, 1997). A primeira é o afretamento a casco nu, quando a empresa contrata apenas a embarcação e a supre com todos os recursos materiais e humanos necessários para operá-la, de modo que a bandeira a ser alvorada seja brasileira. A segunda é o afretamento por tempo, quando a empresa contrata o serviço de

¹ ANTAQ – Criada em 2002, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) é uma autarquia especial no Brasil, encarregada de supervisionar e regulamentar as atividades ligadas ao transporte aquaviário no país.

² Fundada em 1954, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) é a representação máxima do transporte brasileiro, responsável por defender os interesses do setor, produzir informação e conhecimento e realizar projetos voltados para o desenvolvimento e apoio na gestão do transporte no país.

³ A Autoridade Portuária de Santos (APS) é uma empresa pública que correspondia anteriormente a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), fundada em 1980, a qual alterou sua razão social para Autoridade Portuária de Santos, em 2020, consolidando a empresa como responsável pela infraestrutura do Porto de Santos. A APS é encarregada da administração e supervisão das instalações portuárias, bem como das infraestruturas públicas situadas no interior do Porto Organizado.

terceiro, que irá fornecer a embarcação e o necessário para operá-la, de modo que o registro continua vinculado ao país de origem (EPL; ONTL, 2022).

O Brasil possui uma extensão litorânea de mais de 7.400 quilômetros (km) voltada ao Oceano Atlântico, o que representa um fator importante para as operações de cabotagem. O país possui cerca de 34 portos públicos marítimos, dos quais 29 estão em rotas de navegação por cabotagem (EPL; ONTL, 2022). A seguir, a figura 1 ilustra a distribuição dos portos de navegação por cabotagem ao longo da costa brasileira.

Figura 1. Portos da navegação de cabotagem no Brasil

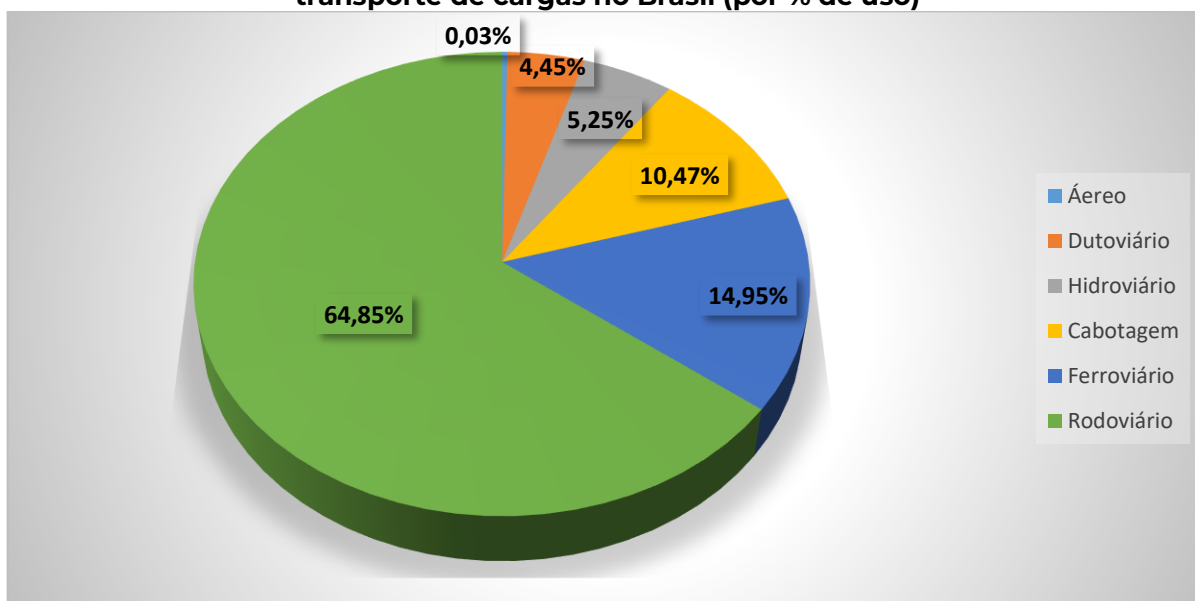


Fonte: EPL, 2022.

A navegação por cabotagem no Brasil pode ser realizada através de variados modelos de embarcações, desde que a EBN operante esteja autorizada pela ANTAQ. Geralmente, para essa modalidade de operação são utilizadas embarcações com capacidade para transportar grandes quantidades de cargas (TEIXEIRA et al., 2018). Atualmente, são 220 embarcações registradas que realizam operações por cabotagem no Brasil (ANTAQ, 2026).

De acordo com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), as operações por cabotagem representaram 10% da matriz de transporte de cargas no país, em 2025, atrás somente do ferroviário, com 15%, e do rodoviário, predominante com 65% (CNT, 2026). Adiante, o gráfico 1 evidencia visualmente essa distribuição por participação de cada modal.

Gráfico 1. Participação dos modais na matriz de transporte de cargas no Brasil (por % de uso)



Fonte: CNT, 2026. Elaborado pelo autor (2026).

Ante ao gráfico 1, pode-se observar o quanto a logística de transporte de cargas no Brasil é dependente do modal rodoviário, resultado do processo de priorização no uso desse modal em relação aos demais.

2.2 REGULAMENTO PARA CABOTAGEM CONFORME LEI Nº 9.432/97

A Lei nº 9.432, aprovada em 8 de janeiro de 1997, dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e aos regimes de navegação no Brasil – incluindo a cabotagem. Tal lei aplica-se aos armadores, às empresas de navegação, às embarcações brasileiras e as embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros (CÂMARA DOS DEPUTADOS, LEI Nº 9.432, 1997).

No que se refere as operações por cabotagem, a lei citada estabelece que as embarcações estrangeiras apenas poderão operar nessa modalidade se forem afretadas por EBNs. Porém, isto poderá ocorrer somente nos casos de inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do perfil pretendido, quando verificado interesse público, e para substituição

a embarcações em construção em estaleiro no país, válido pelo período máximo de trinta e seis meses ou enquanto durar a construção da embarcação (CÂMARA DOS DEPUTADOS, LEI Nº 9.432, 1997).

No tocante a bandeira das embarcações, a referida lei determina que o direito de arvorar a bandeira brasileira cabe somente as embarcações que estão inscritas no Registro de Propriedade Marítima, seja de posse de pessoa física residente e domiciliada no país ou de empresa brasileira, ou embarcações sob contrato de afretamento a casco nu por empresa brasileira de navegação, nesse caso necessário condicionar à suspensão provisória de bandeira no país de origem (CÂMARA DOS DEPUTADOS, LEI Nº 9.432, 1997).

Concernente a tripulação, a lei mencionada indica que as embarcações de bandeira brasileira deverão ser compostas necessariamente por brasileiros nos postos que se referem ao comandante, ao chefe de máquinas e a dois terços da tripulação. Contudo, para embarcações registradas no Registro Especial Brasileiro (REB), somente o comandante e o chefe de máquinas precisam ser brasileiros (CÂMARA DOS DEPUTADOS, LEI Nº 9.432, 1997).

Atrelado a REB, a lei supracitada dispõe alguns benefícios para EBNs registradas no sistema, como (CÂMARA DOS DEPUTADOS, LEI Nº 9.432, 1997):

i) financiamento para construção, conversão, modernização e reparo de embarcações pré-registradas com taxas semelhantes à de embarcações para exportação;

I) isenção para as contribuições do PIS e COFINS referente a receita de frete para mercadorias transportadas entre o Brasil e o exterior;

III) celebração de novas convenções e acordos coletivos de trabalho para as tripulações das embarcações;

IV) a não integração do frete aquaviário internacional na base de cálculo para tributos incidentes na exportação e importação de mercadorias pelo Brasil;

v) isenção do recolhimento de taxa para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

Ademais, sobre o REB, a Lei nº 9.432/97 impõe que somente poderão ser registradas nesse sistema embarcações brasileiras operadas por EBNs, sendo os benefícios legais e fiscais cabíveis apenas a essas (CÂMARA DOS DEPUTADOS, LEI Nº 9.432, 1997).

3. LEI 'BR DO MAR'

A Lei nº 14.301/22, aprovada em 7 de janeiro de 2022, foi criada com a finalidade de instituir o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, sendo por isso chamada de Lei BR do Mar. A presente lei trouxe alterações referentes as operações por cabotagem, em relação ao disposto na Lei nº 9.432/97.

Consecutivamente, a referida lei busca estabelecer um cenário em que empresas brasileiras de investimentos na navegação (EBN-i), que estejam habilitadas no programa, mesmo que não possuam frota de navios irão poder afretar embarcações estrangeiras para operar no transporte por cabotagem (AGÊNCIA SENADO, 2021).

3.1 MUDANÇAS NO REGULAMENTO DA CABOTAGEM COM A LEI Nº 14.301/22

A Lei nº 14.301/22 tem como objetivos (CÂMARA DOS DEPUTADOS, LEI Nº 14.301, 2022):

- I. ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem;
- II. incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;
- III. ampliar a disponibilidade de frota para a navegação de cabotagem;
- IV. incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;
- V. estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira;
- VI. revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem com as políticas de construção naval;
- VII. incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos delas decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira; e
- VIII. otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Diante dessas perspectivas, uma das principais mudanças na operação por cabotagem foi a questão do afretamento de embarcação estrangeira, visto que anteriormente somente as EBNs autorizadas poderiam realizar essa ação. Agora, com a Lei BR do Mar, as EBNi também poderão realizar o afretamento de embarcação para operar na cabotagem, desde que as embarcações estejam em sua propriedade ou em posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu (CÂMARA DOS DEPUTADOS, LEI Nº 14.301, 2022).

Outra modificação importante, descrita na Lei BR do Mar, é com relação ao registro no sistema REB. Nesse novo cenário, as empresas brasileiras de investimento na navegação também poderão ser pré-registradas e registradas nesse sistema e usufruir dos mesmos direitos e benefícios que as EBNs (CÂMARA DOS DEPUTADOS, LEI Nº 14.301, 2022).

4. PORTO DE SANTOS

Situado no limite natural de Santos, Guarujá e Cubatão, o Porto de Santos é o maior complexo portuário da América Latina, composto por 39 terminais de uso público, 8 terminais retroportuários e 6 terminais de uso privado, direcionados a armazenagem e movimentação de cargas e passageiros. A administração e fiscalização das instalações portuárias são de responsabilidade da Autoridade Portuária de Santos (AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS, 2026).

Figura 2. Área do canal ao longo do Estuário de Santos



Fonte: <https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/105836-tercio-assume-um-porto-de-santos-arrasado> (2019).

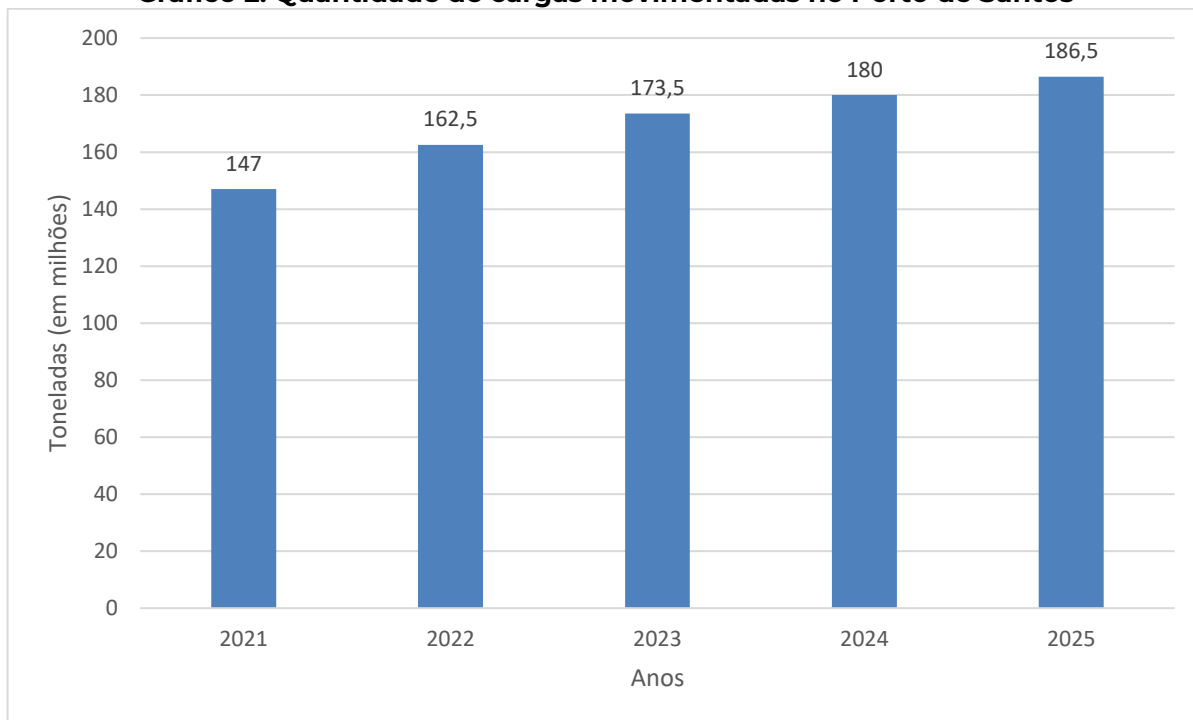
Concernente a infraestrutura, o Porto de Santos possui um canal com 25 km de extensão e 15 m de profundidade, com 16 km de cais acostáveis e 60 berços de atracação, com capacidade para embarcações com até 340 m de comprimento e calado máximo de 14,5 m (AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS, 2026).

O Porto de Santos usufrui de uma rede de acesso viário formado por 4 rodovias principais: Sistema rodoviário Anchieta-Imigrantes, que liga o porto a região metropolitana de São Paulo, ao polo petroquímico de Cubatão e ao complexo industrial do ABCD paulista (Santo André, São Bernardo, São Caetano e Diadema), Rodovia Manoel Hypólito Rego, que conecta Santos ao Litoral Norte, Rodovia Cônego Domenico Rangoni, que conecta o porto pelo Sistema Anchieta-Imigrantes ao Guarujá, e Rodovia Padre Manoel da Nóbrega, que liga Santos ao Litoral Sul (PREFEITURA DE SANTOS, 2021).

Além disso, o Porto de Santos possui uma via férrea, a qual é formada pelas filiais da MRS Logística, Ferrovia Centro-Atlântica S.A. e Rumo Logísticos. A operação da malha interna do porto, por sua vez, é de responsabilidade da Portofer Transportes Ferroviários, que administra 100 quilômetros de trilhos no Porto Organizado (AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS, 2026).

O Porto de Santos movimenta e armazena diversos perfis de cargas, como carga a granel (sólido e líquido), carga containerizada e carga geral e, no ano de 2025, movimentou cerca de 186,5 milhões de toneladas de cargas. Tal valor representou um aumento de 21,18% em relação ao ano de 2021 (ESTATÍSTICA ONLINE, APS, 2026). Adiante, o gráfico 2 exhibe a quantidade de cargas movimentadas no período de 2021 a 2025.

Gráfico 2. Quantidade de cargas movimentadas no Porto de Santos



Fonte: ESTATÍSTICA ONLINE – APS, 2026. Elaborado pelo autor (2026).

Desse montante de cargas, movimentadas em 2025, cerca de 20,1 milhões de toneladas foram por meio de cabotagem.

4.1 GARGALOS NO ESCOAMENTO DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS

O Porto de Santos é o principal canal de entrada e saída de cargas no Brasil. Situado na área de influência comercial e econômica do país – que abrange os estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás – o complexo portuário é fundamental para o escoamento de cargas para a região sudeste e centro-oeste (AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS, 2026). Contudo, os canais de escoamento de cargas no Porto de Santos apresentam gargalos, que preocupam as autoridades e os usuários do complexo, em relação ao limite e a capacidade de movimentação de cargas.

Segundo Lisboa (2009) apud Silva e Prado (2022), “gargalo é todo obstáculo que dificulta que o transporte seja feito com melhor produtividade. Nessa perspectiva, a expressão gargalo refere-se a diversos setores, que estejam, de certa forma, dificultando o fluxo normal da movimentação pela cadeia.” Nesse contexto, os principais gargalos enfrentados no Porto de Santos estão relacionados aos fatores infraestrutural, econômico e institucional.

Posto isto, o gargalo infraestrutural encontra-se nas vias terrestres de escoamento de cargas. Apesar dos investimentos do Governo na modernização e expansão do complexo, o Porto de Santos sofre recorrentemente com problemas de congestionamento e infraestrutura inadequada em suas vias de acesso. A conexão entre a rede de escoamento e o porto ocorre por meio de vias de acesso localizadas em áreas urbanas, o que causa conflitos entre o fluxo de veículos de cargas e de passeios, que por sua vez acarreta em atrasos na chegada de caminhões aos terminais (PREFEITURA DE SANTOS, 2021).

Outro gargalo, o econômico, está no custo de transporte de cargas. Devido as distâncias a serem percorridas pelos acessos viários, o custo do frete acaba encarecido por conta do preço do combustível. De acordo com uma simulação, realizada pelo ONTL, para transportar 777,3 mil toneladas de cargas em contêineres de Suape, no litoral de Pernambuco, para Santos, o custo médio do transporte por meio do modal rodoviário chega a ser cinco vezes maior em relação ao transporte por cabotagem (EPL; ONTL, 2022).

Por fim, o gargalo institucional corresponde a priorização do modal rodoviário como o meio mais usado para o escoamento de cargas no Porto de Santos. O transporte rodoviário é responsável por 58% da movimentação de cargas no complexo portuário (PREFEITURA DE SANTOS, 2021). Assim, as limitações de tráfego nas rodovias mostram a necessidade de se investir em outros modais menos utilizados.

5. DISCUSSÃO ACERCA DAS PERSPECTIVAS PARA CABOTAGEM

A aprovação da Lei BR do Mar (Lei nº 14.301/22), trouxe consigo uma série de perspectivas positivas para o setor portuário, com destaque para o anseio no aumento do transporte de cargas nas operações por cabotagem e a expectativa com relação a redução da dependência no uso do modal rodoviário.

Atrelado a isso, destaca-se o crescimento no volume de cargas operadas no Porto de Santos. No ano de 2025, com relação a movimentação de contêineres, o Porto de Santos atingiu a sua marca recorde de 5,9 milhões de TEUs (unidade equivalente a 1 contêiner de 20 pés), o que representou um aumento de 7,19% em relação a 2024, cuja marca foi de 5,5 milhões de TEUs (AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS, 2026).

Assim, fica visível a carência por discutir meios que permita ao Porto de Santos acompanhar esse crescimento. Segundo Caputo citado por Gutierrez (2019), até 2030, o Porto de Santos deverá se tornar um hub port (porto concentrador de cargas), o qual irá receber cada

vez mais navios maiores, sendo feita assim, a partir do Porto de Santos, a distribuição dessas cargas para outros portos, por meio de navios menores.

A princípio, o estímulo a cabotagem ocasionará um eventual aumento da frota de navegação nacional, uma vez que as EBNi também passaram a ter direito de afretar navios estrangeiros para operar na cabotagem, o que acaba por resultar na maior disponibilidade de embarcações. Nesse ponto, nota-se que houve um aumento relevante nas operações por cabotagem, visto que entre os anos de 2022 a 2025 ocorreu um crescimento agregado de 11%, cerca de 22 milhões de operações a mais em relação ao ano de 2021, ano anterior a aprovação da Lei BR do Mar (ESTATÍSTICO AQUAVIÁRIO – ANTAQ, 2026).

Consecutivamente, o crescimento nas operações por cabotagem impulsionará a indústria naval, visto que o aumento na frota, com as embarcações estrangeiras, requer mais eficácia no reparo e manutenção. Assim, pode-se dizer que o maior volume e o contato com embarcações mais modernas possibilitarão que a indústria naval desenvolva tecnologia para atender esta as demandas de embarcações adicionais (EPL; ONTL, 2022).

Sucessivamente, o uso da cabotagem pode gerar a redução dos custos no transporte, visto que o frete por navio é mais rentável do que o rodoviário, baseado na relação tonelada transportada por quilômetro percorrido, em longas distâncias. Adiante, o quadro 1 exhibe a comparação entre a cabotagem e o modal rodoviário, por meio de indicadores de eficiência.

Quadro 1. Comparação entre os modais (segundo indicadores de eficiência)

Indicador	Modal cabotagem	Modal rodoviário
Unidades equivalentes	Embarcação de 6.000 t	172 carretas de 35 t
Consumo médio de combustível para transportar uma tonelada por mil quilômetros	4,1 litros	15,4 litros
Emissão de gás carbônico (gCO ₂ /TKU)	20	101,2
Custo médio de transporte, carga geral por 1000 km (R\$/t)	R\$ 50,74	R\$ 239,74

Fonte: TEIXEIRA et. al., 2018 – Adaptado pelo autor (2024).

No quadro 1, pode-se verificar que a cabotagem em comparação ao modal rodoviário tem vantagem operacional, econômica e ambiental. A elevada capacidade de movimentação de cargas na cabotagem, em uma operação de longa distância, resulta no menor consumo de combustível por tonelada transportada e no menor custo médio de transporte, em relação ao modal rodoviário. Além disso, o menor consumo de combustível tem como consequência menor emissão de poluentes na atmosfera, o que gera um benefício ambiental.

Portanto, vale ressaltar que o estímulo às operações por cabotagem não visa substituir o modal rodoviário, mas atuar nas operações de maior distanciamento, uma vez que ambos se complementam dentro da cadeia logística, o que contribuirá para mitigar os gargalos logísticos existentes no Brasil. De acordo com Braga (2011), torna-se crucial uma boa intercomunicação entre os diversos modos de transporte existentes, por meio dos quais as mercadorias são escoadas, com o objetivo de aumentar a eficiência e produtividade nas operações.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo destaca como a cabotagem é uma operação alternativa para o escoamento de cargas no Brasil, uma vez que, devido a extensa costa marítima brasileira e a infraestrutura portuária existente, a cabotagem tem potencial para crescer e se tornar uma opção logística cada vez mais relevante. As pesquisas e discussões estabelecidas no decorrer do percurso, de forma considerável, corresponderam aos objetivos específicos esperados.

Inicialmente, foi apresentado um panorama da cabotagem no país, destacando seu crescimento nos últimos anos e seu potencial como opção logística alternativa ao transporte rodoviário. Nesse cenário, se constata que a atividade é regulamentada por diretrizes definidas pela legislação brasileira, principalmente no que diz respeito à atuação das Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs), às demandas operacionais e às regras de afretamento de embarcações.

Consecutivamente, foram verificadas as modificações pela Lei BR do Mar, que implementou mudanças relevantes no setor. Entre elas, se destaca a expansão da opção de fretamento de navios estrangeiros para as empresas brasileiras de investimentos na navegação, antes limitada às EBNs, o que possibilita maior flexibilidade operacional. Nesse contexto, essa ação eventualmente ampliará a disponibilidade de frota, incentivará a concorrência e fomentará a competitividade no transporte por cabotagem, o que gera mais dinamismo para o setor.

Sucessivamente, se expôs a infraestrutura do Porto de Santos, como principal canal de entrada e saída de cargas, destacando sua relevância estratégica para o escoamento de cargas no país. Contudo, apesar de sua importância e capacidade instalada, se identifica a existência

gargalos, como limitações de acesso terrestre, congestionamentos e desafios na integração logística entre modais. Nesse cenário, a Lei BR do Mar poderá impactar positivamente as operações por cabotagem no Porto de Santos, por meio da ampliação da oferta e do incentivo a competitividade e a disponibilidade de frota para o escoamento de cargas a longas distâncias.

Por fim, quanto às perspectivas para a cabotagem no Porto de Santos, é razoável acreditar que sejam positivas, sobretudo diante das alterações implementadas pela BR do Mar. Espera-se que, com os estímulos proporcionados pela lei e possíveis melhorias na infraestrutura portuária, ocorra um crescimento no volume de cargas movimentadas por cabotagem, o que ajudaria a diversificar a matriz logística do Brasil. Nessa circunstância, o Porto de Santos provavelmente se fortalecerá ainda mais como um centro estratégico, diminuindo a dependência do transporte rodoviário e aumentando a eficiência no escoamento de cargas.

Ademais, sugere-se para pesquisas futuras relacionadas ao tema da cabotagem e ao Porto de Santos estudos sobre as alterações geradas a partir da Lei BR do Mar nas operações portuárias na região, o que pode fornecer resultados valiosos para o aprimoramento das operações portuárias, a promoção da cabotagem como modalidade de transporte estratégica e o aprimoramento da logística no Porto de Santos.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Estatístico Aquaviário. 2026.** Disponível em: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/transpcabotagem.html#pt>. Acesso em: 30 jan. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Portal de Consulta de Frota. 2026.** Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarFrotaGeral.aspx>. Acesso em: 30 jan. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Resolução Normativa nº 5, de 23 de fevereiro de 2016.** In: Diário Oficial da União, 2016. Disponível em: https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/21172346/do1-2016-02-25-resolucao-normativa-n-5-de-23-de-fevereiro-de-2016-21172117. Acesso em: 26 fev. 2024.

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS. **Complexo Portuário de Santos. 2026.** Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/conheca-o-porto/o-porto-de-santos/>. Acesso em: 30 jan. 2026.

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS. **Estatístico online. 2026.** Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/informacoes-operacionais/estatisticas/>. Acesso em: 30 jan. 2026.

BIBLIOTECA PROF. JOEL MARTINS. UNICAMP. **Levantamento Bibliográfico – Bases de Dados**. 2026. Disponível em:

https://www.fe.unicamp.br/sites/www.fe.unicamp.br/files/documents/2022/11/Forma%25C3%25A7%25C3%25A3o%2520de%2520Boas%2520Pr%25C3%25A1ticas%2520em%2520Pesquisa_Levantamento%2520bibliografico.pdf. Acesso em: 30 jan. 2026.

BRAGA, Thiago Augusto. **Análise da Situação Atual da Cabotagem Brasileira: Um Estudo de Caso do Porto de Santos**. 2011. 100 p. Monografia - Curso de Graduação em Ciências Econômica, Centro Socioeconômico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011. Disponível em:

<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/121102/299003.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 25 maio 2024.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. CONGRESSO NACIONAL. **Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997**. In: Diário Oficial da União, 1997, Brasília. Disponível em:

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei-9432-8-janeiro-1997-365351-publicacaooriginal-1-pl.html?origin=instituicao>. Acesso em: 16 mar. 2024.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. CONGRESSO NACIONAL. **Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022**. In: Diário Oficial da União, 2022, Brasília. Disponível em:

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2022/lei-14301-7-janeiro-2022-792221-norma-pl.html>. Acesso em: 16 mar. 2024.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Boletins Técnicos CNT: Boletim Estatístico**. 2026. 31 p. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/boletins>. Acesso em: 30 jan. 2026.

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A.; OBSERVATÓRIO NACIONAL DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA. **Boletim de Logística Cabotagem: A Importância para o Transporte Brasileiro e as Medidas de Estímulo do BR do Mar**. 2022. 30 p. Disponível em: <https://www.abtra.org.br/infraestrutura/boletim-de-logistica-cabotagem-a-importancia-para-o-transporte-brasileiro-e-as-medidas-de-estimulo-do-br-do-mar/>. Acesso em: 08 mar. 2024.

GIL, Antonio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 4. ed. São Paulo/SP: Atlas, 2002. 175 p. Disponível em:

<https://home.ufam.edu.br/salomao/Tecnicas%20de%20Pesquisa%20em%20Economia/Textos%20de%20apoio/GIL,%20Antonio%20Carlos%20-%20Como%20elaborar%20projetos%20de%20pesquisa.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2026.

GUTIERREZ, Bruno. **Porto de Santos pode se tornar ‘Hub’ até 2030, afirmam especialistas**. 2019. G1 Santos. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2019/10/08/porto-de-santos-pode-se-tornar-hub-ate-2030-afirmam-especialistas.ghtml>. Acesso em: 22 jun. 2024.

JUNIOR, Joaquim Martins. **Como Escrever Trabalhos de Conclusão de Curso**. 5. ed. Petrópolis/RJ: Vozes, 2011. 222 p.

MARTINS, Felipe Fonseca. **Cabotagem como Alternativa no Transporte Doméstico de Cargas: Uma Avaliação Hierárquica de seus Entraves**. 2012. 184 p. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Engenharia de Transportes, Departamento de Ciência e

Tecnologia, Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/1/915/1/Felipe%20Fonseca%20Martins%20.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2024.

MIRANDA, Luis Fernando Santos; SANTOS, Nicolly Ferreira dos. **Gestão de Navios no final de sua vida útil na crescente frota de cabotagem do Brasil: Desafios Legais e Ambientais**. 2023. 21 p. Artigo acadêmico (Graduação) – Curso Superior de Tecnologia em Comércio Exterior, Faculdade de Tecnologia da Praia Grande, 2023.

PREFEITURA DE SANTOS. **Porto de Santos. 2021**. 44 p. Disponível em: https://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/files/portal_files/SEDURB/3-porto_de_santos.pdf. Acesso em: 26 fev. 2024.

SILVA, Jorge Oliveira da; PRADO, Álvaro Camargo. **Gargalos Logísticos e seus Impactos para os Terminais e Armazéns da Região do Porto de Santos**. In: XIII FATECLOG, 2022. Os Impactos das Novas Demandas Pós Pandemia, nos Sistemas Logísticos das Organizações. Mauá: CPS, 2022. 12 p. Disponível em: <https://fateclog.com.br/anais/2022/736-1275-1-RV.pdf>. Acesso em: 06 abr. 2022.

TEIXEIRA, C. A. N. et al. **Navegação de Cabotagem Brasileira**. In: BNDS Setorial 47, 2018. p. 391 – 436. Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/15385/1/BS47__Cabotagem__FECHADO.pdf. Acesso em: 08 mar. 2024.