

A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E OS ASPECTOS AMBIENTAIS DA GESTÃO COSTEIRA INTEGRADA

Luiz Filipe Mendonça de Seixas¹

Francisco Aurino Maia Estácio Júnior¹

Thiago Pereira Donato¹

Guilherme Américo Silva Marinho¹

Gilmar Wanzeller Siqueira²

EIXO TEMÁTICO: Conservação e Educação de Recursos Hídricos

RESUMO

Em uma tentativa de agregar uma vertente participativa no contexto ambiental na política de gestão costeira integrada e sua implicação na navegação de cabotagem, o presente trabalho buscou contribuir na avaliação deste instrumento de gestão ambiental, considerando como estudo de caso a implicação na navegação de cabotagem no Brasil e os fatores que a trouxeram à situação atual.

Palavras Chave: Poluição Marinha; Gestão Ambiental; Recursos Naturais.

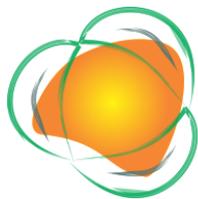
INTRODUÇÃO

Para ASMUS & KITZMANN (2004), o gerenciamento costeiro integrado pode ser definido como um processo contínuo e dinâmico pelo qual são feitas decisões e ações para o uso sustentável, desenvolvimento e proteção das áreas costeiras e recursos marítimos. Para o fortalecimento da base legal destes processos decisórios, é preciso que os níveis governamental e socioambiental integrem-se, visando à elaboração de um plano de ação, politicamente aceitável e correto.

Ainda para esses autores, a integração é feita em cinco níveis diferentes de ação, por isso, torna-se necessária à participação de todos os elementos envolvidos, governamentais ou não, para o encaminhamento de propostas visando o uso sustentável do litoral. Neste caso, não se podem conceber ações isoladas e o trabalho integrado torna-se necessário, segundo os fundamentos do gerenciamento costeiro.

¹ Curso de Bacharel em Ciências Náutica do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA) -

² Prof. Dr. no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar e no Curso de Pós-Graduação em Ciências e Meio Ambiente do Instituto de Ciências Exatas e Naturais da Universidade Federal do Pará/CIABA/PPGCMA/ICEN/UFPA. gilmar@ufpa.br



A priori o Governo Brasileiro também tem dado especial atenção ao uso sustentável dos recursos costeiros. Tal atenção se expressa no compromisso governamental com o planejamento integrado da utilização desses recursos, visando o ordenamento da ocupação dos espaços litorâneos. Para atingir esse objetivo, implantou-se o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), implementando um processo marcado pela experimentação e aprimoramento constante. Acompanhando um padrão mundial de ocupação territorial, o ambiente costeiro brasileiro apresenta os maiores contingentes populacionais, de modo que cerca de 26,6% dos habitantes do país (aproximadamente 50,7 milhões de pessoas) residem em municípios da zona costeira (IBGE, 2011), sendo os impactos ambientais muito inerentes a essa situações.

Conforme ASMUS & KITZMANN (2004):

A preocupação do governo brasileiro com a utilização dos recursos marinhos e dos espaços costeiros tem início na década de 70, quando também começa a surgir a preocupação com o meio ambiente no país. Estas preocupações passam a ser expressas na criação, em 1973, da Secretaria Especial do Meio Ambiente da Presidência da República – SEMAM/PR, e em 1974, na criação da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar – CIRM.

De maneira geral, foram constituídos no Brasil diversos instrumentos de gestão pública ambiental, que contribuíram para o estabelecimento de um quadro normativo e legal. Podemos destacar como avanços no processo de gestão a implantação de Planos Diretores (CYMBALISTA & SANTORO, 2009), o Zoneamento Econômico-Ecológico (MMA, 2011), os Planos de Manejo de Unidades de Conservação (MMA, 2004), os Planos de Bacia Hidrográfica (Brasil, 1997), os Planos de Gerenciamento Costeiro (BRASIL, 1998), entre outros.

Para CASTRO & PASOLD (2011), o transporte marítimo significa:

A atividade comercial que envolve o transporte aquaviário (*business shipping*) é conceituada como o movimento físico de bens e pessoas de portos fornecedores para portos de demanda assim como as atividades exigidas para apoiar e facilitar tal movimento (CASTRO; PASOLD, 2011, p.54).

A cabotagem segundo RODRIGUES (2007, p. 91): “É o termo que define o transporte marítimo ao longo da costa brasileira, de Rio Grande a Manaus”. Dessa forma, a cabotagem conceitua-se como a navegação entre portos marítimos de um mesmo país.

Essa pesquisa de caráter qualitativo tem como objetivo fazer uma relação entre o contexto ambiental na política de gestão costeira integrada e sua implicação na navegação de cabotagem.



METODOLOGIA

Para elaboração desse trabalho foi utilizado o método qualitativo, o qual não visa numerar ou medir unidades e dimensões, mas sim apresentar a relação de causa e efeito do fenômeno e suas razões de acordo com OLIVEIRA, (1999). Os dados dessa pesquisa foram embasados em livros, artigos científicos, revistas, jornais e *sites* especializados que abordaram o tema de forma pertinente e interessante.

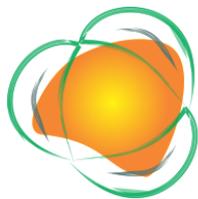
RESULTADOS E DISCUSSÃO

O gerenciamento costeiro integrado prevê funções estratégicas em várias frentes de ação segundo ASMUS & KITZMANN (2004):

Destacam-se seis áreas de interesse fundamental em um sistema de gestão costeira: planejamento (planejar usos e ocupação das áreas costeiras e oceânicas), proteção ambiental (proteção da base ecológica, preservação da biodiversidade e garantia do uso sustentável das áreas costeiras), promoção do desenvolvimento econômico (através do uso projetado em áreas costeiras, adjacentes e oceânicas), resolução de conflitos (equilíbrio e harmonização dos usos presentes e futuros), segurança pública (garantir a segurança frente a eventos naturais e antrópicos), e, gerenciamento de áreas públicas (garantir o correto uso de recursos comuns).

Para SCOTTINI, (2012), a concentração das atividades econômicas próxima à costa brasileira e a grande extensão do litoral do país favorece o transporte de cargas através da navegação de cabotagem. É obvio que a estratégia logística de algumas das maiores cidades do Brasil faz com que as mesmas tenham acesso ao mar e estejam localizadas nas proximidades de regiões portuárias. Ainda para esse autor, diante de um potencial de aproximadamente 8 mil quilômetros de costa e cerca de 40 mil quilômetros de vias navegáveis, o Brasil possui um cenário favorável ao desenvolvimento da navegação de cabotagem. O aproveitamento desse panorama influenciaria de forma inigualável para o país, contribuindo de maneira significativa para a economia e sustentabilidade ambiental dos vários ecossistemas ao longo do litoral brasileiro.

A procura pela navegação de cabotagem no país vem crescendo significativamente. Mesmo sofrendo com a ineficiência das operações portuárias e demais fatores que inibem o desenvolvimento do setor, o mesmo está ganhando espaço oferecendo um transporte eficiente,

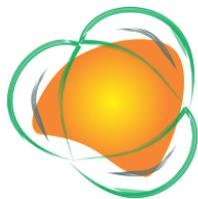


sustentável e menos oneroso. O modal aquaviário, com ênfase na navegação de cabotagem, comprovadamente é o que menos interfere no meio ambiente, tanto na emissão reduzida de CO² na atmosfera, quanto pelo baixo consumo de combustíveis fósseis. Por ser uma via natural, ao ser implantado, praticamente não gera impactos ambientais relevantes quando se compara aos demais modais de transporte. Pesquisadores da Codesp compararam a quantidade de gases tóxicos lançados pelos caminhões e pelos navios: durante o período de um ano, aproximadamente 2,5 milhões de toneladas de dióxido de carbono foram lançadas no ar pelos veículos de carga que trafegavam nas estradas fazendo o trajeto Santos-Fortaleza. O índice de poluição do navio foi 99% menor. Ressalta-se que um dos objetivos do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) foi a inserção da Variável Ambiental em Empreendimentos e Transportes. Na visão de CASTRO JÚNIOR (2011), esta variável é imprescindível para a constituição do PNLT, uma vez que se fundamenta no estudo detalhado das agressões causadas ao meio ambiente, com o intuito precípua de amenizá-las, tornando-as menos ofensivas.

CONCLUSÕES

Concluimos que a navegação de cabotagem apresenta um potencial evidente sendo conceituada como tendência para matriz de transporte nos próximos anos sendo uma saída para amenizar as condições ambientais das regiões costeiras brasileira. A mesma se trabalha dentro de uma perspectiva de gerenciamento costeiro integrado ameniza o fluxo dos caminhões nas rodovias e influencia positivamente na conservação ambiental. Estes aspectos tornam-se favoráveis à cabotagem, sendo ele versátil, menos oneroso e extremamente condizente com as condições ambientais dos sistemas.

A navegação de cabotagem transporta todos os tipos de carga com segurança, contribuindo para a preservação ambiental e diminuindo o número de acidentes e avarias causadas às mercadorias. Com todas as vantagens da cabotagem sobre o transporte rodoviário, necessita uma melhor divulgação no meio industrial. Assim é necessário que o programa de gerenciamento costeiro dê a devida atenção à criação de um programa de divulgação por parte do governo e dos armadores.



REFERÊNCIAS

CASTRO JÚNIOR, O. A. de. Direito marítimo, regulação e desenvolvimento. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

CASTRO JÚNIOR, O. A. de.; PASOLD, C. Luiz (Org.). Direito portuário, regulação e desenvolvimento. 2. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

CYMBALISTA, R.; SANTORO, P. F. Planos diretores: processos e aprendizados. São Paulo: Instituto Pólis, 2009.

MILTON, A.; KITZMANN, D. Gestão Costeira no Brasil Estado atual e Perspectivas - Preprint – Versão Preliminar, Laboratório de Gerenciamento Costeiro – LabGerco, Fundação Universidade Federal do Rio Grande – FURG, C.Postal 474 – Rio Grande – RS – 96.201-900, Brasil, 63p, setembro de 2004.

OLIVEIRA, S. L. de. Tratado de metodologia científica: Projetos de Pesquisas, TGI, TCC, Monografias, Dissertações e Teses. 2. ed. São Paulo: Pioneira, 1999.

RODRIGUES, P. R. A. Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

SCOTTINI, L. A Evolução da Navegação de Cabotagem no Brasil e o seu uso no Comércio Exterior Brasileiro. Trabalho de Iniciação Científica. Estágio Supervisionado do Curso de Comércio Exterior do Centro de Ciências Sociais Aplicadas – Gestão da Universidade do Vale do Itajaí, 97p, 2012.