

A INFRAESTRUTURA PARA UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE FLUVIAL NO BRASIL E A LEI DOS PORTOS

[\[ver artigo online\]](#)

Stéfanie Francisquini¹

RESUMO

Este artigo tem como foco principal fazer um estudo da infraestrutura presente nas vias e portos fluviais do Brasil, uma vez que o modal fluvial apresenta deficiência estrutural. Levando-se em conta que as características geográficas do território brasileiro são muito favoráveis ao modal hidroviário, o Brasil possui uma rede fluvial e lacustre de 63 mil Km de extensão, sendo quase 27 mil Km de rios navegáveis e 15 mil Km de vias navegáveis. O Brasil utiliza somente 19 mil km de seus rios para o transporte comercial, de cargas e passageiros, extensão que corresponde a cerca de 30% de toda sua rede fluvial. Em termos de densidade da rede fluvial economicamente utilizável, o Brasil tem apenas 2,3 km de vias interiores para cada mil km², enquanto que China, Rússia e EUA, países de grandes dimensões territoriais, possuem densidades de 11,5, 6,0 e 4,5, respectivamente. Uma simples conta mostra que a densidade da rede fluvial brasileira poderia ser de 7,4 km / 103 km², caso todo o seu potencial fluvial e lacustre fosse utilizado. Além disso, será mostrado as mudanças adotadas pelo legislador no tocante a regulamentação dos Portos previsto na Lei nº 12.815/13 e suas consequências para a infraestrutura e organização dos Portos fluviais. Mesmo com toda a importância do setor, todos os esforços necessários foram insuficientes para desenvolver o transporte fluvial no Brasil. O artigo visa demonstrar e chamar a atenção para que sejam feitos planejamentos e planos de melhorias para o transporte fluvial no país.

Palavras-chave: Transporte fluvial; Portos-lei; Deficiência estrutural.

¹ Graduada em Ciências Náuticas pela Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) – Rio de Janeiro-RJ. E-mail: stefaniefrancisquini@gmail.com



INFRASTRUCTURE FOR THE USE OF FLUVIAL TRANSPORT IN BRAZIL AND THE PORTS LAW

ABSTRACT

This article has as main focus to make a study of the infrastructure present in the fluvial roads and ports in Brazil, since the fluvial modal presents structural deficiency. Taking into account that the geographic characteristics of the Brazilian territory are very favorable to the waterway modal, Brazil has a river and lake network of 63 thousand km of extension, being almost 27 thousand km of navigable rivers and 15 thousand km of navigable roads. Brazil uses only 19,000 km of its rivers for commercial, cargo and passenger transportation, an extension that corresponds to about 30% of its entire river network. In terms of density of the economically usable river network, Brazil has only 2.3 km of inland roads for every thousand km², while China, Russia and the USA, countries with large territorial dimensions, have densities of 11.5, 6.0 and 4.5, respectively. A simple account shows that the density of the Brazilian river network could be 7.4 km / 103 km², if all of its river and lake potential were used. In addition, the changes adopted by the legislator with regard to the regulation of Ports provided for in Law No. 12,815 / 13 and their consequences for the infrastructure and organization of river ports will be shown. Despite all the importance of the sector, all the necessary efforts were insufficient to develop river transport in Brazil. The article aims to demonstrate and draw attention to the planning and improvement plans for inland waterway transport in the country.

Keywords: Structural State Disability; Ports Law; River Modal Transportation

INTRODUÇÃO

O sistema de transporte fluvial no Brasil, apesar de ser o mais limpo e econômico dentre os meios de transporte disponíveis, é de longe o menos utilizado e aproveitado pelas empresas e transportadoras. Estes, via de regra, dão preferência aos transportes rodoviário, ferroviário e aéreo para a circulação de mercadorias e matéria prima entre os estados brasileiros.

Tal fato se deve a falta de investimentos na infraestrutura hidroviária que são bem inferiores em comparação às obras rodoviárias e ferroviárias.

Outro fator determinante para o baixo índice de utilização do transporte fluvial é que, não há infraestrutura suficiente para atender a demanda do transporte fluvial. A infraestrutura é deficiente e será mostrado a necessidade de uma modernização dos Portos Flúvias a fim de melhorar a capacidade produtiva do país e conseqüente geração de renda e emprego.

Essa situação de subutilização do potencial do transporte fluvial é decorrente aos entraves de infraestrutura, excesso de burocracia, baixa efetividade de planos e programas governamentais e poucos recursos financeiros investidos no setor ao longo dos anos, segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI).

Em outras palavras, é possível dividir o problema da falta de infraestrutura em duas grandes vertentes: a preferência de investimento no modal rodoviário e ferroviário, e a segunda uma deficiência estrutural presente no modal fluvial, tais como transformação de trechos navegáveis, problemas ambientais e afrouxamento da regulamentação nos Portos Flúviais acarretando a falta de interesse no setor.

1 DEFICIÊNCIA ESTRUTURAL DECORRENTE DA FALTA DE INVESTIMENTO NO MODAL FLUVIAL

A dificuldade e falta de interesse das empresas e investidores em utilizar as vias flúvias como meios de transporte não se restringem somente à falta de infraestrutura presente na modal fluvial em si, mas, também, de investimento no estudo da capacidade de produção deste modal.

Os investimentos a serem realizados em infraestrutura hidroviária são bem inferiores em comparação às obras rodoviárias e ferroviárias, visto que as vias fluviais já existem na natureza e precisam apenas de aportes de capital para adaptações, como dragagens, derrocamentos, eclusas, sinalização e terminais portuários. A CNT calcula que os custos de manutenção das hidrovias fluviais equivalem a cerca de 10% dos custos de manutenção de uma rodovia e a 3% de uma ferrovia. Além disso, o transporte aquaviário oferece menor consumo de combustíveis e maior eficiência energética, bem como maior segurança em relação a roubos e desvios de cargas, em comparação ao transporte rodoviário. A quantidade de combustíveis necessária para transportar uma tonelada de carga por quilômetro é cerca de 34% menor que os caminhões. Um comboio fluvial economiza 810 mil litros de combustível para transportar 1 tonelada de carga, a cada mil km rodado.

De acordo com a ANTAQ, dentro da fatia do transporte aquaviário na matriz brasileira, apenas 5% das cargas são movimentadas por vias fluviais. Essa baixa participação tem a ver com a histórica falta de grandes investimentos no transporte fluvial, pois a prioridade sempre foi dada ao transporte rodoviário pelos governos federais das últimas décadas. Segundo a CNT, nos últimos 10 anos, os investimentos no transporte fluvial tiveram uma redução de 87,6%, passando de R\$ 872,5 milhões em 2009, para R\$ 108,0 milhões, em 2019.

Em termos de produtividade, no primeiro semestre de 2020, em pleno ambiente pandêmico, a navegação brasileira por vias interiores transportou 10,09 milhões de toneladas de cargas, que indica uma queda de 15,2% em relação ao mesmo período de 2019, conforme registrado no boletim CNT do mês de setembro. Segundo a CNT, não se pode culpar a crise econômica decorrente da pandemia da Covid-19 pelo mau desempenho da navegação fluvial brasileira, uma vez que esse foi o quinto resultado negativo do modal, na base de comparação semestral, desde julho de 2018.

Infere-se que o transporte fluvial continua a ser um “gigante adormecido” do escoamento de bens e matéria prima, isto é, possui uma enorme capacidade de circulação a um baixo custo operacional e de manutenção. Porém não pode ser utilizada satisfatoriamente para tal em razão da deficiência estrutural presente nos portos e vias fluviais e, ainda, da falta de investimento neste setor pois a preferência de investimento acontece no modal ferroviário e rodoviário.

2 A DEFICIÊNCIA ESTRUTURAL PRESENTE NO MODAL AQUAVIÁRIO FLUVIAL

A maior parte do transporte fluvial brasileiro acontece no Arco Norte, região composta pelos estados de Roraima, Amapá, Amazonas, Pará e Maranhão, com grande logística portuária, e onde está situada a maior bacia hidrográfica do mundo. Essa região hidrográfica da Amazônia possui cerca de 16 mil km de rios navegáveis que apresentam condições ideais para o transporte fluvial de cargas, visto que estão localizados em planaltos ou planícies, sem quedas d'águas em seus percursos. As principais "hidrovias" do país são: Tocantins-Araguaia, Solimões-Amazonas, Teles Pires-Tapajós, São Francisco, Madeira, Paraguai-Paraná, Tietê-Paraná e Taquari-Guaíba. Existem problemas ambientais que estão afetando o curso natural dos rios e impedindo ou dificultando a navegação, como, por exemplo, acúmulo de lixo, depósito de sedimentos nos leitos, derramamento de óleo, resíduos de obras, esgoto, retirada da mata ciliar, entre outras agressões realizadas pelo homem. O Rio São Francisco é um clássico exemplo de assoreamento que está prejudicando, cada vez mais, a navegação, pesca, produção agrícola e qualidade da água, em boa parte de seus 2,9 mil km de extensão.

Além dos problemas ambientais citados que carecem de investimento, existe também o problema da falta de topografia do terreno e obstáculos naturais que necessitam da realização de obras e serviços de infraestrutura, tais como a dragagem (desassoreamento, alargamento e limpeza do leito do rio), a transposição dos trechos não-navegáveis através da construção de eclusas e canais artificiais de transposição, retirada de obstáculos naturais e, por fim, balizamento e sinalização adequadas.

A dragagem se mostra cada vez mais importante para o bom aproveitamento do transporte fluvial, na medida em que, ao promover o desassoreamento e alargamento dos leitos dos rios, permite que embarcações de maior proporção e tamanho possam navegar com maior facilidade pelos rios, significando, assim, o aumento da capacidade de carga e pessoas a serem transportadas. Tal procedimento pode ser realizado através da dragagem de implantação; projeto para implantação, ampliação ou aprofundamento de canais de navegação, bacias de evolução e em outras obras ou serviços de engenharia em corpos de água, segundo definição na NORMAM 11/DPC.

As eclusas, por sua vez, também vulgarmente chamadas de "elevadores de embarcações", possuem um papel fundamental para o melhor aproveitamento desse meio de

transporte, na medida em que possibilitam a transposição de trechos com elevado desnível, seja ele natural ou artificial.

Além disso, quanto ao impacto ambiental gerado pela instalação de eclusas e de canais de transposição artificiais, verifica-se que não necessariamente este ocorrerá. Isto porque tais obras podem ser conjugadas com as inúmeras usinas hidrelétricas já presentes nos trechos de maior desnível dos rios, a significar que não ocorreriam maiores impactos ao meio ambiente, porém, tal prática não é recomendável, haja vista que o custo para a instalação de uma eclusa em uma usina hidrelétrica já existente mostra-se mais elevado do que uma instalação planejada em um local destinado exclusivamente para tal finalidade.

Apesar de ser uma obra com elevado custo e emprego de recursos humanos e que depende um tempo considerável até a sua conclusão, vale aqui lembrar que tais gastos são balanceados e compensados com a vultuosa economia gerada pela eficiência energética desta modal, bem como o aumento da capacidade de concentração de carga nas embarcações, maior segurança do que está a ser transportado, bem como pela maior vida útil das infraestruturas e equipamentos nela instaladas.

Há, atualmente, 36 portos públicos espalhados pelo país. Nessa categoria, encontram-se os portos com administração exercida pela União, no caso das Companhias Docas, ou delegada a municípios, estados ou consórcios públicos. A área destes portos é delimitada por ato do Poder Executivo segundo art. 2º da Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013. Através de uma portaria advinda do Ministério da Infraestrutura, segundo as atribuições definidas no art. 65 da Lei nº 12.815/ 2013, reconheceu-se e consolidou-se a existência de mais 122 portos fluviais, que passaram a ser caracterizados como Instalações Portuárias de Pequeno Porte, estando 39 delas no estado do Paraná.

Estas instalações portuárias recebem, via de regra, embarcações de pequeno e médio porte, com capacidade para transportar uma quantidade não tão grande de carga.

Muito embora já tenha significado um avanço em termos de regulamentação para a utilização desses portos fluviais, tal mudança não se mostra significativa para fins de infraestrutura, haja vista que muitos desses locais não estão adequadamente equipados para a circulação de grande quantidade de pessoas e carga.

No mais, todos os demais portos fluviais excluídos dessa portaria não podem ser considerados organizados, ou seja, segundo o conceito de porto organizado, não são bens

públicos construídos e aparelhados para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias.

Vê-se, então, que os principais problemas de infraestrutura presentes na modal fluvial encontram-se, justamente, na ausência de obras de infraestrutura para a transposição de trechos não navegáveis e para a remoção de obstáculos naturais e, ainda, pela falta de regulamentação e aparelhamento que recai sobre muitos portos fluviais que, a rigor, poderiam ser utilizados para o transporte massivo de grande quantidade de pessoas e carga, o que não ocorre por conta da falta de interesse do poder público em os tornar portos organizados e neles investir.

3 A LEI 12.815/93

A chamada “Nova Lei dos Portos” (Lei nº 12.815/93), promulgada em 5 de junho de 2013, veio a substituir a antiga Lei nº 8.630/93, também chamada de “Lei de Modernização dos Portos” que dispunha sobre temas mais específicos relacionados à infraestrutura e organização portuária.

Segundo *Gilberto Bercovici*, a intenção da antiga lei era “*buscar uma maior atuação da iniciativa privada no setor portuário, abandonando-se o monopólio estatal*”.

Tal descentralização e delegação das funções administrativas eram possíveis graças aos contratos de concessão realizados entre o Poder Público e o particular, que delegavam a gestão dos portos públicos e das áreas do entorno à empresa interessada.

Todavia, o que se verificou foi que não houve, ao menos efetivamente, a concessão da gestão dos portos para a iniciativa privada, sendo que tal atividade continuou a ser desenvolvida pelo Poder Público, que apenas delegava às empresas interessadas a realização de serviços em determinadas áreas de interesse, continuando a exercer uma espécie de controle central. Desse modo, o que ocorreu, na verdade, pode mais ser comparado a uma “descentralização administrativa” do que a uma efetiva “privatização”.

No mais, criou-se, ainda na vigência da antiga lei, a figura da “Autoridade Portuária”, dotada de “grau razoável de autonomia na gestão e administração dos portos”. Na prática, a chamada Autoridade Portuária era composta pela Administração Pública, direta ou indireta, que tinha como atribuição a gestão e exploração do porto a ela submetido.

Outra característica da Lei nº 8.630/93 que aqui nos cumpre mencionar é a da diferenciação legal trazida por ela entre os chamados “terminais portuários de uso público” e “terminais portuários de uso privativo”.

Os primeiros caracterizam-se por serem destinados aos usuários em geral, ou seja, destinam-se à prestação de quaisquer serviços portuários, devendo transportar toda e qualquer carga a qualquer momento. Como o próprio nome dá a entender, eram controlados pela União, que, através das já citadas concessões, delegavam aos particulares a realização dos serviços públicos portuários.

Já os últimos, eram explorados e utilizados de modo a atender aos interesses das grandes empresas, que neles podiam transportar qualquer volume de carga, de forma massiva, de acordo com as suas necessidades.

Estes terminais se subdividiam, ainda, em quatro modalidades, sendo elas: turismo, uso exclusivo, mistos e de transbordo de carga.

Os terminais privativos de turismo destinavam-se ao transporte de pessoas e suas bagagens. Os de uso exclusivo eram destinados às grandes empresas, que, via de regra, transportavam sua carga própria. Os mistos transportavam carga das próprias empresas deles detentoras e, ainda, de eventuais terceiros. Por fim, os terminais de transbordo de carga eram destinados à transposição da carga para as embarcações, geralmente se situando nos arredores, porém fora, da zona portuária.

Com o advento da Lei nº 12.815/13, houve a extinção da diferenciação entre os terminais portuários de uso exclusivo e mistos, possibilitando, assim, que as empresas privadas possam explorar e fazer a gestão dos portos sem a necessidade de vencer uma licitação para tal.

Aliás, esta nova lei buscou incentivar a criação de terminais de uso privado para a movimentação de cargas de terceiros, consoante se depreende do conteúdo de seu artigo 8º:

Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:

I - terminal de uso privado;

II - estação de transbordo de carga;

III - instalação portuária pública de pequeno porte;

IV - instalação portuária de turismo;

V - (VETADO).

§ 1º A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 5º, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII.

§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que: I - a atividade portuária seja mantida; e II - o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento.

§ 3º A Antaq adotará as medidas para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações e poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização. § 4º (VETADO).[1]

Tal conclusão, segundo nos ensina *Gilberto Bercovici*, só é possível ao analisarmos os procedimentos de seleção previstos no artigo acima transcrito, que só fazem sentido para terminais que transportam cargas de terceiros. Já com relação aos terminais privativos que movimentam carga própria, tais procedimentos “são um total disparate, podendo até consistir em obstáculos ao exercício da atividade econômica”.

Outro indício da maior liberdade garantida ao setor privado está contido no artigo 17 da referida lei, que, apesar de colocar a União como uma das administradoras diretas do porto organizado, determina que sua competência será a de mera fiscalizadora das obras e serviços a serem realizados pela empresa concessionária.

Assim, ainda no entendimento de Bercovici, a “Nova Lei dos Portos” “consolida no Brasil um modelo de atuação do Estado bem distinto do previsto na Constituição de 1988”.

A razão para tal afirmação está no fato de que o Estado passaria a não mais se importar com a efetiva prestação do serviço público e das políticas públicas, deixando de se preocupar com a implantação ou recomposição da infraestrutura necessária, uma vez que o foco de sua atuação seria apenas a de garantir o lucro do investimento privado através de mecanismos financeiros (em sua maioria fiscais), deixando a realização da obra ou serviço público a critério dos interesses privados.

Isso se deve ao fato de que o chamado “Estado Garantidor”, ao deixar de se preocupar em desenvolver e aplicar políticas e serviços públicos, cedendo-os ao monopólio do capital privado, acaba por criar uma situação em que as empresas detentoras do direito de explorar tal serviço é quem irão estabelecer quais aspectos da infraestrutura serão desenvolvidos e quais não, baseando-se, tão somente, em critérios pautados no lucro e na relação custo-benefício que o investimento irá lhes trazer.

Tal posicionamento do Estado acabará por manter o transporte fluvial em um estado de subutilização, haja vista que somente as empresas concessionárias da exploração dos serviços de transporte fluvial são as que mais o utilizarão na medida em que acharem necessário e segundo seus próprios métodos.

Assim, essa maior privatização do setor portuário garantido pela Lei nº 12.815/13 acarretará, invariavelmente, num aumento do investimento na infraestrutura do transporte fluvial apenas em alguns setores ou locais específicos, ocorrendo, a longo prazo, maior deterioração ou abandono da infraestrutura das áreas que não geram uma relação custo-benefício positiva para o setor privado.

O correto seria que o Estado, a exemplo da determinação contida na lei anterior, exercesse maior controle sobre a execução dos serviços públicos da área portuária, garantindo, assim, o uso e acesso da modal fluvial de forma igualitária para todos os setores da economia e para a população que depende dos rios para a sua própria circulação. Tal fato, porém, parece não ocorrer na prática.

4 BR DOS RIOS: SONHO OU REALIDADE?

Depois de tentar emplacar o programa BR do Mar, que abre o mercado de cabotagem para estrangeiros, o Ministério da Infraestrutura prepara um programa para estimular a navegação por hidrovias.

Ainda sem um nome definitivo mas apelidado de "BR dos Rios", o projeto deve ficar pronto em 2021 para atrair investimentos e ampliar o peso das hidrovias no transporte de cargas.

Dados da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) mostram que a navegação interior movimentava 5% das cargas no país. A ideia é que a “BR dos Rios” possa aumentar esse fluxo para ao menos 8% até 2035.

Para isso, diversos estudos estão em curso e a ideia, segundo Dino Batista, diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias do ministério, é elaborar um pacote com medidas legais e administrativas capaz de atrair a iniciativa privada.

O programa poderá buscar investidores para a viabilização de novas hidrovias e a ampliação daquelas já em operação, como Tocantins-Araguaia, Tapajós e São Francisco.

Segundo a Antaq, algumas vias fluvias, com algum investimento, poderiam se tornar navegáveis. Isso integraria as redes fluviais a portos, rodovias e ferrovias.

A ideia é estimular cada vez mais esse tipo de transporte e integrá-lo aos demais criando corredores logísticos para baratear os custos de frete.

A hidrovia do Tapajós, que há quatro anos era inexpressiva no transporte de cargas, atingiu neste ano a marca de 11 milhões de toneladas por causa de sua interligação com o último trecho da BR-163, que ficou pronto.

A conclusão da obra permitiu que boa parte da safra do Centro-Oeste siga até Miritituba (PA). A hidrovia do Tapajós tem cerca de 840 km de extensão até a junção dos rios Teles Pires e Juruena, na divisa entre Pará, Amazonas e Mato Grosso. Sua foz, em Santarém (PA), está a 950 km de Belém e a 750 km de Manaus. O ministério avança em duas frentes para tentar potencializar as hidrovias.

Em uma delas, o Banco Mundial e uma consultoria especializada estão em vias de concluir os estudos para detectar os principais gargalos do modal de transporte. Para isso, foram verificadas leis, atos administrativos e analisados os aspectos econômicos de cada hidrovia. Não se trata de um estudo para formatar um plano de exploração econômica, mas um raio-x do que pode ser feito em cada hidrovia.

Em outra frente, técnicos do ministério conduzem estudos de viabilidade econômica tanto na hidrovia do Madeira quanto na do Tapajós. Essa avaliação pode levar a um modelo de estruturação para licitação (concessão), mas pode apontar também para outros modelos de atração de investimentos, como uma PPP (parceria público-privada) ou busca de sócio.

O ministério da infraestrutura pretende dar preferência para as hidrovias do São Francisco (que ainda tem 2.700 km de vias que podem se tornar navegáveis), Tocantins-Araguaia (outros 1.300 km a serem explorados) e Mercosul (com mais 2.900 km na bacia do Paraná). Essas hidrovias foram escolhidas porque o ministério quer priorizar o arco Norte, integrando os centros de produção agrícola a essas vias fluviais rumo aos portos da região.

Para isso, foram escolhidas obras rodoviárias e ferroviárias que possam gerar algum tipo de conexão imediata com as hidrovias. A BR-163 foi uma delas.

Um dos aspectos legais que o BR dos Rios deverá abordar, dando mais segurança jurídica aos investidores, será a relação de uso das águas. Um dos problemas da hidrovia Tietê-Paraná, por exemplo, é a disputa sobre quem tem preferência nos períodos de seca ao uso da água: hidrelétricas, redes de abastecimento de água ou o transporte fluvial. Para quem opera barcaças esse é um problema porque, na seca, o rio perde volume (fica menos profundo), o que, diversas vezes, impede o tráfego.

O ministério da Infraestrutura começou a primeira rodada de conversas em torno do projeto com associações setoriais envolvidas. Em 2021, as reuniões serão com as empresas. Esse foi o mesmo caminho feito por sua equipe na elaboração do BR do Mar. Mas só o caminho é igual, os projetos são completamente diferentes. No BR do Mar o foco estava no afretamento. No BR dos Rios a atenção está em como atrair investimentos para expandir o uso das hidrovias.

A exemplo do BR do Mar, o BR dos Rios também deverá enfrentar forte resistência dos caminhoneiros, que verão seus fretes reduzidos. Em muitos casos, é mais rápido e econômico despachar cargas pelos rios. O governo definiu como meta a ser atingida até 2035 a redução da dependência das rodovias, que hoje respondem por 65% do movimento de cargas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento econômico nos dias atuais através do investimento oriundo do setor privado é imprescindível para a ascensão do país como uma potência global. Porém, o Estado não pode deixar única e exclusivamente a critério de alguns grupos de empresas e conglomerados empresariais a decisão de quais serão os setores e locais que receberão maior investimento e modernização de sua infraestrutura em detrimento de outros.

No decorrer do presente artigo foi possível observar que o Brasil possui uma infinidade de rios aptos a serem amplamente utilizados para o transporte de pessoas e mercadorias. O transporte fluvial pode contribuir com o equilíbrio da matriz de transporte de cargas no Brasil, que, atualmente, depende fortemente do modo rodoviário. Diante desse cenário, existe a necessidade de mudanças políticas públicas de investimentos em transportes,

especialmente na maior bacia hidrográfica navegável do mundo, pronta para atender à futura maior região produtora de grãos do planeta, que responde, hoje, por 56% da soja produzida no Brasil e pode atingir a 80% da produção nacional, nos próximos dez anos.

Ocorre, porém, que a atual política adotada pelo Estado na “Nova Lei dos Portos” acaba por inviabilizar tais melhorias, na medida em que deixa a critério do setor privado decidir quais serão os investimentos em infraestrutura que melhor lhe atenderão, ignorando, assim, o fato de que toda a malha fluvial precisa de melhorias na mesma proporção caso se queira atingir a utilização da modal fluvial por todos os setores da economia e, ainda, que se mantenha aberta para os grupos da população que dela necessitam para o desenvolvimento local.

Assim sendo, o Ministério da Infraestrutura, criou a “BR dos Rios”. Este projeto pretende corrigir a vulnerabilidade da regulamentação sendo uma política pública de Estado, tentando atender as regiões que precisam de desenvolvimento principalmente no arco Norte. Vale ressaltar, que este programa dependerá de “pressão social” para viabilizar os recursos necessários a sua efetivação.

REFERÊNCIAS

Bercovici, Gilberto. O Setor Portuário, a Nova Lei dos Portos e a Consagração do “Estado Garantidor” no Brasil in Direito Marítimo e Portuário: Novas Questões. Silva Filho, Nelson Cavalcante e; Warde Jr, Walfrido Jorge; Bayeux Neto, José Luiz (Org.). Quartier Latin, 2013.

BR dos Rios, Disponível em <https://transportes.fgv.br/opinioes/br-dos-rios-sonho-ou-realidade>.

BR dos Rios em Revista Portos e Navios.

Disponível em <https://www.portosenavios.com.br/noticias/navegacao-e-marinha/governo-prepara-plano-de-concessao-para-criar-br-dos-rios>.

Estudo do transporte hidroviário ANTAQ.

Disponível em <http://portal.antaq.gov.br/index.php/2018/02/05/antaq-divulga-estudo-sobre-caracterizacao-da-oferta-e-da-demanda-do-transporte-fluvial-de-passageiros-e-cargas-na-regiao-amazonica/>.

Estudo do transporte hidroviário CNT. Disponível em <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/cnt-lanca-estudo-sobre-transporte-hidroviario>.

Francisco, Wagner de Ciqueira e. Bacias Hidrográficas do Brasil in Geografia Física do Brasil. Disponível em <http://mundoeducacao.bol.uol.com.br/geografia/bacias-hidrograficas-brasil.htm>.

Farranha, Ana Cláudia; Frezza, Conrado da Silveira; Barbosa, Fabiana de Oliveira. Nova Lei dos Portos: Desafios Jurídicos e Perspectivas de Investimentos in Revista Direito FGV nº 21, 2014. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/rdgv/v11n1/1808-2432-rdgv-11-1-0089.pdf>.

Lei nº 12.815/2013. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm.

https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/NORMAM-11_DPC_Rev1%20Mod%204_0.pdf (NORMAM 11/DPC).

Transporte Hidroviário no Brasil.

Disponível em https://pt.wikipedia.org/wiki/Transporte_hidrovi%C3%A1rio_no_Brasil.