

**HIDROVIAS NO BRASIL: PERSPECTIVA HISTÓRICA,  
CUSTOS E INSTITUCIONALIDADE****Fabiano Mezadre Pompermayer**

Técnico de Planejamento e Pesquisa da Diretoria de Estudos e Políticas Setoriais de Inovação, Regulação e Infraestrutura (Diset) do Ipea

**Carlos Álvares da Silva Campos Neto**

Técnico de Planejamento e Pesquisa da Diset/Ipea

**Jean Marlo Pepino de Paula**

Técnico de Planejamento e Pesquisa da Diset/Ipea

O transporte aquaviário é apontado como o meio de transporte mais barato e o que menos consome energia. Também é considerado o mais indicado para mover grandes volumes a grandes distâncias. O Brasil, além de sua extensa costa marítima, tem em seu território diversos rios caudalosos, propícios à navegação, entretanto, esse não é o meio mais utilizado no país para a movimentação interna de cargas. Sua participação é de menos de 15% (Brasil, 2010b), abaixo, inclusive, das ferrovias, reconhecidamente carentes em infraestrutura. Mesmo havendo um elevado potencial para se aproveitar rios e lagos do interior do país para escoar a produção agrícola e mineral, diversos projetos hidroviários patinam na sua elaboração e implantação. Afinal, por que isto ocorre?

Este estudo avalia o meio de transporte hidroviário no Brasil, apresentando as principais vias navegáveis do país, como está a sua utilização e quais os principais gargalos físicos que impedem a ampliação da capacidade de movimentação de cargas e passageiros. Discute-se também a atratividade deste modo de transporte em relação ao rodoviário e ao ferroviário. Por fim, investiga-se o arranjo institucional do setor, em especial as entidades públicas que interferem no desenvolvimento das hidrovias no país.

Pode-se perceber que embora haja uma considerável utilização das vias navegáveis no país, especialmente na bacia Amazônica e nas hidrovias do Tietê-Paraná, Paraguai, Sul e Tocantins-Araguaia, há, também, um grande potencial de ampliação da movimentação de cargas pelas hidrovias, em especial, para o transporte da produção agrícola. Vale ressaltar, entretanto, que um maior aproveitamento das hidrovias interiores

será condicionado às atividades econômicas de suas respectivas áreas de influência, não sendo a solução para integração logística do país, mas sim fazendo parte de uma solução ampla, multimodal.

A comparação de fretes e custos do transporte hidroviário com o ferroviário e o rodoviário demonstra ser aquele o modo mais adequado para receber recursos públicos a fim de implantar sua infraestrutura, aproveitando as condições de navegação naturais dos rios e lagos brasileiros (em grande parte já favoráveis). Apesar de simplificada, a análise indica que mesmo hidrovias, que demandem a implantação de eclusas, apresentam custo total de transporte menor que as ferrovias. Para um percurso de 1 mil quilômetros, as hidrovias seriam competitivas ainda que fossem necessárias até três eclusas (de grande porte), além dos custos típicos de sinalização, dragagem e derrocamento, como os previstos para as do Madeira e do Araguaia-Tocantins. Esta estrutura de custos, vantajosa em relação às ferrovias, permitiria que a infraestrutura hidroviária pudesse ser remunerada por pedágios, que seriam revertidos para manutenção e ampliação da própria hidrovia. Este arranjo traria, inclusive, incentivos ao investimento do transportador hidroviário, que, ao vislumbrar que as condições de navegabilidade seriam mantidas no longo prazo, se sentiria seguro em ampliar sua frota de rebocadores e barcaças.

Na análise institucional, constata-se, no setor hidroviário brasileiro, a sobreposição de documentos (planos e programas) e de instituições (ministérios e secretarias). Contudo, trata-se de um setor relativamente pouco conhecido e explorado, tanto pelo poder público quanto pela iniciativa privada. Com isso, o setor não consegue sensibilizar as altas autoridades a decidir a

seu favor, em termos de efetivação de políticas públicas e alocação de recursos.

Espera-se que o rearranjo institucional dos órgãos públicos relacionados aos transportes privilegie o planejamento integrado da infraestrutura, promovendo a implantação das hidrovias nas regiões onde são mais atrativas que os outros modos de transporte, evitando, assim, o investimento em infraestruturas de transporte acima do desejado pela sociedade – como a construção de hidrovias e ferrovias em paralelo, para atender às mesmas cargas –, desperdiçando recursos públicos e provocando uma concorrência não sadia entre as opções de transporte. O papel da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) como órgão de planejamento dessa infraestrutura pode trazer mais racionalidade às decisões, e também ajudar a disseminar as informações relacionadas ao transporte hidroviário, muitas vezes preterido pelo desconhecimento dos tomadores de decisão.

## SUMÁRIO EXECUTIVO