

Como melhorar a gestão das hidrovias no Sistema Federal de Viação



Alexandre Vaz Sampaio

é analista de infraestrutura, com exercício descentralizado no Ministério dos Transportes, Bacharel em Engenharia Civil pela Universidade Mackenzie, com certificado de especialização em Gerente de Cidades – FAAP/SP e especialização em Gestão Pública pela Universidade Cruzeiro do Sul/SP.



Rafael Seronni Mendonça

é analista de infraestrutura, com exercício descentralizado no Ministério dos Transportes, Bacharel em Engenharia Civil pela Universidade Católica de Goiás, com certificados de pós-graduação em Gestão Pública e Gestão e Normatização de Trânsito e Transportes pela FACIBRA.

RESUMO

Este trabalho consiste na realização de uma análise do Sistema Federal de Viação, com enfoque no Subsistema Aquaviário, e em propor medidas que visam a melhoria na gestão do setor. Para isso apresentaremos os conceitos de dominialidade, jurisdição e navegação, e uma proposta de como poderia estar organizado o Subsistema Aquaviário Federal elencando uma relação de hidrovias federais, com a devida regra de nomenclatura. A premissa para a organização do Subsistema Aquaviário Federal é elencar as hidrovias interiores de competência da União, considerando as vias com navegação comercial existente ou com potencial de navegação.

Palavras-chave: Hidrovia. Sistema Federal de Viação. Subsistema Aquaviário Federal.

1. INTRODUÇÃO

O objetivo deste trabalho é apresentar uma análise do Sistema Federal de Viação, com enfoque no modal hidroviário, utilizando como parâmetro de comparação a organização do modal rodoviário e apresentar uma proposta de como poderia estar organizado o subsistema aquaviário federal, elencando uma relação de hidrovias federais, com a devida regra de nomenclatura.

A problemática sobre a definição ou indefinição das hidrovias federais se apresenta, possivelmente,



desde antes da publicação da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, mas, para a nossa análise, nos concentraremos a partir desta data.

O Plano Nacional de Viação foi aprovado com a publicação da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, atendendo ao disposto no artigo 8º, inciso XI, da Constituição Federal de 1967, o qual dispunha que: compete à União estabelecer o Plano Nacional de Viação.

O artigo 10, da Lei nº 5.917, dispõe que: “os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios elaborarão e reverão os seus Planos Viários com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários e destes com os Sistemas Federais de Viação”.

Observa-se que a referida Lei menciona a existência de diversos sistemas viários (federal, estadual, distrital e municipal). Já em seu anexo surgem, dentre outros, os conceitos de Sistema Nacional de Viação, Sistema Rodoviário Nacional e Sistema Hidroviário Nacional conforme abaixo descrito:

Sistema Nacional de Viação: Entende-se pela expressão “Plano Nacional de Viação”, mencionada no art. 8º, item XI, da Constituição Federal, o conjunto de Princípios e Normas Fundamentais, enumerados no art. 3º desta lei, aplicáveis ao Sistema Nacional de Viação em geral, visando atingir os objetivos mencionados (art. 2º), bem como o conjunto particular das infraestruturas viárias explicitadas nas Relações Descritivas desta lei, e correspondentes estruturas operacionais, atendidas as definições a seguir.

O Sistema Nacional de Viação é constituído pelo conjunto dos Sistemas Nacionais: Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário e Aeroviário e compreende:

- a) infraestrutura viária, que abrange as redes correspondentes às modalidades de transportes citadas, inclusive suas instalações acessórias e complementares;
- b) estrutura operacional, compreendendo o conjunto dos meios e atividades estatais, diretamente exercidos em cada modalidade de transporte e que são necessários e suficientes ao uso adequado da infraestrutura mencionada na alínea anterior.

Sistema Rodoviário **Nacional**: é constituído pelo conjunto dos Sistemas Rodoviários **Federal, Estaduais e Municipais**, e compreende:

- c) infraestrutura rodoviária, que abrange as redes rodoviárias e suas instalações acessórias e complementares;
- d) estrutura operacional, abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, inclusive fiscalização, que atuam diretamente no modo rodoviário de transporte e que possibilitam o uso adequado das rodovias.

As rodovias consideradas no Plano Nacional de Viação são aquelas integrantes do **Sistema Rodoviário Federal**, descrito neste anexo.

Sistema Hidroviário Nacional: é constituído pelas vias navegáveis (rios, lagos e canais), incluindo suas instalações e acessórios complementares, e pelo conjunto das atividades e meios estatais diretos, de operação da navegação hidroviária, que possibilitam o uso adequado das citadas vias para fins de transportes.

As vias navegáveis consideradas no Plano Nacional de Viação **se referem às principais, quer quanto à extensão, quer quanto ao tráfego**, e são aquelas relacionadas na seção 5.2 adiante.

Diante do descrito observa-se que com o Sistema Hidroviário não houve a mesma preocupação que se teve no Sistema Rodoviário (ao se definirem as rodovias **federais**), para a definição da relação das hidrovias pertencentes ao Sistema Hidroviário **Federal**, restando, portanto, apenas uma lista das hidrovias que constam do Plano **Nacional** de Viação.

Nesse sentido, o Projeto de Lei nº 1.176, de 1995 (nº 18/00 no Senado Federal), que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, definiu melhor a relação descritiva do Subsistema Aquaviário Federal (lista constante do anexo IV da referida Lei), além de revogar a própria Lei nº 5.917/1973.

Esse Projeto de Lei mantém a mesma lógica da Lei nº 5.917/1973, porém especificando melhor as diferenças entre o Sistema Nacional de Viação – SNV e o Sistema Federal de Viação – SFV, conforme disposto nos artigos 1º, 2º, 3º e 5º, a seguir:

Art. 1 – Esta Lei dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação – SNV, sua composição, objetivos e critérios para sua implantação, em consonância com os incisos XII e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

Art. 2 – O SNV é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação.

§ 1º – Quanto à **jurisdição**, o SNV é composto pelo Sistema **Federal** de Viação e pelos **sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios**.

§ 2º – Quanto aos modos de transporte, o SNV compreende os subsistemas rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário.

Art. 3 – O Sistema Federal de Viação – SFV é composto pelos seguintes subsistemas:

I – Subsistema Rodoviário Federal;

II – Subsistema Ferroviário Federal;

III – Subsistema Aquaviário Federal;

IV – Subsistema Aeroviário Federal.

[...]



Art. 5 – Compete à União, nos termos da legislação vigente, a administração do SFV, que compreende o planejamento, a construção, a manutenção, a operação e a exploração dos respectivos componentes.

Especificou, ainda, nos artigos 25 ao 33, o Subsistema Aquaviário Federal conforme exposto abaixo:

Art. 25 – O Subsistema Aquaviário Federal é composto de:

- I – vias navegáveis;
- II – portos marítimos e fluviais;
- III – eclusas e outros dispositivos de transposição de nível;
- IV – interligações aquaviárias de bacias hidrográficas;
- V – facilidades, instalações e estruturas destinadas à operação e à segurança da navegação aquaviária.

Art. 26 – O Anexo IV apresenta a relação descritiva das vias navegáveis existentes e planejadas integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a bacia ou o rio em que se situem.

Art. 27 – O Anexo V apresenta a relação descritiva dos portos marítimos e fluviais integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a localidade e, no caso de portos fluviais, a bacia ou o rio em que se situem.

Art. 28 – O Anexo VI apresenta a relação descritiva das eclusas e outros dispositivos de transposição de nível existentes e planejados integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a localidade e a bacia ou o rio em que se situem.

Art. 29 – A utilização de águas navegáveis de domínio de Estado ou do Distrito Federal, para navegação de interesse federal, nos termos da alínea d do inciso XII do art. 21 da Constituição Federal, será disciplinada em convênio firmado entre a União e o titular das águas navegáveis.

Art. 30 – Qualquer intervenção destinada a promover melhoramentos nas condições do tráfego em via navegável interior deverá adequar-se aos princípios e objetivos da Política Nacional de Recursos Hídricos, instituída pela Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 31 – (Vetado).

Art. 32 – A exploração dos portos organizados e de instalações portuárias atenderá ao disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, independentemente do regime de administração adotado.

Art. 33 – A exploração de travessia aquaviária coincidente com diretriz de rodovia ou ferrovia federal será sempre de competência da União.

Entretanto, o Poder Executivo vetou alguns artigos antes de sancionar o referido Projeto de Lei na Lei



nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, entre eles o artigo que revogaria a Lei nº 5.917. Revogou também os anexos do Projeto de Lei, inclusive o Anexo IV, indicando como razões dos vetos os seguintes argumentos:

Os Anexos I a VII do Projeto de Lei contêm as relações descritivas dos componentes dos subsistemas que integram do Sistema Federal de Viação – SFV. Não obstante o mérito de buscar a necessária organização da relação de projetos integrantes do PNV, tal relação não reflete o estado atual do planejamento viário nacional. Com efeito, os Anexos deixaram de incluir projetos hoje constantes do PNV e fundamentais para o desenvolvimento do País, alguns, inclusive, integrantes do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.

O veto aos Anexos, conjugado com o veto ao art. 45, **permite manter em vigor as relações descritivas constantes da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, bem como as leis que as atualizaram, evitando-se prejuízos ao planejamento e aos investimentos da União na infraestrutura viária nacional**, e possibilita o reestudo da matéria e a submissão, oportuna, de nova proposta legislativa.

Entendemos que o veto realizado foi correto, pois a relação descritiva das hidrovias federais continha em

seu escopo hidrovias consagradamente Estaduais, como é o caso da Hidrovia do Tietê.

Diante do exposto nas razões para o veto, restou mantida a indefinição originalmente constante do PNV/SNV, com relação ao Sistema Hidroviário Federal (quais são as hidrovias federais?).

Essa indefinição gera consequências, pois, de acordo com a Lei nº 10.233, de 05 de julho de 2001, que trata sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, o Sistema Nacional de Viação – SNV é constituído pela infraestrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob a **jurisdição da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios** e que a União possui **jurisdição** sobre o Sistema **Federal** de Viação.

Dispõe também que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq é responsável pela exploração da infraestrutura aquaviária **Federal** e que a esfera de atuação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) corresponde à infraestrutura do Sistema **Federal** de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes.

Portanto, surge a seguinte pergunta: Da relação atualmente constante da Lei nº 5.917/1973, quais são





as hidrovias federais? Qual é a regra de nomenclatura adotada para Hidrovias?

Nesse sentido apresentaremos a seguir, diversos conceitos que nos auxiliaram a apresentar uma sugestão de como poderia estar organizado o Subsistema Aquaviário Federal e uma proposição da relação das hidrovias federais, com a devida regra de nomenclatura.

2. NAVEGAÇÃO

O significado de navegação, de acordo com o dicionário (DICIONÁRIO DA LÍNGUA PORTUGUESA, 2003-2015) é: “viagem ou transporte sobre ou dentro das águas do mar, sobre a superfície dos rios e dos lagos ou na atmosfera”.

Já de acordo com a Norma da Autoridade Marítima, Normam 28, da Marinha do Brasil, define-se a navegação como o “processo de planejamento, acompanhamento e controle do movimento de uma embarcação de um ponto a outro com segurança. Para tal o navegante considera informações disponíveis sobre cartografia, oceanografia, meteorologia, auxílios à navegação, sensoriamento remoto, sistemas de posicionamento, perigos existentes e outros”.

Essa norma também define a navegação interior como a navegação realizada em vias navegáveis interiores e em áreas marítimas consideradas abrigadas e podem ser classificadas em dois tipos: I) aquela realizada em águas abrigadas, tais como lagos, lagoas, baías, rios e canais, onde normalmente não sejam

verificadas ondas com alturas significativas, que não apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações; e II) aquela realizada em águas parcialmente abrigadas, onde eventualmente sejam observadas ondas com alturas significativas e/ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré, que dificultem o tráfego das embarcações. (BRASIL, 2011).

É importante ressaltar que o propósito da Marinha é estabelecer normas e procedimentos para garantir a segurança da navegação, bem como a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção de poluição ambiental por parte de embarcações de quaisquer nacionalidades.

Como pode ser observado existem diversos conceitos e interpretações sobre o que é navegação, mas o conceito de navegação que adotaremos neste trabalho não coincide com os descritos acima, pois nos referimos ao **serviço de navegação** cuja competência é da União, conforme descrito no item “d” do inciso XII, do art. 21 da Constituição Federal: compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão **os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território.**

Portanto, esse é o conceito que utilizaremos em nossa análise para definir navegação e, sempre que mencionarmos a palavra navegação, independentemente do tipo (interior, cabotagem, longo curso e qualquer outra),

estaremos nos referindo ao serviço de transporte aquaviário **federal**.

3. DOMINIALIDADE DA ÁGUA (CURSO D'ÁGUA)

A água é um dos elementos naturais do meio ambiente e está inserida na categoria dos direitos difusos, isto é, daqueles direitos pertencentes a uma coletividade indeterminada e que transcende a classificação tradicional de direito privado e direito público, tem-se que o conceito de dominialidade das águas não pode ser visto sob o ângulo do direito privado (SOUZA, 2009).

A Constituição Federal no art. 20, inciso III, estabelece que são bens da União os lagos, rios e quaisquer correntes de água em terrenos de seu domínio, ou que banhem mais de um estado, sirvam de limites com outros países, ou se estendam a território estrangeiro ou dele provenham, bem como os terrenos marginais e as praias fluviais. Estabelece também, no inciso VIII, que são bens da União os potenciais de energia hidráulica.

Já no art. 26, inciso I, dispõe que estão entre os bens dos estados as águas superficiais ou subterrâneas, fluentes, emergentes e em depósito, ressalvadas neste caso, **na forma da lei**, as decorrentes de obras públicas da União.

Acrescenta-se a esses, o artigo 29, do Decreto nº 24.643, de 10 de julho de 1934 que em seu inciso I, item “e” estabelece que as águas públicas de uso comum, bem

como o seu álveo, pertencem a União quando sirvam de limites entre dois ou mais estados e em seu item “f” quando percorram parte dos territórios de dois ou mais estados.

No inciso II, item “a”, dispõe que as águas públicas de uso comum, bem como o seu álveo, pertencem aos estados quando sirvam de limites a dois ou mais municípios e no item “b” quando percorram parte dos territórios de dois ou mais Municípios.

Já o parágrafo primeiro do inciso II dispõe que fica limitado o domínio dos estados e municípios sobre quaisquer correntes, **pela servidão que a União se confere, para o aproveitamento industrial das águas e da energia hidráulica, e para navegação**.

O que se garante com isso é que mesmo o rio sendo de domínio estadual, se o serviço de transportes aquaviário for entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de estado ou território, este serviço é de competência da União, competindo a ela explorá-lo diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão.

A Lei nº 9.433, de 08 de janeiro de 1997, que institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de **Gerenciamento de Recursos Hídricos**, dispõe em seu artigo 14 que a outorga dos direitos de uso de recursos hídricos efetivar-se-á por ato da autoridade competente do **Poder Executivo Federal, dos estados ou do Distrito Federal**.

Portanto, o conceito de dominialidade do rio ou do recurso hídrico está relacionado à competência so-





bre o gerenciamento do recurso hídrico pelos diferentes entes da Federação.

4. JURISDIÇÃO DA HIDROVIA

Jurisdição é o poder que o Estado detém para aplicar o direito a um determinado caso, com o objetivo de solucionar conflitos de interesses e com isso resguardar a ordem jurídica e a autoridade da lei. Jurisdição vem do latim “*juris*” e “*dicere*”, que significa “dizer direito”.

No entanto, o conceito que buscamos é o apresentado na Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, que trata sobre o Sistema Nacional de Viação – SNV e em seu artigo 2º informa que o SNV é constituído pela **infraestrutura física e operacional** dos vários modos de transporte de pessoas e bens, **sob jurisdição dos diferentes entes da Federação**.

Dispõe também que quanto à jurisdição, o SNV é composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos estados, do Distrito Federal e dos municípios e, quanto aos modos de transporte, o SNV compreende os subsistemas rodoviário, ferroviário, **aquaviário** e aeroaviário.

Já o artigo 5º estabelece que **competete à União**, nos termos da legislação vigente, a administração do Sistema **Federal** de Viação, que compreende o planejamento, a construção, a manutenção, a operação e a exploração dos respectivos componentes.

Portanto, o conceito jurisdição está relacionado à competência administrativa do ente da Federação res-

ponsável pelo planejamento, construção, manutenção, operação e exploração da infraestrutura física e operacional da hidrovia.

5. RIO OU HIDROVIA?

Do ponto de vista de interpretação etimológica, hidrovia ou via navegável interior são denominações comuns para os rios, lagos ou lagoas navegáveis. A hidrovia utiliza o corpo hídrico disponível para o deslocamento de pessoas e mercadorias.

O significado de hidrovia, de acordo com o dicionário (DICIONÁRIO DA LÍNGUA PORTUGUESA, 2003-2015) é: “a via marítima, fluvial etc., destinada ao transporte e às comunicações”.

A Norma da Autoridade Marítima, Normam 28, da Marinha do Brasil (BRASIL, 2011), também apresenta os conceitos de via navegável, via navegável interior e hidrovia como: via navegável é o espaço físico, **natural ou não**, nas águas dos oceanos, mares, rios, lagos e lagoas, utilizado para a navegação; via navegável interior é a via navegável situada dentro de limites terrestres, tais como rios, lagos, lagoas e canais etc; e hidrovia é a via de navegação interior com características padronizadas para determinados tipos de embarcações, mediante obras de engenharia e de regulação, dotada de sinalização e equipamentos de auxílio à navegação.

Mais uma vez é importante lembrar que o propósito da Marinha é estabelecer normas e procedimentos para garantir a segurança da navegação, bem como



a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção de poluição ambiental por parte de embarcações de quaisquer nacionalidades.

Do ponto de vista da União, à interpretação do conceito de hidrovia não pode coincidir com o de rio ou mesmo de via navegável. O critério definidor da hidrovia não é sua aptidão intrínseca em permitir o ato de navegar. O rio ou a via navegável tornam-se hidrovia mediante ato declaratório do Poder Público, que manifesta assim, uma intenção atual e futura em **mantê-la ou dotá-la** de condições que possibilitem seu uso como infraestrutura de transporte. Com esse ato declaratório, **a hidrovia passa a fazer parte da rede básica da matriz de transportes adotada**. Dessa forma, o rio passa a ser uma **hidrovia federal** e, conseqüentemente, passa a compor a rede de infraestrutura de transportes. (BRASIL, 1989).

Observe também que esse conceito é o mesmo utilizado para a definição do que seriam rodovias federais. Responda a seguinte pergunta: O que caracteriza uma rodovia como rodovia federal ou estadual?

A resposta para essa pergunta é a mesma para qualquer subsistema federal. O que caracteriza uma via (rodoviária, ferroviária ou hidroviária) como federal é ela constar na relação descritiva do PNV ou SNV (ato declaratório) e o que caracteriza uma via como estadual é ela constar nos Planos Estaduais de Viação. Desse modo utilizaremos este conceito para definir o que é uma hidrovia federal.

Diante do exposto, podemos verificar a necessidade de melhorar o sistema federal viação, especialmente, o subsistema aquaviário federal.

6. PROPOSIÇÃO

Analisando os conceitos adotados de dominialidade, jurisdição e navegação, podemos dizer que o rio está ligado à dominialidade/gestão do recurso hídrico assim como a hidrovia esta ligada à jurisdição/ato declaratório. Já a navegação, está ligada ao serviço de competência da União, independentemente, da dominialidade do rio ou da jurisdição da hidrovia.

Deste modo, devido à complexidade envolvendo o setor hidroviário federal apresentaremos a seguir, uma proposta de como poderia estar organizado o subsistema aquaviário federal propondo uma relação de hidrovias federais, com a devida regra de nomenclatura.

Como a relação descritiva das hidrovias federais deve ser um ato declaratório do poder público federal, o qual manifestará a sua intenção atual e futura, em manter ou dotar de condições a via, como infraestrutura de transporte, é recomendável que esta intenção seja justificada e embasada em algum critério.

A lista inicial de hidrovias que apresentaremos ao final deste trabalho terá como base os principais resultados do estudo desenvolvido pelo Ministério dos Transportes denominado de Plano Hidroviário Estratégico – PHE.

Além disso, utilizaremos como pré-requisito para formação da lista de hidrovias, os cursos de água cuja dominialidade seja da União, evitando-se, conflitos com o uso de rios Estaduais, Distritais ou Municipais.

Destaca-se, ainda, que a utilização de rios de domínio Federal como parte integrante de uma hidrovia estadual é válida e não deve ser descartada, desde que: ela não conste na lista de hidrovias federais; que o trecho hidroviário esteja inserido dentro do limite geopolítico do Estado e conste em seu respectivo sistema de viação; e ainda haja a devida articulação entre os diferentes entes e órgãos da federação envolvidos.

Apresentaremos também, uma melhoria no texto do Subsistema Aquaviário Federal, permitindo que a União possa aplicar recursos financeiros nos sistemas hidroviários Estaduais, Distritais e Municipais, desde que comprovado o relevante interesse para o serviço de navegação federal (alínea “d” do inciso XII do art. 21 da Constituição Federal).

6.1 PROPOSTA DE TEXTO E DO ANEXO IV DA LEI 12.379/2011 RELATIVOS ÀS HIDROVIAS FEDERAIS, CONSTANTES DO SUBSISTEMA AQUAVIÁRIO FEDERAL.

Do Subsistema Aquaviário Federal

Art. XX – O Subsistema Aquaviário Federal compreende todas as vias navegáveis administradas pela União, direta

ou indiretamente, nos termos dos arts. 5º e 6º desta Lei, que passam a serem definidas como Hidrovias Federais.

Art. XX – As hidrovias integrantes do Subsistema Aquaviário Federal são designadas pelo símbolo “HF”, indicativo de Hidrovia Federal, seguido de um número de 4 (quatro) algarismos, assim constituído:

I – os dois primeiros algarismos indicam a Região Hidrográfica – RH onde a via se localiza, sendo:

- a) 01 (um), para a RH Amazônica;
- b) 02 (dois), para a RH Tocantins-Araguaia;
- c) 03 (três), para a RH Atlântico Nordeste Ocidental;
- d) 04 (quatro) para a RH Parnaíba;
- e) 05 (cinco) para a RH Atlântico Nordeste Oriental;
- f) 06 (seis) para a RH do São Francisco;
- g) 07 (sete) para a RH Atlântico Leste;
- h) 08 (oito) para a RH do Paraguai;
- i) 09 (nove) para a RH do Paraná;
- j) 10 (dez) para a RH do Sudeste;



k) 11 (onze) para a RH do Uruguai; e

l) 12 (doze) para a RH Atlântico Sul.

II – os outros 2 (dois) Algarismos referem-se à ordem em que a via está elencada na relação descritiva da respectiva Região Hidrográfica.

Art. XX. – O Subsistema Aquaviário Federal é composto de:

I – Hidrovia Federal: composta pela infraestrutura viária, inclusiveclusas, instalações e estruturas destinadas à sua manutenção, operação e à segurança da navegação hidroviária;

II – portos marítimos e fluviais;

Art. XX – O Anexo IV apresenta a relação descritiva das hidrovias federais integrantes do Subsistema Aquaviário Federal.

§1º Na relação descritiva de que trata o caput constarão hidrovias compostas somente por cursos de água cujo domínio seja Federal.

§2º A inclusão de hidrovias na relação descritiva mencionada no caput será devidamente justificada pela União que poderá adotar critérios técnicos, econômicos, geopolíticos e quaisquer outros que representem o interesse da União em declarar a via navegável ou potencialmente navegável como uma hidrovia Federal.

§3º Os cursos de água de domínio Federal que não constem da relação descritiva mencionada no caput poderão

Tabela 1:

ANEXO IV – RELAÇÃO DESCRITIVA DAS HIDROVIAS FEDERAIS

HF	NOME REFERENCIAL DA HIDROVIA	CURSO D'ÁGUA ENVOLVIDO	TRECHO ¹	EXTENSÃO (Km)
REGIÃO HIDROGRÁFICA AMAZÔNICA				
0101	Hidrovia do Madeira	Rio Madeira	Da foz do rio Madeira (AM), no rio Amazonas, até a cidade de Porto Velho (RO), no rio Madeira.	1.086
0102	Hidrovia do Amazonas/Solimões	Rios Amazonas e Solimões	Da foz do rio Amazonas, no Oceano Atlântico, até a cidade de Benjamin Constant (AM), no rio Solimões.	3.108
0103	Hidrovia do Tapajós/Teles Pires	Rios Tapajós e Teles Pires	Da foz do rio Tapajós (PA), no rio Amazonas, até a cidade de Apicás (MT), no rio Teles Pires.	960
0104	Hidrovia do Xingu	Rio Xingu	Da foz do rio Xingu (PA), no rio Amazonas, até a cidade de São Félix do Xingu (PA), no rio Xingu.	770
REGIÃO HIDROGRÁFICA TOCANTINS - ARAGUAIA				
0201	Hidrovia do Araguaia	Rio Araguaia	Da foz do rio Araguaia, no rio Tocantins, até a cidade de Baliza (GO), no rio Araguaia.	1.800
0202	Hidrovia do Tocantins	Rio Tocantins	Da foz do rio Tocantins (PA), no rio Pará até a cidade de Peixe (TO), no rio Tocantins.	1.700
0203	Hidrovia do Guamá/Capim	Rios Guamá e Capim	Da cidade de Belém (PA), no rio Guamá, até o PK 156 (PA), no rio Capim.	156
REGIÃO HIDROGRÁFICA DO PARNAÍBA				
0401	Hidrovia do Parnaíba	Rio Parnaíba	Da foz do rio Parnaíba (PI), na baía das Canárias, até a cidade de Santa Filomena (PI), no rio Parnaíba.	1.176
REGIÃO HIDROGRÁFICA DO SÃO FRANCISCO				
0601	Hidrovia do São Francisco	Rio São Francisco	Das cidades de Petrolina (PE) / Juazeiro (BA), no rio São Francisco até a cidade de Pirapora (MG), no rio São Francisco.	1.371
REGIÃO HIDROGRÁFICA DO PARAGUAI				
0801	Hidrovia do Paraguai	Rio Paraguai	Da foz do rio Apa (MS), no rio Paraguai, até cidade de Cáceres (MT), no rio Paraguai.	1.323
REGIÃO HIDROGRÁFICA DO PARANÁ				
0901	Hidrovia Paranaíba/Paraná	Rios Paranaíba e Paraná	Da cidade de Foz do Iguaçu (PR), no rio Paraná até a jusante da barragem de São Simão (GO), no rio Paranaíba.	1.012
REGIÃO HIDROGRÁFICA ATLÂNTICO SUL				
1201	Hidrovia do Sul	Lagoa Mirim e Canal de São Gonçalo	Da foz do Canal de São Gonçalo (RS), na Lagoa dos Patos até a foz do arroio São Miguel (RS), na Lagoa Mirim.	250

¹ Sentido de descrição: de jusante para montante. Extensão aproximada

ser utilizados pelos Estados, Distrito Federal e Municípios, como hidrovias Estaduais, Distritais e Municipais, desde que constem em seus respectivos sistemas de viação e o trecho hidroviário esteja inserido, respectivamente, dentro do limite de seus territórios.

Art. XX – O Anexo V apresenta a relação descritiva dos portos marítimos e fluviais integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a localidade e, no caso de portos fluviais, o rio em que se situam.

Art. XX – A União poderá aplicar recursos financeiros nos sistemas hidroviários Estaduais, Distritais e Municipais desde que comprovado o relevante interesse para o serviço de navegação federal, nos termos da alínea d do inciso XII do art. 21 da Constituição Federal, mediante assinatura de termo adequado entre a União e o detentor da jurisdição da Hidrovia.

Art. XX – Qualquer intervenção em hidrovia federal deverá adequar-se aos princípios e objetivos da Política Nacional de Recursos Hídricos, instituída pela Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997.

7. CONCLUSÃO

Diante do exposto, o aprimoramento dado à legislação existente deverá proporcionar melhorias na gestão do setor hidroviário federal, uma vez que ficará claro quais serão as hidrovias onde a União possuirá jurisdição, permitindo maior foco nos investimentos federais, além de diferenciar e consolidar os diversos conceitos envolvendo o setor (rio, hidrovia, hidrovia federal, hidrovia estadual, jurisdição etc.).

Consequentemente, também contribuirá para um maior envolvimento dos estados e dos municípios com tema hidroviário, permitindo maior expansão e integração da malha estadual e municipal com a malha federal.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Decreto nº 24.643, de 10 de julho de 1934. Decreta o Código de Águas. Disponível em: <<http://bit.ly/2paDDNI>>. Acesso em: 11 abr. 2017.

_____. Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973. Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências. Brasília, DF, 10 set. 1973. Disponível em: <<https://goo.gl/RlpsNz>>. Acesso em: 11 abr. 2017.

_____. Constituição Federal, de 5 de outubro de 1988. Texto consolidado até a Emenda Constitucional nº 93, de 8 de setembro de 2016. Brasília, DF, 5 out. 1988. Disponível em: <<https://goo.gl/ZuK7ON>>. Acesso em: 11 abr. 2017.

_____. Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997. Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, regulamenta o inciso XIX do art. 21 da Constituição Federal, e altera o art. 1º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, que modificou a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 8 jan. 1997. Disponível em: <<https://goo.gl/AkYoMp>>. Acesso em: 11 abr. 2017.

_____. Lei nº 10.233, de 5 de julho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 8 jan. 1997. Disponível em: <<https://goo.gl/7UYyk1>>. Acesso em: 11 abr. 2017.

_____. Lei 12.379, de 6 de janeiro de 2011. Dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação – SNV. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 8 jan. 1997. Disponível em: <<https://goo.gl/ybyHTm>>. Acesso em: 11 abr. 2017.

_____. Ministério dos Transportes. Plano Nacional de Vias Navegáveis Interiores. Brasília, DF, 1989. v. 2.

_____. Ministério dos Transportes. Secretaria de Política Nacional de Transportes. Plano Hidroviário Estratégico. Brasília, DF, 2013.

_____. Marinha Do Brasil. Normas da Autoridade Marítima para Navegação e Cartas Náuticas (Normam-28/DHN). 2011. Disponível em: <<http://bit.ly/2oEIEuH>>. Acesso em: 5 ago. 2015.

NAVEGAÇÃO. In: DICIONÁRIO infopédia da língua portuguesa com acordo ortográfico. Porto: Porto, 2003-2015. Disponível em: <<https://goo.gl/qiRVZm>>. Acesso em: 19 fev. 2015.

SOUZA, M. M. S. A domialidade das águas e a questão das fontes situadas em propriedade privada. Rio Grande: Âmbito Jurídico, 2009. v. 63.