

**PLANO PARA O DESENVOLVIMENTO  
DO  
SISTEMA HIDROVIÁRIO INTERIOR NO RIO GRANDE DO SUL**

**Fundamentos, Diagnósticos e Proposições**

**Índice dos Temas e Conteúdos**

- **Apresentação Justificativa**
- **A História - Mentalidade Hidroviária, Cultura e Costumes**
- **Os Marcos Institucional, Técnico e Legal**
- **A Visão Sistêmica: Hidrovias, Cargas, Terminais Interiores e Embarcações**
- **A Conexão Marítima**
- **O Meio Ambiente**
- **O Potencial relacionado ao Turismo e Lazer**
- **Propostas**
- **Bibliografia**

**Abril de 2021**

## **A. Apresentação Justificativa**

Esta iniciativa da Associação HIDROVIAS RS guarda o propósito de facilitar o ordenamento das suas pautas reivindicatórias, de maneira abrangente, com o objetivo de alcançar patamares de eficácia para o Sistema Hidroviário RS, de maneira contínua e evolutiva.

O tratamento das questões que se relacionam ao transporte hidroviário no Rio Grande do Sul, ao longo dos últimos sessenta anos, vem acontecendo, excessivamente, de forma pontual e setorial, com ênfase no transporte de cargas.

Tal metodologia se mostrou prejudicial. Coloca a questão como contraponto à prevalência, indiscutível, do modal rodoviário existente no Estado. Não considera conceitos estabelecidos por sociedades mais desenvolvidas, que sempre utilizaram o transporte hidroviário interior como ferramenta na solução dos problemas que venceram ao longo da sua evolução.

Na visão deste trabalho, o transporte de passageiros e cargas é um fundamento no desenvolvimento econômico e social das regiões dotadas de recursos naturais, que possam abrigar hidrovias e, assim, proporcionar crescimento, qualidade de vida e preservação ambiental.

Nessa ótica, a Associação HIDROVIAS RS pretende estabelecer o seu plano plurianual de atuação, como contribuição dos seus Associados ao desenvolvimento integrado regional, em benefício da sociedade e das atividades econômicas do Estado.

## **B. A História - Mentalidade Hidroviária, Cultura e Costumes**

Desde o século dezenove os rios desempenharam um papel relevante na ocupação dos territórios no RS, como consequência da cultura trazida pelos imigrantes europeus.

Durante anos o desenvolvimento regional aconteceu em função das redes de comunicação e transporte, proporcionadas pela utilização dos rios em seu estado natural.

Essas referências históricas remetem ao entendimento de que, em havendo rios, não há porque não os utilizar intensamente, em benefício do desenvolvimento regional.

A mentalidade hidroviária está na raiz cultural da humanidade e, em algumas regiões do planeta, funciona e é venerada como um bem cultural inalienável, do qual as populações não abrem mão.

Os costumes decorrentes dessa consciência diferenciam os povos e comunidades, em todas as regiões que, sabiamente, os rios funcionaram como instrumento de desenvolvimento.

Na década de sessenta, do século vinte, o Rio Grande do Sul, passou a contar com um Plano Hidroviário Estadual. Apesar dos indiscutíveis méritos do trabalho realizado pelo então Departamento Estadual de Portos Rios e Canais – DEPRC, o caráter voltado à realização de obras de engenharia, deixou encoberta a verdadeira razão de ser das hidrovias, reduzindo as ações ao gerenciamento operacional das vias e dos terminais hidroviários públicos.

O Plano Hidroviário do Estado não foi elaborado segundo a ótica cultural que embasara o desenvolvimento regional, um século antes.

Dez anos depois do Plano Hidroviário Estadual, nos anos setenta, por indução de bancos internacionais para o financiamento governamental, o Rio Grande do Sul, implantou Distritos Industriais sem que contemplasse os territórios lindeiros às hidrovias. Na mesma ocasião, por iniciativa do Governo Federal, foram implantadas as hidrovias, respectivamente, desde Estrela e Cachoeira do Sul até o porto de Rio Grande, como corredores de exportação.

A falta de um Plano Integrado de Desenvolvimento, também fundamentado nos aspectos presentes nas hidrovias, resultou em esforços dispersos que desequilibraram a matriz de transportes e afastaram os novos empreendimentos produtivos das hidrovias.

## **C. Os Marcos Institucional, Técnico e Legal**

O presente Plano considera importante a compreensão exata das referências conceituais.

No âmbito institucional coloca em evidência o fato de coexistirem no Rio Grande do Sul a jurisdição federal (Rio Uruguai e Lagoa Mirim) e a estadual (Rio Jacuí, Rio Taquari, Rio Caí, Rio dos Sinos, Rio Gravataí, Lago Guaíba e Laguna dos Patos).

Essa situação, frequentemente, leva a certas superposições que prejudicam a unidade de gestão dos recursos de infraestrutura pelos órgãos públicos, assim como a visão regional.

O Marco Técnico é extremamente frágil e suscetível a interpretações apartadas do conhecimento técnico e científico. Não há vínculos fortes com as universidades.

O Marco Legal, até pela situação institucional, é confuso e necessita uma consolidação.

### **D. A Visão Sistêmica: Hidrovias, Cargas, Terminais Interiores e Embarcações**

Para que seja evitado o tratamento desconexo dos temas que serão abordados no Plano em pauta, as propostas partirão da visão sistêmica do conjunto, considerando:

- Hidrovias: infraestrutura, parametrizada e com eficácia operacional supervisionada.
- Cargas: características, condomínios hidroviários, produção, armazenagem e logística.
- Terminais: portos públicos, terminais privados, processos de delegação e concessão.
- Embarcações: modularização, operação, tripulação, construção e manutenção.

O Plano parte do conceito de que cada bacia hidrográfica guarda características próprias e que o rendimento do sistema depende do equilíbrio e harmonia entre os seus componentes.

### **E. A Conexão Marítima**

A diferença significativa para o Sistema Hidroviário Interior do Rio Grande do Sul é a sua conexão com o mar, junto a um porto marítimo de águas profundas.

O Plano considera importante que o modelo portuário a ser adotado em Rio Grande contemple a incorporação física do Distrito Industrial, ainda com áreas disponíveis, vindo a se constituir como um Complexo Industrial Portuário, nos moldes de Aratu (BA) e Pecém (CE). Isso facilitaria a sua auto sustentação financeira e fortaleceria o seu vínculo com o sistema hidroviário interior.

### **F. O Meio Ambiente**

O Zoneamento Ecológico Econômico – ZEE em formulação, será levado em consideração no presente Plano, na medida em que um dos instrumentos eficazes na preservação do meio ambiente, em sintonia com o desenvolvimento econômico e social, é a adoção do modelo integrado sustentado no uso intensivo de hidrovias.

### **G. O Potencial relacionado ao Turismo e Lazer**

No contexto da mentalidade hidroviária se inserem o transporte de passageiros e as artes náuticas como o esporte, o turismo e o lazer.

O Plano contemplará a ampliação das rotas hidroviárias para o transporte de passageiros, segundo os estudos realizados pela Metroplan.

No mesmo sentido, serão inseridos temas relacionados à ampliação dos parques para abrigo de marinas, hotéis com instalações temáticas e destinos de lazer.

### **H. Propostas:**

#### **1. PAUTA TEMÁTICA INSTITUCIONAL**

- 1.1 Convênios para que as outorgas federais, no âmbito do sistema hidroviário interior do Rio Grande do Sul, sejam delegadas ao Estado e ou aos Municípios.**

- **Justificativa:**

As outorgas para operar empresas brasileiras de navegação e terminais portuários são atribuições exclusivas da União Federal. No entanto, para as primeiras (EBN) a União delegou ao RS, por se tratar de navegação em rios estaduais (excetuando-se os cursos d'água federais internacionais (Lagoa Mirim e Rio Uruguai). No caso dos terminais interiores, localizados em hidrovias estaduais o tratamento seria idêntico. O Estado poderia assumir essa tarefa, uma vez que já possui a delegação para os portos públicos, transferindo, inclusive, essa atividade aos municípios hospedeiros desses empreendimentos, quando privados, em conformidade com o Código de Obras e o Plano Diretor locais, primeira instância do requerimento, conforme a legislação aplicável.

- **Ações a adotar:**

- o Reforçar os expedientes anteriores que trataram do mesmo tema.
- o Propor ao Governo do Estado que tome a iniciativa, através da Superintendência de Portos e Hidrovias - SUPRG, órgão que hoje trata das outorgas para navegação interior transversal e ou longitudinal no RS.
- o Promover junto ao Governo Federal a defesa da delegação, como benefício para o crescimento das atividades de transporte hidroviário interior, para cargas e passageiros, em conexão com os empreendimentos do município, tanto industriais, como logísticos, ou de turismo e lazer.
- o Acompanhar a tramitação dos processos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.
- o Manter os Associados e interessados informados.

- **Resultados esperados:**

- o Conseguir concentrar os processos no município e facilitar a tramitação das diversas providências exigidas do empreendedor.
- o Promover o desenvolvimento local com hidrovias.

### **1.2 Licenciamento ambiental para hidrovias e parques hidroviários.**

- **Justificativa:**

Preocupa o fato de que a cada necessidade do setor, seja um novo empreendimento ou uma obra de intervenção ou manutenção, no âmbito do sistema hidroviário interior do Rio Grande do Sul, seja exigido um rol de providências específicas e casuais pelo Órgão de Gestão Ambiental. Apesar de se tratar de um sistema perene e definido territorialmente, não há um roteiro que parta de um Licenciamento Prévio abrangente. Certamente, uma LP para todo o sistema, atrelada ao Plano Hidroviário Estadual e ao Zoneamento Ecológico Econômico, facilitaria por simplificação o encaminhamento e o acompanhamento dos procedimentos para licenças em todas as instâncias.

- **Ações a adotar:**

- o Estabelecer um convênio com a Secretaria do Meio Ambiente, a partir do qual a Associação se encarregaria de levantar e esclarecer os temas que derivariam das questões relativas ao sistema hidroviário interior no RS.
- o Estabelecer um “modus operandi”, em conformidade com a Superintendência de Portos e Hidrovias – SUPRG, de modo que o Estado adote uma postura facilitadora e que promova o desenvolvimento econômico e social em sintonia com a proteção ambiental nas áreas sob influência das hidrovias.

- **Resultados esperados:**

- o Simplificar os licenciamentos ambientais para novos empreendimentos e obras relacionadas ao sistema hidroviário interior do RS.

## 2. PAUTA TEMÁTICA CIENTÍFICA E TECNOLÓGICA

### 2.1 Parametrização das hidrovias estaduais (geometria dos canais, calados aéreos, proteção de pilares de pontes, etc.).

- Justificativa:

Sociedades desenvolvidas aprenderam a priorizar a pesquisa de soluções em bases técnicas e científicas antes de promulgar leis e lançarem regulamentos. O desenvolvimento sustentável acontece a partir de um Marco Técnico forte. Assim deverá ser para o sistema hidroviário interior do RS, fragilizado nesse aspecto desde há mais de sessenta anos. O imobilismo técnico tornou obsoletos os métodos de gerenciamento do sistema e o projeto original das hidrovias está aquém das necessidades ditadas pela evolução natural das novas demandas, sejam com relação à segurança das cargas, das pessoas, dos equipamentos e dos obstáculos físicos que coexistem com as hidrovias, interagindo com o sistema e o meio ambiente. Parâmetros funcionais e físicos necessitam conviver em harmonia, dinamicamente, para sustentar a evolução do sistema. Riscos potenciais de acidentes necessitam ser mitigados.

- Ações a adotar:

- o Promover a identificação de obstáculos que representam riscos de acidentes, em particular e imediatamente, abalroamento de pilares de pontes por embarcações que operam nas hidrovias.
- o Atuar junto às autoridades licenciadoras para que adotem normas técnicas que incluam exigências de obras de proteção aos pilares de pontes que cruzem hidrovias.
- o Incluir a exigência de obras de regularização nos contratos de concessão de operação de vias terrestres e aquaviárias, no âmbito do sistema hidroviário interior do RS.

- Resultados esperados:

- o Evitar que eventuais acidentes com consequência de dano ambiental venham prejudicar a imagem de maior segurança no trânsito hidroviário.
- o Evitar que eventuais acidentes comprometam a integridade estrutural de pontes sobre hidrovias.

### 2.2 Critérios para o estabelecimento do Cartão de Tripulação de Segurança – CTS, considerando Projeto, Natureza das Cargas e Duração das Viagens.

- Justificativa:

A Autoridade Marítima Brasileira responde pela segurança do tráfego marítimo nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB). Por via de consequência, a segurança no tráfego em rios navegáveis e hidrovias está a cargo da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, cujas normas (NORMAM) são aplicáveis através das Capitânicas, inclusive as Fluviais. O cumprimento dessas Normas é fiscalizado pelos peritos em vistorias, credenciados e autorizados pela Autoridade Marítima, a realizar a verificação de conformidade. A amplitude territorial é enorme e diversificada, além de aplicável dedutivamente, para, às vezes, situações diversas. Um exemplo é a determinação do Cartão de Tripulação de Segurança, que, embora seja proposto pelo projetista da embarcação, é normalmente avaliado no âmbito nacional da DPC por experts em outras bacias hidrográficas. Os critérios não são regionalizados, a não ser que seja interposto um recurso administrativo, a posteriori, à respectiva Capitania Fluvial.

- Ações a adotar:

- o Estabelecer com a Capitania Fluvial de Porto Alegre critérios que orientem o dimensionamento do número de tripulantes, levando em consideração os equipamentos de bordo e a duração das viagens, sem desconsiderar as diferenças operacionais decorrentes da natureza das cargas.

- o Orientar os operadores de frotas quanto aos critérios estabelecidos e aos consequentes abrandamentos aplicáveis.
- Resultados esperados:
  - o Evitar infrações cometidas por operadores.
  - o Ajustar custos operacionais em favor da competitividade regional do transporte hidroviário interior.

### **2.3 Convênios com Universidades voltados ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico.**

- Justificativa:

O processo de evolução contínua requer a permanente oxigenação das ideias, irrigadas pela pesquisa de novos métodos e a inovação. Nesse sentido, a aproximação com universidades se constitui em atalho exitoso para unir conteúdo teórico e experiência, com resultados em longo prazo. A Associação Hidrovias RS considera sempre oportuno poder contar com as universidades para formatação metodológica de soluções inovadoras para os problemas que o sistema hidroviário interior do RS tenha que enfrentar no campo do conhecimento científico e tecnológico. Trata-se de uma iniciativa alinhada à necessidade permanente de fortalecer o Marco Técnico do sistema.

- Ações a adotar:
  - o Enviar correspondência à Escola de Engenharia da UFRGS com o sentido de renovar o vínculo entre o Núcleo Orientado para Tecnologias Aquaviárias e a Associação Hidrovias RS.
  - o Apoiar trabalhos técnicos e teses que se relacionem com questões de projeto e operação do sistema hidroviário interior do RS, em conexão com os seus parâmetros funcionais e físicos.
  - o Estimular a participação de representantes em congressos e seminários que guardem relação com os sistemas hidroviários, em especial, no RS.
  - o Ampliar os contatos com outras universidades.
- Resultados esperados:
  - o Ampliar o conhecimento a respeito das questões técnicas relacionadas ao sistema.
  - o Elevar a qualificação técnica dos procedimentos que tratem da evolução do sistema hidroviário interior do RS.

## **3. PAUTA TEMÁTICA OPERACIONAL**

### **3.1 Eficácia das hidrovias: sinalizações cega e luminosa, associadas à manutenção de canais (São Gonçalo, Feitoria, Lago Guaíba, Rios Gravataí, Sinos, Caí, Jacuí e Taquari).**

- Justificativa:

O conceito de eficácia se aplica ao estado da hidrovia para funcionamento contínuo. Trata-se da garantia de que os parâmetros físicos (sinalização e profundidade), em um canal, se mantenham em conformidade com os valores de projeto, estabelecidos oficialmente. O índice é expresso pelo percentual calculado entre o número de dias de perfeito funcionamento e o total de dias do período considerado. São métodos de aferição diferentes, respectivamente, para a sinalização e para a profundidade. O Órgão Administrador das hidrovias do sistema hidroviário interior do RS não trabalha com

indicadores de eficácia. Essa situação leva ao risco de interdição do uso dos canais, com consequências negativas para os processos envolvendo incidentes, ocasiões em que poderão não ser confirmadas coberturas securitárias em eventuais sinistros.

- Ações a adotar:
  - Solicitar à Superintendência de Portos e Hidrovias – SUPRG que apresente e homologue, junto à Autoridade Marítima, as profundidades dos canais e seus respectivos calados de segurança. No mesmo sentido, assim proceda em relação às sinalizações cegas e luminosas.
  - Para cada trecho hidroviário interior deverá ser estabelecido um critério para monitoramento e divulgação do índice de eficácia, conforme contrato a ser firmado entre a Associação Hidrovias RS e a Superintendência de Portos e Hidrovias.
  
- Resultados esperados:
  - Garantir a segurança na navegação interior no sistema RS.
  - Construir uma base de dados para ser incluída como referência em caso de futura concessão das operações em hidrovias à iniciativa privada.

### **3.2 Concessão da operação dos canais (por resultado) com compartilhamento dos custos, entre o Estado e os embarcadores, com a aplicação da Contribuição Hidroviária.**

- Justificativa:

A operação por resultados implica na obrigação de garantir um determinado índice de eficácia, tanto para a sinalização, como para as profundidades, dentro de um determinado valor, abaixo do qual, incidiriam penalidades contratuais. Só haverá sentido para a concessão, com a cobrança da Contribuição Hidroviária, dentro dessas condições. A alternativa da concessão passa a ser cogitada na medida em que a Superintendência de Portos e Hidrovias - SUPRG, ou quem a venha suceder, apresenta dificuldade em garantir resultados eficazes. Essa falta de garantia prejudica a sustentação e a atração de empreendimentos para o sistema hidroviário interior.

- Ações a adotar:
  - Estabelecer com a SUPRG uma pauta para analisar as questões relativas à concessão.
  - Reunir informações técnicas a respeito de modelos semelhantes existentes em outras hidrovias.
  - Contribuir na elaboração dos Termos de Referência da licitação.
  - Acompanhar a contratação e as suas consequências.
  
- Resultados esperados:
  - Efetivar a concessão por resultados.
  - Oferecer condições objetivas para que empreendedores que se instalem no sistema hidroviário interior do RS contem com a infraestrutura adequada.

## **4. PAUTA TEMÁTICA DESENVOLVIMENTISTA**

### **4.1 Transporte de passageiros na Região Metropolitana de Porto Alegre.**

- Justificativa:

A integração hidroviária entre cidades que compõem regiões metropolitanas é comum, estando presente em várias localidades ao redor do mundo. Especificamente, em relação a Porto Alegre, existem estudos da Metroplan, que abrem as possibilidades para que seja ampliada malha hidroviária para transporte de passageiros, além da existente, que atende

Guaíba. Incluem-se nesses estudos Barra do Ribeiro, Charqueadas, São Jerônimo e Triunfo. A linha Porto Alegre – Guaíba, hoje em funcionamento, com tentativas anteriores, sem êxito, enfrenta algumas dificuldades, em parte, devido à falta de cumprimento de obrigações governamentais estabelecidas desde a licitação para concessão dos serviços. A ampliação do transporte hidroviário de passageiros vem se mostrando útil aos municípios atendidos e antecipa a possibilidade de que outras cidades possam ser atendidas. Indiretamente, a existência desses serviços desperta nas populações o vínculo com os rios e a percepção de que as cidades ribeirinhas possam ser entendidas e apreciadas a partir dos cursos d'água que, em geral, motivaram a sua localização.

- Ações a adotar:
  - Apoiar as empresas concessionárias no encaminhamento de pleitos e reivindicações junto aos órgãos governamentais com os quais, por obrigação, se relacionam.
  - Atuar para que novas concessões ampliem os serviços a oferecer, inclusive com o sentido de reduzir o número de interfaces governamentais, que via de regra inibem a entrada de novos atores e ou desencorajam aqueles que, atualmente, exploram a atividade.
- Resultados esperados:
  - Fortalecer o desempenho do serviço Porto Alegre – Guaíba.
  - Ampliar em, pelo menos, uma nova linha que atenda outras cidades da Região Metropolitana.

#### **4.2 Parques Hidroviários Industriais e Logísticos ou de Turismo e Lazer.**

- Justificativa:

A Associação Hidrovias RS entende que a existência de parques hidroviários industriais e logísticos, funcionando no modelo de condomínios privados industriais, sustentará planos de atração de novos empreendimentos no Estado e ampliará a participação do transporte hidroviário interior. O crescimento do transporte por hidrovias levará à massa crítica necessária para viabilizar a concessão da operação da infraestrutura, aliada ao efetivo desenvolvimento econômico e social em vários municípios limítrofes. A atividade estagnada há várias décadas necessita de um fato inovador para inverter a tendência, paradoxal, de encolhimento. Os parques, lançados por iniciativa dos governos municipais ou por empreendedores privados necessitam se multiplicar ao longo das hidrovias.
- Ações a adotar:
  - Atuar junto às entidades representativas da gestão municipal, da agricultura, do comércio e da indústria, para que projetos de parques condominiais sejam compreendidos como ferramentas de desenvolvimento regional, de modo tal, que essa visão seja adotada como política de estado.
  - Apoiar iniciativas identificadas em municípios, com o mesmo propósito.
  - Realizar seminários na FAMURS para divulgar as vantagens dessa modalidade de abordagem da questão do desenvolvimento regional.
- Resultados esperados:
  - Alcançar o reconhecimento por parte do Governo do Estado para que os parques sejam alvo de ações de fomento.
  - Incluir os parques nos planos de atração de novos empreendimentos.
  - Despertar no segmento industrial e logístico a possibilidade de que adotem modelos mais modernos. O faturamento das atividades da logística interna de recepção e ou expedição, poderá viabilizar o uso do transporte hidroviário interior com maiores resultados.



## H. Fontes e Referências:

Ao longo de, pelo menos, cinquenta anos o tema “transporte hidroviário interior no Rio Grande do Sul” tem sido estudado com o sentido de colocá-lo no foco dos interesses das ações, tanto governamentais, como da iniciativa privada.

Durante os vinte primeiros anos do período em pauta aconteceram investimentos, tanto públicos, como privados, de grande significado.

- o O Plano Hidroviário Estadual.
- o O Porto Intermodal de Estrela.
- o As barragens com eclusas nos rios Taquari e Jacuí.
- o As plantas com terminais privados nos rios Gravataí, Sinos, Caí e Taquari.
- o O Pólo Petroquímico em Triunfo.
- o E outros ...

Na década de 1980 havia um equilíbrio na participação entre os modais de transporte interno até Rio Grande.

Entretanto, a partir de 1990, o sistema foi perdendo posição, principalmente, frente ao transporte rodoviário de cargas.

Vários artigos foram preparados em sintonia com leis e regulamentos. Teses e trabalhos profissionais destacam a importância do transporte hidroviário interior sem, contudo, conseguirem resgatar a importância da atividade para o Estado.

Os arquivos para consulta se encontram catalogados na Associação HIDROVIAS RS, como matérias subsidiárias ao presente Plano.

### Índice de Arquivos:

1934_07_10_Decreto_24643_Código_Águas	2013_12_15_USA_USSEC_Waterways_Maintenance
1951_10_01_RS_Lei_1561_DEPRC	2013_12_27_ABTPSul_AGDI_Questionário
1996_01_18_RS_Lei_10723_DEPRC	2014_01_03_ABTPSul_AGDI_Carta
1997_01_08_Lei_9433_Recursos_Hídricos	2014_01_03_Hidrovia_Parana_Paraguay_Mantenimiento
1997_03_27_MT_Convênio_Delegação_Portos_Públicos	2014_01_03_Peaje_Hidrovia_Parana_Paraguay
1997_11_10_MSR_Simuladores-THI	2014_02_28_IPEA_Transporte_Hidroviário_Interior
1997_11_16_MIRA_Ed162_Def_Terrenos_Marginais	2014_06_12_ABTPSul_SUPRG_SPH_Pauta_Prioritária
1997_11_17_Sales,Camila_Comentários_Lei_9433	2014_06_15_UFRGS_Cunha,Gilberto:Hidrovias_RS
1998_01_22_RS_Lei_11089_SPH	2014_09_15_JUS_Jurisdição_Terrenos_Marginais
1999_06_15_SGA_Recursos_Hídricos:União_e_Estados	2014_10_31_MT_DNIT_Hidrovia_BR_UY_EVTEA_Vol_02
2000_05_31_USACE_Inland_Waterways_Value	2014_10_31_MT_DNIT_Hidrovia_BR_Uruguai_EVTEA
2001_08_21_SOBENA_Jahú	2015_01_02_Lei_13081_Barragens_Eclusas
2003_02_28_UERS_THI_RS_Trabalho	2015_03_10_Conceitos_Parques
2003_06_15_Éleres,Paraguassú:Terrenos_Marginais	2015_06_10_METROPLAN_Rotas_Hidroviárias
2004_03_02_RS_Decreto_42934_SPH_Regulamentação	2015_10_05_METROPLAN_Transporte_Passageiros
2006_01_03_ABTPSul_Projeto_2020_Súmula	2016_05_19_MT_Sistema_Nacional_Viação
2006_06_02_UFEPEL_Agência_Lagoa_Mirim	2016_10_19_ANTAQ_América_Latina_Hidrovias
2007_06_30_Veiga,Lilian:Parque_Industrial_Ecológico	2017_02_23_UFRGS_Critérios_CCH_Revisão_Final
2007_08_30_Duhá,Paulo:MERCOVIAS	2017_02_28_RSGov_GT_Ferro_Hidro_Relatório
2008_07_08_NWS_THI_Works_for_America	2017_05_10_Dec_9048_Reg_Lei_12815
2009_02_25_UFRGS_MT_01_Texto_BSB	2017_06_13_RSGov_Zoneamento_Ambiental
2009_05_31_Banco_Mundial_Compara:USA/EU/CHINA	2017_07_24_UFRGS_NOTAQ_Localização_Terminais
2010_03_30_Hidrovias_Canais	2017_10_04_UFC_ZIP_Roterdã_Marselha_Pecém
2010_06_20_ABTPSul_Hidrovias_Desenvolvimento	2017_10_31_UNCTAD_Relatório_Portos_2017
2010_09_04_ANTAQ_Visão_Brasil	2017_11_22_BancoMundial_Análise_Brasi_Ajuste
2010_11_10_Azambuja,José_Luiz:Hidrovia_BR_ -_UY	2017_12_07_IE_SP_Proposta_Hidrovias_Cone_Sul
2010_11_20_NIRS_Desenvolvimento_Holandeses	2018_03_15_PELT_Relatório_Síntese
2011_04_01_DHN_NORMAM_17	2018_03_31_PNWA_USA_Columbia_Snake_River
2011_04_30_MT_Documento_Conceitual_Hidrovias	2019_07_14_DPC_NORMAM_33
2011_08_31_BCR_AR_Hidrovia_Parana_Paraguay_Op	2019_11_14_IPT_SP_Proteções_Pilares_Pontes
2013_06_05_Lei_12815_Referências	2020_02_12_DPC_NORMAM_011_Rev_01_Obras
2013_09_10_FGV_SIMPOI_THI_Sul_pcn_94902	2020_07_22_IPEA_Propostas
2013_11_01_ABTPSul:Possíveis_Gargalos	2020_08_26_RS_Associações_Municípios

--	--