



Dragagem é desafio para o transporte aquaviário no Brasil

As hidrovias brasileiras são um importante vetor de escoamento de produtos. Por elas passam produtos como soja, milho, açúcar e outros, essenciais para a economia nacional. Conforme o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o Brasil possui cerca de 42 mil km de rios navegáveis, mas somente 19 mil km são economicamente navegados. Em 2017, a navegação interior movimentou 57,3 milhões de toneladas, representando apenas 6% da movimentação do modal (1,8 bilhão de toneladas), segundo dados da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).

Os números mostram que o país desperdiça o potencial que tem para o transporte hidroviário. Com isso, também deixa de aproveitar vantagens desse modal, como os impactos ambientais reduzidos e a diminuição do fluxo de caminhões em rodovias nas longas distâncias. Para se ter uma ideia, uma só barça pode transportar o equivalente a 58 carretas.

Medida essencial para elevar o aproveitamento das vias navegáveis no interior do Brasil é a dragagem, processo que retira os sedimentos do fundo do corpo d'água para garantir a navegabilidade das embarcações e o acesso aos portos. Outra é o derrocamento, para remoção de rochas, pedras e lajes. Essas operações contribuem para que haja profundidade suficiente para o tráfego seguro de embarcações.

A insuficiência desse tipo de intervenção, contudo, é histórica. A Pesquisa CNT de Navegação Interior, por exemplo, ao ouvir os principais armadores e sindicatos do transporte hidroviário no Brasil, constatou que obras de dragagem não são realizadas com frequência na maioria das regiões pesquisadas. E quando isso não ocorre, os prejuízos ficam evidentes.

Rio Madeira

Um dos exemplos disso é o rio Madeira, que em 2016 teve a navegação interrompida por quatro meses, porque a estiagem baixou o nível da água e o acúmulo de sedimentos colocou em risco o trânsito de barcaças.

A intervenção para dragagem no rio é uma demanda antiga da SOPH (Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia), explica o diretor presidente do Porto Público de Porto Velho (RO), Leudo Buriti. “Os serviços evitarão o comprometimento do escoamento dos produtos locais e daqueles que vêm do norte do Mato Grosso, especificamente a soja, tal qual ocorreu em 2016. A partir da retirada de bancos de areia e pedrais, a navegação poderá ser realizada ininterruptamente durante o ano todo, propiciando o aumento da capacidade de movimentação de cargas na região. Será um divisor histórico para o estado de Rondônia”, afirma.

Depois do problema ocorrido há dois anos, o governo federal contratou uma empresa para realizar as obras. Os trabalhos iniciaram em agosto de 2017 e foram paralisados em novembro do mesmo ano, quando começou a época das chuvas e o nível do rio subiu. Os trabalhos, segundo o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, tinham previsão de serem retomados em junho deste ano e seguir até outubro.

A pasta afirma que a empresa responsável pela execução da dragagem foi contratada em novembro de 2016, por um período de cinco anos. O objetivo é garantir a navegação comercial com uma profundidade mínima de 3,5 metros. A atuação ocorrerá em pontos críticos numa extensão de 1.086 km do Madeira. O contrato tem valor de R\$ 75 milhões e já foram pagos R\$ 10,6 milhões.

Hidrovia Tietê-Paraná

Outro corredor hidroviário que é exemplo da importância desse tipo de intervenção é o Tietê-Paraná, por meio do qual é realizado o transporte de grãos e outras mercadorias do Mato Grosso do Sul, Paraná e São Paulo. Em 2017, passaram por ele 8,9 milhões de toneladas de produtos. Com 1.250 km navegáveis (450 km do rio Tietê e 800 km do rio Paraná), a hidrovia ficou paralisada em 2014 e em 2015 devido à seca.

A fim de amenizar os problemas, foi assinado um termo de compromisso entre o Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) e do DHSP (Departamento Hidroviário de São Paulo) para realizar o derrocamento do Pedral de Nova Avanhandava (localizado no Rio Tietê, em Buritama, estado de São Paulo). A intervenção em um trecho de 10 km deverá garantir um calado mínimo de 3 m para navegação o ano todo ano. Os trabalhos iniciaram em fevereiro de 2017. Por enquanto, 3% estão em

execução, segundo o Dnit, e a previsão é que as obras sejam finalizadas em 2019. Devem ser retirados mais de 700 mil m³ de rocha em um projeto orçado em mais de R\$ 200 milhões.

O diretor do DHSP, Evandro Torquato Sobrado, destaca a relevância da hidrovia. “A navegação na Tietê-Paraná é vital para a logística de transporte de cargas do país. Além de ser mais econômico, com fretes 30% mais baratos que o rodoviário para o percurso, é menos nocivo ao meio ambiente. Para cada comboio que navega em carga plena, deixam de transitar, no trecho equivalente de rodovia, cerca de 172 carretas tipo bitrem”. Conforme Sobrado, a previsão é que o transporte de produtos em 2018 chegue a 9,7 milhões de toneladas, o que equivale à aproximadamente 277 mil carretas tipo bitrem no ano.

Rio Tocantins

O rio Tocantins é outro que requer investimentos para remoção de rochas e sedimentos a fim de garantir a navegabilidade com segurança. Importante curso para o escoamento da produção de minério e de grãos do Centro-Oeste do país até os portos da região de Barcarena (PA), a hidrovia espera as obras de derrocamento do Pedral de Lourenço, no Pará. A retirada das rochas vai abrir um canal de 140 metros de largura, o que permitirá o tráfego de comboios durante 10 meses ao ano.

O contrato entre o governo federal e o consórcio responsável pela realização dos projetos e pela execução da obra foi assinado em junho de 2016, com duração de cinco anos. Conforme o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, os projetos básico e executivo devem ser finalizados até dezembro deste ano. Depois, os trabalhos devem ser realizados até 2021. O projeto está orçado em R\$ 563,5 milhões.

Fonte: Agência CNT de Notícias

Fonte: **Agência CNT de Notícias**