

O LIBERAL

19/11/83

Belém/PA

Lucio Flavio Pinto

POVOS INDIGENAS
NO BRASIL / CEDI
DOCUMENTAÇÃO
COD. D 38 DATA 25. 11. 83

2p

Sem eclusas

Para que a enorme barragem de concreto construída no rio Tocantins não bloqueie a navegação, é necessário instalar um sistema de transposição constituído de duas eclusas e dois canais de passagem. Eles permitirão que comboios fluviais, de até 22 mil toneladas de capacidade cada um, atravessem a barreira, levando 140 milhões de toneladas de carga nos dois sentidos.

É um potencial de transporte que não pode ser subestimado. A ferrovia Carajás-Itaqui, obra no valor de 2,5 bilhões de dólares, permitirá transportar 35 bilhões de toneladas anuais de minério de ferro da mina ao litoral. A eclusa, com o custo de 269 milhões de dólares, tem o dobro de capacidade numa só direção. E não é especializada no transporte de minério de ferro, produto de baixo valor agregado: por ela passa todo tipo de carga, sem pagar qualquer taxa e sem o risco que a ferrovia, arrendada por 50 anos a uma empresa estatal, mas de direito privado, apresenta.

A construção do sistema de transposição da barragem de Tucuruí foi dividida em duas fases. Na primeira, em execução, está sendo construída a eclusa de entrada, que é a "cabeça" de todo o sistema, incrustada na estrutura de concreto que retém o rio. Até agosto deste ano, haviam sido usados 345 mil metros cúbicos de concreto, de um total de 415 mil metros cúbicos previstos para essa primeira fase. Também até agosto, haviam sido aplicados 15 bilhões de cruzeiros, a preços históricos (desde setembro de 1975).

Para concluir a primeira fase, ainda faltariam 70 mil metros cúbicos de concreto e 16,4 bilhões de cruzeiros, que precisam ser aplicados sem falta até setembro do próximo ano, quando as comportas serão fechadas para a formação do reservatório. Mas o orçamento plurianual de investimentos da Portobrás para o triênio 1984/86 destina apenas 10 bilhões de cruzeiros para as eclusas de Tucuruí, dinheiro que será inteiramente usado no próximo exercício. Para 1985 e 1986 não há um tostão alocado.

Esses recursos, segundo uma avaliação feita pela própria Portobrás, "serão insuficientes até mesmo para cumprir adequadamente os trabalhos programados para a primeira fase, principalmente tendo em conta que, com a paralisação das obras nesse exercício e adiamento "sine die" para a sua retomada, uma série de serviços de acabamento deveriam ser realizados para resguardar a integridade das obras até então executadas".

Assim, se nada for feito, quando as comportas se fecharem ainda estarão faltando Cr\$ 6,4 bilhões para concluir a "cabeça" do sistema de transposição. E, mesmo com essa suplementação, até agora não garantida, deveria ser iniciada, já em 1985, a se-

gunda etapa dos serviços, com a conclusão da eclusa número um, a implantação do canal intermediário, com 5.463 metros de extensão, a construção da eclusa número dois e do canal de jusante, com 1.500 metros de extensão, a fabricação e montagem dos equipamentos eletrônicos principais e obras complementares diversas.

Estas obras exigirão três anos de trabalho, 950 mil metros cúbicos de concreto, movimentação de 15 milhões de metros cúbicos de terra e 214 bilhões de cruzeiros de investimento. O governo poderia decidir fazer a obra em cinco ou sete anos para suavizar os gastos, mas a própria Portobrás admite que os custos "serão certamente onerados em função de índices de produtividade mais baixos, inadequados aos recursos materiais já mobilizados, mesmo sem considerar os efeitos inflacionários". Reconhece que esse ônus, "dadas as variáveis envolvidas, é de difícil avaliação".

Asituação é muito mais crítica porque, além de não haver garantia de que a primeira fase será concluída, não há qualquer predisposição para executar todo o sistema de transposição, sem o qual a navegação ficará interrompida na barragem de Tucuruí. A iniciativa de retomar os serviços depois que a Usina já estiver em funcionamento e o empreiteiro principal tiver se retirado da área será muito mais problemática do que agora. Poderá até mesmo tornar-se impossível.

Fechar o rio Tocantins à navegação não é apenas um crime moral: é de fato transgressão legal. O ex-secretário-executivo do Programa Grande Carajás, Oziel Carneiro, já mostrou que tal decisão contraria frontalmente o Código de Águas porque ninguém pode prejudicar a utilização econômica de um rio, mesmo que seja para dar-se aproveitamento energético.

O interesse da União é produzir a energia que vai alimentar os grandes polos consumidores. Por enquanto, há três, que, sozinhos, ficarão com um terço das 12 máquinas que serão instaladas em Tucuruí: todos eles são projetos destinados à exportação, de propriedade ou com participação de empresas estrangeiras, que movimentarão produtos de baixo valor relativo e serão beneficiados por tarifas especiais, às quais o consumidor médio nacional não tem acesso. Nosso maior interesse é utilizar obras de infra-estrutura como a hidrelétrica e as eclusas, como fatores de incremento da riqueza interna, capazes de gerar efeitos multiplicadores. Não havendo compatibilidade entre as duas perspectivas, se vão atender a uns, que atendam a nós também. Estamos demonstrando demais para fazer alguma coisa. Poderá ser tarde demais quando decidirmos.