Acervo ISA

CB – 19/03/95

RHHR0004

Araguaia vai escoar produção de soja

Ismar Cardona

A hidrovia do Araguaia vai finalmente começar a andar. Depois de mais de um século de estudos, projetos e testes, será divulgado, dentro de duas semanas, o cronograma com as datas de embarque de soja pela hidrovia.

A extensão navegável da hidrovia, incluindo os 350 quilômetros do rio das Mortes, é de 1.300 quilômetros.

Já está acertado que serão feitas inicialmente três viagens, com um barco empurrador e duas chatas, com capacidade para carregar 700 toneladas de soja. A viagem, que começará no porto de Nova Xavantina, no rio das Mortes, terminará em Xambioá, e deverá durar entre oito e dez dias.

Por ela poderá ser escoada boa parte da produção de cinco milhões de toneladas de soja do leste de Mato Grosso, oeste de Goiás e nordeste de Mato Grosso do Sul.

O levantamento hidrográfico do rio já foi realizado. No ano passado, a Administração das Hidrovias do Tocantins (Ahitar) organizou uma viagem pelo Araguaia, um trajeto de 1.200 quilômetros, de Aruanã, em Goiás, a Xambioá, Tocantins.

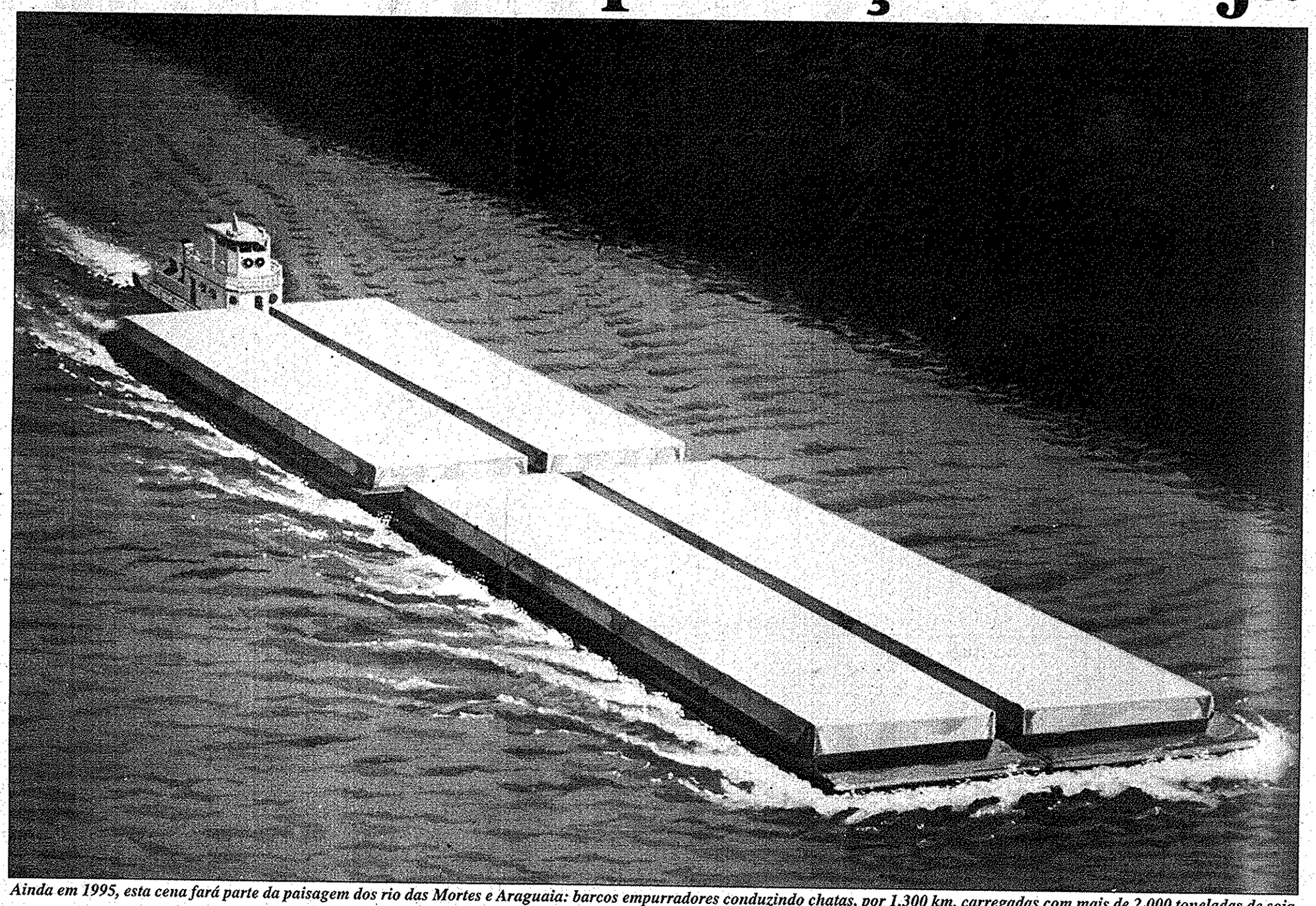
Safras — As safras dessa região são transportadas hoje pelo porto de Paranaguá. Os três estados respondem por aproximadamente metade da soja cultivada hoje no Brasil.

As cargas deverão desembarcar em Xambioá e de lá irão de caminhão, num percurso de cerca de 300 quilômetros, até Açailândia. Lá serão reembarcados em trem no trecho de 110 quilômetros da Norte-Sul.

As chatas que vão transportar grãos terão garantido o frete de retorno com calcáreo, adubos e defensivos.

Em Açailândia a carga será transferida para a ferrovia Carajás. De lá até o porto de Ponta da Madeira, em São Luiz, são 600 quilômetros.

O rio das Mortes, embora mais estreito, se presta mais à navegação porque é mais perene do que o Araguaia.



Ainda em 1995, esta cena fará parte da paisagem dos rio das Mortes e Araguaia: barcos empurradores conduzindo chatas, por 1.300 km, carregadas com mais de 2.000 toneladas de soja

Sonho é terminar a viagem em Belém

O sonho dos defensores da hidrovia do Araguaia é poder chegar um dia a Belém, vencendo as corredeiras e a hidrelétrica de Tucuruí. Aí a hidrovia passa a ser conhecida como Araguaia-Tocantins.

O primeiro trecho, de 280 quilômetros, começa na foz do rio Tocantins e termina em Tucuruí. É navegável por comboios de grande capacidade, como ocorreu durante a construção da Hidrelétrica de Tucuruí.

O segundo, de 240 quilômetros, vai de Tucuruí a Marabá. Para permitir a navegação, depende da construção de eclusas na área da hidrelétrica. Eclusas são diques que se sucedem num trecho de rio onde há grande desnível do leito, para permitir a descida e subida de embarcações.

Com a construção das eclusas, o trecho de foz do Tocantins a Marabá terá uma profundidade média de 13 metros. Por ali poderão trafegar comboios com até 20 mil toneladas.

Estudos feitos em 1981 pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas para a Portobrás mostram que, em um ano de grande seca, as profundidades mínimas no canal de navegação se situam entre 70 e 90 centímetros, no mês mais seco o que torna a navegação comercial impossível.

Secas — Os anos de grande seca no Araguaia costumam ocorrer a cada dez anos. Nesses anos quando chove, principalmente em dezembro a junho, a profundidade mínima vai a 1,8 metro.

Nos chamados anos médios, que acontecem de dois em dois anos, a profundidade média é de 2,5 metros.

A conclusão das obras na hidrovia Araguaia-Tocantins, numa extensão de 2.292 quilômetros, permitiria o transporte de até 69 milhões de toneladas, segundo estudo da extinta Portobrás.

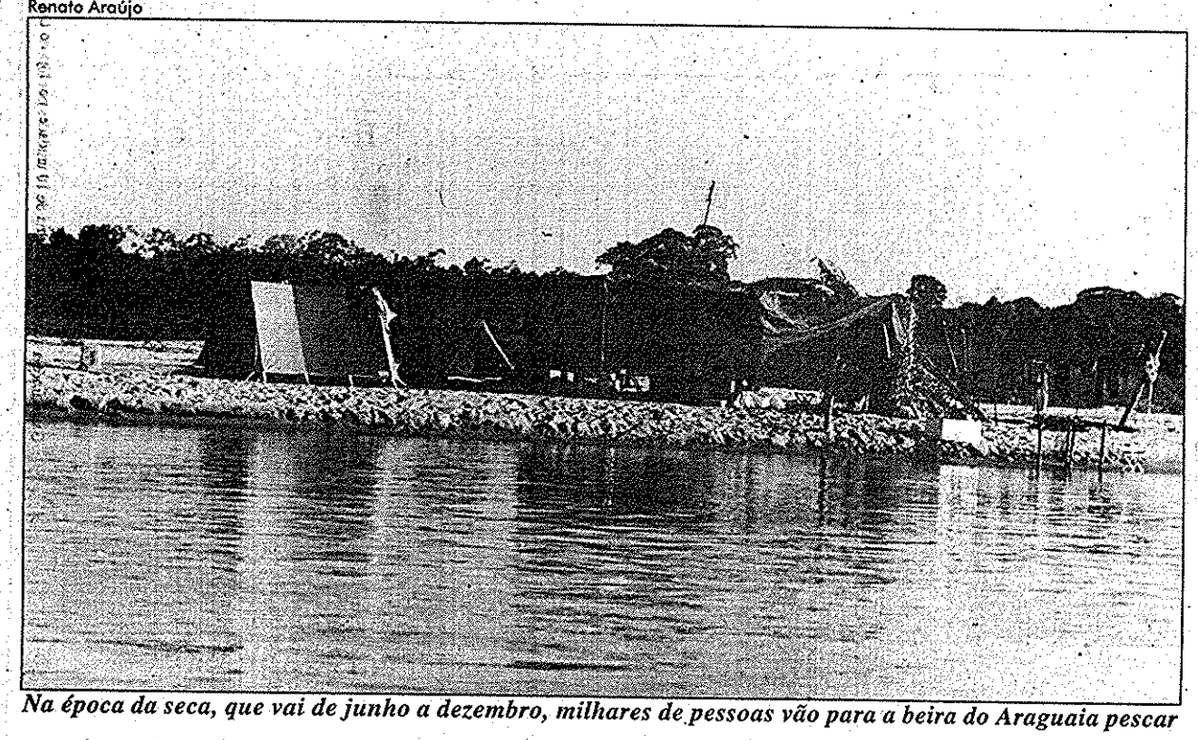
Gastos — Para que a hidrovia do Araguaia comece a operar, serão necessários gastos mínimos, garante o gerente de comercialização da Ferrovia Carajás, Carlos Eduardo Carneiro.

Os investimentos estão sendo empregados na remoção de pedras e na sinalização. "Com pequenos investimentos será possível viabilizar a hidrovia. É preciso pensar nas pequenas soluções.".

A Vale do Rio Doce tem feito reuniões com produtores, empresas exportadoras, cooperativas prefeituras e operadores fluviais tentando convencê-los das vantagens de escoar sua produção por Ponta da Madeira.

As empresas de navegação que vão operar no rio poderão também se candidatar a explorar os portos de embarque de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Renato Araújo



Na época da seca, que vai de junho a dezembro, milhares de pessoas vão para a beira do Araguaia pescar

Rio atropela o frete por caminhão

Levantamento recente mostra que o custo da tonelada de soja produzida em Cascavel, no Paraná, e transportada por caminhão e hidrovia até o porto de Ponta da Madeira, em São Luiz, é US$ 25 mais barato do que se fosse levada de caminhão até o porto de Paranaguá.

A diferença de custo do frete continuará sendo favorável à hidrovia, mesmo depois que a Ferrovia da Produção, ligando Cascavel a Paranaguá, passar a operar normalmente.

As comparações feitas em 1988 entre os vários tipos de transporte — rodoviário, hidroviário e ferroviário — e não atualizados mostram que o trem é o mais econômico.

Custos — Para transportar 15 milhões de toneladas, num trecho de 2.150 quilômetros da Belém-Brasília seriam necessários 13.503 caminhões, a um custo aproximado de US$ 1 bilhão, sem incluir os combustíveis nem tampouco o desgaste dos veículos.

Por hidrovia, desde que fossem viabilizados os 2.130 quilômetros entre Aruanã (TO) e Belém seriam necessários para transportar a mesma carga, 483 empurradores e 1.844 barcaças. O custo desses equipamentos foi estimado na época em US$ 750 milhões.

Por ferrovia, a mesma carga transportada em 2.113 quilômetros de Brasília a São Luiz, pelas Ferrovias Norte-Sul (em construção) e Carajás necessitaria de apenas 38 locomotivas e 1.214 vagões, a um custo de US$ 159 milhões.

Por esse estudo, o custo do transportes rodoviário é oito vezes maior e o hidroviário quatro vezes do que o ferroviário.

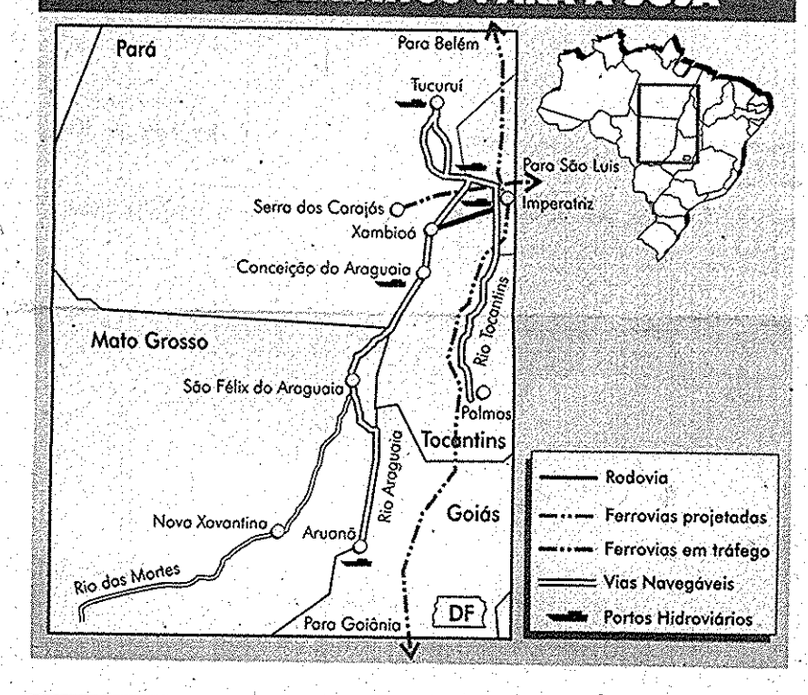
Ponta da Madeira, que é capaz de receber navios de 400 mil toneladas está mais próximo da Europa do que qualquer porto dos Estados Unidos.

Hidrovia — O presidente do Corredor Centroleste, Paulo Vivacqua, autor do projeto de construção da Ferrovia Norte-Sul, considera o Araguaia "uma tremenda hidrovia". Longe de concorrer com a Norte-Sul, em sua opinião, ela complementa o trabalho da ferrovia.

Ele lembra o projeto de autoria de seu tio, o falecido engenheiro Paulo Mendes da Rocha, da Politécnica da Universidade de São Paulo, que permite a ligação das bacias do Paraná com a do Araguaia-Tocantins.

No futuro, a ligação entre Belém e Buenos Aires poderá ser feita por hidrovia. Com a nova lei de Concessões esse futuro poderá estar bem mais próximo do que se supõe. (IC)

NOVOS CAMINHOS PARA A SOJA



GUERRA DO PARAGUAI

A salvação veio pelo rio

O general Couto Magalhães foi a primeira pessoa a valorizar a importância da hidrovia do Araguaia.

Na Guerra do Paraguai, sem poder receber mantimentos e munição do Rio de Janeiro, o general rompeu o isolamento de suas tropas, desmontou barcos e transportou-os em carros de boi, da Bacia do Prata até o rio Araguaia.

Por esse rio, ele pode passar a ser abastecido por Belém.

O general escreveu anos depois um livro — "Viagem ao Araguaya" — descrevendo as vantagens do Araguaia para o transporte de mercadorias até Goiás.

Ele comparou os custos de transporte de 1.000 arrobas por barco, pelo rio, com a mesma carga conduzida por 178 burros, da capital de Goiás ao porto de Santos. Magalhães chegou à conclusão de que o lombo do burro custava quase 300% mais caro do que a via fluvial.

Homenagem — Na praça principal de Aruanã há um busto em homenagem ao general que primeiro cantou as excelência da hidrovia que lhe livrou do sufoco.

A seguir trechos de seu livro:

"Sempre que se fala na navegação do Araguaya apresentam-se logo dous argumentos, que aos olhos de muitos parecem irrespondíveis — as cachoeiras do Tocantins e o deserto das margens do Araguaya.

Entretanto, estes argumentos de nada valem. Não se trata de saber se a navegação é ou não dificultosa; trata-se, sim, de sua conveniência. Quando é que um meio commercial qualquer convem?

Todos sabem que é quando deixa lucro. Desde que se demonstre que o transporte por via do Araguaya é muito mais barato do que outro qualquer meio, está demonstrado que o Araguaya é o melhor dos meios de transporte.

Pedantismo — Falar em cachoeiras, em praias desertas, é pedantismo próprio de quem não vê as questões por sua verdadeira face...

...Se, por via do Araguaya, compro-o (o ferro) por preço inferior ao que compraria por meio das estradas do sul, o Araguaya me deixa um grande benefício...

...temos que o Araguaya é navegável até ao porto do Rio Grande; que dahi ao rio Taquary, no logar em que lhe faz barra o Coxim, existe apenas a distância de 40 léguas; que o Taquary é navegável dahi para baixo, de sorte que temos a foz do Amazonas ligada à do Prata por uma navegação fluvial interrompida por 40 léguas...

...considere agora o leitor o impulso imenso que não teria nossa indústriaa, desde o momento em queo fumo do vapor ondeasse no azulado céo destas novas Indias!

...para os homens de sciencia, é inútil insistir sobre as vantagens que existem a favor do transporte por águas, em confrontação com o por terra, sobretudo imperfeito, acanhado e difficultoso, como o que possuimos com as nossas tropas...

...permita Deus que não fique tudo isso esquecido e abandonado, como tantas vezes tem acontecido..."

O general pôs os seus barcos em carros de boi, foi até o Araguaia e chegou a Belém

Vale quer carga para ferrovia

O empenho da Companhia Vale do Rio Doce para viabilizar o transporte de grãos pelo Araguaia tem por objetivo gerar maior volume de carga para a Ferrovia de Carajás.

Elo entre a mina de Carajás e o porto de Ponta da Madeira, a Estrada de Ferro Carajás (EFC) tem 890 quilômetros de extensão.

O trem padrão para o transporte de minério é composto por três locomotivas e 180 vagões.

A frota da EFC é constituída por 84 locomotivas e 2.876 vagões para minério.

A viagem completa no percurso mina-porto-mina, incluindo o tempo de carga e descarga de 52 horas. Ao longo da ferrovia vivem hoje cerca de um milhão de pessoas.

Soja — Na região de Balsas, no Maranhão, a empresa conta com silo para embarque de soja.

O período das chamadas águas altas no Araguaia — dezembro a maio/junho — quando o rio é navegável, coincide com o pico do escoamento da safra de verão.

O representante da Vale em Brasília, Cláudio Borges, está certo de que o início do uso comercial do Araguaia abre perspectivas extraordinárias para a região abrangida pela hidrovia.

"Estamos iniciando uma experiência que praticamente não tem limites. O potencial da região de influência da hidrovia, em Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e Tocantins, é extraordinário".

Indutora — A Vale participa do projeto no papel de indutora de negócios. Embora esteja tecnicamente aparelhada para tal, a empresa não quer aparecer como uma empresa que quer controlar tudo.

Ele está convencido de que o poder de fogo do lobby rodoviário hoje é bem menor do que no passado.

Aparentemente, as empresas de transporte rodoviário perceberam que a ampliação das malhas ferroviária e hidroviária vão beneficiá-las pois vai aumentar a carga a ser transportada.

Os caminhões vão fazer viagens menores mas com muito mais freqüência e quantidade. A capacidade de transporte de grãos pelo Araguaia ainda não está dimensionada.

No governo José Sarney, quando foi lançado o projeto de construção da ferrovia Norte-Sul, o lobby rodoviário foi decisivo para implodi-lo.

O potencial da região para o turismo ecológico deverá ser bem mais explorado.

Na época da seca, milhares de turistas se espalham pelos bancos de areia do rio, acampados em barracas ou alojados em hotéis rústicos.

"Grupos de turistas japoneses chegam a fazer reservas nesses hotéis com até dois anos de antecedência", revela Vivacqua.(IC)