

Produtor economizará R\$ 1,00 por saca

# Comboio de soja inaugura hidrovia Tocantins-Araguaia

*O Marinha Mercante inicia nesta semana a série de reportagens especiais sobre as hidrovias brasileiras. Nesta edição, enfocamos a operação pioneira de transporte de carga pela hidrovia Tocantins - Araguaia, além de uma radiografia do estágio atual da Tietê-Paraná. Na próxima semana, abordaremos a hidrovia Paraguai-Paraná e as bacias hidrográficas Amazônica, do Nordeste, de São Francisco e do Sudeste.*



Cassia Schittini  
de Nova Xavantina

A primeira operação de transporte de carga pela hidrovia Tocantins-Araguaia iniciou-se nesta semana em Nova Xavantina (MT), às margens do Rio das Mortes, inaugurando o Corredor Intermodal de Exportação Centro-Norte. A hidrovia se interligará por rodovia a Estrada de Ferro Carajás, da Companhia Vale do Rio Doce, que tem como ponto final o porto de Ponta de Madeira, em São Luís (MA).

Através do Corredor Intermodal de Exportação Centro-Norte, uma das prioridades do governo

Fernando Henrique Cardoso, será possível escoar a soja das regiões de Mato Grosso e Goiás gerando uma economia ao produtor de R\$ 1,00 por saca. Atualmente, os grãos seguem pelo modal rodoviário até o porto de Paranaguá, no Paraná, a um frete de R\$ 80,00 por tonelada. Já o frete praticado nesta primeira operação pelo Corredor de Exportação é de R\$ 53,00 por tonelada.

O comboio pioneiro da empresa de navegação Navbel está transportando 750 toneladas de soja até Xambioá (TO), ao longo de 1.300 quilômetros entre o Rio das Mortes e o Araguaia. A soja ainda será transportada por 280 quilômetros de rodovia de Xambioá a Imperatriz (MA), onde será embarcada nos vagões da Ferrovia Norte-Sul e da Estrada de Ferro Carajás, percorrendo mais 650 quilômetros até Ponta de Madeira.

Na verdade, o comboio navegará apenas o Rio das Mortes e o Araguaia, já que há necessidade de duas grandes obras para a hidrovia ter uma saída direta para o mar via Tocantins. "Precisariamos corrigir as corredeiras de

Santa Isabel, abaixo de Xambioá, possibilitando a chegada até Marabá (PA)", diz o superintendente da AHITAR (Administração da Hidrovia Tocantins-Araguaia) Rogério Barzellay. "A outra obra, muito mais complexa, seria a conclusão da eclusa de Tucuruí, que exigiria um investimento adicional de US\$ 300 milhões e possibilitaria a ligação com o porto de Belém".

Segundo Barzellay, a alternativa seria construir um canal de acesso, que também custaria US\$ 300 milhões. "A princípio, um investimento de US\$ 37 milhões já é suficiente para permitir a navegabilidade do rio durante seis ou oito meses. Seriam aplicados em obras de derrocamento, sinalização e balizamento dos trechos navegáveis. O governo federal já está liberando R\$ 5 milhões para a correção do rio".

**Novos negócios** - Para a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), que entrou como parceira da Navbel no projeto, o volume de carga desse primeiro embarque é praticamente insignificante, mas importante para o desenvolvimento do potencial do Corredor Intermodal de Exportação Centro-Norte. "A demanda atual já é bastante atrativa, mas temos de considerar ainda que a possibilidade de um transporte mais barato deverá estimular a criação de novas áreas de plantio e o aumento da produção na região", diz o assessor de comunicação empresarial, Sérgio Antonio da Silva Guimarães.

Segundo o diretor da Navbel, Mário Beznos, a demanda de transporte na região é de um milhão de toneladas. "Neste ano, teremos condições de realizar mais duas viagens carregando duas mil toneladas de soja até junho, quando o rio deixa de ser navegável. Em 1996, será possível embarcar 120 mil toneladas", afirma.

A empresa aguarda ainda a aprovação de financiamento do Fundo de Marinha Mercante (FMM) para dar início à construção de mais quatro comboios e duas balsas, em um investimento de US\$ 10 milhões. Para esta primeira viagem, a Navbel arrendou um comboio da AHITAR (Administração da Hidrovia Tocantins-Araguaia), que desde 1987 era usado em um projeto de pesquisa da extinta Portobrás, visando a implantação da navegação fluvial no Araguaia e no Tocantins. A empresa adaptou o comboio para uso comercial, transformando a estrutura que sustenta a oficina em duas chatas.

## Corredor Intermodal de Exportação Centro-Norte

### HIDROVIA TOCANTINS-ARAGUAIA

