

Opinião

Transporte hidroviário interior

Alcides José Saldanha

Desde que passei a exercer funções no Ministério dos Transportes, a partir de 1995, cultivei o hábito de analisar o noticiário da imprensa nacional acerca das questões ligadas aos transportes em geral. Dessa forma, mais recentemente, tenho acompanhado os trabalhos jornalísticos que ocorrem em torno das soluções possíveis para o atendimento das demandas por tráfego atuais e potenciais, que se configuram na região central do País, notadamente na direção norte-sul. Quanto a essa matéria, as opiniões ligadas a uma ou a outra alternativa (notadamente a ferroviária e a hidroviária interior) trazem argumentos que, às vezes, fogem dos limites do debate técnico e aportam a áreas passionais.

É nesse contexto que gostaria de submeter à reflexão dos que participam do debate em especial, e da comunidade dos transportes em geral, um elenco de aspectos indutores do aproveitamento das vantagens comparativas proporcionadas pelo transporte hidroviário interior em nosso país, mormente na quadra atual, marcada pela estabilização econômica.

Inicialmente, no âmbito da Política Geral de Transportes, um relevante princípio implícito é o do privilégio ao uso de modalidades de melhor rendimento operacional.

Nesse aspecto, não há o que discutir: no mundo desenvolvido, onde os níveis inflacionários se mostram adequados, como começa a ocorrer no Brasil, onde não

se observa a existência de monopólios, oligopólios ou cartéis na disputa pelo mercado de produção de transporte, e onde as respectivas infra-estruturas e veículos são otimizados do ponto de vista tecnológico, os parâmetros de avaliação dos respectivos custos operacionais unitários indicam que o transporte efetuado sobre águas é quatro vezes mais barato que o sobre trilhos e oito vezes menor que o sobre pneus.

Não é outro o motivo pelo qual os alemães, há cerca de quatro anos, concluíram a interligação entre os rios Reno e Danúbio, permitindo a conexão do mar do Norte com o mar Negro, numa extensão hidroviária interior contínua de 3.500 quilômetros, por meio de canal artificial com cerca de 170 quilômetros, ao custo de US\$ 5 bilhões, ou seja, um custo unitário da ordem de US\$ 29 milhões/quilômetro.

A partir dessa constatação, advêm os seguintes aspectos amplamente favoráveis do desenvolvimento dessa modalidade de transporte em nosso país:

I - Há cerca de trinta meses a sociedade brasileira convive com uma alvissareira estabilização monetária, assistindo a sucessivos decréscimos da taxa inflacionária, o que tem levado os usuários dos transportes de cargas à busca da citada racionalização na escolha da modalidade que atenda a seus anseios. Isso porque os custos financeiros envolvidos, em decorrência do período de imobilização das cargas durante o trajeto entre sua origem e seu destino, deixaram de ser um fator estratégico para a

tomada de decisões quanto aos modos a utilizar.

II - A perspectiva de otimização de uso múltiplo dos recursos hídricos, a partir da recente promulgação da Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, que institui a política nacional para esse setor e demais mecanismos correlatos. O referido instrumento, a par de explicitar o transporte aquaviário como uso racional e integrado daqueles recursos no âmbito da referida política, exige a manutenção das características de navegabilidade dos corpos d'água, privilegiando sua utilização compartilhada. Dessa forma, constituirá vigoroso mecanismo de incentivo ao desenvolvimento do transporte hidroviário interior em nosso país, à medida que preconiza a preservação da capacidade atual e potencial de transporte em nossas vias líquidas naturais, em reconhecimento ao relevante papel que essa modalidade de transporte tem a exercer no apoio ao desenvolvimento sustentável, notadamente em regiões de expansão de fronteira econômica situadas nas grandes bacias hidrográficas brasileiras, e consentânea com a política geral adotada pelo Ministério dos Transportes de incentivar o uso de modalidade de melhor rendimento operacional.

III - A intensificação dos mecanismos de sustentabilidade ambiental que exige a consideração da variável ecológica em todas as etapas de implementação de projetos de infra-estrutura



básica. Nesse particular, a experiência internacional, ditada por especialistas ligados às grandes agências internacionais de financiamento (Banco Mundial e BID, principalmente), prescreve que a modalidade de transporte que menos agride o meio ambiente é aquela desenvolvida sobre águas, por um motivo elementar: a infra-estrutura física já está praticamente pronta e disponível para operação, o que reduz significativamente o grau de agressão ao meio biótico durante sua implantação.

IV - O advento da integração econômica entre os países da América do Sul, inicialmente em sua região meridional por meio da vitoriosa implementação do Mercado Comum do Sul (Mercosul), e com amplas perspectivas de se irradiar por todo o continente, abrangendo, progressivamente, os demais países já integrantes do Tratado de Cooperação Amazônica. Nesse contexto, os grandes eixos hidroviários representados pelo sistema fluvial Paraguai-Paraná-Prata, no sul, e pela rede hidrográfica do Solimões-Amazônia e seus afluentes, no norte, constituem formidáveis instrumentos de incentivo à integração pretendida, pelas oportunidades que proporciona a realização do transporte a menores custos operacionais.

V - Integração da fronteira econômica nacional no sentido da região Centro-Oeste, até alcançar a borda da Amazônia, abrangendo, ainda, o oeste baiano, o sudoeste piauiense e o sul do Maranhão, inicialmente mediante a exploração agrícola na área do chamado "cerrado setentrional". Essa atividade, a par de gerar significativos níveis de excedentes exportáveis, exige a internação dos respectivos insumos, cargas essas tipicamente passíveis de ser transportadas pelas vias navegáveis interiores disponíveis nessas áreas ou em suas adjacências, como é o caso, respectivamente, dos rios Araguaia e Tocantins, São Francisco, Paraguai e Madeira, de imediato, ou até mesmo do Parnaíba e do Tapajós, a médio prazo. Assim, essa realidade contradiz o argumento de que "o transporte hidroviário interior não se desenvolve

no Brasil porque onde há carga não há rio e vice-versa". A título de ilustração, os produtores de grãos da região de Nova Xavantina, em Mato Grosso, estão se mobilizando para escoar sua produção pelo terminal de Ponta da Madeira em São Luís do Maranhão, utilizando o sistema multimodal hidrorododotroviário formado pelos rios das Mortes e Araguaia, conjugados à rodovia Xambioá-Imperatriz e à ferrovia Imperatriz-Ponta da Madeira, em face da redução da ordem de 25% nos custos de transporte que essa alternativa pode proporcionar em relação à solução tradicional de escoamento, via rodoviária, com destino aos portos de Santos e/ou Paranaguá.

Diante de todos esses fatores, cabe assinalar o advento de relevantes instrumentos jurídico-regulamentares que, seguramente, contribuirão para a abertura e a dinamização do mercado de transportes em nosso país, em favor do transporte hidroviário interior. Tal é o caso da recente promulgação da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências", a qual propiciará maior concorrência entre os armadores nacionais e o acréscimo do transporte doméstico pelas vias navegáveis interiores.

É por todos esses motivos que o governo federal, ao instituir seu Programa de Investimentos para o Desenvolvimento - Brasil em Ação, entre os quinze projetos na área de transporte, do total de quarenta e dois, priorizou quatro voltados para a dinamização do transporte hidroviário interior, como segmentos básicos de importantes eixos de desenvolvimento em áreas estratégicas do País, a saber:

- Hidrovia do São Francisco - Integrante do chamado corredor Nordeste, que objetiva a redução dos custos de transporte das culturas de exportação produzidas na área de influência do sistema hidroviário do rio São Francisco, bem como o barateamento do abastecimento de alimentos básicos oriundos do Centro-Sul e do Centro-Oeste com destino à região Nordeste.

- Hidrovia da Madeira - De modo semelhante, integra o corredor Noroeste, em articulação com a ro-

dovia federal BR-364, entre Cuiabá, Porto Velho e Rio Branco, proporcionando significativa redução dos custos de transporte da produção de grãos agrícolas da Amazônia ocidental.

- Conclusão da hidrovia Tietê-Paraná - Por meio de implementação da eclusa de Jupia, a ser concluída até 1998, permitindo a conexão entre o médio e o alto trechos do rio Paraná, este já integrado ao rio Tietê, disponibilizando sistema hidroviário contínuo com cerca de 1.280 quilômetros de extensão na região de maior dinamismo econômico do País, favorecendo, até mesmo, o intercâmbio com os países do Mercosul, a partir das interconexões viárias convergentes à região de Foz do Iguaçu, no Estado do Paraná.

- Hidrovia Tocantins-Araguaia - Segmento básico do corredor Centro-Nor-

Hidrovia estimulará a produção de grãos na área central do País

te, proporcionará o incremento da produção de grãos agrícolas na área central do País, mediante a disponibilização de sistemas multimodais de transporte hidrorododotroviário, abrangendo o rio Araguaia e seu afluente das Mortes, e/ou hidroferroviário, composto pelo rio Tocantins, ambos articulados ao terminal graneleiro de Ponta da Madeira, em São Luís do Maranhão, por meio do sistema ferroviário Norte-Sul/Carajás. Além disso, esses segmentos hidroviários exercerão importante papel no atendimento aos crescentes tráfegos na direção norte-sul, decorrentes da expansão da fronteira econômica em sua área de influência.

Importa assinalar que, para a execução de todos esses empreendimentos, estão programados dispêndios de R\$ 127,6 milhões. Esse montante representa apenas 2,7% do total programado para os projetos de transporte e 0,23% do total geral do programa Brasil em Ação. No entanto, esses investimentos viabilizarão a incorporação de cerca de 5.200 quilômetros de hidrovias ao sistema nacional básico de transporte, refletindo um custo unitário médio de apenas R\$ 24,5 mil/quilômetro de via disponível.

Essa iniciativa resgata o esquecimento por cerca de quarenta anos a que esse setor vem sendo relegado em nosso país.

* Ministro de Estado dos Transportes.