

OESP
12/5/97 A-13
27

TRANSPORTES

Mapa identificará pontos perigosos da hidrovia da soja no Amazonas

Empresa quer saber por onde devem passar as barcas que levam produto para exportação

PABLO PEREIRA

A empresa americana Racal vai preparar um mapa detalhado do leito do Rio Madeira, de Porto Velho a Itacoatiara, no Amazonas, para servir de suporte de navegação na hidrovia Madeira/Amazonas. A operação está em andamento com engenheiros da Racal e da Hermasa, empresa de navegação que criou a hidrovia, percorrendo os 1.115 quilômetros que separam os dois terminais graneleiros do Grupo Maggi. Eles vão identificar os pontos perigosos do trajeto.

A lancha Parecis passa uma espécie de rodo eletrônico no fundo e nas várzeas do rio, numa extensão de 200 metros de largura, detectando obstáculos com precisão de 30 centímetros. "Esse trabalho vai permitir saber com segurança por onde devem navegar as barcas de soja", explica John Veasey, diretor da Hermasa.

Sobre a mesa de trabalho de Veasey, em Itacoatiara, um mapa minucioso emitido pelos computadores da Parecis mostra o relevo do fundo da enseada na frente do porto graneleiro, onde navios de grande calado são carregados. A empresa prevê que até setembro devem passar pelo porto 300 mil toneladas de soja rumo a portos da Holanda e do Japão.

A hidrovia é uma alternativa de exportação de grãos produzidos na região que vai do norte do Mato Grosso ao Acre, passando por Rondônia e sul do Amazonas. O ganho em relação ao transporte da produção para escoamento pelos portos do Sul, como Santos e Paranaguá, é de 30%, segundo cálculos da Hermasa.

Para que os planos da empresa não sejam interrompidos, um dos pontos a atacar é o empirismo da navegação regional. O plano inicial era operar com duas embarcações próprias empurrando as 12 balsas graneleiras que foram financiadas pelo BNDES. Mas o esta-



Rebocador sobe o Madeira rumo a Porto Velho: travessia de risco

leiro atrasou a entrega e somente nesta semana o primeiro rebocador ficou pronto. O Sapezal, responsável por cerca de 150 mil toneladas da soja transportada na hidrovia, é um barco equipado com radar e comunicação via satélite. "Não ficou como devia", admite Veasey.

Perigos — Com a entrega do Sapezal, a Hermasa transferiu a tripulação do rebocador Memeco, alugado, que foi operado por funcionários da empresa nos últimos dois meses. Foi nesse rebocador que a reportagem do Estado passou três dias e três noites numa viagem de 70 horas pelos paranás e pedrais do Madeira, de Porto Velho a Itacoatiara.

Os marítimos navegam à noite sem equipamento de segurança, a partir do conhecimento empírico que adquiriram em anos de navegação fluvial. Uma quebra de hélice pode transformar o que deveria ser uma etapa de um negócio de grãos numa aventura perigosa, com mergulho cego em águas sujas e tripulantes expostos a riscos de morte. "Se você é puxado pela corrente para baixo do barco, é morte certa", argumentou na semana passada Oscar Marques Nazaré, de 59 anos, motorista do rebocador Memeco.

Nazaré, portador de uma hérnia no abdome, e outros dois marinheiros

que subiam o Madeira para carregar em Porto Velho, passaram por esse drama na madrugada do dia 1º. Uma tora cravada no fundo do rio quebrou a grade de proteção da hélice, entortou os ferros e arrancou uma pá da peça de metal que pesa 105 quilos. A substituição foi feita debaixo d'água, sem nenhum equipamento. O Memeco navegou mais cinco dias avariado, com a grade presa por um cabo de aço para não atingir a nova "pallêta", o que acabaria de vez com a travessia.

Quando fala das dificuldades que os marinheiros superaram com navegação noturna, sem equipamentos adequados e expostos ao estresse de transportar milhares de toneladas de soja por águas turvas, o diretor não esconde uma ponta de frustração. "O transporte tem de ser um processo industrial e não uma agonia", diz. Ele reconhece que a hidrovia começou a funcionar em condições precárias, mas acredita que a situação deve ser alterada a partir de julho. "Estamos fazendo os ajustes que ainda são necessários."

Veasey conta que o projeto da Hermasa sofreu campanhas contrárias, sem dizer de quem. "Estive até no Banco Mundial com o projeto", lembra, explicando que não obteve apoio. A hidrovia só saiu do papel quando o Grupo Maggi conseguiu o financiamento do BNDES e decidiu executar o plano. "O retorno deve vir em 12 anos", calcula Veasey. O primeiro navio carregado em Itacoatiara partiu para Roterdã há duas semanas com 53 mil toneladas; o próximo deve zarpar dia 22.

META É
TORNAR SEGURA
OPERAÇÃO QUE
HOJE É PERIGOSA