



Terça-feira/ 13 de março/ 2001

Quatro balsas fazem primeira viagem em trecho tão longo pela polêmica hidrovia Araguaia-Tocantins

Começa navegação no Araguaia

Mesmo com as obras da hidrovia embargadas pela Justiça, embarcações já navegam rumo a Barra do Garças para pegar carga de milho

Marília Assunção

A partida de um comboio de quatro balsas de Couto Magalhães (TO) com destino a Barra do Garças (MT), no dia 13 de fevereiro, foi o pontapé da operação oficial de transporte em larga escala pela Hidrovia Araguaia, Tocantins, Rio das Mortes – cujo licenciamento está parado por solicitação do Ministério Público Federal do Maranhão, Tocantins e de Goiás. As embarcações estão subindo o Araguaia, e, quando chegar a Barra do Garças, o comboio será carregado com 2,4 mil toneladas de milho e iniciará o trajeto de volta.

A previsão é de que ele partirá no domingo e descerá 1,3 mil quilômetros pelo Rio Araguaia até Couto Magalhães, consolidando a primeira viagem oficial de transporte pela hidrovia em trecho tão longo. O comboio, denominado Isabel, vai passar por cidades como Aragarças, Aruanã, Bandeirantes, Cocalinho (MT) e Luís Alves. A viagem ocorre no mesmo momento em que órgãos do governo, organizações não-governamentais (ONGs), empresas, Ministério Público e ambientalistas goianos acertam suas propostas para a Agenda 21 brasileira, que devem estar prontas até segunda-feira para um debate no dia 5 de abril.

Muitas ONGs condenam a hidrovia alegando que os impactos ambientais serão muito grandes. Por esse motivo, o tema vem despertando polêmica desde antes do início da operação de testes, há cerca de dois anos. Maurício Galinkin, do Centro Brasileiro de Referência Ambiental e Cultural (Cebac), de Brasília, disse ontem que a notícia do comboio “não soa bem”. “Para nós, o volume previsto ultrapassa em 20% a capacidade do Araguaia apontada em estudo do Instituto de Pesquisa Técnica (IPT) de São Paulo”, afirmou. Ele acionou o departamento jurídico do Cebac e aguarda a manifestação do MPF sobre a questão.

A administração da hidrovia (Ahitar) informou ontem que as empresas transportadoras estão baseadas no direito de ir e vir, guiando-se apenas pelo balizamento do Araguaia, feito há alguns anos e tirando proveito da cheia do rio. Desde 1996 a Ahitar tenta encerrar os questionamentos judiciais em torno do licenciamento. Recursos para a hidrovia estão previstos no orçamento da União deste ano, mas a questão está sob análise da Justiça.

O superintendente da Ahitar, Carlos Mota, ressaltou que as obras continuam embargadas, mas que existe liminar que garante a navegação. Segundo ele, o Araguaia nesse período fica

apto à navegação com a carga que vai ser transportada no comboio pela empresa carioca Araguaiana Navegação Fluvial Ltda. "O Rio Araguaia tem 1,5 metro de calado (profundidade correspondente à parte da embarcação que fica sob a água) até junho, portanto, pode ser navegado", explicou. Ele, que desconhece o estudo citado por Galinkin, confirmou a informação de que outra grande transportadora, a Navbel, também começa a operar. As embarcações dela estão prontas e atracadas em Couto Magalhães.

136

O superintendente explicou que não cabe à Ahitar autorizar ou desautorizar a utilização do Araguaia para transporte de carga. "Não há problema desde que as embarcações se enquadrem no gabarito do rio, dispensando a realização de obras que alterem a calha." Ele lembrou que a Araguaiana buscou recursos públicos no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para operar. A empresa também fez investimentos próprios.

A assessoria de imprensa do Ministério dos Transportes e da Companhia Docas do Pará informou em Brasília, no final da tarde de ontem, por telefone, que a Araguaiana tem licenciamento para transporte pelo Rio Araguaia. O entendimento do ministério, ao qual a Ahitar é subordinada, é de que o embargo é apenas para as obras e que, estando o rio com a sinalização, pode ser navegado, especialmente agora no período da cheia.

A Araguaiana, contudo, queixa-se de que o comboio precisa ficar estacionado em alguns pontos, como Aruanã, porque as obras previstas e orçadas pelo governo federal não foram realizadas e as embarcações precisam contar com a melhor cheia para alcançar Barra do Garças. Essas obras, conforme prevê o projeto da hidrovia, implicam abertura da calha, a partir da explosão de pedras (derrocagem) em alguns pontos, além de um total de 86 intervenções consideradas necessárias para viabilizar a navegação durante um período maior do ano.

A direção da Araguaia evitou ontem informar o ponto preciso onde está o comboio com receio de reações por parte dos contrários à hidrovia. O Comboio Isabel é formado por quatro balsas graneleiras, com capacidade de 600 toneladas cada uma, mais uma balsa mista para transportar até 550 mil litros de grãos líquidos ou até 650 toneladas de grãos sólidos. Até o ano passado, o Isabel vinha sendo utilizado para transporte de calcário e arroz, ainda em teste, apenas em alguns trechos do Araguaia, mais especificamente entre Couto Magalhães e Santa Terezinha ou entre Couto e São Félix, ambas no Mato Grosso.

Não há previsão para a chegada das embarcações em Couto Magalhães porque o nível do rio ainda não atingiu o que a empresa espera e o comboio vai navegar a uma velocidade de apenas 11 quilômetros por hora, "jamais formando marolas", salientou a Araguaiana.

[Texto anterior](#) | [Próximo texto](#)