Hidrovias — caminhos do desenvolvimento



NEWTON RICARDO REZENDE MORAES

O transporte de carga no Brasil está ainda muito centrado nas rodovias. No entanto, observamos que a expansão da fronteira agrícola vem aumentando sua distância dos grandes portos e centros consumidores, o que exige o desenvolvimento de outros modais de transportes, como a hidrovia e a ferrovia, e a utilização nacional da multimodalidade.

As empresas de transportes do mundo vêm abandonando suas características modais tradicionais para se integrarem a sistemas de prestação de serviços multimodais, haja vista que os novos processos de produção levam as empresas a trabalharem com estoques mínimos, implicando menores lotes de produtos expedidos e com maior freqüência.

Os clientes que demandam serviços de transporte de carga podem ser classificados em dois tipos:

1. Os que dependem de transporte barato, pois seus insumos/produtos têm baixo valor unitário e o custo do transporte é portanto muito significativo, como os setores de mineração/siderurgia, agrícola/agroindustrial, fertilizantes etc.

2. Os que têm transporte como custo, porém com menor significado. Somente serviços e custos competitivos de outros modais de transporte além da rodovia farão com que se interessem em utilizar a intermodalidade.

O primeiro tipo é o que nos interessa. São setores que exercem grande pressão para conseguir condições mais adequadas e modais de transporte de menor custo. Normalmente atuantes no mercado externo, para eles os custos de transporte e os portuários são relevantes para a competitividade internacional de seus produtos. Os interesses desses setores explicam a participação cada vez mais freqüente das empresas em investimentos de infra-estrutura de transporte, tradicionalmente feitos pelo Estado.

A hidrovia tem sido considerada o modal mais eficaz do ponto de vista do consumo energético, e por isso recomendada sempre que técnica e economicamente viável. Como se adapta bem ao transporte de grãos agrícolas, é adequada a áreas de influência em regiões de elevada aptidão agrícola onde se situam algumas bacias hidrográficas com extensos trechos navegáveis.

Na bacia amazônica, está em desenvolvimento a hidrovia dos rios Madeira e Amazonas — incluída entre os projetos prioritários do Programa Brasil em Ação, do governo federal —, que serve hoje ao escoamento da produção de grãos de Rondônia e do nordeste de Mato Grosso. Essa hidrovia, potencialmente um eixo estruturador do corredor multimodal de transporte Noroeste, viabiliza a intermodalidade na região, uma vez que se utilize a rodovia como alimentadora. A área de influência desse corredor corresponde à chapada dos Parecis, em Mato Grosso e Rondônia; à área de cerrados que se estende por 150km dos dois lados da BR-364; às áreas limítrofes à hidrovia e às áreas contínuas ao sul do estado do Amazonas, próximas do Acre.

O potencial agricultável estimado dessa região é de 20 milhões de hectares. Sua maior área produtora está na chapada dos Parecis, ao norte de Mato Grosso, com acesso imediato ao corredor multimodal, de cujo desenvolvimento participa a iniciativa privada. A produção da chapada tem sido escoada pela rodovia, com estradas em estado precário, até os portos sobrecarregados de Santos e Paranaguá, distantes cerca de 2.500km. Utilizando o corredor, dispõe-se da BR-364 por menos de mil quilômetros e da hidrovia, em 1.300km, de Porto Velho até Itacoatiara, no Amazonas, onde o produto será embarcado em navios. O tempo de viagem Itacoatiara—Roterdã será menor do que o de Santos/Paranaguá—Roterdã, não só pela redução da distância (praticamente menos mil quilômetros), como também por evitar a espera provocada pela sobrecarga dos portos de Santos e Paranaguá.

A implantação do corredor significa menor custo de transporte e conseqüentemente competitividade maior para o produto exportável brasileiro. No caso da hidrovia da bacia amazônica, resultará também em melhora do tráfego da Zona Franca de Manaus. Sem a cobertura de seguro, a navegação do rio é ainda precária. Parte da produção da Zona Franca segue hoje para Porto Velho, em Rondônia, por modal aéreo, onde é transferida para a rodovia BR-364.

Também parte do Programa Brasil em Ação, a hidrovia Araguaia—Tocantins tem um total de aproximadamente 3 mil quilômetros navegáveis. A implantação do transporte comercial na hidrovia está prevista pelo corredor multimodal de transporte Centro-Norte, que ligará o Cerrado Central ao porto de Ponta da Madeira, em São Luís, Maranhão. O corredor utilizará para o transporte da carga o rio Araguaia até Xambioá, Tocantins. Lá será efetuado o transbordo da carga para caminhões que a levarão até Imperatriz, no Maranhão, daí seguindo pela ferrovia Norte—Sul e depois pela estrada de ferro Carajás até o porto de Ponta da Madeira, onde será embarcada.

A economia inicial da utilização multimodal será de 30 a 40% do custo do transporte, em relação ao transporte rodoviário até os portos de Santos e Paranaguá. Também se economizará no tempo de percurso até o porto de Ponta da Madeira, muito mais próximo do Hemisfério Norte e muito menos congestionado que os anteriores.

Ambas as hidrovias, a do Madeira e a do Araguaia, abrem caminhos para o desenvolvimento de regiões inóspitas no que se refere aos transportes.

Newton Ricardo Rezende Moraes é técnico em infra-estrutura do BNDES e professor da Faculdade Moraes Júnior.