



Derrocamento do Pedral do Lourenço



A IDEIA CUJO TEMPO CHEGOU

CMG (FN) Robson Clair da Silva*

**“Existe uma coisa mais importante
do que todos os exércitos do mundo.
Essa coisa é a ideia cujo tempo chegou”**

(Victor Hugo)

A logística brasileira de transporte baseada no modal rodoviário aumenta substancialmente o custo de escoamento do produtor ao consumidor final, impactando tanto o mercado interno quanto a competitividade no mercado internacional.

Dessa forma, o potencial do modal hidroviário se apresenta como fator decisivo para a inexorável marcha do progresso econômico brasileiro, o qual foi geograficamente favorecido a partir da transferência da capital brasileira da cidade do Rio de Janeiro para Brasília, em 21 de abril de 1960.

Passados mais de 60 anos, a mudança da capital do litoral sudeste para o centro-oeste deixou clara a força de política e acertada decisão do Presidente Juscelino



Kubitscheck ao posicionar fisicamente a Administração Central do país no eixo de convergência e irradiação do desenvolvimento nacional.

Atualmente não existem dúvidas sobre a necessidade urgente de se quebrar o ciclo de desperdício ou não aproveitamento do enorme potencial para se desenvolver a rede hidroviária em escala proporcional às dimensões continentais do país.

Diante do baixo custo de combustível para a elevada cubagem e peso da carga transportada, o modal hidroviário apresenta-se como o mais rentável. Assim sendo, não pode ser desprezado na atual conjuntura vivenciada pelo Brasil, com destaque para os seguintes aspectos: o forte progresso dos agronegócios nas proximidades do paralelo 16° Sul; a pavimentação da BR-163, no trecho entre Sinop (MT) e Miritituba (PA); obras de drenagem e sinalização do leito do Rio

Madeira; a ativação do Escritório Regional da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil) na região Norte; e a expectativa de que, em futuro próximo, ocorram as obras de derrocamento do Pedral do Lourenço na calha do Rio Tocantins.

No que tange aos agronegócios, de acordo com os dados da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), houve aumento de quantidade dentro a categoria de produtos exportados, atingindo o crescimento de 21,1% na comparação de julho de 2020 com o mesmo mês do ano passado, a despeito da paralisação causada pela pandemia do coronavírus.

O resultado acima contribuiu para que a balança comercial brasileira registrasse um superávit mensal recorde no mês de julho, com saldo positivo de US\$ 8,1 bilhões, considerando toda a série histórica iniciada em 1989. O recorde anterior era de maio de 2017, com US\$ 7,7 bilhões, ainda de acordo com dados da SECEX.



A pavimentação da BR-163, entre o Mato Grosso e o Pará, finalizada pelo governo federal no início do ano, está diretamente relacionada à redução de custos médios dos fretes de 13,18% para o escoamento da produção, considerando a rota de Sorriso (MT) ao porto de Miritituba, em Itaituba (PA).⁽¹⁾

A conclusão das obras de dragagem e sinalização do leito do Rio Madeira tornará exequível a navegabilidade no período de sua vazante (entre julho e novembro), quando as empresas de navegação são obrigadas a reduzir a capacidade de cargas transportadas das embarcações para continuar navegando, visando superar as restrições de calado que chegam a dobrar o tempo de perna entre Manaus (AM) e Porto Velho (RO).

A ativação, na região Norte, na cidade de Belém (PA), do Escritório Regional da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil) tem o potencial de contribuir de forma ímpar para alavancagem da economia dos Estados do Pará, Amapá, Tocantins, Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima.

Por fim, a possibilidade de que saiam do papel as obras de derrocamento do Pedral do Lourenço (localizado entre as Ilhas de Bogéa e o Município de Santa Terezinha do Tauri, no Estado do Pará), cujo objetivo seria literalmente retirar as pedras que estão

no caminho do necessário desenvolvimento do Arco Norte, permitirá a navegabilidade nos trechos do Rio Tocantins, que somariam 35 quilômetros de extensão, constituindo-se em um largo e acertado passo para o progresso econômico do Brasil.

Apenas para ilustrar, a dragagem do Rio Madeira exerce grande influência positiva na Bacia Hidrográfica Amazônica que atravessa 45% do território nacional, incidindo sobre os seguintes Estados: Acre, Amazonas, Rondônia, Roraima, Amapá, Pará e Mato Grosso.

Em paralelo, o derrocamento do Pedral do Lourenço, que faz parte da Bacia Hidrográfica Tocantins-Araguaia e corresponde a 10,8% do território brasileiro, poderá alavancar a economia dos seguintes Estados: Goiás, Tocantins, Pará, Maranhão, Mato Grosso e Distrito Federal.

Tais obras, isoladamente, são imprescindíveis para o aproveitamento do potencial das duas hidrovias, que poderia ser otimizado com a interligação da Bacia Hidrográfica Amazônica com a Bacia Tocantins-Araguaia, através do Furo de Santa Maria ou Rio Pará.

O Brasil, além do enorme potencial hidrográfico, possui recursos humanos com qualificação em engenharia capaz de planejar e conduzir a construção de uma rede de canais integrando as principais bacias hidrográficas existentes no país.



Obras no Pedral do Lourenço



***Wasserstrassenkreuz (Alemanha) – A hidrovía é um rio que passa sobre outro, o Elba.
A obra é considerada uma das mais fantásticas da Europa***

A imagem acima apenas serve para ilustrar que a Alemanha, apesar de possuir potencial hidroviário muito inferior ao Brasil, não deixou de aproveitar as oportunidades de conexão dos canais que gerou a economia anual de bilhões de euros, por meio da ligação do porto fluvial de Berlim ao Rio Reno, que é imprescindível para a Europa inteira. Este fato pode referenciar as alavancas potenciais do desenvolvimento nacional, as quais seriam resultantes da interligação da Bacia Hidrográfica Amazônica com a Bacia Hidrográfica Tocantins-Araguaia que, diante de consideráveis reduções do custo de transporte, colocará a região do Delta do Amazonas na posição de principal *hub port*⁽²⁾ brasileiro. ■

Notas

(1) Dados da Esalq-Log (Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz).

(2) Porto concentrador de cargas, que as recebe e redistribui para outros portos.

Imagens

<https://g1.globo.com/pa/para/noticia/demora-nas-obras-do-pedral-do-lourenco-afetam-a-economia-no-para.ghtml>

<https://civilizacaoengenhaira.wordpress.com/2012/12/12/conheca-o-maior-cruzamento-hidroviario-da-europa/>

Referências

<https://portal.apexbrasil.com.br/noticia/apex-brasil-inaugura-escritorio-para-atender-a-regiao-norte/>

<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/obras-do-dnit-geram-queda-de-preco-medio-de-fretes-para-o-escoamento-da-producao>

<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2020/agosto/balanca-comercial-tem-recorde-historico-em-julho-com-uss-8-1-bilhoes-de-superavit>

<https://g1.globo.com/pa/para/noticia/demora-nas-obras-do-pedral-do-lourenco-afetam-a-economia-no-para.ghtml><https://www.ilos.com.br/web/tag/portos-do-arco-norte/>

<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/hidrovia-do-madeira>

**Coordenador na Subchefia de Integração Logística do Estado Maior Conjunto das Forças Armadas do Ministério da Defesa*