

RIO TOCANTINS, NAVEGABILIDADE E A MARINHA DO BRASIL NO PROGRAMA NACIONAL DE RECURSOS HÍDRICOS

ROBSON CLAIR DA SILVA*
Capitão de Mar e Guerra (RM1-FN)

É inquestionável julgar que seja imprescindível o aperfeiçoamento contínuo das condições de navegabilidade para elevar o aproveitamento máximo do enorme potencial das bacias hidrográficas brasileiras, que possibilitará alavancar o desenvolvimento nacional, regional e local, tendo como referência a significativa redução dos custos de transportes.

Há quase dois séculos, isso já tinha sido alertado pelo ilustre paraense Dom Romualdo Antônio Seixas, nascido à margem esquerda do Rio Tocantins, em pronunciamento sobre a importância das

águas interiores realizado na Câmara dos Deputados, em 12 de junho de 1826. Em consonância com o seu pensamento sobre o potencial de desenvolvimento do País, seria acertado afirmar que a melhoria das condições de navegabilidade da Bacia do Tocantins invoca a necessidade do desenvolvimento econômico-social regional e nacional. Como parte do mesmo contexto, torna-se imprescindível e tempestiva execução das obras de derrocamento do Pedral do Lourenço, compreendendo trecho de 43 quilômetros de extensão do Rio Tocantins e localizado

* Mestre e Doutor em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval. Bacharel em Administração pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. MBA em Logística pelo Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca (Cefet/RJ). Pós-Graduação (Especialização) em Engenharia de Produção pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais e em Gestão Empresarial pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.

entre as Ilhas do Bogéa e a Vila de Santa Terezinha do Taiuri, no estado do Pará.

Além do exposto, cabe considerar que a mesma calha de rio que atenderia embarcação de alta cubagem e com elevada carga navegando como um comboio-tipo não deixa de prescindir de condições seguras para as embarcações regionais e menores, como lanchas escolares, embarcações para turismo, barcos de pescadores e até canoas feitas de troncos escavados (casquinhas). Isso porque os cursos d'águas são as principais estradas da região e possuem papel que contribui bastante ao tão necessário desenvolvimento econômico regional e do País.

Outro fato relevante é que a implementação criteriosa da Hidrovia Tocantins-Araguaia encontraria alinhamento nos seguintes componentes da Segurança Humana, que, de acordo com o Relatório do Programa Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), são: 1. Segurança

Econômica, que decorre de renda gerada por trabalho remunerado e produtivo; 2. Segurança Alimentar, que é o acesso físico e econômico aos alimentos básicos; 3. Segurança na Saúde, para garantir a proteção mínima para combater doenças e estilos de vida insalubres; 4. Segurança Ambiental, para proteger as pessoas das ameaças e estragos de ordem antrópica à natureza; 5. Segurança Cidadã, que incide na valorização dos direitos humanos; 6. Segurança Comunitária, que incentiva a parceria entre a população, governos e instituições públicas e privadas;

e 7. Segurança Política-Segurança Jurídica, que invoca a segurança jurídica transparente, estável e confiável (OLIVEIRA, 2018).

Certamente, a construção de hidrovias no Brasil sofre pressões de interesses distintos e em várias direções. Daí a validade de se dar crédito ao pensamento da geógrafa Bertha Becker, cientista da Amazônia que, em suas falas e relevantes produções acadêmicas, propôs uma visão integrada, sem extremismos, como o único caminho para conciliar preservação e desenvolvimento da região, que cobre um pouco mais da metade do território nacional. A cientista defende para as estradas amazônicas, literalmente, a navegabilidade como ponto

crucial no processo de conciliação (BECKER, 2004).

Numa breve análise da navegabilidade do ponto de vista econômico, pode-se concluir que a logística de transporte no Brasil é baseada no modal rodoviário, que aumenta substancialmente o custo de escoamento do produtor ao consumidor final, tanto

para o mercado interno, o que afeta diretamente a colocação de alimentos na mesa da população brasileira, quanto para a competitividade dos produtos no mercado internacional. Isso pode estar ligado, intrinsecamente, aos efeitos da elevação de preços ou ao acesso físico a um bem ou serviço por determinados brasileiros em parte mais isolada do território nacional, que, possivelmente, seria mitigado por melhores condições de navegação.

Fato exposto, não discutir as condições de navegabilidade do Rio Tocantins é

Atentar para a navegabilidade do Tocantins é quebrar o ciclo de desperdício para se desenvolver a rede hidroviária em escala proporcional às dimensões do País

ignorar o imprescindível potencial do modal hidroviário, decisivo pela questão econômica, que, geograficamente, seria favorecida com a retirada do pedral, posicionado no meio do caminho do desenvolvimento regional e nacional. Atentar para a navegabilidade do Tocantins representa quebrar o ciclo de desperdício ou do não aproveitamento do enorme potencial para se desenvolver a rede hidroviária em escala proporcional às dimensões continentais do País, possibilitando encurtar distâncias entre os produtores e o mercado consumidor nacional e o internacional, que impactam na competitividade no exterior.

É indiscutível que o modal hidroviário se apresenta como o menos oneroso, e até o mais positivo do ponto de vista ecológico, diante do baixo consumo de combustível e da menor emissão de gases poluentes para o elevado transporte de cubagem e peso da carga.

Os seguintes dados do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT, 2014) ratificam a importância da navegabilidade do Rio Tocantins: o enorme potencial do agronegócio; a potencial elevação de demanda de produtos agrícolas pelo comércio exterior; aspectos econômico-logísticos; e aspectos econômico-ambientais (DNIT, 2014).

O pensamento alinhado a uma abordagem sistêmica sobre a necessidade de melhoria das condições de navegabilidade do Rio Tocantins, por meio do derrocamento do Pedral do Lourenço, envolve fatores que impactam e seriam impactados no campo da Geografia Econômica: o progresso dos agronegócios nas proximidades do paralelo 16° Sul; a pavimentação da BR-163, entre Sinop (MT) e Miritituba (PA); as obras de drenagem e sinalização do Rio Madeira; e a ativação do Escritório Regional da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil) em Belém

(PA) em 2020, de acordo com artigo publicado no Portal de Periódicos da Marinha do Brasil (SILVA, 2020).

Apenas para ilustrar, o mesmo Portal cita a realização das obras de dragagem e sinalização do leito do Rio Madeira e a consequente melhoria das condições para se navegar no período de sua vazante na Amazônia Ocidental, entre julho e novembro, quando o nível das águas é baixo. Além de haver as restrições de calado, as empresas de navegação eram obrigadas a reduzir a capacidade de cargas transportadas pelas embarcações e levavam o dobro do tempo de perna entre Manaus (AM) e Porto Velho (RO) (SILVA, 2020).

O derrocamento do Pedral do Lourenço não apenas melhoraria as condições de navegabilidade na Bacia Tocantins-Araguaia, porque, se considerarmos sua interligação à Bacia Amazônica, os efeitos econômicos seriam potencializados no Furo de Santa Maria ou no Rio Pará, gerando significativas reduções do custo logístico de transporte e promovendo a região do Delta do Amazonas à posição de principal *hub port* brasileiro (SILVA, 2020).

O Plano Nacional de Recursos Hídricos (PNRH), estabelecido pela Lei nº 9.433/97, faz menção, em seu Art. 1º, à Política Nacional de Recursos Hídricos, baseada nos seguintes fundamentos: I - a água é um bem de domínio público; II - a água é um recurso natural limitado, dotado de valor econômico; III - em situações de escassez, os usos prioritários dos recursos hídricos são o consumo humano e a dessedentação de animais. Em relação à governança e à política, a mesma lei é um dos instrumentos que orienta a gestão das águas no Brasil, por um conjunto de diretrizes, metas e programas constantes do PNRH, que devem ratificar, de modo o mais abrangente possível, o processo de mobilização e participação social.

Em conclusão, salvo melhor juízo, a Lei nº 9.433/97, que institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, regulamenta o inciso XIX do art. 21 da Constituição Federal e altera o art. 1º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, que modificou a Lei

nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, que não faz menção, em seu texto, ao tema malha hidroviária, que tem impacto significativo no valor econômico de determinada calha de rio. Além disso, parece não prever a importante participação da Marinha do Brasil, inserida na Política Nacional de Recursos Hídricos.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Hidrovia; Navegação; Transporte Hidroviário;

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, 2016.
- BRASIL. Plano Nacional de Recursos Hídricos (PNRH). Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 9 de janeiro de 1997, p. 470. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9433.htm Acesso em: 29 mar. 2022.
- CAPRA, F. A. *Teia da Vida: uma compreensão científica dos sistemas vivos*. São Paulo: Cultrix, 2006.
- CZIGANI, A. C. “Realidades Amazônicas: navegação interna e transcontinental sul-americana”. Disponível em: https://www.persee.fr/doc/bifea_0303-7495_1973_num_2_4_1443. Acesso em: 23 mar. 2022.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. Anteprojeto de Derrocamento Hidrovia do Tocantins. Disponível em: https://www1.dnit.gov.br/anexo/Anexo/Anexo_edital0048_16-00_0.pdf. Acesso em: 23 mar. 2022.
- FIORAVANTI, C. “Bertha Koiffmann Becker: uma Amazônia sem extremismos”. Disponível em: <https://revistapesquisa.fapesp.br/amazonia-sem-extremismo/>. Acesso em: 21 mar. 2022.
- LINDOZO, R. *A história da Vila Tauiri contada pelo seu povo*. Itupiranga, Pará, 2013.
- NETO, P. P. “O caso do Pedral do Lourenço”. Disponível em: <https://quaradouro.blogspot.com/2013/02/o-caso-do-pedral-do-lourencao.html>. Acesso em: 22 mar. 2022.
- OLIVEIRA, Edmundo. *O universo da segurança humana*. Apoio para publicação: Instituto de Segurança Humana do Brasil. São Paulo, Brasil. Coplad-Ilanud Publication. San José, Costa Rica, 2018.
- RDH (1994). “Relatório do Desenvolvimento Humano: um programa para a cúpula mundial sobre desenvolvimento humano”. Disponível em: <http://hdr.undp.org/en/reports/global/hdr1994>. Acesso em: 22 mar. 2022.
- SILVA, R. C. “Derrocamento do Pedral do Lourenço”. *Revista do Clube Naval*. Disponível em: <https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/clubenaival/article/view/1359>. Acesso em: 23 mar. 2022.
- SOUZA, L. N. “Derrocamento do Lourenço: um estudo socioantropológico da percepção dos moradores da Vila Tauiry, Itupiranga-PA”. Trabalho de Conclusão de Curso. Disponível em: <https://facsat.unifesspa.edu.br/images/TCC/Luclia-do-Nascimento-Souza.pdf>. Acesso em: 23 mar. 2022.
- VULCÃO, P. C. “Navegar pelas águas da Geo-História: cartografias, narrativas e vivências geoliterárias no romance *Os Igarauínas*, de Raimundo de Morais”. Disponível em: <https://editorarealize.com.br/artigo/visualizar/77717>. Acesso em: 19 abr. 2022.