

HIDROVIA TIETÊ-PARANA – PARTE INTEGRANTE E IMPORTANTE PARA A HIDROVIA DO MERCOSUL

André Luis Rodrigues da Silva¹, Célio Daroncho²
^{1,2} Faculdade de Tecnologia da Zona Leste – FATEC-ZL
andreluro@ig.com.br, celio@daroncho.com

1. Introdução

O Brasil tem mais de 27.000 quilômetros de hidrovias consideradas navegáveis contudo apenas 15.000 quilômetros destas são utilizadas, sendo que, a Bacia Amazônica, utiliza quase a metade desse potencial, e nunca necessitou grandes investimentos, pois naquela região rio é rua[2].

2. Desenvolvimento Hidroviário Brasileiro

Infelizmente, na nossa rede hidrográfica, um dos maiores empecilhos para o desenvolvimento da navegação, ainda é a falta de investimentos e principalmente a falta de planejamento, ou melhor, o não cumprimento de normas dos Planos de Usos Múltiplos da Águas [3].

Várias hidrelétricas brasileiras construíram suas barragens e não projetaram, ou não concluíram as obras de suas eclusas, obra primordial para o transporte hidroviário vencer barreiras. Como uma das poucas exceções à regra a Hidrovia Tietê – Paraná, desde 1950, teve seu projeto e construção vinculada ao planejamento energético do Estado de São Paulo, em 1991 foi viabilizada a ligação do rio Tietê ao Paraná, deixando apenas por uma eclusa, a de Itaipu, a ligação com o rio Paraguai [3].

3. Hidrovia Tietê-Paraná-Paraguai

A Hidrovia Tietê-Paraná é uma das mais importantes obras do governo paulista e esta sendo executada com recursos do BNDES, sob administração do Departamento de Hidrovias da Secretaria de Transportes de São Paulo (DH e SEST) [2].

Em 1999 com a conclusão das obras de eclusa de Jupia, a hidrovia alcançou o Lago de Itaipu em trecho navegável contínuo, passando a dispor de 2.400 km, para o Sul pelo rio Paraná de Piracicaba até Foz do Iguaçu, e para o norte atingindo São Simão, no rio Paranaíba e Água Vermelha, no rio Grande, dando início ao que se convencionou chamar de Hidrovia do Mercosul [4].

O maior obstáculo para implantação definitiva da Hidrovia do Mercosul, ininterruptamente navegável de São Paulo a Buenos Aires é o desnível de 130 m da represa de Itaipu, que ainda não dispõe de um sistema de eclusas. Após a conclusão de todas as obras necessárias para interligar esse sistema com o rio Paraguai e a Bacia do Prata, a hidrovia Tietê-Paraná-Paraguai terá 7.000 km navegáveis, unindo quatro países do Mercosul, com capacidade para movimentar cerca de 35 milhões de toneladas anualmente, 80% da economia do Mercosul, em 1996/97 a CESP quantificou uma movimentação de aproximadamente 200 mil containeres ao ano e mais outras cargas [3].

3. Hidrovia Tietê-Paraná atual

A hidrovia foi originalmente projetada para comboios de 2.400 toneladas, mas esta capacidade mostrou-se insuficiente para concorrer de forma eficiente com o modal rodoviário, viabilizou-se, então o uso de comboios com maior número de chatas (calado superior a 2,5 m), desta forma os comboios passaram a navegar com quatro chatas carregando 6.000 toneladas. Está em estudo de viabilidade, no Tramo Norte do Rio Paraná, a operação de comboios carregando 9.000 toneladas [3].

A principal restrição da hidrovia prende-se as dimensões horizontais dos vãos de várias pontes, que se mostram insuficientes, a partir de 1996/97, a CESP iniciou um programa de duplicação dos vãos e instalação de proteções dos pilares das pontes do rio Tietê, trabalho hoje sob responsabilidade do Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo.

Para o aumento do tráfego e da carga, está prevista, no PERH a realização de obras para eliminar as restrições operacionais da Hidrovia nos trechos paulistas. Para 2007 estimam-se cargas na ordem de 2.100.000 toneladas e várias obras para atender essas demandas, removendo as restrições para calados de 2,5 m (níveis baixos dos reservatórios) visam reduzir as perdas de tempo nas passagens pelas eclusas, canais e pontes restritivas e aumentar a segurança do tráfego.[1].

4. Conclusões

Em um país como o Brasil, de grandes dimensões territoriais com mais de 27.000 quilômetros de vias navegáveis é difícil entender a acomodação do poder Público em ter apenas 15.000 mil quilômetros de vias navegáveis, sendo este um modal que agrega tantos ganhos em competitividade por possuir o menor custo por tonelada transportada e a uma alta capacidade de transporte.

5. Referências

- [1] Agência Nacional da Águas. *Apresentação do Plano Nacional de Recursos Hídricos*. Disponível em: <http://www.ana.gov.br/> Acesso em: 25 Mar 2007.
- [2] COSTA, L.S.S., *As Hidrovias Interiores no Brasil*, 3ªed. – Rio de Janeiro: Editora Fenavega, 2004.
- [3] Ministério do Meio Ambiente. *Caderno setorial de recursos hídricos: transporte hidroviário*. Disponível em: <http://www.ana.gov.br> Acesso em 10 Fev 2007.
- [4] RODRIGUES, PAULO ROBERTO AMBROSIO, *Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística internacional / 3ª edição revista e ampliada*, Editora Aduaneiras, 2005.

¹ Aluno do Curso de Logística