

A PROPÓSITO DA HIDROVIA ARAGUAIA-RIO DAS MORTES-TOCANTINS¹

Antônio Teixeira Neto
Licenciado em História
Engenheiro Agrimensor
Doutor em Geografia e Cartografia
netomap@hotmail.com

*“águas que tocam turbinas também
tocam embarcações”*

RESUMO

Até um passado recente, sempre se considerava o Araguaia como via da redenção econômica de Goiás e Tocantins. Isolado do litoral, o território goiano-tocantinense buscava uma saída para o mar por água – Belém, no norte do país, era o porto mais próximo e mais viável –, por isto a hidrovia seria o caminho mais curto e, economicamente, o mais viável. Infelizmente, fracassaram os projetos e as tentativas práticas de se fazer do grande rio uma via navegável e o caminho da riqueza econômica dos goiano-tocantinenses. Volta e meia esse assunto vem à tona nos meios empresariais, políticos e administrativos. Mas, sem muito refletir sobre o assunto, imaginam que, sem muito esforço, é possível implantar hidrovias num fechar e abrir de olhos, sem atentar para os problemas que disso decorre – principalmente os de natureza social e ambiental. Mesmo diante da existência de estudos mostrando a inviabilidade do grande projeto – agora rebatizado de *Hidrovia Araguaia-Tocantins-Rio das Mortes* e ressuscitado pelo Senado Federal –, os nossos políticos insistem nesta obra, que pode morrer no nascedouro, e as razões são principalmente de ordem técnica e, não menos importante, sociais e ambientais, como mostraremos a seguir.

Palavras-chaves – Hidrovia, economia, transporte, meio ambiente.

¹ Este assunto vem sendo abordado pelo autor desde 2004. Naquele ano, boa parte deste artigo foi publicada do livro *Geografia: Goiás-Tocantins*, de autoria de Antônio Teixeira Neto, Horieste Gomes e Altair Sales Barbosa. Recentemente, em uma obra ainda inédita – *Genealogia dos municípios goiano-tocantinenses* – retomei o assunto, atualizando-o. É neste formato, porém acrescido de novos pontos de vista sobre o tema, que o reproduzo aqui.

INTRODUÇÃO

Venho mostrando em trabalhos individuais, e em parceria com outros colegas geógrafos e historiadores, que no passado, tanto em Goiás como no Tocantins, os rios tiveram um papel fundamental no processo formação histórica, social e econômica dos dois estados. Todos nós sabemos que é daqui, do coração do Brasil, que se dispersam para o norte, o sul e o leste as águas que vão formar três das grandes bacias hidrográficas brasileiras: a Tocantínia, a Paranaíba e a Sanfranciscana. Por quase duzentos anos, antes da abertura das grandes rodovias que cortam de norte a sul e de leste a oeste o território goiano-tocantinense, rios como o Paranaíba, o Araguaia e o Tocantins – e até mesmo alguns de seus afluentes, como, entre outros, os rios Corumbá, dos Bois, Vermelho, Paranã, Manuel Alves, Sono, etc – se constituíram nas poucas vias de comunicação e circulação de pessoas e mercadorias entre as também poucas cidades goianas e tocantinenses. Foi através do caminho das águas que, em suas andanças e aventuras, os primeiros bandeirantes e os primeiros colonos chegaram ao coração do território e fundaram as primeiras cidades – os nossos arraiais do ouro. Mas, os caminhos das águas sempre foram atribulados e de difícil circulação em todo tempo e lugar, aqui e alhures. Aliás, ao falarmos de problemas de vias circulação, sejam eles de natureza política, administrativa, econômica ou de ordem técnica, somos sempre tentados a procurar uma terceira via, quando teses e antíteses não dão respostas satisfatórias às questões levantadas. Com relação às vias de comunicação, a terceira via é a hidrovia, sublinha o grande historiador francês Fernand Braudel em sua última grande obra²: “se a grande rodovia é a primeira via de circulação e a estrada de ferro é a segunda, *prioritária* (o grifo é meu), a terceira é a hidrovia”. Para ele, ressuscitar os rios significa reencontrar a vida de outrora, o seu encanto, mas também o pavoroso trabalho dos homens.

É, pois, refletindo demoradamente sobre essa observação do grande historiador, que pretendo neste breve artigo mostrar o infundado de um projeto que volta e meia vem à baila, tanto através da imprensa goiana, como através

² BRAUDEL, Fernand (1989), p.218-219

de discursos inflamados, mas pouco ajuizados, proferidos no Congresso Nacional: estou me referindo à hidrovia Araguaia-Rio das Mortes-Tocantins, imaginada pelo capitalismo brasileiro – e apoiada por muitos de nossos senadores e, sobretudo, grandes empreiteiras – como se fosse a redenção econômica do Centro-Oeste – principalmente de Goiás e do Mato Grosso – e de boa parte do Tocantins, do Pará e do Maranhão.

A PROBLEMÁTICA DAS HIDROVIAS

Ao que parece não foi essa a motivação – reencontrar a vida de outrora – que moveu autoridades e empreendedores a ressuscitar nestes últimos anos o tema “navegação”, principalmente a do *Araguaia-Rio das Mortes-Tocantins*. Evidentemente, os rios têm outra serventia que a de simplesmente servir de deleite para os seus ribeirinhos, pescadores e turistas. Porém, em se tratando de navegação, essa terceira via tem de ser tratada com muito cuidado, já que tanto rios quanto canais têm de ser adaptados ao uso que se fará deles ao serem construídos, reconstruídos e retificados. Esse é um dos grandes problemas de ordem operacional – senão o maior de todos – das hidrovias, porque além demandar tempo e muito dinheiro em sua construção, elas nunca param de ser reconstruídas. Outros problemas vêm inapelavelmente em sua esteira: impactos ambientais às vezes irreversíveis e, sobretudo, desmantelamento de formas de organização social e econômica de populações ribeirinhas, principalmente as das sociedades de nível de organização mais frágeis, como as sociedades indígenas, e da vida animal e vegetal que existe em volta dos rios. Se consumada a obra, territórios indígenas poderão ser invadidos de forma inapelável. Este é um dos lados mais desumanos da questão e, por isso mesmo, o que mais implica em questões de ética e de moral inquestionáveis. Por um lado, fere diretamente direitos indígenas já consagrados, como, entre outros, a inviolabilidade de seus territórios. Para os índios o território é mais que um simples pedaço de chão, é, sobretudo, o espaço ancestral de suas crenças e tradições. Por outro, o território é o espaço de sua sobrevivência material, logo, também de sua segurança social. Despojá-los daquilo que para eles é a razão de sua própria existência, é o mesmo que condená-los à morte. Foi desta forma que ao longo dos cinco séculos de nossa história a questão do índio foi

tratada no Brasil: de um lado, os invasores brancos que chegaram com todo o seu potentado (polícias, armas, instituições poderosas, igrejas), de outro, indefesos, os índios, que, por mais organizados que fossem, acabaram sendo dizimados, massacrados e despojados de seu maior bem comunitário – seus territórios. Quase foram riscados do mapa, mas, até hoje têm que lutar com unhas e dentes para não perderem o que lhes sobrara. O que falar então do meio ambiente circundante, de que depende o próprio rio para continuar vivo e, assim, preservar os santuários ecológicos que ele criou?

Histórica e teimosamente, parecia que, em Goiás e Tocantins, só havia um rio em que a navegação fluvial era possível e plausível: o Araguaia. Na verdade, foram duzentos anos ou mais de obstinação, durante os quais só se conheceu um lapso curto de tempo – vinte anos – de um pouco de felicidade, quando, em 1868, Couto de Magalhães, então Presidente da Província do Mato Grosso, inaugurou a navegação a vapor no Araguaia. Ao iniciar a República, iniciava também o seu declínio, “sem que ela – a navegação – conseguisse integrar Goiás ao litoral”, segundo nos mostrou a professora Dalísia Martins Doles em seu trabalho pioneiro sobre o assunto³. No mais das vezes, o fracasso do empreendimento só vinha confirmar o que acredito ser uma visão distorcida, senão obtusa, da questão: em vez de se procurar adaptar os engenhos – os vapores e embarcações – às possibilidades naturais de navegabilidade do rio, teimou-se em fazê-lo aceitar as máquinas que não combinavam com o seu meio ambiente natural e social. Assim, em vez de se refletir sobre a adaptação das embarcações às condições naturais de navegabilidade do grande rio, propôs-se a “endireitá-lo” com obras de infraestrutura, que, até hoje, são muito difíceis de serem realizadas, como, por exemplo, abertura de canais secundários, desviando-se parte do leito natural, dragagem de canais, eliminação de diques e barreiras naturais, etc. Fracassou tudo e o assunto “navegação do Araguaia” caiu por muito tempo no esquecimento dos goiano-tocantinenses, deixando para o grande rio o papel que ele mais sabe desempenhar – o de ser o nosso mais belo cartão postal. Tem sido muito mais sábio e sensato, pois o Araguaia e sua imensa planície inundável, principalmente a parte ocupada pela originalíssima Ilha do Bananal, têm equilíbrio ecológico inteiramente dependen-

³ DOLES, Dalísia (1974), p. 138

te das condições naturais do seu meio ambiente circundante. Qualquer modificação – dragagens, construção de represas, canais, eclusas, etc – nesse meio frágil terá como consequência imediata o desaparecimento de um dos ecossistemas mais originais e intactos que temos, mas ainda em plena formação e evolução. Vale lembrar, enfim, que embarcações menores – canoas, igarités, balsas – nunca haviam deixado de circular no rio Araguaia e seus principais afluentes.

Na verdade, nos meios políticos e empresariais, o assunto “navegação” – agora rebatizado de *Hidrovia Araguaia-Tocantins-Rio das Mortes* – é sempre ressuscitado com ares de modernidade e com mensagens – para muitos, enganosas – de que, por exemplo, ela seria o caminho mais curto para a revitalização da economia não só goiano-tocantinense, como também matogrossense, paraense e até maranhense. Pelo menos era o que deixava transparecer os arrazoados contidos no Plano Plurianual 2000-2003 da Presidência da República, batizado de *Avança Brasil*, segundo o qual a hidrovia teria por objetivo criar uma via fluvial de transporte de cargas para reduzir o custo de exportação de grãos do centro do Brasil para os mercados externos, estimular a expansão da fronteira agrícola nos cerrados e aumentar a oferta de grãos. Será mostrado mais adiante que, mesmo sob o argumento puramente econômico, a hidrovia é desaconselhável, porque se encontraria muito afastada do que chamo de “polígono da soja” – que produz os grãos nobres para o mercado externo –, situado em volta das cabeceiras do Rio Araguaia, nos estados de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Este era um dos lados enganosos da questão. O outro, como há pouco enfatizado, era o que revelava um estudo realizado por inúmeras organizações governamentais e não-governamentais (Fundação Centro-Brasileiro de Apoio e Referência Cultural – CEBRAC –, Instituto Sócio-ambiental – ISA –, o Fundo Mundial para a Natureza – WWF –, a Rede Internacional de Rios – IRN –, o Simpósio Ambientalista Brasileiro do Cerrado, Rios Vivos e Rede do Cerrado, dentre outros), segundo as quais a hidrovia “é inviável sob todos os pontos de vista”, trará enormes prejuízos ao meio ambiente e às populações ribeirinhas, urbanas e indígenas, dos estados de Goiás, Mato Grosso, Tocantins, Maranhão e Pará, conforme relatava a jornalista Fabrícia Hamu em matéria publicada no jornal *O POPULAR* em 19 de março de 2000 (Caderno B, p. 3) sob o título *Estudo conclui que hidrovia é inviável*.

Dez anos depois, mais uma vez o assunto “navegação” motiva os nossos senadores a retomá-lo, desta vez sem balão de ensaio, mas, o que é mais grave do que se imagina, através de decreto legislativo, com “prazo máximo de 90 dias para análise dos estudos antropológicos e de impactos ambientais a serem realizados, respectivamente, pela FUNAI e pelo IBAMA”, como nos mostra a jornalista Carla Borges em uma reportagem sobre o assunto – *Projeto prevê hidrovia em área indígena do Araguaia* –, veiculada em *O POPULAR* de 9/3/2010, p. 4. Segundo esse projeto, a hidrovia imaginada pelos senadores seria constituída de dois trechos de navegação: um formado pelos rios Araguaia e das Mortes, com início em Aruanã (GO) e Nova Xantina (MT), respectivamente, e término em Xambioá (TO), e outro, formado pelo rio Tocantins, com início em Miracema do Tocantins e término em Porto Franco (MA).

Imaginados desta maneira, os dois trechos não se articulariam, dando a impressão de tratar-se de dois caminhos independentes, o que contraria a noção de rede hidrográfica, logo, de hidrovia, que, em sua essência, significa interligação, interdependência, complementaridade. O eixo Araguaia-Rio das Mortes terminaria bruscamente em Xambioá, como se dali em diante, por rio abaixo, a hidrovia não mais fosse necessária.

O que fazer, então, com o volume de mercadorias que ela transportaria? Desembarcá-lo, reembarcá-lo e, por terra, transportá-lo em caminhões até à cidade de Marabá, onde, de novo seria desembarcado e reembarcado em vagões da Estrada de Ferro Carajás com destino ao litoral, de onde as mercadorias seriam levadas em navios cargueiros para o exterior? A mesma observação é feita com relação ao trecho da hidrovia no rio Tocantins: com apenas 440 quilômetros de extensão – e atravessando uma das regiões mais despovoadas e pobres do estado do Tocantins –, ela iria de Miracema do Tocantins até Porto Franco (MA), onde as mercadorias seriam desembarcadas, reembarcadas e transportadas por terra até à cidade de Açailândia; daqui seguiriam por ferrovia até o porto de Itaqui, para serem mandadas para o exterior. Não só essas, mas também outras interrogações podem ser formuladas a respeito deste projeto. Por exemplo, porque não imaginar a hidrovia do Tocantins partindo de Uruaçu, cidade banhada pelo lago da Serra da Mesa – local de uma futura plataforma logística a ser ali construída para atender ao que requer uma grande ferrovia, como a Norte-Sul – e estendê-la até à cidade de Belém, 2.000 quilômetros a-

baixo, como seria mais lógico? Nesse trajeto, de lago em lago (Serra da Mesa, Cana-Brava, Lajeado e Tucuruí) e pelo Tocantins afora – que, diferentemente do Araguaia, é um rio mais maduro e de leito já praticamente definido e estável –, a hidrovia já estaria praticamente aberta à navegação, pois na maior parte de seu percurso o espelho d'água teria profundidade suficiente para dar passagem segura às embarcações. Além do mais, em sua maior parte, a hidrovia teria como apoio logístico, dois importantes eixos rodo-ferroviários de integração nacional: a rodovia BR-153 (a “Belém-Brasília”, nossa autêntica “Transbrasiliana”), e a ferrovia Norte-Sul, em construção. Inacreditavelmente, a impossibilidade de se realizar projeto tão simples como este, e muito menos oneroso e prejudicial ao meio ambiente, vem de um hábito imperdoável de nossos homens públicos: construir obras gigantescas sem pensar em outros usos que ela possa ter – no caso, construir barragens e lagos gigantescos sem pensar que eles podem ter outra utilidade prática, além da de simplesmente gerar eletricidade. É por isto que, não apenas no rio Tocantins (com exceção da UHE de Tucuruí, onde estão sendo construídas eclusas para dar passagem às embarcações), mas também em muitos outros rios brasileiros, a ausência de eclusas em nossas barragens – que não devem custar mais que 2% do custo total da hidrelétrica – impossibilita a utilização de milhares de quilômetros navegáveis constituídos de canais e lagos artificiais interligados. Por que, a partir de agora, não construí-las lá onde elas não existem, e, assim praticamente triplicar a capacidade de transporte hidroviário fora da Amazônia brasileira? Não obstante essa omissão, digamos, técnica – para não dizer erro histórico –, os nossos homens públicos e, sobretudo, as grandes empreiteiras, não param de trazer à baila a necessidade premente de se priorizar as hidrovias como meio de baratear os custos de transporte de nossos produtos. E tudo isto é feito sem ouvir a parte mais interessada: os cidadãos que pagam os impostos que geram os recursos com os quais se financiam as obras de interesse nacional.

UMA HIDROVIA QUE FUNCIONA

Os argumentos dos que pensam que a hidrovia será realmente a redenção da economia do Centro-Oeste são aparentemente válidos, pois o Brasil em Geral, e o Centro-Oeste em particular, dispõem do que poucos países e regiões têm: rios em abundância e poucos explorados economicamente. Porém, analisando o mapa da bacia do rio Araguaia e a hidrovia *Paranaíba-Paraná-Tietê*, que acompanha este artigo, uma primeira observação nos parece óbvia: não fossem as barragens com eclusas construídas ao longo dos rios da bacia do Paraná – Barra Bonita, Bariri, Ibitinga, Promissão, Avanhandava e Três Irmãos, no rio Tietê, e Ilha Solteira, Jupia e Porto Primavera, no rio Paraná –, dificilmente se poderia implantar uma hidrovia como essa. Ora, a não ser na Amazônia, em que os rios representam a parte fundamental das comunicações e interligações entre as diferentes localidades povoadas, o Brasil tem pouca tradição nesse campo, se comparado ao que representaram para a Europa, no século XIX, os grandes canais de navegação interligando os rios mais importantes do continente. Mas, hoje, devido ao triunfo da ferrovia e das grandes auto-estradas, a maior parte daqueles canais tornou-se obsoleta como vias de transporte de mercadorias. Transportam agora turistas e, desse modo, continuam economicamente viáveis.

Por aqui, inúmeras barragens construídas nos rios Paranaíba, Paraná e Tietê existem. Foram construídas para gerar eletricidade, e águas que tocam turbinas também tocam embarcações. O Araguaia, por exemplo, não comportaria barragem alguma como essas da bacia do Paraná. Além do mais, para que uma hidrovia triunfe, há também que existir uma série elementos de apoio logístico, além da hidrografia propriamente dita: portos, cidades cabeça de navegação, rede viária e/ou ferroviária etc. Isto a hidrovia *Paranaíba-Paraná-Tietê* tem, inclusive um porto marítimo que a coloca em contato com o mercado exterior: o porto de Santos, com quem ela se comunica através de um sistema rodoferroviário já existente. Além do mais, essa hidrovia articula a mais rica região produtora de grãos de Goiás, do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul com o mercado mais rico e dinâmico do Brasil: São Paulo e seu imenso parque industrial. Não tem como não dar certo, porque, fato importante, essa hidrovia é auto-sustentável e bastante lucrativa, já que, praticamente, não mais requer

obras de engenharia para torná-la francamente navegável. Em Goiás, ela começa no porto fluvial da cidade de São Simão e se pergunta por que ela não se estende até, por exemplo, um possível porto fluvial a montante da represa de Emborcação, no município goiano de Davinópolis, aumentando o seu percurso em pelo menos 400 quilômetros? Lembremo-nos de que uma das grandes regiões produtoras de grãos do estado de Goiás situa-se em volta do distrito de Santo Antônio do Rio Verde, entre os rios São Marcos e Verde, no município de Catalão. A resposta é simples: não foram construídas eclusas naquelas barragens para dar passagem às embarcações.

Da mesma forma se pergunta por que as grandes represas dos rios Grande e Paranapanema não possuem eclusas, franqueando-as à navegação fluvial por sobre um percurso de mais de 1.000 quilômetros de extensão?

A PROBLEMÁTICA DO RIO ARAGUAIA

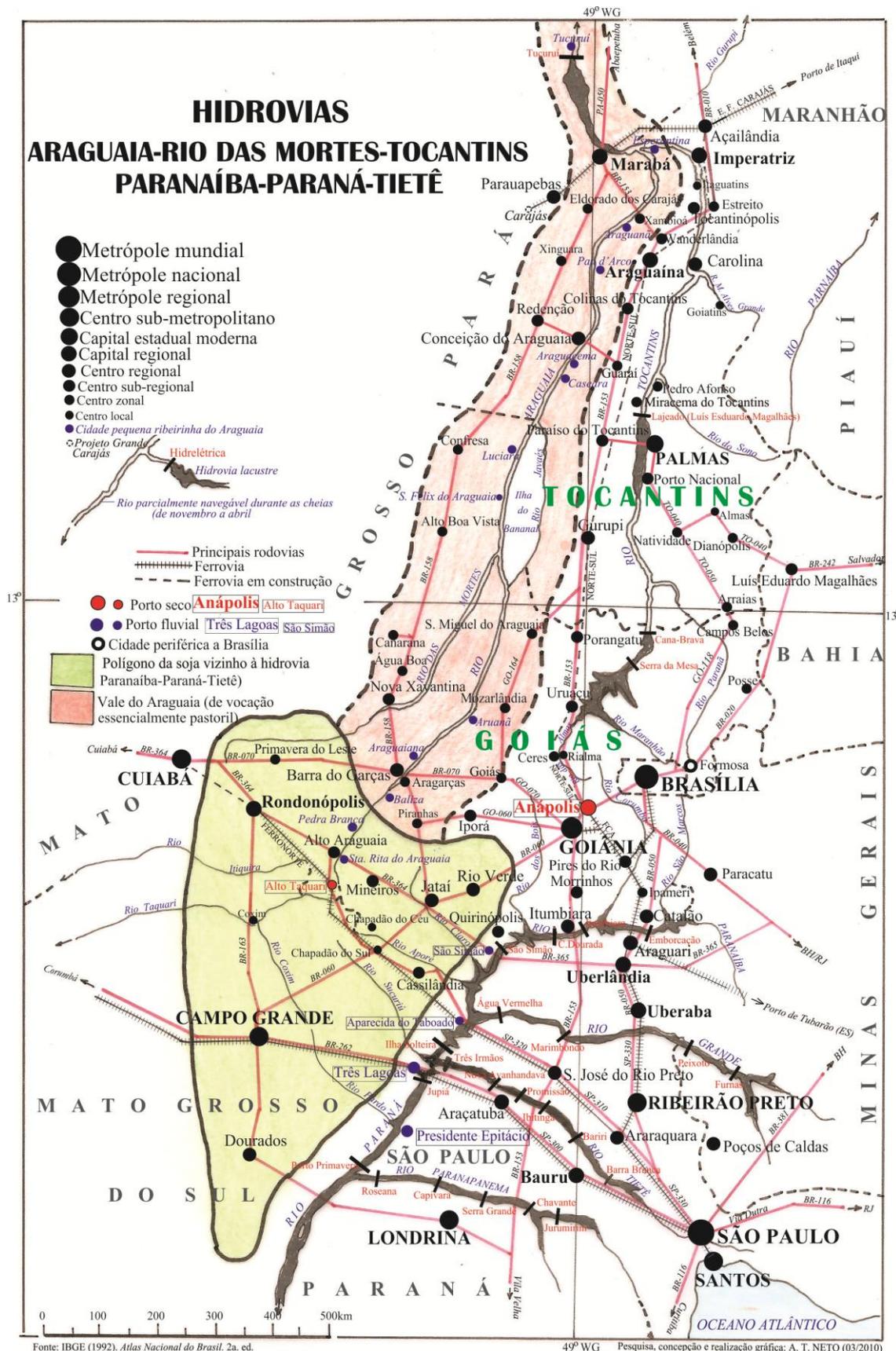
Com relação apenas ao rio Araguaia, que constitui a espinha dorsal da pretendida hidrovia, uma observação fundamental se faz necessária: como é que se quer fazer desse rio uma hidrovia lucrativa se ele corta de norte a sul uma das regiões mais pobres em cidades e em cultivo de grãos dos estados de Goiás, Mato Grosso e Pará, que é a sua grande peneplanície de vocação econômica voltada quase que unicamente para a pecuária moderna praticada sobre grandes propriedades – as S.A do campo? Com exceção de Barra do Garças (MT) e Conceição do Araguaia (PA), não há, ao longo desse rio, nenhuma cidade com infraestrutura portuária e com população e produção industrial capazes de, pelo menos por este lado da economia, justificar a sua construção. Aliás, em todo o território banhado pelo Araguaia e seus afluentes, tanto do lado goiano-tocantinense, como dos lados matogrossense e paraense, não há nenhum grande centro urbano abrigando parque industrial expressivo, exceto Marabá, a montante do lago da hidrelétrica de Tucuruí, servido pela ferrovia Carajás, que leva minério de ferro e outras mercadorias para o porto de Itaqui, em São Luís do Maranhão. No vale do Araguaia, as cidades são poucas e pequenas e os centros produtores de grãos, que parece ser o argumento maior para a viabilidade econômica da hidrovia, estão bem longe das margens do

grande rio. Literalmente, tanto de um lado como de outro de toda essa vasta peneplanície – que começa nas proximidades da cidade goiana de Baliza e termina no “Bico do Papagaio”, no Tocantins –, em seu conjunto, as terras não são propícias à produção de grãos. Ali quase tudo gira em torno do boi. Transportar bois em hidrovias nunca foi tradição e nem é viável economicamente, pois tocar as boiadas pelas estradas ou transportá-las em jamantas rodoviárias ou em vagões boiadeiros de ferrovias é mais econômico, mais cômodo e certamente mais rápido. Convém sublinhar mais uma vez que os municípios produtores de soja, de onde seriam escoados os grãos para os centros de consumo e para os portos de embarque voltados para o mercado internacional, situam-se em volta das cabeceiras do rio Araguaia – Mineiros, Chapadão do Céu, Jataí, Rio Verde, Montividiu, Doverlândia, Santa Rita do Araguaia, Serranópolis, etc, em Goiás, e Rondonópolis, Primavera do Leste, General Carneiro, Alto Araguaia, Taquari, Cassilândia, Chapadão do Sul, dentre outras, no Mato Grosso e no Mato Grosso do Sul –, logo, muito distantes de um possível porto de embarque, projetado para ser construído na cidade goiana de Aruanã, localizada cerca de 400 quilômetros do polígono da soja. Por esses aspectos práticos, pelo fato de a hidrovía atravessar uma região de vocação quase que exclusivamente pastoril, em que pouco se planta arroz, feijão e milho como produtos de consumo local e regional, a construção de uma hidrovía no Araguaia, além de ser inviável economicamente, só traz prejuízos para todo mundo: para a sua população ribeirinha, para as pequenas cidades de vocação turística, pouco explorada, aliás, para as populações indígenas remanescentes que ainda existem às margens do grande rio – que dele dependem para sua sobrevivência – e, principalmente, para o meio ambiente que o circunda e o alimenta.

Aliás, para cumprir o papel que se requer de um projeto dessa natureza, nada melhor que uma ferrovia, cujo traçado obedece às necessidades do empreendimento e não é tão imposto pela natureza, como é o caso de uma hidrovía. Isto já começa a existir, pois a Ferronorte já está em grande parte implantada bem no coração da região produtora, longe da peneplanície do Araguaia, cujos trilhos vão aos principais pontos de embarque do produto – o porto seco de Alto Taquari (MT) – e desembarque – o porto fluvial de Aparecida do Taboado, no rio Paraná (MS), onde ela se articula com ferrovias paulistas para levar

os produtos ao destino final – os centros industriais de processamento dos grãos e o grande porto de Santos, voltado para o mercado externo. No extremo norte da região, a Estrada de Ferro Carajás já é uma via de transporte não apenas de minérios, mas também de cargas e passageiros consolidada. A Ferrovia Centro Atlântica (FCA) – antiga RRFSA –, operada pela CVRD (Cia. Vale do Rio Doce), interliga Goiás (Goiânia-Senador Canedo, Anápolis, Leopoldo de Bulhões, Ipameri, etc) com os portos do Rio de Janeiro e Vitória, ou seja, o interior com o litoral. A Ferrovia Norte-Sul, em construção, complementaria essa malha de transporte terrestre e, do ponto de vista econômico, cumpriria com muito mais rapidez e economia, e com muito mais benefício social para a população regional, o papel que se requer do Araguaia como hidrovia. Do lado matogrossense, as extensas rodovias BR-158 e PA-150 desempenham o mesmo papel desempenhado pela “Belém-Brasília” em Goiás e Tocantins: elas margeiam todo o vale do Araguaia e parte do Tocantins desde a cidade de Barra do Garças até o porto fluvial de Abaetetuba, próximo a Belém. Um simples raciocínio é suficiente para mostrar que, em vez de uma hidrovia problemática, como sempre foi a do Araguaia desde o século XVIII, por que não investir os elevados recursos que ela exigiria em sua execução na construção de uma segunda ferrovia norte-sul, matogrossense e paraense, paralela àquelas duas rodovias? Nem mesmo os argumentos favoráveis às hidrovias como meio de transporte mais barato, e que emite menos CO₂ se comparada às ferrovias e às rodovias, são suficientes para justificar a empreitada. Do ponto de vista puramente técnico, a manutenção e conservação de uma ferrovia é menos onerosa que a de uma hidrovia em um rio que ainda está procurando o seu leito definitivo. Todo mundo sabe, principalmente a população ribeirinha, que o Araguaia tem, na maior parte dos seus quase dois mil quilômetros, leito ainda indefinido, o que exigiria, em caso de transformá-lo em hidrovia, correções, dragagens e obras de engenharia todos os anos, tudo isto a custos incalculáveis, que a tornariam antieconômica enquanto via de transporte de cargas e de passageiros. E o que falar dos prejuízos irreversíveis e impagáveis para o seu meio ambiente constantemente invocados tanto por gente simples, como por especialistas e ONGS sérios? Com relação a isto, toda e qualquer argumentação contrária é simplesmente um ato de evidente má fé. Ora, se é para que o Araguaia cumpra também o papel de hidrovia, é mais simples fazer com que as

embarcações se adaptem ao rio, do que o contrário, pois, os impactos ambientais – inevitáveis – seriam, pelo menos por este lado, mais brandos.



CONCLUSÃO

Não há, aqui, necessidade de se alongar na conclusão deste artigo, a não ser por um lado da questão: a inviabilidade técnica e econômica desta pretendida hidrovia, principalmente porque ela tem como principal eixo de navegação um rio ainda em franca formação: o Araguaia. Se percorrido de jusante a montante, e vice-versa, por embarcações superiores à sua capacidade de absorver o conjunto dos problemas sociais e ambientais que isto acarretaria, torna a empreitada perigosa e, sobretudo, antieconômica e contrária aos interesses da maioria – senão de todos – dos habitantes que vivem à suas margens. Isto não significa que rios que naturalmente constituem hidrovias não tenham nenhuma utilidade prática, além da de serem cartões postais e servirem de deleite de turistas e de ribeirinhos. Desde o início do povoamento e urbanização da antiga Capitania de Goiás que a navegação do Araguaia-Tocantins já era feita por embarcações menores – balsas, canoas, igarités e até mesmo pequenos vapores – sem, contudo, interferir no comportamento que, todos os anos, as águas e os leitos dos rios têm diante dos fenômenos bioclimáticos que naturalmente acontecem. Se projetos antigos de navegação regular fracassaram, eles se devem, sobretudo, à desconsideração que empreendedores, como Couto de Magalhães, por exemplo, tiveram com relação às possibilidades e aos limites de cursos d'água como o Araguaia em comportar máquinas que não se adequavam ao ciclo natural de suas águas.

Mais antigo e, em decorrência disto, mais aconchegado ao seu leito natural, o Tocantins, percorrido por embarcações de pequeno porte, por mais de duzentos anos, se constituiu em praticamente a única via de articulação e de mobilidade espacial entre muitas cidades mais antigas do atual Estado do Tocantins – Paranã (através do rio Paranã), Brejinho de Nazaré, Porto Nacional, Miracema do Tocantins, Tocantínia, Pedro Afonso, Tocantinópolis, Itaguatins, etc. A abertura da grande dorsal norte-sul brasileira – a BR-153, mais conhecida por “Belém-Brasília” – tornou o transporte fluvial rudimentar decadente e, assim, nenhuma política de real aproveitamento desta importante hidrovia fora imaginada. Até mesmo as pequenas embarcações foram deixadas de lado, porque, com o advento da revolução que o caminhão trouxera consigo, tornou

o transporte fluvial em pequenas embarcações ultrapassado e antieconômico, sobretudo quando tem que cobrir grandes distâncias.

A retomada do assunto sob novos argumentos – transportar, principalmente, grãos – pode até ser lógico e convincente, mas, os mentores da imaginada hidrovia parecem ter fechado os olhos para uma realidade inquestionável, porque:

- a) para ser economicamente viável, a capacidade de carga da hidrovia deve ser compatível com o custo da empreitada, caso contrário os investimentos em dinheiro – altíssimos, como se sabe – jamais serão amortizados e, neste caso, os investidores trabalharão sempre no vermelho;
- b) para que isto não aconteça, as máquinas devem ter dimensões que dificilmente os rios comportariam, por exigirem, sobretudo, grande calado das embarcações e profundidade suficientes do canal navegável;
- c) por seu lado, máquinas destas dimensões exigiriam obras de infraestrutura portuária e de navegação extraordinárias – entre outras, dragagens anuais, eliminação de barreiras, construção de eclusas para aproveitamento das grandes represas, já existentes, como canais de navegação, construção de diques para elevar o nível dos rios lá onde eles são necessários (que por si só já representa modificações e prejuízos ambientais irreversíveis) –, o que, também, tornariam a empreitada desaconselhável do ponto de vista econômico;
- d) finalmente, uma hidrovia não existe isoladamente, como um fim em si mesmo, ao contrário, como se afirmara há pouco, ela exige uma série de obras de apoio logístico ao seu longo, principalmente ramais de interligação com eixos rodoferroviários, que funcionariam como artérias e vasos capilares para lhe alimentar e lhe dar vasão em cargas, fretes e passageiros.

Isto a pretendida hidrovía *Rio das Mortes-Araguaia-Tocantins* não tem – e parece que dificilmente terá, dada a vagareza com que a política de transportes no Brasil é lenta e modorrenta. Nem mesmo a infraestrutura já existente – principalmente as rodovias e ferrovias – se auto-sustenta, como atesta o estado caótico em que elas se encontram na atualidade.

BIBLIOGRAFIA

Por se tratar de um artigo de opinião, poucas foram as fontes bibliográficas consultadas pelo autor. Formalmente, não são muitos os trabalhos acadêmicos sobre a *Hidrovía Araguaia-Tocantins-Rio das Mortes*. Ao contrário, numerosas são as divulgações através da mídia de opiniões favoráveis ao empreendimento, principalmente as de órgãos governamentais, focando, sobretudo, o caráter desenvolvimentista e socioeconômico do empreendimento. À parte, então, as poucas referências acadêmicas abaixo listadas, o leitor poderá encontrar mais informações nas fontes, digamos, oficiais a que se referiu logo acima.

FONTES ESCRITAS

BARBOSA, GOMES E & TEIXEIRA NETO. *Geografia: Goiás-Tocantins*. Goiânia: Editora UFG, 2004.

BRAUDEL, Fernand. *A Identidade da França*. Trad. Lygia A. Watanabe. V. III, *Os homens e as coisas*. S. Paulo: Ed. Globo, 1989.

DOLES, Dalísia Elizabeth Martins. *As comunicações fluviais pelo Tocantins-Araguaia no século XIX*. Goiânia: Ed. Oriente, 1973.

SITES

ELETROBRAS-ELETRONORTE (2010). *Eclusas de Tucuruí têm as primeiras transposições*. In: www.eln.gov.br

RODRIGUES, Dayse Mysmar T. (s.d.). *Hidrovía Araguaia-Tocantins: uma análise da integração do desenvolvimento*. In: www.fmb.edu.br/revista/edicoes/vol_1/hidrovía_araguaia_tocantins

PORTAL TRANSPORTE BRASIL (2008). *Hidrografia Araguaia-Tocantins começa a funcionar em 2012*. In: www.transportabrasil.com.br

REVISTA PORTUÁRIA (s.d.). *Brasil desperdiça potencial hidroviário, 20 vezes mais barato que o transporte rodoviário*. In: www.revistaportuaria.com.br

XINGU-ARAGUAIA (2010). *Araguaia rio vivo, hidrovía canal morto*. In: <http://xingu-araguaia.blogspot.com>

WIKIPÉDIA (Enciclopédia eletrônica). <http://pt.Wikipedia.org>

JORNAIS

BORGES, Carla. *Projeto prevê hidrovía em área indígena do Araguaia*. In: O POPULAR de 9/3/2010, p. 4.

HAMU, Fabrícia. *Estudo conclui que hidrovía é inviável*. In: O POPULAR de 19/3/2000 (Caderno B, p. 3)

RÉSUMÉ

Pendant presque deux siècles l’Araguaia a été pour les goianos et les tocantinsenses la seule, sinon l’unique, voie à travers de laquelle Goiás et le Tocantins s’en sortiraient de leur état de pénurie économique dont ils se trouvaient por longtamps prisonniers. La mer était loin et la seule voie a y arriver plus facilement et plus rapidement serait sans doute la grande rivière – l’Araguaia. Néanmoins, après plusieurs tentatives, le projeto “navigation fluviale” a échoué et resté endormi. De temps em temps, la reprise de ce projet semble vouloir montrer à l’opinion publique qu’il reste toujours actuel et que l’ouverture de la grande voie d’eau – maintenant appelée Voie d’eau Araguaia-Tocantins-Rio das Mortes – est la seule voie possible en vue le développement social et économique de a région Centre-Ouest en général et de Goiás et e Tocantins en particulier. Mais, tel qu’il a été proposé, il semble condamné à mort.

Mots-clés – Voie d’eau, économie, transport, environnement.