3| Subutilização das hidrovias

Outra forma de transporte de cargas que especialistas consideram atualmente subutilizada no Rio Grande do Sul é a hidroviária. A situação do modal também se agravou após a enchente de 2024.

Segundo a Associação Hidrovias do Rio Grande do Sul (Hidrovias RS), o Estado chegou a ter 1,2 mil quilômetros navegáveis até cerca de 30 anos atrás, mas o percurso foi sendo reduzido com o passar do tempo, principalmente por falta de dragagem e manutenção. Em 2023, eram em torno de 700 quilômetros, número que voltou a cair após a cheia.

Redução de portos

De 12 portos internos espalhados por cidades durante o auge da operação das hidrovias, restaram em operação regular somente os de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre – deixaram de operar com regularidade para o transporte de cargas os de Venâncio Aires, General Câmara, Tapes, Cachoeira do Sul, Estrela, Montenegro, São Lourenço do Sul, Rio Pardo e Santa Vitória do Palmar. Além disso, dos 21 terminais privados ao longo do traçado, sobraram 14.

Nos esforços de recuperação do Estado após a cheia, foram destinados R$ 731 milhões de recursos do Funrigs para dragagem e outras obras de reforço estrutural das hidrovias. Com os recursos, o governo estadual, via Portos RS, contratou serviços de dragagem para 22 canais hidroviários, divididos em sete lotes de execução, para serem realizados principalmente no canal de acesso ao porto de Rio Grande e aos canais de acesso da Lagoa dos Patos e do Guaíba – dos sete lotes, pelo menos três já foram finalizados, três estão em andamento e o sétimo, que envolve trechos dos rios Gravataí e Sinos, ainda está em fase de contratação.

– As coisas voltaram a evoluir com os investimentos realizados após 2024, o retorno da navegação noturna já foi uma conquista. Com as dragagens e os outros investimentos de infraestrutura portuária, poderemos aumentar o percurso navegável de volta, pelo menos, a 700 quilômetros, aumentar os cerca de 6 milhões de toneladas movimentadas para uma faixa entre 9 milhões e 12 milhões, retomar o uso de outros portos internos, já que continuamos apenas com Rio Grande como porto marítimo. A hidrovia é o modal mais barato, e o RS precisa explorar esse potencial – defende Wilen Manteli, presidente da Hidrovias RS.

CONTINUA NA PÁGINA 6 >