

Após enchente, dragagem de rios entra na pauta

Obras estruturais são discutidas por entidades, academia e órgãos públicos para a prevenção de novas inundações

/ CLIMA

Eduardo Torres

eduardo.torres@jcrs.com.br

Avaliar a possibilidade de obras estruturais que amenizem ou eliminem o “estrangulamento” descoberto durante as cheias de maio no encontro entre o Rio Jacuí e o Guaíba, na altura da Ponta da Cadeia (entre o Cais Mauá, a Usina do Gasômetro e a Ilha da Pintada) está entre as missões dos pesquisadores da Ufrgs que fazem parte do Programa de Gestão Ambiental do Porto de Porto Alegre (PGA-POA), em parceria com a Portos RS.

Foram eles que descobriram a característica geológica no fundo do canal e que foi um agravante - até então desconhecido - para que a inundação na Zona Norte de Porto Alegre e o represamento em boa parte da Região Metropolitana fossem mais graves do que as consequências na Zona Sul da Capital.

Ao tomarem conhecimento da descoberta, o grupo de pesquisadores holandeses do programa de Redução de Risco de Desastres (Disaster Risk Reduction - DRRS) dos Países Baixos sugeriu estudos que diagnostiquem as possibilidades de alargar e aprofundar em até dois metros aquele trecho do manancial como forma de reduzir impactos de cheias futuras e também garantir maior segurança à navegação entre Porto Alegre e o Interior. De acordo com a coordenadora geral do PGA-POA, Tatiana Silva, ainda é cedo para qual-

quer avaliação.

“Vamos rodar modelos de simulação para avaliarmos todos os aspectos, que incluem, até mesmo, conhecermos que tipo de solo temos ali. Não se sabe ainda, sequer, se o solo é rochoso e se seria viável ambientalmente e economicamente. A proposta é aprofundar essa porção específica do Guaíba, que pode ser uma solução, ainda não dimensionada”, explica a pesquisadora, que é vice-diretora do Instituto de Geociências da Ufrgs.

O momento agora é de entender como se comportaram os fundos dos rios afetados e o que será preciso fazer para amenizar futuros fenômenos como este e, mais urgentemente, garantir que os canais de navegação gaúchos sejam recuperados e até otimizados. O estudo proposto pelos holandeses à Ufrgs é um destes exemplos, que entram em um grande leque de dragagens e avaliações de detritos acumulados nos rios.

Levando-se em conta levantamento feito pela Portos RS ainda no ano passado, somente as dragagens dos canais de navegação entre Rio Grande e Porto Alegre, e ainda da Capital e canais internos, até o Terminal Santa Clara, no Rio Taquari, seriam necessários aproximadamente R\$ 200 milhões.

E já há projeções, como a apresentada pela Associação dos Municípios da Região Metropolitana (Granpal), que elevam este orçamento para até R\$ 450 milhões após os estragos das cheias. Recurso que, conforme o diretor de Meio Ambiente da Portos RS, Hen-

rique Ilha, estão sendo negociados junto ao governo federal. “A tendência é de que os valores sejam superiores ao que foi orçado no último ano. O Dnit já solicitou, e temos trabalhado na atualização de dados de batimetria para possibilitar os serviços de dragagem, com a liberação de recursos pelo governo federal. O serviço deve incluir também a área do Porto de Rio Grande, onde fizemos uma importante dragagem no ano passado, concluída no começo deste ano, e, com o acúmulo de sedimentos precisa ser feita novamente para readquirirmos a segurança das operações”, explica Ilha.

Em 2023, a Portos RS executou os serviços de batimetria, que é uma espécie de radiografia do fundo dos rios, quando são apontadas as imperfeições e a geometria do canal, indicando o que a dragagem terá que executar e o tipo de maquinário necessário para a operação, e orçou em R\$ 77 milhões a futura dragagem entre Rio Grande e Porto Alegre, além de canais de navegação ao sul.

Não houve estudos semelhantes nos trechos de navegação portuária do Sinos, Gravataí, Jacuí e Taquari, mas a estimativa da Portos RS é de que seriam necessários outros R\$ 100 milhões para dragar estes pontos. O processo de licenciamento ambiental para executar as dragagens, por exemplo, já está adiantado, mas, fora do orçamento do Estado, nenhuma das duas empreitadas aconteceu.

Por outro lado, no começo



Sensores de nível junto ao porto da Capital operaram durante a cheia

deste ano foi encerrada, com investimento estadual de quase R\$ 100 milhões, a dragagem na área do Porto de Rio Grande, com a retirada de 3,5 milhões de metros cúbicos de sedimentos para a liberação de espaço para a navegação. Com aporte do Dnit, também houve dragagem do canal de navegação no Rio Taquari no ano passado, com extração de 60 mil metros cúbicos de sedimentos.

“Não significa que os estudos e a batimetria feitos no ano passado serão descartados. Na verdade, eles servirão de referência para uma eventual contratação de dragagem, que agora deve acontecer com recursos federais. Independentemente do andamento deste novo processo, já iniciamos novos trabalhos de batimetria em Rio Grande”, aponta o diretor da Portos RS.

Com incertezas no fundo dos mananciais, navegação ainda é limitada no Estado

Nesta semana, foram divulgados os resultados operacionais dos primeiros cinco meses dos portos gaúchos. Houve redução de 2,39% na movimentação em relação ao mesmo período de 2023. Ainda não há divulgação do comparativo entre abril e maio, para que se tenha a análise concreta das consequências da cheia nas atividades portuárias. No entanto, o porto de Porto Alegre, inundado, ficou fechado em maio, e o de Pelotas, por 15 dias. Em Rio Grande, a operação foi mantida, mas todas elas, inclusive na retomada dos portos fechados, estão com algum tipo de restrição pela insegurança sobre o comportamento do fundo dos mananciais. “Somente nesta quinta uma grande embarcação voltou

a entrar no Porto de Porto Alegre, mas com cuidados extras, com calado menor, e navegação somente diurna”, comenta Ilha.

No Guaíba, a profundidade considerada pelas autoridades é entre 6 metros e 6,2 m - a proposta do estudo sugerido pelos holandeses é ampliar em dois metros a profundidade no trecho do “estrangulamento”, e o calado seguro para navegação considerado é de 5,18 m, agora, um pouco reduzido, mas sem maiores impactos. É que, em Porto Alegre, 85% das operações são feitas por barcas, que não exigem o calado máximo do canal de navegação.

Problema maior é registrado em Rio Grande, e no caminho até a Capital, pela Lagoa dos Patos.

Após a dragagem do começo deste ano, o porto passou a operar com calado de 14,2 m. Hoje, com as restrições provocadas pelos sedimentos arrastados na enchente, em caráter excepcional, a operação está limitada em 11,9 m.

Em nota oficial, a Portos RS “reiterou a imprevisibilidade das consequências deste evento (as cheias), assim como a urgência e alta relevância da retomada das operações a pleno. Estamos empenhados em retomar a normalidade o mais rápido possível, sempre priorizando a segurança da navegação”.

Em um movimento paralelo, a Granpal pretende contratar serviços de batimetria para identificar o acúmulo de minerais, areia

e resíduos no Guaíba, Taquari e Jacuí para possível dragagem de trechos dos mananciais contra o assoreamento verificado nos mananciais, agravado na cheia. O assunto foi debatido na quinta-feira, em reunião na Famurs.

Assim como nos estudos encampados pela Portos RS, a intenção dos municípios é encaminhar a demanda ao governo federal. Segundo Maranata, os municípios não têm condições de arcar com os custos de uma dragagem, especialmente com a perda de arrecadação que estão enfrentando e as dificuldades para manter e organizar as cidades, retirar resíduos, restituir escolas e empresas.

Por meio de nota da assessoria de imprensa da Granpal, o pre-

sidente explica que os trabalhos que poderão ser contratados servirão para conhecer o valor necessário a ser reivindicado a Brasília e junto ao governo estadual.

O que os municípios buscam é diferente do tipo de dragagem realizado em canais de navegação. Como explicam em uma nota técnica professores, técnicos e discentes do IPH, da Ufrgs, enquanto a dragagem de canais de navegação é uma atividade rotineira de manutenção do calado e executada em áreas limitadas, com a colocação do material dragado dentro do corpo hídrico, dragagens de desassoreamento para controle de cheias têm maior abrangência espacial e retiram dos corpos hídricos o material dragado.