

## **COMISSÃO DA AMAZÔNIA, INTEGRAÇÃO NACIONAL E DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

### **REQUERIMENTO Nº de 2012 (Do Sr. Arnaldo Jordy)**

*Requer a convocação da Ministra do Planejamento, Orçamento e Gestão, Sua Excelência a Senhora Miriam Belchior e da Ministra da Casa Civil, Sua Excelência a Senhora Gleisi Hoffman, para prestar informações, junto a esta Comissão, sobre a exclusão no Programa de Aceleração do Crescimento das obras de derrocamento, dragagem e sinalização da Hidrovia do Tocantins, bem como das obras do porto público de Marabá.*

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do artigo 117, inciso II e do artigo 219, § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a convocação da Ministra do Planejamento, Orçamento e Gestão, Sua Excelência a Senhora Miriam Belchior e do Ministro da Casa Civil, Sua Excelência a Senhora Gleisi Hoffman, para prestar informações, junto a esta Comissão, sobre a exclusão no Programa de Aceleração do Crescimento das obras de derrocamento, dragagem e sinalização da Hidrovia do Tocantins, bem como das obras do porto público de Marabá.

### **JUSTIFICATIVA**

As ações de derrocamento e de dragagem no rio Tocantins, mais precisamente na região conhecida como “Pedrais do Lourenço” é uma necessidade prevista desde os anos 70, comprovada por levantamentos realizados na construção da Hidrelétrica de Tucuruí, no Pará. Um derrocamento parcial nessa região chegou a ser realizado pela extinta Portobrás, em 1979, a fim de melhorar a navegação. Com o fechamento da barragem em 1982, parte desses pedrais ficou submersa, e com o fechamento do rio pela hidrelétrica, a navegação deixou de existir. A luz para essa questão voltou a apontar quando foi concluída parte do sistema de transposição do desnível durante a construção da hidrelétrica, que assegurariam a retomada das obras e a consequente navegação do Tocantins.

Porém, só depois de 27 anos, em 2007, após várias retomadas e interrupções das obras, o empreendimento foi incluído no Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, assegurando recursos, tendo a garantia de sua conclusão para 2010. Mas isso não ocorreu completamente.

Houve a inauguração das Eclusas do Tucuruí, restabelecendo a navegação no trecho inicial de 500 km, entre Marabá e Belém, proporcionando um sistema de transporte mais econômico e com maior capacidade de carga. Isso proporcionou a instalação de diversas mineradoras naquela área, além de indústrias de transformação, comércio e serviços. A BR-230 e a ponte sobre o rio Itacaiúnas, afluente do Tocantins, tiveram que ser duplicadas. A Companhia Vale, por exemplo, investiu um projeto ambicioso, a ser concluído em 2013, o que pode gerar uma oferta de 16 mil empregos diretos. Enfim, o sucesso dos diversos empreendimentos ali instalados depende de 100% da utilização da Hidrovia do Tocantins.

Para complementar a obra, iniciou-se tratativas para a construção de um porto público em Marabá, do contorno urbano rodoviário de Marabá, de terminais fluviais ao longo do rio Tocantins; para a ampliação do Porto de Vila do Conde e a implantação do Complexo Industrial de Marabá e para o desvio da Transamazônica em seu trecho Urbano. Além disso, será necessária a conclusão das obras de sinalização, dragagem e derrocagem da hidrovia, que tem projeto elaborado pela Universidade Federal do Pará. Nele, há a remoção de pedras e sedimentos que permitam a navegação em um canal de 70 metros de largura e 4 metros de profundidade. Essa obra é extremamente importante para a naveabilidade do rio, visto que visam garantir a segurança da navegação, especialmente nas áreas críticas e no período de estiagem, quando a cota do rio é reduzida em 10 metros.

A licença prévia do empreendimento foi emitida pela SEMA/PA em 2009 e o lançamento do edital de concorrência pública para o derrocamento, em agosto de 2010. O certame licitatório foi concluído no primeiro semestre desse ano, restando apenas a assinatura do contrato e a emissão da Licença de Instalação para a expedição da Ordem de Serviço das obras.

Por motivos desconhecidos, o edital foi suspenso pelo DNIT, no mesmo instante em que o Ministro dos Transportes anunciava no Senado Federal, que as ações de derrocamento, dragagem, sinalização e do porto público de Marabá estavam sendo reavaliadas. Em seguida, uma série de novas ações, voltadas às questões hidroviárias foi anunciada: o PAC de Hidrovias. O PAC contemplava estudos e projetos, além de dragagem, derrocagem e sinalização náutica nas seguintes hidrovias: Solimões, Amazonas, Madeira, Tapajós, São Francisco, Paraná, Paraguai e Mercosul. **Em outras palavras, o Tocantins ficou de fora, ou seja, foi retirado de um programa do qual já fazia parte desde 2008.**

Perguntam os estudiosos e a sociedade paraense: quais foram os critérios adotados pela Casa Civil e pelo Ministério do Planejamento, pastas responsáveis pelo PAC, para que a única hidrovia que tem EVTE- Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica, Projeto Básico e LP – Licença Prévia e Edital concluído, venha a ser retirado do PAC? O Governo possui alguma alternativa para as soluções de melhoria de naveabilidade apontadas para o rio Tocantins?

Cabe lembrar que o trecho norte da ferrovia norte-sul, entre Açaílândia e Vila do Conde, cujos estudos e projetos estavam em fase de conclusão pela VALEC, também foi retirado do PAC. Sendo assim, nem hidrovia, nem ferrovia.

Depois de tudo isso, a Companhia Vale anunciou que pretende usar novamente a sua ferrovia e escoar a produção da Alpa, a sua siderúrgica em Marabá, pelo porto do Maranhão.

Perde o Pará, perde o Brasil e a população mais carente, que vislumbra nas obras da hidrovia e nos empreendimentos correlatos, a oportunidade de melhoria social, econômica e ambiental, de uma região carente de infraestrutura e, durante muitas décadas, esquecida pelo Governo Federal.

Considerando que é de responsabilidade do Ministério do Planejamento e da Casa Civil a operacionalização do PAC e tendo em vista a necessidade de maiores esclarecimentos sobre a exclusão no Programa de Aceleração do Crescimento das obras de derrocamento, dragagem e sinalização da Hidrovia do Tocantins, bem como das obras do porto público de Marabá, reitero a oportunidade de aprovação do presente requerimento.

Sala das Comissões, de 2012.

Deputado Arnaldo Jordy  
PPS/PA