

PNLT projeta um Taquari mais navegável



Para o município de Bom Retiro do Sul a função econômica da barragem é a atração turística, pois os barcos nada pagam pela passagem na eclusa. Para a região a importância é bem maior, pois se ela não existisse a navegação seria inviável. "A parte de cima (em direção a Estrela) tinha muitas cachoeiras e inviabilizava o transporte".

Existe a expectativa, no entanto, da liberação de verbas federais para implantação do projeto de uma hidrelétrica. "Há condições para isso e tanto Bom Retiro do Sul quanto Cruzeiro do Sul batalham para que se torne realidade". A navegação, a mão-de-obra e o turismo podem ser outras fontes para o município, pois tem gente trabalhando com isso e é preciso valorizar.

O Plano Nacional de Logística de Transporte (PNLT) deve atender ou diminuir as necessidades em todos os modais: aeroportos, hidrovias, rodovias e ferrovias, até 2015. A escolha do que deve receber investimento tem como principal fundamento oferecer melhores condições de escoamento da safra. Com essa finalidade é que devem ser aplicados R\$ 3 milhões na dragagem do Rio Taquari e manutenção da eclusa de Bom Retiro do Sul.

A intenção é o fortalecimento do rio como fonte de navegação e transporte de alimentos, além de material, como a areia, que é a carga que mais passa pelas comportas da eclusa. Transpuseram o canal em setembro, mês em que foi registrada a cheia, 130 embarcações, totalizando quase 30,5 mil toneladas de produtos.

A aplicação dos recursos seria destinada à melhoria dos serviços prestados. Há a possibilidade de organizar um projeto que aumentasse o nível do rio, possibilitando a passagem de embarcações maiores, mas isso ainda não saiu das pretensões.

Fundada em 1976, a obra teve a participação de mais de 600 pessoas, que trabalhavam em dois turnos. "Ela foi feita em três partes, permitindo sempre a passagem da água por um dos lados". Na época quem administrava era a estatal Portobrás. A empresa foi extinta e a coordenação dos trabalhos ficou com a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), que é do governo federal.

Seis funcionários trabalham no local. São os operadores, responsáveis pela manutenção do equipamento e controle das comportas que nivelam o rio, permitindo a passagem dos barcos. Somente o serviço de dragagem é que envolve outras pessoas, além da equipe da barragem.

A estrutura que permite a passagem dos barcos é formada por dois portões e quatro comportas menores. "Quando um lado abre para a entrada de água no compartimento onde vai ficar o barco, o outro é fechado; depois, quando estiver no nível, são abertas as comportas para a saída da água, o que permite acesso ao nível do rio do outro lado". Nesse espaço podem passar embarcações de até 110 metros de comprimento por 16,5 de largura. O maior que passou tinha cem metros.

A maior parte dos navios transporta areia, mas o fluxo com grãos e cereais tem aumentado. Ao se aproximar os barqueiros acionam, via rádio ou sistema de telefonia celular, o comando, que deixa preparada toda a estrutura. Durante a tarde, a cada duas horas, passam os "areeiros", que são os que transportam areia. Para que isso seja possível são movimentados para o compartimento que nivela o rio cerca de 16,32 milhões de litros de água.

A dragagem é a retirada de cascalho do fundo do rio. O fluxo da água faz com que as pedras sejam removidas para o canal e seja diminuída a profundidade, gerando problemas para a passagem das embarcações. A solução é retirar esse excesso. Para isso está reservada parte dos recursos do PNLT.

Fonte: O Informativo