

## Navegação do Douro e minério de Moncorvo

Às eufóricas notícias ministeriais sobre a proximidade da assinatura de um grande contrato, sucedeu uma comunicação quase *sottovoce*, da desistência da RioTinto (empresa mineira do topo mundial), do investimento na exploração do minério de ferro de Moncorvo.

Para além do investidor, intervieram nas discussões a Sec. de Estado da Energia, a Dir. Geral de Energia e Geologia, a Empresa de Desenvolvimento Mineiro (estatal) e, evidentemente, a atual concessionária das minas, a MTI - Minério de Moncorvo, SA. Perante o laconismo das explicações, e habituados que estamos aos obstáculos que a implacável burocracia nacional lança no caminho dos potenciais investidores, quedámos um tanto desconfiados.

De qualquer modo, o minério continua em Trás-os-Montes, o seu preço continua alto (graças à expansão da economia chinesa), a evolução tecnológica da mineração vai permitindo reduzir os inconvenientes das deficiências do minério (concentrações relativamente baixas, excesso de fósforo) e novos investidores aparecerão.

O nosso interesse centra-se especialmente no importante contributo que o transporte de cinco, dez, quinze milhões de toneladas de minério por ano, em embarcações fluviais ou flúvio-marítimas, poderá trazer ao desenvolvimento da navegação no rio Douro e à expansão económica da região. Porque um rio Douro com navegação diurna e noturna, com a regularização da via nos troços mais estreitos, com as eclusas a funcionarem "a favor" dos utentes, com um sistema quase universal de localização das embarcações em tempo real, com um bom sistema de segurança implantado e com regulamentação e legislação eficaz, poderá mudar a face da região. Não será só a navegação comercial a beneficiar, mas também e em larga escala, a navegação de recreio e a marítimo-turística. E o turismo em geral.

Deixemos bem claro que este incremento explosivo da navegação comercial não é, em nosso entender, condição necessária para a mudança. A falta de navegação noturna constitui já um empecilho importante ao tráfego e as condições de segurança atuais são um quebra-cabeças para os responsáveis na prevenção e socorro de acidentes.

Curiosamente, os estudos sérios sobre o transporte do minério de Moncorvo, têm já mais de 30 anos. Eram suecos e concluíam pela vantagem ponderada do transporte fluvial em relação ao rodoviário, ao ferroviário e ao mineroduto (aos que hoje apontam à relativa generalização deste sistema, será de perguntar em que locais do mundo existem condições tão favoráveis como no Douro ao transporte fluvial de minério).

As alternativas que há 30 anos se punham para descarga eram Leixões (transbordo intermédio), Seixal (onde estava a siderurgia) e Sines. A quantidade a transportar variaria entre 1,5 e 3 milhões de toneladas anuais, contra as 5 a 15 presentemente na mira. Tendo-se gorado a expansão da siderurgia, as minas foram esquecidas durante decénios, até que o aumento sustentado do preço do minério de ferro fez renascer o interesse.

Mas com este aumento da quantidade a transportar, é necessário indagar se a via ainda a poderá suportar.

As benfeitorias a introduzir já foram sucintamente enumeradas, sendo a mais cara o alargamento e aprofundamento do canal navegável. O custo estimado é de 26 milhões de euros, sendo suscetível de apoio comunitário.

Quanto às embarcações de transporte de minério, a existência das eclusas claramente desaconselha a escolha de barcas sem propulsão. Leixões parece o porto natural de destino, mas não são de excluir Aveiro, Sines ou Vigo. A navegação costeira não implica um encarecimento muito significativo das embarcações, sendo mais importante o custo do aumento da tripulação para o percurso costeiro.

Com os ajustamentos da via, será possível chegar a embarcações "Douromax" (equipadas certamente com dois propulsores orientáveis à popa e um propulsor transversal a vante), com o deslocamento de cerca de 2900 t e porte útil (de *pellet feed* ou *pellets*) não inferior a 2200 t. Com um ciclo de transporte de 48 horas, cada embarcação poderá transportar anualmente pelo menos 350 mil toneladas de minério. Por outro lado, com largada do Pocinho de duas em duas horas e uma navegação de 11 meses por ano, poder-se-ão escoar cerca de 8,5 milhões de toneladas por ano. Ou 17 milhões com largadas horárias.

Portanto a capacidade fluvial existe mas tal não exclui, evidentemente, a necessidade de um estudo comparativo com o transporte ferroviário e por mineroduto.

Estamos conscientes que os problemas da via não se vão resolver de um momento para o outro. Mas podemos desde já começar por promover a navegação noturna, melhorar a segurança e instalar o sistema AIS (*Automatic Identification System*), com despesas relativamente pequenas.

Os nossos rios mais importantes, Douro, Tejo e Guadiana, devem ser encarados como um prolongamento do mar pela terra dentro. E depois de tanta retórica sobre o mar como futuro de Portugal, temos aqui uma oportunidade de ouro de o demonstrar no curto prazo.

A tarefa até é fácil, se a compararmos com a secular luta dos nossos antepassados para fazer do Douro um rio navegável; e com o esforço e iniciativa de uma geração de engenheiros, que construiu as barragens e das eclusas.

Nesse sentido, a Sociedade de Geografia e o Fórum Empresarial da Economia do Mar decidiram organizar uma jornada em que todas as questões da navegação no Douro possam ser abordadas. Far-se-ão intervir as partes interessadas: empresários, armadores, praticantes da náutica de recreio e do turismo fluvial, autarquias, Governo. E tentaremos chegar à opinião pública.

No Douro só nos falta um golpe de asa ... e talvez um pouco de inteligência.