

Rio Paraguai se prepara para dar fôlego à mineração

Primeira concessão hidroviária do país prevê dragagem, balizamento e gestão ambiental para tornar previsível o escoamento de Corumbá

Por Mario Camera — Para o Valor, de São Paulo

23/10/2025 05h04 · Atualizado agora

f

X

WhatsApp

in

🎁

Presentear matéria



Comboio de barças com minério de ferro no rio Paraguai; governo federal pretende leiloar a hidrovia em 2026 — Foto: Divulgação/Antaq

barcaças e descer cerca de 2,5 mil km pelo rio até terminais argentinos e dragagem ao longo do rio da Prata, num percurso que leva mais de 30 dias. É uma operação que corre silenciosa pelo espelho d’água, mas estratégica: cerca de 4 milhões de toneladas seguem por essa rota todos os anos.

Essa engrenagem deve ganhar novo impulso com a concessão do trecho sul da Hidrovia do Paraguai, primeiro projeto do gênero no país. Com edital em preparação e previsão de publicação no segundo semestre de 2026 - sujeito ainda à análise do Tribunal de Contas da União (TCU) -, a concessão prevê dragagem regular, sinalização, balizamento e gestão ambiental e de tráfego ao longo do trecho de 600 km entre Corumbá e a foz do rio Apa, na fronteira com o Paraguai, a cerca de 20 km em linha reta de Porto Murtinho (MS).

O objetivo é garantir calado mínimo durante todo o ano e reduzir os períodos em que a navegação é interrompida por causa da estiagem. Hoje, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), essas interrupções podem ultrapassar dois meses; com a operação privada, a expectativa é reduzir as paradas para cerca de oito dias anuais. “A hidrovia do rio Paraguai é uma condição ‘sine qua non’ para que a gente tenha o desenvolvimento do minério de ferro. Sem a possibilidade de transporte daquela produção mineral via navegação interior, aquilo simplesmente fica inviável”, diz Dino Antunes, secretário nacional de Hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos.

Essa dependência ficou evidente nos últimos anos, quando a estiagem acentuada reduziu drasticamente os volumes transportados e expôs a vulnerabilidade do sistema às variações climáticas. Antunes lembra que, em 2022, cerca de 3 milhões de toneladas de minério de ferro foram transportados pelo rio. No ano seguinte, o total superou os 8 milhões de toneladas, para retornar, em 2024, às cerca de 3 milhões de toneladas por causa de outra seca. “Mas saindo a situação de estiagem, por exemplo, em 2025, a gente vai voltar para 9 milhões de toneladas”, aposta o secretário. Ele espera que o volume transportado possa chegar a 25 milhões de toneladas nos próximos anos, com a concessão.

No Mato Grosso do Sul, investimentos privados avançam na ampliação dos terminais de Porto Esperança e Porto Murtinho, dois pontos estratégicos da rota fluvial até a bacia do Prata. Para o secretário estadual de Infraestrutura, Jaime Verruck, a concessão é decisiva para dar segurança operacional ao setor privado. “A expectativa é que a gente tenha uma gestão muito mais eficiente do canal de navegação, garantindo condições para operar durante o ano todo e permitindo que os investimentos privados nos terminais possam de fato se consolidar”, diz Verruck.

Transporte por barcaças pode subir para 25 milhões de toneladas

O foco é Porto Murtinho, que deve se transformar em um polo logístico de exportação. Segundo o governo estadual, projetos em andamento preveem quatro terminais privados em dois anos, apoiados por investimentos combinados de União e Estado da ordem de R\$ 650 milhões em infraestrutura portuária e acesso viário. Porto Esperança também aparece no radar como ponto estratégico para ampliação de capacidade.

Além de atender à mineração, o projeto é tratado pelo governo estadual e pela Antaq como parte de um corredor de integração latino-americano, ligando Brasil, Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai por via fluvial. Essa perspectiva vem acompanhada de uma preocupação crescente com a sustentabilidade da operação. Para Antunes, a concessão também representa um avanço na gestão ambiental da via.

Com a assinatura do contrato, o governo espera inaugurar um modelo que poderá ser replicado em outras rotas estratégicas, como as hidrovias do Madeira, do Tapajós e do Tocantins.

Conheça o Valor One

Acompanhe os mercados com nossas ferramentas [ACESSAR GRATUITAMENTE >](#)