

Infraestrutura

# Ponte em Porto Xavier pode mexer com a balança comercial

**Obra que permitirá nova ligação com a Argentina é orçada em R\$ 220 milhões**

Nos últimos dois anos, até 40 caminhões carregados de milho vindo do Paraguai cruzam diariamente o Rio Uruguai, em Porto Xavier, região das Missões, embarcados em uma balsa. O principal destino dos carregamentos é a produção de suínos da Alibem que, em Santa Rosa, abate 7 mil cabeças por dia. Dali, a produção de carne é carregada por caminhões até o Porto de Rio Grande, cruzando pelo menos 700 quilômetros de estradas - e todo o custo logístico envolvido nesta operação - para a exportação, principalmente à China.

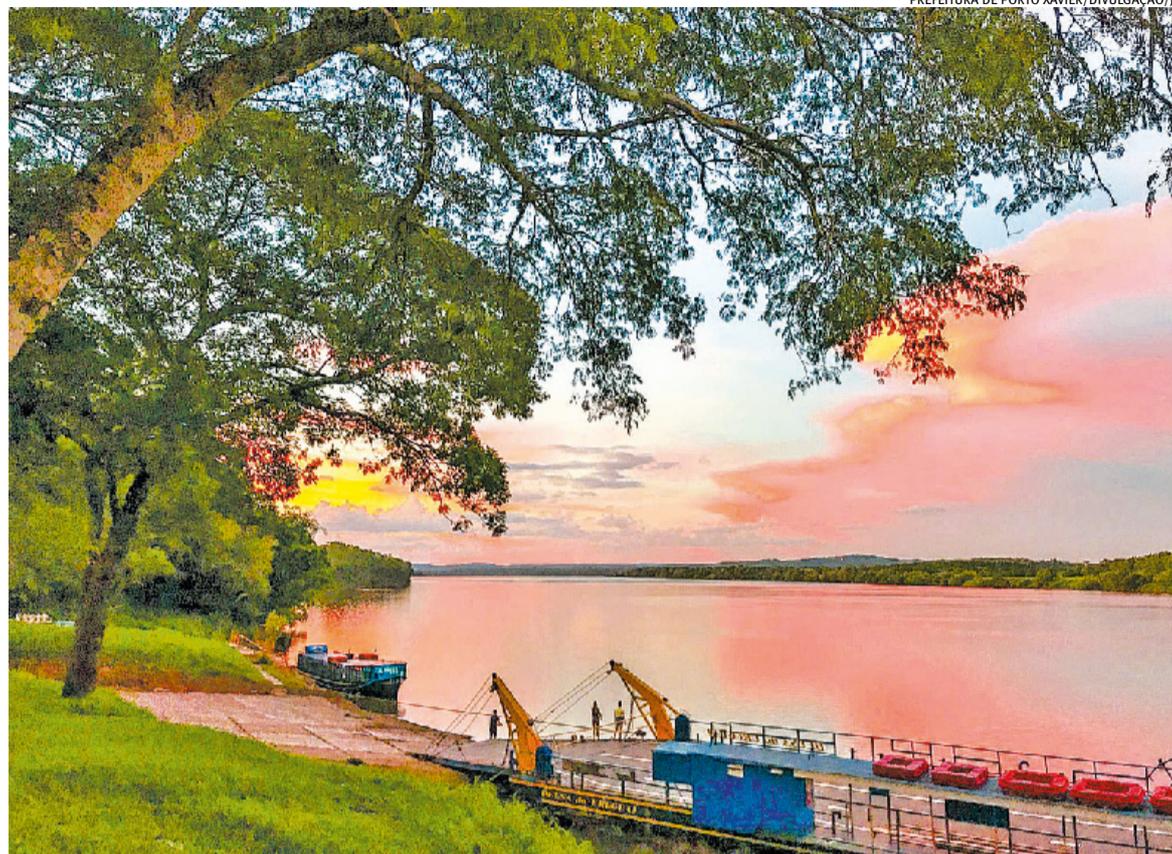
Já imaginou se o fluxo de chegada da matéria-prima fosse acelerado? E se o produto final tivesse reduzido pelo menos 500 quilômetros de transporte rodoviário até a sua exportação?

Pois o setor deve ser um dos muitos beneficiados pelo investimento iniciado no começo deste ano pelo governo federal para a construção de uma nova ponte internacional unindo Brasil e Argentina, sobre o Rio Uruguai, em Porto Xavier. Serão 950 metros entre o município gaúcho e San Javier, no lado argentino, com

um aporte de R\$ 220 milhões. Uma obra que promete um salto na economia do município e da região das Missões, e talvez, uma mexida nas relações comerciais exteriores gaúchas.

“A nossa estimativa é de que as exportações vão dobrar e, considerando junto com as importações, teremos um aumento de até 30% do movimento comercial internacional. Será um benefício direto nas importações e exportações, mas também a criação de um novo ambiente que atrairá muitas empresas para Porto Xavier. Teremos um diferencial logístico que hoje é fundamental no momento em que uma empresa decide investir”, aponta o prefeito Gilberto Menin.

Segundo Menin, são registrados em Porto Xavier 600 caminhões - um a cada 16 habitantes. É que, naturalmente, a cultura do município de 10 mil habitantes, apontado como um dos mais ricos do Estado pela Fundação Getúlio Vargas - a décima maior renda per capita do Estado e a 48ª do país considerando as declarações de imposto de renda de 2020 -, é relacionada aos negócios através do Rio Uruguai. Hoje, porém, limitados pela estrutura da balsa. Por exemplo, não é possível transitar de um



Travessia do Rio Uruguai, entre a cidade das Missões e o país vizinho, é feita atualmente por balsa

lado a outro da fronteira após as 17h30min.

Ainda assim, 35% da economia local está ligada a este setor. Somente entre as empresas já existentes em Porto Xavier, são movimentados R\$ 700 milhões, com 12 mil cargas anuais, e quase metade deste valor se refere à importação de cebolas. O movimento de exportações hoje se limita principalmente a pisos e máquinas que têm como destino o Paraguai.

As grandes empresas de importação e exportação, porém, muitas vezes optam pelo deslocamento dos caminhões de Porto Xavier, ou da região Noroeste, até Uruguiana, onde está o maior porto seco do Estado, a 400 quilômetros dali, ou até Rio Grande e os portos catarinenses ou paranaenses. Para Gilberto

Menin, porém, a abertura da nova ponte internacional poderá criar uma nova e mais econômica rota, especialmente para o escoamento da produção de grãos gaúcha.

“Ao invés de carregar os grãos até Rio Grande, com alto custo logístico rodoviário, por que não percorrer somente 120 quilômetros de Porto Xavier a Posadas, na província de Misiones, na Argentina, para a saída do produto a partir do porto de Buenos Aires, com destino à China? Ou por que não carregar a carne suína com muito mais agilidade e economia por aqui? Não tenho dúvida dos benefícios para toda a economia regional que a nova ponte vai gerar”, valoriza Menin.

O projeto era um desejo antigo da região e acabou priorizado

no plano dos primeiros 100 dias do governo Lula, entre as suas ações de integração do Brasil ao Mercosul. Em março, foram iniciados os estudos de impacto ambiental e já tiveram início também os levantamentos de terras a serem desapropriadas para a construção. A expectativa é de que, em um ano, seja possível ter definidos os licenciamentos e as indenizações necessárias.

As obras estão previstas para começarem em abril. Com os recursos do PAC, o governo federal estima que a ponte esteja erguida em 2026. Menin, porém, é mais cauteloso. “Acredito que em 2027 a nossa nova ponte internacional será uma realidade. É uma obra de custo baixíssimo pela sua importância econômica. Os benefícios serão excelentes”, diz.

## No caminho entre dois oceanos ainda faltam pistas e até asfalto

Se o crescimento econômico dos principais polos no Norte e Noroeste do Estado é visível e se traduz nos números da economia, no dia a dia, quem sente a necessidade de melhorias de infraestrutura para acompanhar este ritmo é o empresário Alexandre Schmitz. Ele herdou do pai a paixão pela estrada e a empresa TW Transportes, que tem sede em Carazinho. O município fica no entroncamento entre duas das principais rodovias de escoamento de tudo o que se produz nesta parte do Rio Grande do Sul.

De um lado, a BR-386, conhecida como a Estrada da

Produção, já teve iniciada a sua duplicação, em concessão operada pela CCR Viasul, com perspectiva de chegar até Carazinho em sete anos, de outro, a BR-285, que simboliza a importância logística internacional do Norte e Noroeste gaúcho. Trata-se da Estrada Bioceânica, que liga o Pacífico, no Chile, cruza a Argentina e atravessa justamente este trecho do Rio Grande do Sul até encontrar a BR-101, no Litoral, chegando ao Atlântico. No papel, um trajeto perfeito entre os dois lados do Mercosul. Na prática, uma rodovia com gargalos exatamente nos pontos em que o desenvolvimento mais

exige agilidade no transporte.

“A partir de Carazinho, e em toda esta região, a nossa empresa emite de duas a três mil autorizações de cargas por dia. Somos uma das maiores transportadoras do país, e despachamos até 70 caminhões diariamente com cargas fracionadas. Atendemos muito, nesta região, os setores de implementos agrícolas, metal mecânico, de peças, e de defensivos agrícolas”, diz o Schmitz.

Ele conta que, quando o pai empreendeu com o seu caminhão, o fluxo era o oposto do atual. Pegar a estrada era importante para trazer ao Norte

os produtos manufaturados que vinham das regiões Metropolitana, Serra ou Central. Agora, o gargalo aperta para quem está no Norte.

“Hoje, nós teríamos capacidade para carregar até 20% a mais de carga, mas se perde muito pela limitação das estradas. São até 30% perdidos por causa das rodovias”, comenta o empresário que hoje emprega 1,2 mil funcionários diretos, atendendo todo o Sul do Brasil e São Paulo.

É assim a cada período de safra, em Passo Fundo. São pelo menos 700 caminhões por dia nos arredores da Be8 e da Kuhn,

duas das maiores indústrias da região, às margens do trecho urbano da rodovia federal, que tem pista simples neste ponto.

“É um transtorno que muitas vezes se traduz em prejuízo para a produção e para a população, porque é uma rodovia que está dentro da cidade, com a atual expansão”, afirma o secretário municipal de Desenvolvimento Econômico de Passo Fundo, Diorges Oliveira. Ao todo, são 11 quilômetros da BR-285 no trecho urbano de Passo Fundo. E depois de muita reivindicação, a duplicação foi incluída entre as obras do PAC anunciadas pelo governo federal.