

Infraestrutura

Ponte centenária é entrave na logística da Fronteira Oeste

Obra é decisiva para melhorar o fluxo de mercadorias entre Itaqui e Uruguiana

Eduardo Torres

O prejuízo é incalculável. É dessa forma que o transportador Alexandre Szymczak define a rotina de quem precisa cruzar o Rio Ibicuí, entre Itaqui e Uruguiana, especialmente a cada período de safra. Depois de ter obras de uma nova ponte anunciadas há dois anos, sem avanços, o trajeto entre os dois municípios da Fronteira Oeste – e único caminho por aquela região do Estado até o Porto Seco de Uruguiana – continua sendo feito pela antiga ponte, de pista simples, construída em 1888, com uma rotina toda particular: a cada cheia do rio, é preciso interromper o tráfego na ponte que faz parte da BR-472.

No final de maio, o Dnit confirmou, finalmente, à prefeitura de Itaqui o lançamento da licitação para a nova ponte, com investimento previsto de R\$ 210 milhões. Algo que, experiente nas estradas da região e do País, o Alexandre só acreditará quando ver as máquinas na pista.

“Essa é a ligação natural, por exemplo, para quem vem de São Paulo para o Mercosul, a partir de Uruguiana. Além de significar, para nós de Itaqui e dos municípios mais ao norte,



Fluxo pela ponte de ferro é de, em média, 400 caminhões por dia

também o caminho lógico para chegar ao Porto de Rio Grande, a uma distância de 700 quilômetros que, se não tem a ponte, se torna muito mais pesado e longo pela BR-290 e ter que cruzar o Centro do Estado. A ponte é uma obra que precisa ser feita com urgência. É estratégica para nós, do transporte, mas também para toda a produção”, aponta Szymczak, que é proprietário da Transmathias.

Em média, o fluxo pela ponte de ferro e com uma sinaleira é de 400 caminhões por dia. Neste período, de safra do arroz, a situação é ainda mais agravada. “Só da Camil, em Itaqui, nós transportamos 50 cargas por dia neste período. E tem ainda as cargas que vêm do campo para a indústria. Então, aumenta o fluxo nos dois sentidos. Chega a ser frustrante, porque nós transportamos, por exemplo, para o

Paraguai, e lá todas as rodovias são duplicadas, No Rio Grande do Sul ainda enfrentamos esse problema que causa prejuízo e aumenta a insegurança”, comenta o transportador.

Em virtude da produção na região, a empresa, que tem sede em Itaqui, montou filiais, no Estado, em Dom Pedrito, São Borja, São Gabriel, Uruguiana, Rosário do Sul, Alegrete, Camaquã, Pelotas, Rio Grande e Ijuí – além das operações em outros estados – e vivência na prática todos os gargalos logísticos rodoviários entre a Fronteira Oeste, Campanha, Sul e Centro-Sul do Estado.

“Transportamos desde o fertilizante, a partir de Rio Grande para as cidades produtoras, até o arroz e a soja colhidos para os engenhos e o produto final para o restante do País ou para o porto e o Mercosul”, explica.

Gargalos nas Regiões Sul, Centro-Sul, Campanha e Fronteira Oeste

● A duplicação da BR-116

(Pelotas-Guaíba): até o começo deste ano, as obras iniciadas em 2012 já haviam recebido R\$ 1,5 bilhão em investimentos federais e a perspectiva agora é de que a conclusão da duplicação dos 211,2 quilômetros de rodovia entre 12 municípios esteja pronta em 2026. Para este ano, o principal trecho a ser entregue, com previsão para julho, é da ponte sobre o Rio Camaquã, em Cristal, e do Viaduto da Pompeia, que dá acesso a Camaquã, com R\$ 85 milhões de investimento.

● Pontes internacionais: com investimentos de R\$ 211 milhões e a previsão de entrega em 2026,

iniciou no ano passado a fase de projeto para uma nova ponte entre Brasil e Uruguai em Jaguarão, somando-se à histórica ponte da década de 1930. Já em Itaqui, o governo do Estado firmou convênio com a Caixa para o desenvolvimento de projeto para uma nova ponte internacional sobre o Rio Uruguai, ligando o município da Fronteira a Alvear, na Argentina.

● Transcampesina: há expectativa de que ainda neste ano seja iniciada a obra da Rodovia Transcampesina, que passará por Hulha Negra, Candiota, Herval e Pedras Altas, na Campanha, interligando 176 quilômetros na região produtora. Os primeiros R\$ 100 milhões

para iniciar um primeiro trecho, de 50 quilômetros, devem ser liberados pelo Consórcio Público Intermunicipal de Desenvolvimento Econômico dos Municípios da Bacia do Rio Jaguarão (Cideja), com recursos, inclusive, do governo uruguaio.

● Trem de passageiros: foi incluída no plano do governo federal de retomada de ferrovias de passageiros no País a possibilidade do trem que ligará Capão do Leão, Pelotas e Rio Grande (área urbana e Cassino). Ainda sem valor a ser investido definido, o trecho de 99,3 quilômetros de extensão passa por avaliação de viabilidade técnica e econômico-financeira.

Projeto para ponte no Sul gaúcho deve estar pronto em 2027

Em um prazo de dois anos e dois meses, é esperado o resultado dos projetos de engenharia básica e de execução para a futura ponte entre São José do Norte e Rio Grande, com aporte de R\$ 7,5 milhões pelo governo federal. A previsão é de que a obra receba R\$ 600 milhões em investimentos. É o primeiro passo, efetivamente concreto, para que a demanda de quase três décadas da região seja realidade. Em abril, a comunidade foi apresentada a quatro possibilidades de traçado da ponte que ligará as BRs 101 e 392, com 4,5 quilômetros entre os dois municípios da Região Sul.

“A expectativa da população é muito grande, não só por São José do Norte e Rio Grande, mas pela necessidade de toda a economia gaúcha e, especialmente do Sul do Estado. Hoje, com a balsa nos atuais moldes e os caminhões rodoviários possíveis, já melhorou, mas é uma travessia bastante difícil

e que atrasa processos”, diz o prefeito de São José do Norte, Neromar Guimarães.

A travessia de balsa leva entre 30 e 40 minutos, mas é preciso considerar a fila de espera. Só há balsas de hora em hora. “No ano passado, durante as cheias, ficou evidente o tamanho do problema. Com a interrupção de estradas, a balsa retornou mais rápido, mas tínhamos filas de quatro quilômetros para embarcar”, conta o prefeito.

O avanço do projeto da nova travessia coincide com a retomada, por exemplo, da indústria naval em Rio Grande. Do outro lado do canal, também há um estaleiro que pode ser reaquescido. E, como salienta o prefeito, independentemente de qual dos dois municípios tenha oportunidades na indústria, a instalação de empresas interessadas em se beneficiar deste processo e de trabalhadores se dá dos dois lados do canal.

Retomada das ferrovias é vital para a produção estadual

Está no Porto de Rio Grande o ponto nevrálgico da necessária revisão da malha ferroviária gaúcha, que foi objeto de estudo pelo governo do Estado neste ano, restando dois anos para o final da concessão da Rumo, responsável pela operação e manutenção das ferrovias no RS. Com o modal, que não é economicamente viável atualmente, representando apenas 6% da movimentação de cargas na principal porta de entrada e saída da economia gaúcha, a estimativa do estudo é de que, nos próximos anos, o déficit estrutural ferroviário chegue a 3,5 milhões de toneladas de cargas por ano em Rio Grande.

O tamanho da perda deste modal já era grande, e foi mais agravado com a cheia do ano passado. De um total de 3,8 mil quilômetros de estradas de ferro concedidas, só 1,6 mil estavam operacionais antes da inundação. Após, restaram somente 921 quilômetros.

A proposta do governo para não só revitalizar, mas qualificar a malha foi projetada

em cinco cenários, que demandam, em um prazo de 30 anos, de R\$ 3,3 bilhões a R\$ 11,5 bilhões em investimentos. E aí, não só Rio Grande, mas outros municípios do Sul, Campanha e Fronteira Oeste estão entre os pontos referenciais de destino de cargas futuras, caso a ideia saia do papel.

A estimativa é de que nos 18 anos o Estado perdeu pelo menos 50% de competitividade ferroviária. Os contêineres, que receberão importante investimento nas suas operações no porto nos próximos anos, por exemplo, não são mais transportados por trens. O transporte de combustíveis não chega mais até Rio Grande. E o setor de fertilizantes hoje tem apenas 2% do seu transporte por trem. Há dez anos, eram 23%.

O estudo cria ainda cenários de variantes ferroviárias para evitar que Rio Grande tenha agravado um gargalo. E aí, São Gabriel, Bagé e Capão do Leão seriam os destinos de possíveis linhas com cargas vindas do Centro do Estado.