

Infraestrutura

Redução da malha ferroviária prejudica logística regional

Transporte de grãos na área central do RS registra queda após uma década

Eduardo Torres

eduardo.torres@jcrs.com.br

Mesmo com pelo menos cinco empresas especializadas na logística de transporte de grãos operando em Santa Maria, nenhuma delas opta por escoar a produção pelo modal ferroviário. Na cidade que marca o Centro do Rio Grande do Sul, e onde a Rumo Logística, responsável pela concessão das ferrovias gaúchas, tem sede, não há um terminal adequado para o carregamento de grãos.

Um estudo encomendado pelo governo do Estado, avaliando as condições atuais deste modal, mostra que, entre 2013 e 2023, o eixo entre Cruz Alta, Tupanciretã, Júlio de Castilhos, Santa Maria, Cacequi e Porto de Rio Grande teve redução de pelo menos 30% no fluxo de grãos enviados por trem. Após as cheias de 2023 e 2024, a situação ficou ainda pior.

Este foi o único trecho de

ferrovias gaúchas que seguiu com fluxo, mas com apenas seis trens — que têm uma das menores médias de velocidade do País — por semana. “Não usamos a ferrovia porque não encontramos uma estrutura adequada em Santa Maria. O nosso transporte é todo feito por caminhões, e isso resulta, claro, em custos elevados. Em torno de 60% da diferença entre o preço que pagamos ao produtor e o que vendemos o grão no Porto de Rio Grande é destinado a esse custeio”, aponta o gerente de grãos da Bordignon Grãos, Dilvan Vieira, que opera com unidades em Santa Maria e São Sepé.

Somente esta empresa de logística de grãos, que faz o intermediário entre os produtores da Região Central e o Porto, transporta, em média, 1,3 milhão de sacos de soja por safra. Os grãos respondem por mais de 86,9% das exportações de Santa Maria que, entre janeiro e junho, foi o 16º município gaúcho em valores de cargas enviadas ao exterior. No entanto, com uma movimentação de US\$ 89,45 milhões, Santa Maria registrou queda de 12,7% nas exportações em relação ao

mesmo período do ano passado.

Mas Santa Maria tinha uma importância ferroviária além dos grãos. Após a cheia, o ramal que ligava o município a Canoas para o transporte de combustíveis também foi rompido e não recuperado pela Rumo Logística. Os únicos terminais que ainda têm algum fluxo de grãos para os trilhos estão em Júlio de Castilhos, que divide com Tupanciretã as principais áreas de plantio de soja na faixa central do Rio Grande do Sul. Há ainda operação em Cacequi, que também já teve desativada a ligação por trem com Uruguaiana.

Um pouco mais ao Sul, mas ainda na Região Central, a Cooperativa Tríticola Sepeense (Cotrisel), uma das principais produtoras de soja e arroz da região, por exemplo, abandonou o uso da ferrovia há 20 anos. Até aquele momento, a Cotrisel escoava sua produção pelos trilhos a partir de Restinga Sêca até Rio Grande, mas não teve mais condições. “Houve falta de interesse e de manutenção da concessionária”, conta o presidente, José Paulo Salerno.



TÂNIA MEINERZ/JC

Trilhos em ferrovia em Santa Maria, trecho operado pela Rumo

Perdas ferroviárias

■ Do total de 3,8 mil quilômetros da malha ferroviária gaúcha, pouco mais de 921 quilômetros têm condições de operação.

■ A única linha ativa para escoamento de grãos cruza a Região Central do Estado, com uma redução de quase 50% no fluxo de cargas, mesmo com o aumento de 70% na produção, nos últimos 18 anos.

■ Mesmo com importância

estratégica, as Regiões Central e Vale do Rio Pardo já não operam contêineres nem cargas líquidas, como combustíveis.

■ Estudo encomendado pelo governo do Estado propõe entre R\$ 17 bilhões e R\$ 35 bilhões em 30 anos, para recuperação da malha ferroviária gaúcha, tendo o Centro do Estado como área protagonista do projeto.

O terminal de Restinga Sêca é um dos já desativados na região. Nos últimos 18 anos, a redução de movimentação de grãos por trens no Rio Grande do Sul foi de quase 50%, enquanto a produção aumentou em mais de 70%. Lá na ponta, no Porto de Rio Grande, os trens respondem por apenas

6% da movimentação de cargas. No Vale do Rio Pardo, onde está a produção industrial de tabaco — que responde por pelo menos 14% de todas as exportações gaúchas entre janeiro e junho —, sequer há ramais em condições de transportar contêineres carregados até o porto.

Após enchentes, hidrovia do Taquari se fortalece com obras e novos projetos

Ana Stobbe

ana.stobbe@jcrs.com.br

Com a segunda maior rede hidroviária do País, o Rio Grande do Sul pode ter a sua capacidade de transporte ampliada em um futuro breve. Afinal, prevista para ocorrer no segundo semestre de 2025, a licitação da dragagem e sinalização da hidrovia Brasil-Uruguai aumentará as possibilidades de fluxos logísticos em outros canais, incluindo a hidrovia do Taquari.

Com uma extensão de 86,5 quilômetros navegáveis, a hidrovia do Taquari vai de São Jerônimo até a ponte entre Estrela e Lajeado, mas permite a integração com diversos canais que interligam cidades-chave para a logística gaúcha. Ou seja, o Vale do Taquari passa a estar conectado com Cachoeira do Sul e os portos de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande.

A hidrovia Brasil-Uruguai, associada à modernização dos complexos de barragens e



DNIT/DIVULGAÇÃO/JC

Sistema Brasil-Uruguai será conectado à hidrovia do Taquari

eclusas permitirá que o país vizinho seja acrescido à lista de destinos possíveis das cargas que trafegam pelos canais gaúchos. “Teremos um sistema hidroviário confiável, incluindo a ligação do Vale do Taquari com o Uruguai. Este fato deve promover a implantação de novas empresas e incentivar a utilização da hidrovia do rio Taquari para movimentação de cargas diversas”,

projeta o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), responsável pela hidrovia.

Hoje, o principal produto escoado pela hidrovia do Taquari é areia destinada à construção civil, uma das áreas que têm demonstrado crescimento no Estado conforme a divulgação trimestral dos dados do Produto Interno Bruto (PIB), realizada pelo Departamento de Economia e Estatística do

Rio Grande do Sul (DEE-RS). Nos primeiros três meses de 2025, o setor cresceu 4,1% em relação ao mesmo período do ano passado na economia gaúcha. No Brasil, o indicador foi menor, registrando uma alta de 3,4%. As cargas transportadas pela hidrovia são registradas diariamente pelo Dnit e, embora tenham caído em 2023 e em 2024, anos que registraram enchentes no rio Taquari, podem voltar a crescer.

Apesar do período de inafabilidade devido às condições climáticas em ambos os anos, quando o volume do curso d'água retornou ao normal, a navegação pôde ser retomada rapidamente, especialmente em 2024, quando foram 10 dias sem operação.

“Isto foi possível em função dos contratos de operação e manutenção dos complexos de barragens/eclusas sob responsabilidade da autarquia, bem como dos contratos de levantamentos hidrográficos e dragagem continuadas do canal de navegação da hidrovia do rio Taquari”,

considerou o órgão federal em nota enviada à reportagem.

Após os eventos climáticos, o complexo de Bom Retiro passou por obras de manutenção nas estruturas e sistemas, e segue sob monitoramento contínuo, com equipe fixa dedicada a essa tarefa. Segundo o Dnit, também está em revisão o orçamento e os projetos preliminares para a contratação de obras de reforma, recuperação e modernização de toda a hidrovia. Em 2025, até o mês de junho, 31.428 toneladas foram transportadas pela hidrovia do Taquari. O volume já representa quase a metade do valor registrado em 2024, de 69.939 toneladas.

Cargas transportadas nos últimos 5 anos

■ 2021 - 147.026 toneladas
■ 2022 - 195.179 toneladas
■ 2023 - 148.370 toneladas
■ 2024 - 69.939 toneladas
■ 2025 - 31.428 toneladas (até o mês de junho na hidrovia do Taquari)

Fonte: Dnit