

economia

Obra da Ponte do Fandango avança para a etapa final

Filas e espera para balsa marcam a rotina do transporte em Cachoeira do Sul

/ LOGÍSTICA

Gabrieli Silva, de Cachoeira do Sul
gabrielis@jcrs.com.br



Investimento na estrutura sobre o Rio Jacuí foi atualizado para R\$ 78,3 milhões

Quem precisa atravessar o rio Jacuí, em Cachoeira do Sul, já incorporou uma nova variável à rotina: o tempo de espera. Com a principal ligação da cidade interrompida, motoristas, trabalhadores e produtores enfrentam filas e dependem da travessia por balsa – um cenário provisório que expõe, no dia a dia, os impactos de uma das obras de infraestrutura mais relevantes da região central do Estado.

A reestruturação da Ponte do Fandango, essencial para a mobilidade urbana e o escoamento da produção, avança para a fase final, com cerca de 90% dos serviços concluídos e entrega prevista para junho de 2026. A reforma, trata-se de uma intervenção em resposta a eventos climáticos extremos: após a cheia histórica de maio de 2024, quando o Jacuí encobriu a estrutura, o projeto foi ampliado para incluir a elevação da ponte em 3,14 metros, reforço dos pilares e requalificação dos acessos.

O investimento, inicialmente estimado em R\$ 62,8 milhões, foi atualizado para R\$ 78,3 milhões. A obra também prevê a ampliação da capacidade de carga para 45 toneladas – padrão exigido pela legislação – e integra o Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (Proarte), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

No canteiro de obras, o cenário já é de etapa avançada. Equipes atuam simultaneamente na estrutura e nos acessos, com montagem de vigas, execução de lajes e trabalhos nos viadutos das margens. Segundo o DNIT, a intervenção também entra na fase de acabamento, que inclui pavimentação, sinalização e instalação de dispositivos de segurança, aproximando a obra da liberação ao tráfego.

Para o secretário de Desenvolvimento Econômico e Turismo, André Bessow, trata-se de uma obra “necessária e estruturante”, com impacto direto no futuro da cidade. “É a principal via de acesso. A interrupção alterou toda a dinâmica de deslocamento e exigiu reorganização logística das empre-

sas”, resume.

Se o projeto aponta ganhos no longo prazo, o presente ainda é de ajustes. A interrupção da ponte redesenhou fluxos urbanos, aumentou o tempo de deslocamento e pressionou a operação de empresas e produtores.

Do agronegócio à indústria, passando pelo comércio, os efeitos são generalizados, especialmente em período de safra, quando o escoamento da produção exige eficiência. Custos de transporte mais altos, necessidade de replanejamento de rotas e risco de perda de competitividade fazem parte do cenário.

O prefeito de Cachoeira do Sul, Leandro Balardin, reforça o caráter transitório do momento. “É um transtorno necessário para garantir uma estrutura que deve trazer décadas de tranquilidade”, diz.

Balsa garante travessia enquanto ponte não é concluída

Enquanto a nova ponte não fica pronta, a travessia depende de uma balsa – solução emergencial que se tornou parte do cotidiano. Foi por ela que a reportagem acessou a cidade.

No local, o cenário se repete ao longo do dia: duas filas organizam o fluxo – uma para veículos oficiais, como ambulâncias e viaturas, e outra para o público em geral. O tempo de travessia é curto, cerca de 15 minutos. O que pesa é a espera do tempo de embarque e desembarque.

Motoristas relatam tempo de espera entre uma e duas horas, podendo chegar a três ou quatro horas nos horários de pico. A dinâmica de embarque é condicionada pelo tipo de veículo: caminhões e ônibus, por ocuparem maior espaço, reduzem a capacidade disponível para carros de passeio.

A operação ainda depende das condições de navegabilidade do Jacuí, o que reforça seu caráter provisório. A ausência de uma segunda balsa – prevista em contrato – segue como principal ponto de tensão. O município cobra a medida e já acionou o Ministério Público Federal para tentar garantir o cumprimento.

Diante das limitações, motoristas e empresas passaram a redesenhar trajetos. A ERS-403, via Rio Pardo, se consolidou como alternativa para quem segue à Região Metropolitana e ao litoral. Já a RSC-287 e rotas internas, como a balsa do São Lourenço, ajudam a distribuir o fluxo.

Via Rio Pardo/BR-471/ERS-403: A partir de Porto Alegre, siga pela BR-290 até Pantano Grande, acesse a BR-471 à direita. Em Rio Pardo (km 173), pegue a ERS-403, que segue até Cachoeira do Sul. Há trechos sem asfalto.

Via Novo Cabrais/RSC-287: Siga pela BR-471, passando por Rio Pardo, até o km 155. Acesso ao viaduto para Vera Cruz, seguindo pela RSC-287 até Novo Cabrais e depois ingressando na BR-153 para chegar a Cachoeira do Sul.

TÂNIA MEINERZ/JC

Atenção no seguro

Gerson Anzzulin
atencaonoseguro@gmail.com

Seguro Responsabilidade Civil Empregador

O montante de indenizações trabalhistas em 2025 no Brasil chegou a R\$ 50,7 bilhões e mais de 2,3 milhões de novas ações foram registradas. Na avaliação de especialistas, as empresas brasileiras seguem expostas a riscos financeiros elevados e, em muitas vezes, sem proteção adequada, como a do Seguro Responsabilidade Civil Empregador.



Advogado Bruno Dittberner

O advogado especialista em Direito do Trabalho e Direito Médico, Bruno Dittberner, disse que este produto é uma alternativa estratégica para o enfrentamento de situações deste porte, pois cobre despesas por acidentes de trabalho ou por doença de trabalho. “Esse seguro cobre despesas que a empresa venha a ter por dano moral, indenização de pensionamento ou danos materiais. Também cobre despesas de honorário advocatícios, perícias médicas e custas processuais”.

Conforme Dittberner, o RC Empregador concede uma segurança ao empregador e ajuda a mitigar o impacto financeiro dos processos, mas ainda é pouco utilizado pelas empresas. “Acredito que isso ocorra por desconhecimento. Este seguro ainda é pouco usual para a importância que tem e diante das consequências positivas que pode trazer às empresas no caso de um infortúnio”, concluiu.

O alcance do seguro de vida

O Grupo Caburé Seguros é conhecido no mercado como especialista em seguro de vida. Nesta entrevista, a Diretora de Expansão, Marina Mota Pigatto, destaca o momento do produto no mercado brasileiro.



Marina Mota Pigatto

- O que o seguro de vida oferece?

É uma proteção para o segurado e seus entes queridos. Não é somente uma herança para quem fica, mas também um produto adequado para a sucessão. Lembrando que a invalidez é um ponto importante, pois isto pode fazer falta para o trabalhador que sofrer um acidente. Fora isso, existem as coberturas de perda de renda e diária hospitalar e os serviços, como o da telemedicina, e as assistências, como a do funeral.

- Os beneficiários da apólice de seguro de vida serão os indicados pelo segurado?

Sim. Cem por cento. O segurado é soberano e a sua escolha é respeitada. Caso isto não tenha ocorrido, os beneficiários serão os herdeiros legais. Lembrando que seguro de vida não entra em inventário.

- O produto seguro de vida já pode ser visto como uma ferramenta financeira no Brasil?

Acredito que não. Este é o desafio. Precisamos trazer para o produto seguro de vida a visão de que ele é uma ferramenta financeira, de que é para a vida. Nesse momento, ainda não é a ferramenta financeira da magnitude que poderia ser. Digamos que está a caminho disto. O produto é muito bom, tem uma formatação diferente, mas ainda não conseguimos comunicar isso adequadamente à população.

Proteção começa sempre com **informação.**

Siga o SINDSEGRS nas redes sociais para conhecer tudo sobre o Mercado Segurador, de forma didática e envolvente.

Sindsegrs. 130 ANOS