

economia

Modernização de eclusa no Rio Jacuí inicia no 2º semestre

Investimento estimado na obra é de cerca de R\$ 250 milhões

/INFRAESTRUTURA

Jefferson Klein

jefferson.klein@jornaldocomercio.com.br

De acordo com projeções do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), a expectativa é que até junho seja dada a ordem de serviço para o começo das obras de modernização da eclusa de Amarópolis. Assim, o trabalho na estrutura, situada no Rio Jacuí, dentro do território do município de General Câmara, iniciará no segundo semestre deste ano.

“Já tem um projeto executivo consolidado e agora é mais a questão de refinamento e detalhamento de entrega”, comenta o superintendente regional do Dnit no Rio Grande do Sul, Hiran Pinheiro. O dirigente adianta que as obras deverão levar aproximadamente dois anos para serem finalizadas.

“Porque a gente vai diretamente mexer no rio, trabalhar nas comportas, fazer a proteção de cabeceiras”, explica o integrante do Dnit, que foi um dos palestrantes da reunião-almoço Tá na Mesa, promovida ontem pela Federasul, em Porto Alegre. As eclusas são obras de engenharia que permitem que as embarcações subam e desçam



Estrutura fica localizada no município de General Câmara

rios em locais onde há desníveis, como barragens, quedas de água e corredeiras.

As estruturas atuam de forma semelhante a um elevador, no qual duas comportas separam os dois níveis do curso d'água. O mecanismo possibilita a transposição de obstáculos que se encontram entre os trechos navegáveis da via fluvial e atenua os reflexos de possíveis enchentes.

Segundo Pinheiro, atualmente, o custo previsto para a modernização da eclusa de Amarópolis é de cerca de R\$ 250 milhões. Inicialmente, a estimativa era que o valor do investimento ficasse por volta de R\$ 150 milhões, mas o

Dnit já havia informado que fatores como a catástrofe climática que atingiu o Rio Grande do Sul em 2024 poderiam causar alterações no montante projetado.

A eclusa de General Câmara opera há 52 anos e é considerada muito importante para a navegação no Interior do Estado de embarcações que trabalham com a extração de areia e também com o escoamento da safra agrícola. Além de Amarópolis, o Dnit administra as eclusas gaúchas de Bom Retiro, em Bom Retiro do Sul (rio Taquari), Anel de Dom Marco, em Rio Pardo (rio Jacuí), e Fandango, em Cachoeira do Sul (rio Jacuí).

Dragagem na Lagoa Mirim carece de R\$ 60 milhões

O investimento necessário para fazer a obra de dragagem da Lagoa Mirim, que abrange áreas da Metade Sul gaúcha e do Nordeste uruguaio, é projetado em aproximadamente R\$ 60 milhões. O superintendente regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) no Rio Grande do Sul, Hiran Pinheiro, destaca que esse valor também inclui a sinalização dessa via aquaviária.

O dirigente detalha que o orçamento para a iniciativa é proveniente do Ministério de Portos e Aeroportos. Conforme o representante do Dnit, para iniciar a dragagem ainda é necessário obter o licenciamento ambiental. Porém, ele confirma, como foi antecipado pelo ministro dos Transportes, George Santoro, em

recente visita ao Rio Grande do Sul, que a expectativa é que o trabalho possa começar até o final de 2026.

“E o prazo de execução (da obra da dragagem) é de nove meses”, afirma Pinheiro. O superintendente regional do Dnit participou nesta quarta-feira (6) da reunião-almoço Tá na Mesa, realizada pela Federasul, em Porto Alegre. O uso da Lagoa Mirim para fazer a ligação do transporte de cargas pelo modal aquaviário entre Brasil e Uruguai é uma ação que vem sendo debatida há décadas. Inclusive, a iniciativa também é chamada hidrovia do Mercosul.

Além da saída e chegada de cargas ao Rio Grande do Sul, a conexão permitiria aos uruguaios alcançar destinos mais

distantes. Isso ocorreria porque, pela Lagoa Mirim, embarcações provenientes do país vizinho poderiam acessar a Lagoa dos Patos, pelo canal São Gonçalo, na região de Pelotas, e, a partir dali, alcançar o porto marítimo de Rio Grande.

A perspectiva é que sejam transportadas pela hidrovia do Mercosul, do Uruguai para o Brasil, mercadorias como grãos e arroz e, no sentido inverso, fertilizantes. A Lagoa Mirim abrange uma área de superfície de cerca de 3,75 mil quilômetros quadrados, sendo 2,75 mil quilômetros quadrados em território brasileiro e 1 mil quilômetros quadrados no lado uruguaio, com largura média de 20 quilômetros e profundidade que varia, em grande parte dela, de cinco a seis metros.

Revisão de projeto e pressão regional marcam debate sobre a BR-290

Gabrieli Silva

gabrielis@jcrs.com.br

A duplicação da BR-290, um dos principais corredores logísticos do Rio Grande do Sul e eixo estratégico de integração com o Mercosul, voltou ao centro do debate ontem, durante o “Tá na Mesa” da Federasul, em Porto Alegre. O evento reuniu autoridades públicas e lideranças políticas e empresariais para discutir os desafios da infraestrutura no Estado.

Entre os principais pontos apresentados está a revisão de trechos do projeto da rodovia após os impactos das enchentes de 2024. De acordo com o superintendente do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Hiran Pinheiro, segmentos próximos à Região Metropolitana, especialmente na saída de Eldorado do Sul, ficaram submersos durante os eventos climáticos extremos, o que exigirá adaptações na obra. Segundo ele, a revisão envolve reavaliação da drenagem e possível elevação da pista.

“Esse trecho ficou embaixo d'água. Vai ser reavaliada a drenagem e também a elevação para evitar a perda de acesso”, afirmou. Apesar das mudanças, o órgão projeta lançar o edital do novo contrato até o final de 2026. Questionado sobre impactos no cronograma, o dirigente afirmou que “não há previsão de atraso”, embora a etapa de revisão ainda esteja em andamento pois o orçamento depende de suplementações.

Outro ponto central do debate foi a limitação orçamentária. O Dnit confirmou que a continuidade das obras depende de novas suplementações ao longo do ano. Em 2026, a BR-290 recebeu cerca de R\$ 60 milhões, valor considerado insuficiente diante da dimensão dos contratos. “Estamos falando de obras de R\$ 300 a R\$ 350 mi-

lhões por lote. Não é possível iniciar com valores baixos”, explicou Pinheiro, destacando que a execução está condicionada às chamadas “janelas orçamentárias” do governo federal.

A necessidade recorrente de reforço de recursos foi apontada como um dos fatores que impactam o ritmo da duplicação, que avança de forma segmentada ao longo dos anos. Prefeitos da Fronteira Oeste presentes no debate reforçaram os efeitos diretos da lentidão das obras sobre a economia regional. Para o prefeito de Itaquí e presidente da AMFRO - Associação dos Municípios da Fronteira Oeste, Leonardo Bettin, a rodovia evidencia um problema estrutural de investimento. “A BR-290 mostra uma fragilidade importante, que é o déficit de investimento em infraestrutura. As sucessivas suplementações mostram que, ano após ano, a gente precisa correr atrás de recursos”, afirmou. Ele também destacou o impacto na competitividade do agronegócio. “De nada adianta produzir se não temos como escoar”, disse, ao mencionar a dependência da rodovia para transporte de grãos e conexão com mercados internacionais.

Já o prefeito de Quaraí e presidente do Codepampa - Consórcio do Desenvolvimento do Pampa, Jefferson Pires, ressaltou o papel estratégico da BR-290 para o País. “Não é uma rodovia da fronteira oeste, é uma rodovia do Brasil”, afirmou. Segundo ele, a precariedade de trechos ainda não duplicados afeta diretamente a segurança e a logística. O gestor também chamou atenção para a sobrecarga da via diante do aumento do transporte pesado e da ausência de alternativas como ferrovia e hidrovia. “Hoje não temos ferrovia, não temos transporte fluvial, só rodovia e ela está nessa situação”, disse.



Pinheiro (e) disse que enchente de 2024 vai exigir mudanças no projeto