

INFRAESTRUTURA

Rodovia BR-290 é gargalo que trava a competitividade da Região Fronteira Oeste

Corredor estratégico do Mercosul, estrada concentra problemas de conservação, falta de investimentos estruturais e ausência de alternativas logísticas para municípios

Gabrieli Silva

A BR-290, principal eixo rodoviário entre a Região Metropolitana, a Região Central e a Fronteira Oeste do Rio Grande do Sul, voltou ao centro do debate sobre infraestrutura logística no Estado. Enquanto avançam, ainda que lentamente, os lotes de duplicação entre Eldorado do Sul e Pantano Grande, o trecho sul da rodovia, que conecta municípios como São Gabriel, Rosário do Sul, Santana do Livramento, Quaraí e Uruguai, segue marcado por problemas crônicos de conservação, insegurança viária e ausência de investimentos estruturantes.

Ex-prefeita de Santana do Livramento, delegada e atual assessora

especial da Secretaria-Geral do Governo do Estado, Ana Tarouco afirmou que o trecho sul da BR-290 vive uma situação de "abandono". Segundo ela, a precariedade da rodovia impacta moradores, produtores rurais e a competitividade da região.

"A conservação reflete em tudo: segurança, capacidade de fluxo e competitividade. Hoje temos praticamente óbitos diários e uma rodovia que já não suporta mais apenas operações de tapa-buraco", afirmou.

Tarouco destacou que o trecho integra o corredor do Mercosul, utilizado na ligação com Argentina e Uruguai. Apesar disso, a duplicação segue concentrada no eixo entre Porto Alegre e Cachoeira do Sul. "O lado sul é justamente o trecho que leva ao maior porto seco da América Latina, em Uruguai, mas sequer existe hoje um projeto estruturado de duplicação para essa região", disse.

A avaliação é compartilhada pelo prefeito de Quaraí e presidente do Codepampa, Jeferson Pires. Em entrevista ao Jornal do Comércio, ele classificou a BR-290 como o

principal gargalo logístico da Fronteira Oeste. "A gente depende dela para praticamente tudo. Não temos ferrovia, hidrovia estruturada e nem transporte aéreo regular. Hoje, a rodovia é a única alternativa logística da região", afirmou.

Ao percorrer o trecho da BR-290 para o Mapa Econômico do RS, a equipe de reportagem do Jornal do Comércio constatou, entre Rosário do Sul e São Gabriel, más condições do pavimento em diversos segmentos. Próximo a São Gabriel, motoristas enfrentam sequência de buracos, remendos e desgaste acentuado da pista, especialmente em áreas de tráfego intenso de caminhões.

Outro ponto destacado pelas lideranças regionais é a ausência de planejamento estruturado para a metade sul da BR-290. Diferentemente do trecho em duplicação até Pantano Grande, a Fronteira Oeste ainda não possui projeto executivo consolidado para ampliação da capacidade da via.

"A verdade é que não há projeto. Hoje, quando se fala em duplicação



Em trecho entre São Gabriel e Uruguai, pista é simples com falhas

da 290 daqui para frente, sequer sabemos quanto custaria", afirmou Tarouco. Segundo ela, estudos do governo federal indicam que o trecho sul não é considerado economicamente atrativo para concessões privadas. "Se não há interesse econômico das concessionárias, então é necessário investimento político. A região precisa entrar no radar nacional", disse.

Durante o encontro promovido pela Federação de Entidades Empresariais do RS (Federasul) em 6 de maio, que reuniu lideranças políticas, empresariais e representantes do setor de infraestrutura para discutir os desafios da BR-290, o Dnit informou que a rodovia recebeu cerca de R\$ 60 milhões em recursos

federais em 2026, montante considerado insuficiente diante da dimensão dos contratos previstos para os lotes de duplicação.

"Estamos falando de contratos de R\$ 300 milhões a R\$ 350 milhões por lote. Não é possível iniciar obras dessa magnitude com orçamentos baixos", explicou o superintendente regional do órgão, Hiratan Pinheiro.

Sem projeto executivo definido, com recursos limitados e dependente de decisões políticas, o trecho sul da rodovia segue como um dos principais gargalos de infraestrutura da metade sul gaúcha em uma rota por onde circulam diariamente cargas, passageiros e parte relevante da conexão econômica do Brasil com os países vizinhos.

Entre recordes de exportação e os buracos do caminho

Eduardo Torres

Com uma movimentação de quase R\$ 90 bilhões entre 2024 e 2025, o Porto Seco de Uruguai consolida-se como um dos maiores do Brasil, em alguns momentos superando até mesmo as instalações de Foz do Iguaçu, operadas pela mesma empresa, a Multilog, que também gerencia, no Rio Grande do Sul, os portos secos de Jaguarão e Santana do Livramento. Entre os principais produtos que cruzaram a fronteira entre Uruguai e Paso de Los Libres, na Argentina, neste período estiveram automóveis, carrocerias e equipamentos para passageiros e cargas, que representam alto valor agregado à economia.

Conforme os relatórios dos dois últimos anos, foram 293,9 mil caminhões cruzando o Porto Seco de Uruguai, representando 21% de toda a movimentação rodoviária existente entre Brasil e Argentina, e também favorecendo o fluxo de produtos com o Uruguai e o Chile, por exemplo. Em 2025, houve crescimento de 17,8% no

fluxo de caminhões em Uruguai, e quase 30% a mais em relação ao fluxo de exportações.

A curva positiva de fluxo na fronteira seca, no entanto, não se repetiu no primeiro trimestre deste ano. Com a movimentação de 34.111 veículos, houve redução de 5,9% no fluxo comparado com o período entre janeiro e março do ano passado.

Mesmo com números recentes tão positivos, a limitação de infraestrutura mostra que ainda há um potencial não explorado e, principalmente, alto custo para movimentar a economia por essa rota.

"O Porto Seco fica na ponta da BR-290, uma vergonha. São 670 quilômetros no Rio Grande do Sul de buracos e pista simples. O único trecho não duplicado na rodovia que vai até Fortaleza, é justamente um trecho vital para setores industriais muito importantes economicamente para o Brasil. Esse problema estrutural muitas vezes trava exportações e importações, obriga os transportadores a usarem vias alternativas, e isso encarece o frete, o produto final e, no caso do agro,

prejudica o produtor, que ganha menos", explica o vice-presidente de Infraestrutura da Federasul, Antônio Carlos Bacchieri.

Até o final do ano passado, somente 14 quilômetros estavam duplicados, em Pantano Grande. Já em Minas do Leão, as obras pararam. A estimativa do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) é de que faltam R\$ 828 milhões a serem executados para concluir quatro lotes de duplicação que abrangem somente a região Centro-Sul e Metropolitana.

A última revitalização da ponte internacional, que liga Uruguai a Paso de Los Libres, aconteceu em 2023. Era esperado que nos primeiros meses deste ano o Dnit assinasse o contrato para executar o projeto e uma reforma estrutural mais complexa da ponte, com investimento de R\$ 59,1 milhões licitado no final de 2025. Os trabalhos são previstos para serem executados em mais de dois anos, incluiriam reforço dos pilares, concretagem da pista, impermeabilização, novo pavimento e sinalização.

Ponte Internacional de Jaguarão pode entrar no pacote de concessão

Finalizada a concessão do complexo rodoviário federal da Região Sul do Estado, que incluem a BR-116 e a BR-392, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apresentou o plano de melhorias a serem incluídas em uma nova concessão dos trechos, resultando em investimentos previstos de R\$ 10,5 bilhões entre custos operacionais e obras pelo período de 30 anos. A proposta inclui, por exemplo, a nova ponte na fronteira entre Jaguarão e Rio Branco, no Uruguai, prevendo R\$ 260 milhões para a execução das obras

aguardadas há muito na região. Ainda não há, no entanto, consenso nessa modelagem e na inclusão desta obra no pacote da futura concessão.

A ANTT apresentou ainda, em audiência na região, a perspectiva de 83,3 quilômetros de rodovias a serem duplicadas, com investimento previsto de R\$ 430 milhões, especialmente na BR-392, entre Pelotas e Canguçu e os trechos ainda não duplicados da BR-116, entre Camaquã, Pelotas e Capão do Leão. A concessão incluiria ainda renovação de pistas no caminho do Porto de Rio Grande.

Outras rotas

📍 **Ponte sobre o Ibicuí:** orçada em mais de R\$ 200 milhões, a ponte sobre o Rio Ibicuí, na BR-472, ligando Itaqui a Uruguai e vital para a logística da safra gaúcha, tinha licitação prevista para o segundo semestre do ano passado; no entanto, o Dnit concluiu que o projeto estava desatualizado e ficou para 2026 uma atualização, sem prazos definidos.

📍 **Ponte de São José do Norte:** um imbróglgio envolvendo a empresa vencedora da licitação para execução do projeto de engenharia da ponte que ligará São José do Norte a Rio Grande paralisou o avanço desta estrutura considerada fundamental para o desenvolvimento do Sul do Estado. Orçado em R\$ 7,5 milhões, o projeto seria executado pela empresa catarinense Nova Engenharia S/A que, no entanto, está impedida de contratar com o governo federal.