

economia

Sem duplicação, BR-290 trava competitividade do RS

Corredor do Mercosul, rodovia concentra problemas de conservação, falta de investimentos e é gargalo logístico da Metade Sul



Gabrieli Silva
gabrielis@jcrs.com.br

A demora na duplicação da BR-290, principal eixo rodoviário entre as regiões Metropolitana, Central e Fronteira Oeste do Estado, segue sendo um grave problema logístico do 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, permanece com problemas crônicos de conservação, insegurança viária e ausência de investimentos.

Ex-prefeita de Santana do Livramento, a delegada Ana Tarouco afirmou que o trecho Sul da BR-290 vive uma situação de “abandono”. “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.

A avaliação é compartilhada pelo prefeito de Quaraí e presidente do Codepampa, Jeferson Pires, que classificou a BR-290 como o principal gargalo logístico da Fronteira. “A gente depende dela para praticamente tudo. Não temos ferrovia, hidrovía estruturada e nem transporte aéreo regular. Hoje, a rodovia é a única alternativa logística da região”, afirmou.

Ele aponta que a cidade enfrenta desafios históricos de infraestrutura que impactam tanto a integração logística quanto o desenvolvimento econômico. E a BR-290, principal eixo de ligação com o restante do Estado, concentra grande parte desses entraves.

O prefeito de Itaquí, Leonardo Betin (PL), enfatiza que a demora nas obras e a falta de priorização nos investimentos federais impactam o crescimento da cidade, um dos maiores polos de beneficiamento de grãos. “A BR-290 é um corredor estratégico não só para a Fronteira Oeste, mas para o Brasil, porque conecta o País a mercados do Mercosul. O problema é que a rodovia não acompanha o crescimento da produção. A gente produz cada vez mais, mas enfrenta dificuldades para escoar”.

Para ele, o principal problema relacionado à estrada é o déficit de investimento em infraestrutura da estrada. Ao percorrer o trecho da BR-290, a equipe 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.

Diferentemente do trecho em



TÂNIA MEINERZ/JC

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

duplicação até Pantano Grande, a Fronteira Oeste ainda não possui projeto executivo consolidado para ampliação da capacidade da via.

Durante encontro promovido pela 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 e com recursos limitados, o trecho Sul segue como um dos principais gargalos de infraestrutura da Metade Sul gaúcha, em uma rota relevante de conexão econômica do Brasil com países vizinhos.

Forte no agronegócio, município de Itaquí sofre com dificuldades logísticas

As margens do Rio Uruguai, o município de Itaquí se consolida como um dos polos do agronegócio gaúcho, com protagonismo na produção e beneficiamento de grãos, especialmente arroz. A cidade ocupa posição estratégica no corredor logístico do Mercosul, conectando o Interior a mercados internacionais. Apesar disso, a infraestrutura – sobretudo rodoviária – ainda não acompanha o ritmo da produção. A BR-290, eixo central de escoamento da região, concentra críticas recorrentes de lideranças locais, que apontam problemas de manutenção, demora nas obras e falta de priorização nos investimentos federais, como destaca o prefeito Leonardo Betin (foto).

Jornal do Comércio: A BR-290 hoje atende à demanda logística da região?

Leonardo Betin - Ela atende, mas com muitas limitações. A BR-290 é um corredor estratégico não só para a Fronteira Oeste, mas para o Brasil, porque conecta o País a mercados do Mercosul. O problema é que a rodovia não acompanha o crescimento da produção. A gente produz cada vez mais, mas enfrenta dificuldades para escoar.



DANI BARCELLOS/ESPECIAL/JC

JC - Quais são os principais problemas da rodovia atualmente?

Betin - O principal é o déficit de investimento em infraestrutura. Isso aparece tanto na manutenção quanto na execução das obras. A estrada apresenta fragilidades, e isso se agrava com eventos climáticos, como

enchentes e estiagens, que têm sido frequentes na região.

JC - A duplicação da BR-290 é a principal demanda em termos de infraestrutura?

Betin - Sim, é um gargalo importante. Existem trechos em andamento, mas o prazo é muito longo. Se considerarmos o período de 2014 a 2029, são 15 anos. Isso acaba desestimulando investimentos.

JC - A questão é falta de recurso ou de prioridade?

Betin - As duas coisas. Percebemos que o orçamento muitas vezes já começa deficitário e precisa de suplementações. Isso mostra uma dificuldade estrutural, mas também existe questão de prioridade: a BR-290 precisa ser tratada como obra estratégica número um, porque impacta diretamente as economias regional e nacional.

Infraestrutura precária e isolamento prejudicam desenvolvimento de Quaraí

A cidade de Quaraí, na fronteira com o Uruguai, enfrenta desafios históricos de infraestrutura que impactam diretamente sua integração logística e desenvolvimento econômico. Dependente quase exclusivamente do modal rodoviário, o município convive com limitações que vão desde a precariedade das estradas até a ausência de alternativas como ferrovia, hidrovía e transporte aéreo. A rodovia BR-290, principal eixo de ligação com o restante do Estado, concentra grande parte desses entraves, somando problemas de conservação, segurança e de conectividade ao longo do trajeto, como aponta o prefeito de Quaraí, Jeferson Pires (foto).

Jornal do Comércio - Qual é o principal gargalo logístico de Quaraí?

Jeferson Pires - O principal gargalo é a BR-290. Dependemos dela para praticamente tudo. A partir de Rosário do Sul, seguimos pela 290 e depois acessos regionais, mas o problema central continua sendo a rodovia e suas condições.

JC - Que tipo de problemas o município enfrenta nesse trajeto?

Pires - Temos um trecho entre San-



DANI BARCELLOS/ESPECIAL/JC

tana do Livramento e Quaraí com mais de 100 quilômetros que é uma verdadeira “zona muda”: não tem sinal de telefone, internet quase inexistente e comunicação muito precária. É uma demanda de décadas que nunca foi resolvida.

JC - E quanto à infraestrutura da estrada?

Pires - A conservação é ruim, falta manutenção e sinalização. Muitas vezes placas caem e não são repostas. Os trevos ficam abandonados, e se a prefeitura não agir, continuam perigosos. Isso aumenta muito o risco de acidentes.

JC - A rodovia atende à demanda da região de Fronteira Oeste?

Pires - Atende com muita limitação. O fluxo é intenso, inclusive com muitos uruguaios utilizando. É uma via extremamente movimentada, com caminhões pesados e sem estrutura adequada para isso.

JC - Qual é a prioridade mais urgente hoje?

Pires - Melhorar as condições da BR-290. Isso impacta tudo: o agronegócio, o comércio, o custo de vida e a integração da região. É a base para qualquer desenvolvimento.