

Agricultores questionam ferrovia em direção a porto em Santa Catarina **Infraestrutura e Logística**

Enviado por: danielprotoba@secs.pr.gov.br

Postado em:27/08/2012 17:30

Federação da Agricultura do Paraná divulga boletim informativo onde defende a manutenção das cargas paranaenses no Porto de Paranaguá

Os agricultores paranaenses não aprovaram a proposta do governo federal que prevê a construção de um ramal ferroviário entre os portos de Paranaguá e São Francisco do Sul (SC). O trecho integraria o Programa de Investimento em Logística – PAC das Concessões. A inclusão de trechos ferroviários de interesse do Paraná no plano nacional será discutida nesta terça-feira (28/08), em Brasília, pelo secretário estadual de Infraestrutura e Logística, José Richa Filho, e o presidente indicado da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Bernardo Figueiredo. Em reportagem do Boletim Informativo da instituição, a Federação da Agricultura do Estado do Paraná (Faep) criticou a ausência do Paraná nas obras anunciadas e defendeu que a intervenção apropriada seria um trecho ferroviário ligando Maracaju/Guaíra/Cascavel/Paranaguá. “Não tem lógica. Esqueceram o Paraná”, diz a chamada de capa do informe. Pela proposta do governo federal, a ligação do Oeste paranaense será feito pelo traçado Mafra/ São Francisco do Sul/Paranaguá. Outro ramal cruzaria o Estado indo de São Paulo ao Rio Grande do Sul. “Apesar de aumentar a malha ferroviária do Paraná, os dois novos trechos que vão cortar o Estado não devem elevar o volume de exportações via Porto de Paranaguá e tampouco vão contribuir para a modernização das ferrovias já existentes”, critica a reportagem. A Faep diz ainda que o traçado e escolha de trilhos favorecem o escoamento das safras do Paraná e do Centro-Oeste brasileiro por Santos ou Rio Grande, bem mais distantes que Paranaguá, portanto com fretes mais caros. “Os tributos pagos pelos paranaenses em 2011 ao governo federal somaram R\$ 35 bilhões. E o retorno?”, questiona a entidade. ECONOMIA - “É preciso levar em consideração que o Paraná é a quinta maior economia do Brasil, com o Produto Interno Bruto (PIB) superior a R\$ 251 bilhões em 2011, e precisa de mais atenção”, informa a Federação da Agricultura do Estado do Paraná. De acordo com a Faep, a melhor alternativa é a defendida pelos governos do Paraná e Mato Grosso do Sul para a construção de um trecho ferroviário direto ao Porto de Paranaguá. O projeto foi apresentado a Valec S.A, que anunciou a contratação de estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental. A reportagem critica o traçado proposto, pois a ligação São Francisco do Sul – Paranaguá seria praticamente inviável. “Olhando-se para o mapa do sul do País, para ligar Paranaguá a São Francisco do Sul há duas baías e áreas de mangue ambientalmente protegidos a serem suplantadas: as de Guaratuba e Paranaguá”, afirma. O informativo da Federação da Agricultura mostra também que o mapa utilizado na apresentação do “PAC das Concessões” a ligação ferroviária entre SP e RS coloca Mafra no lugar onde está Ponta Grossa. PROFESSORES – Os professores Eduardo Rattón e Camilo Borges, do departamento de transportes da Universidade Federal do Paraná (UFPR) também entendem que a melhor alternativa ferroviária para levar cargas ao porto é uma nova linha pela Serra do Mar. Para Borges, todos os estudos realizados ao longo dos últimos anos mostram que a ferrovia mais viável para interligar o interior do Estado ao Porto de Paranaguá, é a linha que sai de Maracaju (MS) e corta o Paraná de Oeste para Leste. “Digo ainda que este traçado é a ferrovia mais viável do país. Viável porque, para uma ferrovia se manter,

ela precisa de carga e este traçado, além de transportar a produção industrial e agrícola paranaense, transportará também toda produção de grãos do Mato Grosso para o Porto”, avalia o professor da UFPR. Segundo ele, a construção de um novo trecho na Serra do Mar tem menor impacto ambiental e menor custo do que a implantação de uma ferrovia entre Paranaguá e São Francisco do Sul. “Entre os dois locais o solo é mole e instável, de litoral. O Paraná não pode entregar todo o sistema de ferrovias e produção a outro Estado”, afirma. “É possível reduzir a interferência na natureza construindo viadutos e túneis (na Serra do Mar)”, completa Ratton. Os professores alertam que, além de vencer o traçado da Serra do Mar, será necessário também modernizar o trecho de ferrovia entre Guarapuava e Ponta Grossa.