

Contorno de Palotina potencializa conexão entre regiões do Estado

Infraestrutura e Logística

Postado em: 21/07/2020

Estrutura vai desviar o fluxo de caminhões do Centro do município e é uma grande alça em torno das duas principais rodovias que cortam a região.

Os caminhoneiros que circulam por Palotina com areia, soja, frango, peixes e produtos industrializados enfrentam todos os dias semáforos, lombadas, faixas de pedestres e placas de 40 km/h em um trecho de cinco quilômetros entre a entrada e saída pela PR-182 ou em uma avenida de quatro quilômetros entre o começo e o fim do perímetro urbano da PR-364. A cena se repete em todos os horários, de domingo a domingo. Esse também é o pano de fundo da rotina dos moradores de Palotina, marcada pelo trânsito intenso de caminhões que transitam do Noroeste do Estado em direção ao Oeste ou vice-versa. Basta se sentar em um banco da Praça Amadeo Trivesan para observar: em poucos minutos é possível preencher uma cartela inteira com cores, modelos e idades dos veículos de transporte de carga pesada. Esse cenário vai mudar. Estão em andamento novamente as obras do Contorno Leste de 15,6 quilômetros nos arredores do município, nas áreas em que os olhos alcançam apenas plantações. A intervenção deverá marcar um novo estágio do crescimento de Palotina, que fica entre Cascavel e Umuarama, e é um centro do agronegócio do Paraná e da recente industrialização da cadeia de peixes. O investimento do Governo do Estado, por meio do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER-PR), é de R\$ 43,7 milhões. As obras atingiram 12,5% no começo de julho. Haverá, ainda, duas novas pontes de concreto armado sobre os rios Arroio Pioneiro e Santa Fé, já licitadas por R\$ 5,3 milhões, e cinco rotatórias. OBRA FUNDAMENTAL - O novo Contorno vai desviar o fluxo de caminhões do Centro e é uma grande alça em torno das duas principais rodovias que cortam o município e que atualmente se encontram numa espécie de X bem no coração de Palotina. O projeto prevê uma pista de trânsito rápido (80 km/h a 100 km/h) e, numa hipotética entrada pela PR-182 (chegada de Cascavel), três conexões: até a saída para Assis Chateaubriand (PR-364), um reencontro com a PR-182 no sentido a Umuarama e novamente com a PR-364, desta vez com direção a Terra Roxa. "É uma obra fundamental para a nossa estratégia logística", afirma o governador Carlos Massa Ratinho Junior. "Palotina ainda é um município de pequeno porte, mas está localizada em uma região muito importante, um polo produtor perto de Cascavel, Toledo, Umuarama, além da proximidade com o Mato Grosso do Sul. Queremos ser uma referência logística da América do Sul e essa conexão está inserida nesse contexto, além dos ganhos para a qualidade de vida dos cidadãos". Segundo o prefeito de Palotina, Jucenir Stentzler, o Contorno cria condições de prosperidade para a região. "A industrialização do agronegócio é uma das maiores revoluções dos últimos anos, trouxe mudanças significativas para o Paraná. O que era soja, milho e trigo em estado bruto virou uma cadeia de processados de frango, peixe, porco, gado leiteiro. A região Oeste se desenvolve nesse sentido e precisamos de rotas de escoamento rápidas para não atrapalhar as outras atividades do município", destaca. Fernando Furiatti, diretor do DER-PR, afirma que esse Contorno garantirá novas alternativas para o município. "A cidade está se expandindo e ainda há tráfego pesado perto de escolas, hospitais e empresas, o que inviabiliza a rotina urbana", analisa. "Contornos em geral são obras complexas, mas que têm ganhos para algumas décadas". OBRA - O projeto do Contorno de Palotina é de meados dos anos 2000, mas as obras foram autorizadas pelo Governo do Estado

somente em 2018. Alguns problemas burocráticos e na execução dificultaram o avanço dos trabalhos em 2019, mas eles foram retomados em maio deste ano, desta vez até cortar a faixa vermelha. Cinquenta e sete propriedades foram impactadas pelo projeto original. Elas pertenciam a 37 famílias diferentes que foram indenizadas pela administração estadual. A dimensão de largura do contorno é de 7 metros de pista (3,5 metros de cada lado) com 3 metros de acostamento. As obras ainda avançam nos dois primeiros trechos e em estágio inicial de terraplanagem, marcação da limpeza e escavação. Perto da PR-182, no sentido Cascavel, em paralelo com uma estrada rural, já há dois quilômetros com base de brita, que é um dos estágios da pavimentação. No segundo trecho, depois da PR-364, as obras ainda estão em estágio bem inicial com as retroescavadeiras demarcando o terreno até a altura do rio Arroio Pioneiro, onde será erguida uma ponte com 50 metros de comprimento. A futura ponte sobre o Santa Fé terá 66 metros de comprimento. "A expectativa é de avançar nos próximos meses. Estamos resolvendo questões técnicas e burocráticas típicas de uma obra deste porte, e a construtora aumentou o ritmo das obras. Queremos encerrar o ano com pelo menos a estrutura mais definida em todo o trecho, além de começar as obras de arte especiais", afirma Luiz Bendotti, engenheiro civil do escritório regional do DER-PR de Cascavel, responsável pela fiscalização da obra. O Contorno Leste deve ser entregue em 2021 com terceiras faixas, sistema de drenagem e controle de erosão, sinalização horizontal e vertical, barreiras de segurança, recomposição vegetal e cercas para demarcar a área da pista das propriedades rurais.

SETOR PRODUTIVO - O cooperativismo será um dos beneficiados com a nova estrutura. A C.Vale, com sede em Palotina, emprega mais de seis mil funcionários apenas no município, mas tem 21 mil associados espalhados no Paraná, Santa Catarina, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rio Grande do Sul e no Paraguai. O faturamento em 2019 alcançou R\$ 8,9 bilhões. A cooperativa mantém ritmo intenso de produção de frango (capacidade para processar 600 mil aves por dia) para atender o mercado interno e a exportação para cerca de 70 países, e inaugurou em 2017, em Palotina, uma indústria com capacidade para abater 75 mil tilápias por dia, de olho no crescimento da piscicultura no País. A região Oeste é o maior polo de criação de peixes no Paraná, com 60% de toda a produção, e o Estado é o maior produtor nacional dessa espécie (154 mil toneladas/ano). Neri Leonhardt, presidente da Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Palotina (Acipa), enfatiza que essa obra é uma luta de mais de 20 anos. "O entendimento da comunidade é de que esse Contorno será mais confortável para todos. É uma região produtora de frango, iniciamos a piscicultura nos últimos dois anos, e a Frimesa está instalando em Assis Chateaubriand um dos maiores frigoríficos para abater suínos do País", afirma. "Essa obra vai ajudar toda a região, do trânsito de insumos e ao escoamento".

Por que as cidades apostam em contornos? A professora Beatriz Fleury e Silva, do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Maringá (UEM), afirma que a principal razão do planejamento e da implementação de um contorno rodoviário é a retirada dos veículos pesados das áreas mais centrais dos municípios. Mas esse é apenas o começo de um desafio diário para manter a estabilidade da balança entre fluxo intenso do setor produtivo e crescimento urbano ordenado e responsável. "Temos cidades que se desenvolveram precocemente para além dos seus eixos principais, se aproximando demais dos contornos, o que vira um problema, sobretudo à mobilidade urbana. A busca por essa alternativa é para desafogar os principais eixos viários que cortam a cidade e dar maior fluidez ao transporte rodoviário", afirma Beatriz. "Eles devem estar inseridos nas diretrizes dos planos diretores municipais, servindo, também, de instrumento de integração regional". A professora cita um conjunto de leis específicas (Lei do Perímetro Urbano, Lei de Zoneamento e Lei do Sistema Viário) que promovem o desenvolvimento urbano e que não podem ser negligenciadas na discussão rodoviária, principalmente diante de uma obra com o impacto orçamentário de um contorno. "Eles são atrativos, mas é importante limitar o acesso apenas para empresas que oferecem serviços e produtos rodoviários. O ideal é que ele preserve a condição de sistema rodoviário em primeiro lugar, e que o crescimento gerado a partir dessa nova alternativa aconteça com bastante cautela, ao

mesmo tempo em que se incentiva outras áreas para ocupação dos municípios", explica a professora. "Os contornos têm que evitar que, no curto prazo, os caminhoneiros voltem a utilizar os eixos centrais da cidade e a ideia original seja desfigurada". Para o professor Gilson Jacob Bergoc, prefeito do campus universitário da Universidade Estadual de Londrina (UEL) e professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da mesma instituição, os contornos respondem ao crescimento do tráfego pesado de veículos dos últimos 20 anos, ao desenvolvimento tecnológico dos caminhões e podem ser uma tentativa de organização diferente dos municípios do Paraná em relação ao formato original, que é da ligação município a município, realidade de todo o Estado. "As cidades se desenvolveram em torno das rodovias, que viraram vias urbanas, e ao longo do tempo esse eixo se dinamizou do ponto de vista comercial. Mas essas rodovias também começaram a gerar problemas. O tráfego das décadas de 40, 50 e 60 não era pesado se comparado ao atual, os caminhões carregavam dez toneladas e, mesmo nas rodovias, pelas condições estruturais, não passavam de 60 km/h. Com o tempo o incentivo ao uso de carros e caminhões gerou gargalos logísticos, acidentes urbanos, desgastes, e os contornos surgem para fazer essa separação", afirma o professor. Bergoc corrobora o argumento de que eles não devem se distanciar da urbanização e destaca que as prefeituras, responsáveis pelas políticas de zoneamento, podem ajudar a manter a separação ou ao menos limitar esses impactos por mais tempo. "Contornos não podem ser dificultadores, sob pena de os caminhões voltarem ao Centro. São investimentos pesados que devem ter capacidade para manter o ciclo de desenvolvimento por 20 ou 30 anos", acrescenta. "Numa via urbana a velocidade máxima não pode ultrapassar 60 km/h, e no contorno ela pode ser quase 100% maior. Impedir a ocupação residencial nesses locais ajuda a manter o fluxo mais veloz". Segundo o professor, a estruturação viária do Paraná é da conexão de centro a centro (ligação Londrina-Maringá, por exemplo), diferente da concepção mais moderna, já com uma visão de highways. Ele cita que o projeto de desenvolvimento estadual deve levar em consideração a necessidade de corredores mais distantes dos municípios. "Tivemos um boom de carros e do trânsito intenso de escoamento em direção aos portos. Mas o ideal é que esses deslocamentos sejam paralelos às cidades. É o cerne de um sistema logístico mais eficiente", arremata. Paraná terá mais quatro contornos rodoviários O Paraná terá outros quatro contornos rodoviários nos próximos meses. Estão em obras o Contorno Noroeste de Francisco Beltrão e o Contorno Noroeste de Pato Branco (Sudoeste), e em estágios anteriores o Contorno Norte de Castro (Campos Gerais) e o de Arapongas (Norte). Os três primeiros são obras do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER-PR) e o último da concessionária que administra o trecho da BR-369. Em Francisco Beltrão, o Contorno Noroeste será uma nova conexão entre a PR-180 (saída para Dois Vizinhos) e a PR-483 (ligação com Cascavel), com 5,2 quilômetros de extensão e investimento na casa de R\$ 30,6 milhões. Em Pato Branco, a obra vai interligar a BR-158 (ligação com Coronel Vivida), a sete quilômetros do primeiro viaduto urbano do município, à PR-493 (sentido Itapejara & Oeste). Em Castro, o trecho terá cerca de 15,6 quilômetros e a obra está orçada em aproximadamente R\$ 112 milhões. A obra faz parte do Programa Estratégico de Infraestrutura e Logística de Transportes do Paraná e conta com financiamento do Banco Interamericano do Desenvolvimento (BID). A abertura dos envelopes com as propostas ocorrerá neste mês. A construção do Contorno de Arapongas vai começar no quilômetro 191 da BR-369, alguns metros ao norte do totem que demarca o Trópico de Capricórnio. A nova pista seguirá a leste da rodovia e voltará a se encontrar com a estrada principal nas proximidades do Pavilhão de Exposições de Arapongas, pouco antes da praça de pedágio do município. Serão 10,2 quilômetros de extensão. CONFIRA O ESPECIAL PARANÁ EM OBRAS Modernização do aeroporto de Cascavel é estratégica para o Oeste Novo reservatório de Cascavel será entregue em agosto Obra de R\$ 72 milhões amplia captação de água em Cascavel Nova ponte viabiliza importante eixo de crescimento de União da Vitória Asfalto na PR-912 garante novos tempos a Coronel Domingos Soares Segunda ponte de Foz do Iguaçu tem ritmo intenso de obras Paraná Trifásico abre espaço para agropecuária crescer mais PCH Bela Vista

está com 50% das obras concluídas Prefeitura de Carambeí terá sede própria após 25 anos de aluguel ​Rua do Mate valoriza a cultura e a produção de São Mateus do Sul Investimento do Governo melhora a cidade e a vida em Araongas PR-323 vai ganhar novo trecho duplicado para salvar vidas Aguardada há 30 anos, duplicação da PR-445 impulsiona o Norte do Estado Londrina avança para universalização do tratamento de esgoto Pavimentação da PR-364 já muda vida de quem vive no Centro-Sul Barracão vai se transformar na casa da inovação de Londrina São João do Triunfo recebe casas novas após quase 30 anos Rebouças ganha projeto pioneiro de requalificação urbana Novas casas e regularização transformam a vida de famílias em Cantagalo Novo contorno rodoviário de Pato Branco fortalece o desenvolvimento do Sudoeste Pavimentação de estradas rurais muda o cenário nos municípios Túnel sob Francisco Beltrão vai acabar com cheias históricas Francisco Beltrão ganha rodoviária com mais espaço e equipamentos Investimento vai acabar com falta de água em Laranjeiras do Sul Ponta Grossa tem novo parque e avenida revitalizada Após 30 anos, escola de Coronel Vivida vai ganhar sede própria Calçamento leva prosperidade para distrito de Prudentópolis