Com projeto que elimina conflitos da linha férrea, Nova Ferroeste recebe apoio de Curitiba

05/10/2021
Geral

Problemas causados pela passagem dos trilhos e as possíveis soluções foram discutidas por integrantes do Grupo de Trabalho do Plano Estadual Ferroviário, o prefeito Rafael Greca e o presidente do IPPUC. Projeto do Governo do Estado, Nova Ferroeste daria alternativa de linhas que contornem a capital.

As pessoas que moram ou circulam por Curitiba podem, a qualquer hora do dia, ter o trajeto interrompido pela passagem de pesadas composições férreas que transitam entre o Interior do Paraná e o Porto de Paranaguá. As cargas variam entre grãos, cimento, insumos agrícolas e proteína animal. Alguns produtos seguem para o Exterior e outros, que chegam de navio até o Litoral, fomentam o agronegócio regional.

A passagem dos trilhos dentro da Capital provoca acidentes graves a cada ano. Nesta segunda-feira (04) os integrantes do Grupo de Trabalho do Plano Estadual Ferroviário se reuniram com o prefeito Rafael Greca e o presidente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), Luiz Fernando Jamur, para discutir alternativas para transferência da circulação de carga férrea para fora da capital.

Hoje há 37 quilômetros de trilhos que cortam os bairros das regiões Sul e Leste da Capital. Ao todo são 45 passagens de nível instaladas para a circulação de pedestres e veículos, a maioria nos bairros Uberaba e Cajuru.

As linhas férreas são uma concessão do governo federal. Somente o Ministério da Infraestrutura tem poder de decisão sobre o futuro dos trilhos que passam pelo Paraná. A Região Metropolitana de Curitiba é cortada pela da Malha Sul, operada pela Rumo Logística. A empresa negocia com o Ministério a renovação

antecipada do direito vigente até 2027.

O prefeito Rafael Greca entregou uma carta de apoio ao projeto Nova Ferroeste, que surge como a opção mais viável de traçado que contorne Curitiba.

Para o coordenador do Plano Estadual Ferroviário, Luiz Henrique Fagundes, este é o momento ideal para fazer a solicitação de retirada dos trilhos e mudar a realidade da Capital. “Essa é uma decisão do governo federal, mas nós oferecemos uma porta de saída para que o processo de renovação antecipada já possa contemplar esse efeito benéfico”, afirmou.

> ***“Esse planejamento estratégico vai definir uma nova direção para a mobilidade urbana de Curitiba. No momento em que a ferrovia sair de dentro do traçado urbano nós teremos um novo horizonte”. Rafael Greca***

O presidente do IPPUC reforçou **a importância dos governos municipal e estadual estarem alinhados** na busca de uma solução que beneficie a Capital e toda a Região Metropolitana de Curitiba.

Segundo ele, a prefeitura já notificou o Ministério da Infraestrutura, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). “Notificamos sobre todas as ações necessárias no nosso território para melhorar a mobilidade de Curitiba”, explicou.

NOVA FERROESTE

O projeto da Nova Ferroeste é a alternativa para a solução do problema da linha férrea na área urbana de Curitiba. Desenvolvido pelo Governo do Paraná, o

projeto, que está em fase de conclusão de estudos, vai ligar o Mato Grosso do Sul ao Litoral do Paraná. Está prevista a ligação entre a região Oeste do Estado e o Porto de Paranaguá por um novo traçado que contorna a Capital.

“Quando o projeto da Nova Ferroeste incluiu Balsa Nova no traçado, permitiu a conexão com a Malha Sul. Dessa maneira a atual concessionária da linha férrea passaria a ter uma alternativa para desviar os trilhos”, disse Fagundes. “O principal ganho será da sociedade curitibana porque toda aquela área de domínio, hoje utilizada para transporte de carga, nos coloca num ranking negativo. É uma mancha que pode ser eliminada”.

Ao todo serão 1.304 quilômetros de extensão. A Nova Ferroeste criará um dos mais importantes corredores de exportação do Brasil. A expectativa é viabilizar o transporte de 38 milhões de toneladas de carga no primeiro ano de funcionamento. Destes, 26 milhões de toneladas seriam exportadas pelo Porto de Paranaguá.

HISTÓRICO

Quando os trilhos chegaram a Curitiba, há algumas décadas, o município estava longe de densidade populacional dos dias de hoje. “Desde a construção da linha férrea a cidade cresceu muito, hoje somos quase 2 milhões de habitantes. Esse trem na área urbana agrega uma série de percalços em termos de segurança, de poluição sonora e mobilidade por conta das inúmeras passagens de nível”, disse Jamur.

Dados do BPTran revelam que em 2020 ocorreram 12 acidentes, que deixaram 15 feridos e três mortos. Este ano, entre janeiro e setembro, já foram registrados cinco acidentes, com três pessoas feridas e uma morte.

A capital paranaense é a cidade com o pior conflito com linha férrea no País. Curitiba encabeça uma lista do Programa de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas, o Prosefer, ligado ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Entre 2008 e 2011 foram avaliados 5.609 cruzamentos ao longo de 15 mil quilômetros de trilhos que percorrem 596 municípios em 16 estados. Curitiba foi a cidade com a pior avaliação, seguida de Paranaguá.

Fonte: Agência Estadual de Notícias