

A realidade sobre os trilhos

As obras da Ferroeste avançam contra o tempo, provando que eficiência pode ser sinônimo de baixo custo

Roberto Nicolato
Guarapuava (PR)

Quando a primeira máquina apitar na estação de Cascavel, em dezembro deste ano, a produção da região Oeste do Paraná estará entrando definitivamente nos trilhos. Máquinas e homens trabalham contra o tempo, abrindo caminhos entre centenas de propriedades rurais para tornar possível um sonho de mais de cem anos: a integração do Oeste paranaense através da ferrovia.

O maior trecho da Ferroeste, numa extensão de 248 km, está sendo construído entre as cidades de Guarapuava e Cascavel. Quando estiver concluído, este trecho estará interligado ao Porto de Paranaguá pelos trilhos da Rede Ferroviária Federal - que só chegam até Guarapuava - e em condições de escoar até quatro milhões de toneladas de grãos. A outra etapa da obra, de 171 km, entre Cascavel e Guaíra, no Extremo Oeste do Estado, começa em agosto deste ano.

Com a construção da Ferroeste, o Oeste do Paraná se transformou num grande canteiro de obras, que já está contribuindo para movimentar a economia da região. O leito da nova ferrovia já conta com 25 quilômetros de trilhos no município de Guarapuava, dos quais 12 km ligando a cidade ao terminal da Cooperativa Agrária Mista Entre Rios. Outros 70 quilômetros também já estão prontos para receber os trilhos. No restante do trecho, falta concluir as obras de terraplanagem.

Todo o trabalho de construção da ferrovia é coordenado pelos três escritórios da Ferroeste, instalados nas cida-

des de Guarapuava, Laranjeiras do Sul e Cascavel. O governo do Estado decidiu baixar o custo das obras firmando convênios com o Ministério do Exército. As grandes empreiteiras foram substituídas pelos batalhões ferroviários de Lages (SC) e Araguari (MG) que, junto com os engenheiros da Ferroeste, executam o trabalho.

Vencendo desafios

Para cumprir um cronograma "apertado", homens e máquinas se revezam em três turnos de trabalho e enfrentam grandes desafios para construir o trecho de 248 km da estrada. As condições climáticas da região nem sempre são favoráveis, já que é grande a incidência de chuva. As precipitações paralisam as obras em grande parte do trecho, formado por "solo mole" nas regiões de Guarapuava e Cascavel. A água interfere na qualidade do solo, que precisa estar compactado para receber os dormentes e os trilhos.

Na trecho administrado pelo escritório de Laranjeiras do Sul, a maior dificuldade é vencer a topografia acidentada, onde predominam as rochas de basalto. Os técnicos usam explosivos para abrir caminho entre as montanhas de pedras e é grande o movimento de caminhões levando material para construir os aterros. Neste trecho, estão as maiores obras da Ferroeste: um túnel de 387 metros de comprimento, que levou seis meses para ficar pronto e exigiu três turnos de serviço e um viaduto de 306 metros de comprimento e 50 metros de altura, que deverá estar concluído no próximo mês de julho.

Trabalho conjunto

O engenheiro Hércules Previdi, 28 anos, começou a trabalhar na Ferroeste como estagiário e hoje é responsável pelo escritório de Laranjeiras do Sul. Vivendo "no trecho", como se costuma dizer, há dois anos, ele considera a ferrovia uma "obra fantástica". Segundo ele, o trecho tem três categorias de solo e também exige um processo de drenagem muito complexo por causa da umidade. "É uma obra abrangente e com esta experiência o know

how é completo", afirma.

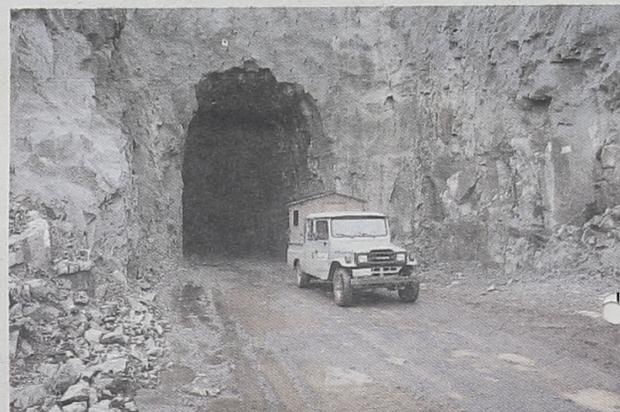
O trabalho em conjunto, na opinião de Previdi, também tem contribuído muito para que a ferrovia seja construída dentro do cronograma e com um baixo custo. Já o engenheiro, Jorge Huyer, que trabalha no trecho de Guarapuava, diz que todos estão motivados. "A Ferroeste já é uma realidade", exalta. Segundo ele, a obra se torna ainda mais grandiosa a partir do momento em que os projetos de construção de ferrovias no Brasil foram abandonados. "É um projeto barato, eficiente e que é reconhecido até no exterior", completa.

Para o major Ivan, comandante do 1º Batalhão Ferroviário na residência de Laranjeiras do Sul, o trabalho na Ferroeste tem sido uma prova de que o Exército pode contribuir em muito para o crescimento do País. "Através das unidades militares de engenharia de produção, nós temos condições de competir com qualquer empreiteira", salienta. Ele admite, no entanto, que os equipamentos do Exército são limitados e por causa disso várias firmas foram subcontratadas. Mas mesmo assim, "há uma redução de até 50% no custo das obras se comparado com o que era cobrado pelas empreiteiras", destaca.

Segundo o comandante, os dois batalhões que atuam na construção da ferrovia historicamente tem tradição e pessoas treinadas para este tipo de obra. Diz ainda que nas últimas décadas não houve investimentos no setor. Na sua opinião, a Ferroeste também tem dado oportunidade ao Exército de treinar seus efetivos para o quadro de engenharia, principalmente nesta época de recessão. ■



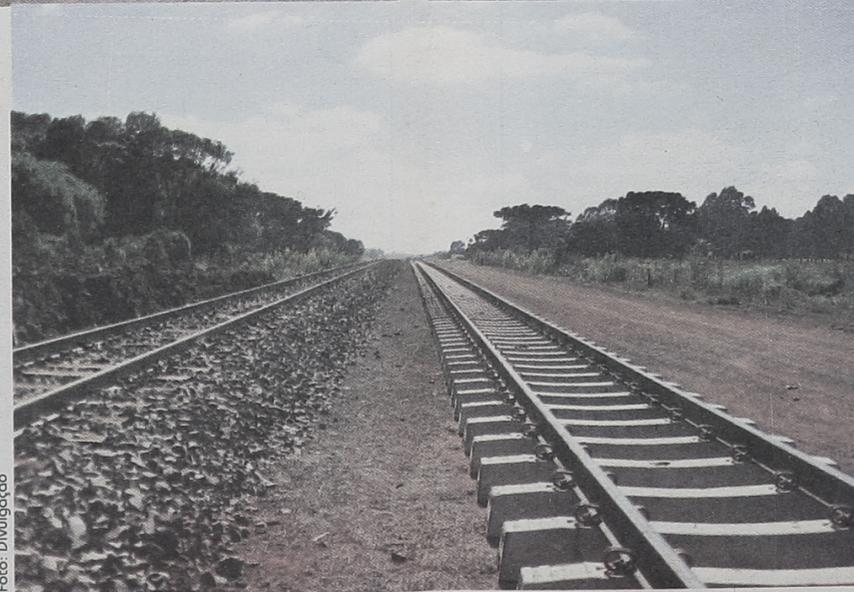
As explosões abrem caminhos entre as paredes de rocha.



Túnel construído em Laranjeiras do Sul, um dos maiores desafios.



Os trilhos avançam de Guarapuava a Cascavel



Trilhos em Guarapuava. A ferrovia já é uma realidade

OESTE LIDERA PRODUÇÃO DE GRÃOS NO ESTADO

Solos férteis e utilização de tecnologia de Primeiro Mundo. Este é o retrato da região Oeste, responsável por 24% da produção de grãos do Paraná. Com uma área agricultável de 1,17 milhão de hectares, a região deverá produzir neste ano, incluindo as safras de verão e inverno, cerca de 4,57 milhões das 18,85 milhões de toneladas previstas para todo o Estado. O Oeste do Paraná lidera a produção de soja, milho e trigo, produtos considerados "os carros-chefes" da agricultura estadual.

Não é à toa que o Oeste paranaense tem recebido visitas de representantes de organismos internacionais, como Bird, Bid, JICA e FAO, que apontam como modelo a prática agrícola desenvolvida na região. Segundo o Departamento de Economia Rural da Secretaria da Agricultura (Deral), na última safra a produção de soja atingiu 1,38 milhão de

toneladas, o equivalente a 26,5% do que foi colhido no Estado, que totaliza 5,2 milhões de toneladas.

Já o milho contribuiu com 23,5% da produção estadual. Em todo o Paraná, foram colhidas 7,3 milhões de t. na safra normal e no Oeste, 1,67 milhão de t. A região também vai manter a liderança na produção de trigo, com 298 mil t. do total de 1,3 milhão de toneladas previstas para o Estado.

A disponibilidade de milho também está favorecendo a expansão da avicultura, com o crescimento das granjas de integração nos últimos dois anos. Atualmente, a região controla 26,9% da produção estadual com 14,2 milhões de aves. A suinocultura também é forte no Oeste, com um plantel de 974 mil cabeças, representando 27,5% do rebanho do Paraná. (RN)



Obras de terraplanagem no trecho entre Guarapuava e Cascavel. O trabalho só é interrompido nos dias de chuva.

OS NÚMEROS DA FERROESTE

A Ferroeste começou a ser construída em março de 1991 a partir de estudos elaborados pela empresa Canadian Pacific Consulting Services, uma tradicional consultora ferroviária internacional. O projeto inicial previa investimentos da ordem de US\$ 1 bilhão para a execução de todo o trecho entre Guarapuava e Guaíra. Para reduzir os custos, foi realizado um novo projeto que limitou os investimentos em US\$ 600 milhões sem comprometimento operacional da ferrovia.

Na primeira etapa da obra, entre Guarapuava e Cascavel, o governo do Estado vai gastar US\$ 200 milhões, com uma economia da ordem de US\$ 40 milhões em consequência da decisão de substituir as empreiteiras pelo Exército. Para o trecho entre Cascavel e Guaíra serão destinados mais US\$ 100 milhões. E para que a Ferroeste entre em operação, vão ser gastos ainda US\$ 300 milhões na compra de vagões e locomotivas.

Até a conclusão do primeiro trecho entre

Guarapuava e Cascavel serão removidos 14 milhões de m³ de rocha e terra, o suficiente para carregar 2 milhões e 400 mil caminhões truck. A Ferrovia terá 1.039 metros de pontes, viadutos e passagens inferiores, um túnel de 422 metros (já concluído), 27,9 mil toneladas de trilhos, 530 mil dormentes, 395 mil m³ de lastro (brita), 82 locomotivas e 716 vagões para transportar 60 toneladas cada um. Neste trecho também serão construídos cinco terminais graneliros.

Durante a fase de construção, a Ferroeste vai gerar 3.000 empregos diretos e indiretos para os trabalhadores civis no Paraná. Quando entrar em operação, serão 645 empregos na 1ª etapa, dobrando este número em Guaíra e com o aumento da demanda. Num prazo de 22 anos, a obra poderá reduzir em US\$ 129 milhões o consumo de combustível, em US\$ 49 milhões o custo de conservação de rodovias, em 160 mil a quantidade de viagens de caminhão/ano e em 11.078 o número de acidentes na região. (RN)



Huyer: todos trabalham com entusiasmo.



Previdi: Apostando no trabalho conjunto

Foto: Divulgação