



APORTES REFORÇAM POSIÇÃO PRIVILEGIADA

Investimentos em ferrovias e portos somam mais de R\$ 6 bilhões e vão sustentar o aumento das exportações

Por JACILIO SARAIVA

Com uma localização geográfica estratégica, o Maranhão acumula uma forte capacidade logística apoiada em transporte ferroviário e portuário. São mais de 1,3 mil quilômetros de linhas férreas que levam minério de ferro, carvão e grãos, além de terminais marítimos que encerraram 2011 com 128,9 milhões de toneladas transportadas, contra 117 milhões de toneladas em 2010. Para

abrir mais os caminhos de logística no Estado, estão previstos investimentos públicos e privados superiores a US\$ 6 bilhões nos próximos anos.

A mineradora Vale comanda a ampliação da Estrada de Ferro Carajás (EFC), parte de um projeto de logística de US\$ 4,1 bilhões e peça-chave para o aumento da produção de minério de ferro. Na área portuária, a construção do novo

Terminal de Grãos do Maranhão (Telegram), no porto de Itaqui, em São Luís, avaliado em R\$ 322 milhões, deve elevar a movimentação de cargas no Estado para 284 milhões de toneladas em 2015 e 424 milhões de toneladas em 2030. Novos investidores, como a cooperativa americana CHS, investem no Estado para ampliar os recursos logísticos.

Sobre trilhos, a produção maranhense

**Expansão da
Estrada de
Ferro Carajás
passa por
23 cidades**



DIVULGAÇÃO: AGÊNCIA VALE

se percorre o Estado em mais de 1,3 mil quilômetros de linhas, com três vias principais: a EFC, com 892 quilômetros de extensão; a Ferrovia Norte-Sul (FNS), com um trecho de 215 quilômetros que se interliga à EFC no município de Açailândia (MA); e a Transnordestina, que abrange sete Estados do Nordeste e tem 17,5 quilômetros dentro do porto de Itaqui.

Administrada pela Vale no conceito mina-ferrovia-porto, a EFC transporta o minério para o terminal marítimo de Ponta da Madeira (TPPM), em Itaqui. Além do material, os trens levam produtos siderúrgicos, cimento, carvão, coque, soja e farelo, fertilizantes e derivados de petróleo. A empresa pilota um projeto de expansão da ferrovia. A iniciativa representa um dos maiores investimentos da Vale em logística e deve gerar mais de 8 mil empregos no pico das obras, que acontecerão em 27 cidades, sendo 23 no Maranhão.

As obras vão interligar 54 pátios de manobra existentes, permitindo que os vagões circulem nos dois sentidos. Hoje, a EFC possui apenas uma linha e os pátios

funcionam como desvios no cruzamento dos trens. A conexão representa a instalação de 559 quilômetros de novos trilhos. A reforma também foca a segurança do transporte. Serão construídos 43 viadutos rodoviários, prolongamento de passagens de pedestres e de veículos, além de muros de proteção. Com o fim das obras, previsto para o segundo semestre de 2016, será possível embarcar 230 milhões de toneladas ao ano. Atualmente, a capacidade é de 130 milhões de toneladas.

Em setembro, a Justiça liberou as obras de duplicação da malha, que estavam suspensas desde julho. Uma decisão da Justiça Federal do Maranhão havia determinado o bloqueio do processo de licenciamento ambiental, com a justificativa de que o alargamento poderia causar danos a comunidades e áreas protegidas, como o povo indígena Awa Guajá.

Segundo informações da Vale, a empresa investiu US\$ 3,1 bilhões no Maranhão em 2011, mais 69% em relação a 2010. Somente no primeiro semestre deste ano, foi aplicado US\$ 1,2 bilhão. A

mineradora tem 11,4 mil empregados no Maranhão, entre próprios e terceirizados.

Os aportes têm destino certo. A produção de minério de ferro em Carajás atingiu 27,4 milhões de toneladas no segundo trimestre deste ano, 26% acima do trimestre anterior. Em junho, a Vale recebeu a licença prévia (LP) para desenvolver o projeto da Carajás S11D, considerado o maior da indústria de minério de ferro. Localizado na Serra Sul, com investimentos previstos de US\$ 8 bilhões, o empreendimento tem capacidade de produzir 90 milhões de toneladas. O início da operação está previsto para 2016.

Além da EFC, os produtores no Maranhão contam com a Ferrovia Norte-Sul (FNS), que opera em um trajeto de 720 quilômetros entre as cidades de Palmas (TO) e Açailândia, onde se conecta à EFC, com acesso ao porto de Itaqui. O trecho de Estreito (MA) à Açailândia, de 215 quilômetros, está em operação desde 1996.

O escoamento da produção pela FNS, que consumiu recursos estimados em R\$ 8 bilhões nas obras de finalização, representa para os produtores locais redução de 30% no custo do frete em relação ao modal rodoviário, segundo a Valec, estatal que cuida da infraestrutura ferroviária no país. O traçado completo da FNS prevê a construção de 2,2 mil quilômetros de trilhos, cortando os Estados do Maranhão, Tocantins e Goiás, até São Paulo. A previsão é que esteja finalizado em 2014.

O crescimento dos ramais logísticos no Estado está atraindo novos investidores. A CHS, considerada a maior cooperativa de produtores agrícolas dos Estados Unidos, vai investir cerca de R\$ 500 milhões em logística, de olho em oportunidades de armazenamento e transporte.

Os planos têm como alvo a área conhecida como "Mapitoba" (acrônimo para o enclave agrícola entre o Maranhão, Piauí, Tocantins e a Bahia), considerada promissora, mas carente de opções de acesso. Na safra 2011/12, o local produziu cerca de 11,5 milhões de toneladas de soja e milho. A associação americana fechou a aquisição de 25% do Terminal Corredor Norte (TCN), joint venture controlada pela empresa de logística NovaAgri, que vai gerenciar um dos lotes do novo Tegram.

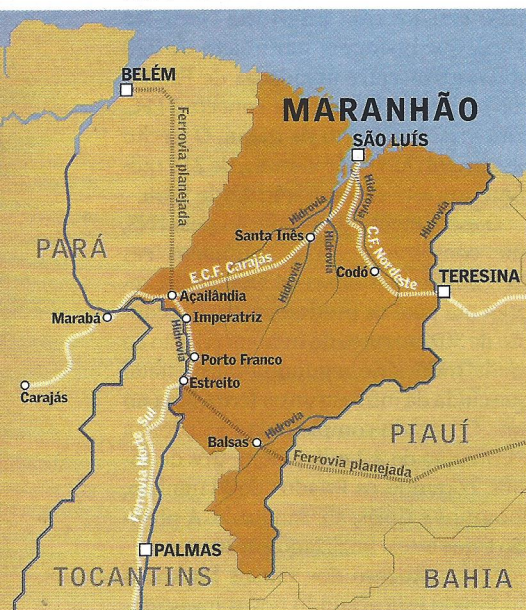
Ligado à FNS, o Tegram é fundamental para o desenvolvimento da Mapitoba. A expectativa é que o terminal entre em

operação no fim de 2013. Terá capacidade de armazenamento de 500 mil toneladas na primeira fase do projeto. A segunda etapa, prevista para 2019, prevê movimentação de 10 milhões de toneladas por ano. O porto do Itaqui movimenta 2,5 milhões de toneladas de grãos por ano.

Segundo Luiz Carlos Fossati, presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), o investimento no Tegram é de R\$ 322 milhões, com recursos da iniciativa privada. “A estrutura será usada para a armazena-

CORREDOR CENTRO-NORTE

Center-North Corridor



gem de farelo e grãos e vai mudar o eixo das exportações do Sul e Sudeste para o porto do Itaqui.” Ao longo de 25 anos, o Tegram deve gerar um faturamento de R\$ 461,8 milhões para a Emap. Além da NovaAgri, o ponto foi arrendado para a Glencore, CGG Trading e o Consórcio Crescimento, integrado por Louis Dreyfus Commodities e Amaggi. Cada empresa terá direito de usar o local por 25 anos, renováveis por igual período.

Antes mesmo da inauguração do Tegram, o Complexo Portuário de São Luís (CPSL) é considerado o terceiro maior do Brasil em volume de cargas. Juntos, os três portos do conjunto – Itaqui, TPPM e o Consórcio de Alumínio do Maranhão (Alumar) – encerraram 2011 com 128,9 milhões de toneladas transportadas, contra 117 milhões de toneladas registradas em 2010. Hoje, são responsáveis por 50% da movimentação da carga portuária do Norte e Nordeste do Brasil.

No tráfego de embarcações, o CPSL registrou 1,6 mil unidades atracadas em 2011 e apenas por Itaqui passaram 785 navios, com calado de até 19 metros. O terminal de águas profundas opera principalmente com derivados de petróleo, alumínio, etanol, ferro-gusa, soja e farelo.

O TPPM é composto de três píeres, com seis silos de estocagem de grãos com capacidade para 122,5 mil toneladas. Suporta navios graneleiros de até 420 mil toneladas de porte bruto. O Berge Sthal, considerado o maior graneleiro do mun-

do, só consegue atracar na capital maranhense e em Roterdã, na Holanda.

Já o Alumar, que recebe insumos para a produção do alumínio, tem um cais de 260 metros de comprimento, com autonomia para 250 mil toneladas de bauxita e 75 mil toneladas de carvão. A estimativa de Fossati é que o CPSL atinja 284 milhões de toneladas em 2015 e 424 milhões de toneladas em 2030, liderado por Itaqui.

O porto, considerado um dos maiores indutores do crescimento econômico do Maranhão, é interligado com a BR-135 e as ferrovias EFC e Transnordestina. Segundo Fossati, a movimentação de cargas no Itaqui passou de 12,6 milhões de toneladas em 2010 para 14 milhões de toneladas em 2011.

De janeiro a agosto, foram transportados 9,9 milhões de toneladas. Em relação ao mesmo período de 2011, as cargas com maior destaque operacional são os contêineres, com uma alta de 1,3 mil TEUS (quantidade equivalente a um contêiner de 20 metros), chegando a uma movimentação total de 6,8 mil TEUS. Houve ainda um acréscimo de 168% no transporte de carvão.

“Está prevista a instalação de dois novos terminais até o fim de 2013”, diz Fossati. Um píer petroleiro, com investimentos de mais de R\$ 57 milhões, entrará em funcionamento até o fim de 2013 e deve aumentar a movimentação de grãos líquidos em 40%. Os derivados de petróleo correspondem a 50% da movimentação anual no porto.

INFRASTRUCTURE AND LOGISTICS BY JACILIO SARAIVA

INVESTMENTS REINFORCE STRATEGIC POSITION

More than R\$ 6 billion for ports and railroads to sustain export growth

Given its strategic geographic location, Maranhão has built up a strong logistics capability based on rail and port transport. The state has more than 1,300 kilometers of railroads that carry iron ore, coal and grains, as well as a number of sea terminals that handled nearly 130 million tons of cargo last year. In order to further develop logistics routes in the state, public and private investments of more than US\$ 6 billion are planned for the next few years.

Mining giant Vale is working on the extension of the Carajás railroad, which is part of a US\$ 4.1 billion logistics project that is vital for increasing iron ore production in the region. In the area of port infrastructure, the construction of the new Maranhão Grains Terminal (Tegram) at the Port of Itaqui in São Luís is expected to increase

cargo handling in the state to 284 million tons in 2015 and 424 million tons in 2030. New investors such as the U.S. agricultural cooperative CHS are also investing in logistics infrastructure in the state.

By rail, cargo is transported across the state on three main lines: the 892 kilometer-long Carajás railroad; the North-South railroad, of which 215 kilometers cuts through the state and links to the Carajás line in Açailândia; and the Transnortheastern railroad, which spans seven northeastern states and has 175 kilometers of track inside the port of Itaqui.

Run by Vale as part of an integrated mine-railroad-port complex, the Carajás line transports iron ore to the Ponta da Madeira sea terminal in Itaqui. In addition to iron ore, the trains carry steel prod-



Parte do Complexo Portuário de São Luís, o porto de Itaqui, que tem calado de até 19 metros, recebeu 785 navios em 2011

“Em comparação aos terminais do Sudeste são economizados até sete dias de viagem para os maiores portos do mundo, como na rota Itaqui-Roterdã, feita em dez dias”, afirma. “A ampliação do canal do Panamá colocará o porto como um importante ponto de partida e chegada para os mercados asiáticos.” Com previsão de conclusão em 2014, o projeto panamenho vai facilitar a rota rumo à Ásia, permitindo ganhos de eficiência e redução de custos, graças à utilização de embarcações com maior capacidade.

A Vale e a Aurizônia Empreendimentos, holding do setor de energia e mineração, devem construir e explorar o Terminal Portuário do Mearim (TPM), próximo ao município de Bacabeira, a 60 quilômetros de São Luís. Com investimentos de R\$ 4 bilhões, o local deve despachar produtos siderúrgicos, fertilizantes e minério de ferro, a partir de 2015.

Apesar dos novos aportes, as empresas da região terão de superar outros desafios de transporte. “Há um elevado custo de frete rodoviário e congestionamento nos

portos”, diz José Geraldo Vantine, presidente da consultoria Vantine Logistics e autor do livro “No Caminho da Logística” (NIC&Logística, 143 págs.).

Vantine acredita que as empresas mais beneficiadas com os novos desenhos dos portos maranhenses serão as de produção agrícola e mineral e, no futuro, as do setor pecuário e de exportação de proteína animal. “Com as melhorias de infraestrutura, a força do Maranhão vai deixar de se concentrar apenas na capital para acelerar o desenvolvimento regional.”

ucts, cement, coal, coke, soybeans and soy grain, fertilizers and oil derivatives. Vale is currently working on the extension of the railroad. It is one of the company's largest investments in logistics and should generate more than 8,000 jobs at the peak of construction.

The North-South railroad, meanwhile, runs 720 kilometers between the cities of Palmas, in the state of Tocantins, and Açailândia, in Maranhão, where the line links to the Carajás railroad, providing access to the port of Itaqui. The 215-kilometer stretch inside the state has been operating since 1996.

Local producers can save 30% in cargo costs compared to road transport using the completed stretches of the North-South railroad, according to Valec, the state-run company that oversees rail infrastructure in Brazil. There are still another 2,200 kilometers of track to lay, after which the railroad, which cuts through the states of Maranhão, Tocantins and Goiás, will run as far south as São Paulo. Work on this stretch of the railroad is scheduled for completion in 2014.

The growth of the logistics network in the state has attracted new investors. The U.S. cooperative CHS, for example, plans to invest nearly R\$ 500 million in logistics – in warehousing and transportation opportunities.

The plans focus on the area known as “Mapitoba” (acronym for the agricultural enclave between the states of Maranhão, Piauí, Tocantins and Bahia), which is considered promising, but remote. In the 2011/12 harvest, the area produced almost 11.5 million tons of soybean and corn. CHS has acquired 25% of the North Corridor Terminal (TCN), which will manage one of the facilities at the new Tegram terminal.

Linked to the North-South railroad, Tegram is crucial for the development of Mapitoba and is expected to be operational by the end of 2013. It will have the capacity to store 500,000 tons in the first stage of the project and 10 million tons per year by 2019.