

Linha tracejada em vermelho sinaliza o trajeto SUAPE - Eliseu Martins no Piauí.

A ferrovia Transnordestina nasce grande, com 1.728 quilômetros de extensão. E tem uma missão de enorme responsabilidade: dar início a um longo ciclo de desenvolvimento para o Nordeste.

A Transnordestina é uma ferrovia que liga os portos de Pecém (CE) e Suape (PE) ao cerrado do Piauí, no município de Eliseu Martins. O objetivo é elevar a competitividade da produção agrícola e mineral da região com uma moderna logística que une uma ferrovia de alto desempenho e portos de calado profundo que podem receber navios de grande porte.

Até se chegar à concepção do traçado atual, foram contratadas experientes consultorias em pesquisas agrícolas e minerais para identificar cargas potenciais que pudessem dar suporte ao crescimento da ferrovia. O que mais chamou a atenção foi o crescimento agrícola no cerrado nordestino e a dificuldade futura para escoar toda a produção, fato que poderia estancar o crescimento regional. Na safra de 2004/5, a região formada pelo Norte do Tocantins, Oeste da Bahia e Leste do Piauí produziu 5,3 milhões de toneladas de grãos.

Isto, somado ao fato de que existem no nordeste dois portos novos e de grande calado, levou à solução: construir uma ferrovia de classe mundial que, junto aos trechos existentes, pudesse dar uma respeitável vantagem competitiva aos produtos do cerrado. A soja, que cresce a taxas superiores a 17% ao ano entre 1992 e 2004, no cerrado nordestino, junto com o milho e o algodão, pode se transformar na carga-âncora que vai tornar o novo empreendimento sustentável.

No meio do caminho, uma imensa e já conhecida jazida de gipsita ganha também um sopro de competitividade capaz de revitalizar a região. A estas duas cargas adicionem-se os combustíveis e o biodiesel, com excelente perspectiva de crescimento, o pólo produtor de frutas em Pernambuco mais a produção de álcool que se inicia no cerrado, além das excepcionais oportunidades para o transporte de minério de ferro. Está pronto um mix de cargas capaz de sustentar um empreendimento rentável.

As projeções da ferrovia apontam para o transporte de 17 milhões de toneladas de cargas em 2010 e cerca de 27 milhões em 2020.

BENEFÍCIOS

A Nova Transnordestina é um sistema de transportes formado por ferrovia, terminais portuários e estradas que vão alimentar este sistema. Na sua operação, o mais importante é tirar proveito máximo de cada uma de suas partes, fazendo o que se chama de logística integrada.

Integração leva à eficiência e esta é passada a vários setores. Um deste é o têxtil que voltará a contar com algodão nacional para manter sua competitividade no mercado mundial. Mas, sem dúvida, um dos maiores beneficiados será o segmento chamado de protéico. Parte dos grãos cultivados no cerrado será consumida por empresas brasileiras que produzem carnes, seja de aves, suínos ou bovinos.

A carne é a forma de se agregar valor à proteína contida, por exemplo, no farelo de soja adicionado às rações animais. Dessa forma, o país gera mais empregos internamente e exporta produtos de maior valor agregado.

Outra forma de estimular a economia regional é fornecer serviços logísticos para os sistemas locais de produção (SLP) já instalados na região. Eles atuam em vários setores produzindo tijolos, roupas, cal, gesso, mel, calçados, móveis, frutas, minerais e dezenas de outros produtos.

O SLP, também conhecido como cluster, nada mais é do que um grupo de pequenos empresários (produtores ou prestadores de serviços) que juntos conseguem ser mais competitivos do que separados, assim trabalham de forma cooperativa dentro de um espaço geográfico definido onde têm acesso facilitado a mão-de-obra, mercado ou insumos. Com a infra-estrutura adequada estes SLP podem empregar mais pessoas e serem aperfeiçoados.

Desenvolvimento Regional

Podemos ainda citar outras importantes contribuições à economia regional deste novo sistema de transportes:

- » Redução dos custos logísticos de exportação
- » Aumento do valor das terras do cerrado nordestino
- » Reorganização espacial da produção agrícola
- » Atração de novos empreendimentos para a região
- » Estímulo ao projeto nacional de Biodiesel

Benefícios Sociais

É importante lembrar que desenvolvimento social não depende apenas do sucesso econômico. Sem distribuir os ganhos de forma sustentável e igualitária um projeto pode fracassar. Entre os principais benefícios sociais da Nova Transnordestina podem citar:

» Desenvolvimento regional equilibrado no Nordeste

» Conforme avaliação feita pelo Banco do Nordeste do Brasil (B.N.B), a Transnordestina poderá gerar 500 mil novos empregos.

» Melhoria do meio ambiente com o uso intensivo de um meio de transporte menos poluente, o trem; e o estímulo à produção de álcool (cana-de-açúcar) e biodiesel.

» Geração de impostos. A atividade econômica aumenta a arrecadação de impostos, o que dá meios aos governos locais de investir em educação, saúde e melhorias sociais capazes de potencializar os ganhos econômicos.

Terminais Portuários de Primeira Linha: Pecém e Suape

Complexo Industrial Portuário de SUAPE, Pernambuco

A Nova Transnordestina, uma ferrovia de primeira classe, precisa ser acompanhada de terminais portuários também de primeira linha. Para isso, serão construídos dois terminais graneleiros nos portos de Pecém, no Ceará, e Suape, em Pernambuco, com capacidade de estocagem de 900 mil toneladas de grãos e farelos.

Os terminais poderão receber navios graneleiros de grande capacidade do tipo capesize com até 150 mil toneladas por porte bruto (tpb), que podem transportar até 105 mil toneladas de soja, por exemplo. Cada um dos terminais terá dois transportadores com capacidade para 1,5 mil toneladas/hora, o que permitirá que um navio deste tipo seja carregado em apenas um dia e meio.

Capesize são navios graneleiros com capacidade que vai de 80 mil a 199 mil toneladas. Atualmente, os mais navios de transporte de soja que aportam em Santos e Vitória têm, no máximo, 125 mil tpb e carregam 85 mil toneladas de soja.

A proximidade de Pecém e Suape do mercado europeu, um dos principais destinos da soja brasileira, é um reforço às vantagens deste sistema de transportes. Velocidade de carregamento, navios de grande porte e posição geográfica garantem o sucesso deste empreendimento em que serão investidos cerca de R\$ 400 milhões.

Segundo dados da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), os portos brasileiros devem embarcar, este ano, 20,5 milhões de toneladas de soja, isto é, 10% do total movimentado no mercado mundial. Quando concluídos, estes terminais portuários poderão movimentar 30 milhões toneladas de grãos e minérios.

As cidades e a ferrovia

Em Pernambuco a Ferrovia Transnordestina passará pelos seguintes municípios:

Ipojuca, **Escada**, Primavera, Ribeirão, Gameleira, Água Preta, Joaquim Nabuco, Palmares, Catende, Bonito, Belém de Maria, São Joaquim do Monte, Cupira, Agrestina, Altinho, São Caitano, Tacaimbó, Cachoeirinha, São Bento do Una, Belo Jardim, Sanharó, Pesqueira, Alagoinha, Venturosa, Pedra, Arcoverde, Buíque, Sertânia, Tupanatinga, Custódia, Betânia, Flores, Calumbi, Serra Talhada, Mirandiba, São José do Belmonte, Verdejante, Salgueiro, Trindade

Kilometragem dos trechos da Transnordestina:

Missão Velha – Salgueiro	96 km
Missão Velha – Pecem	527 km
Salgueiro – Suape	522 km (Já passando por Arcoverde)
Salgueiro – Trindade	166 km
Trindade -Elizeu Martins	420 km