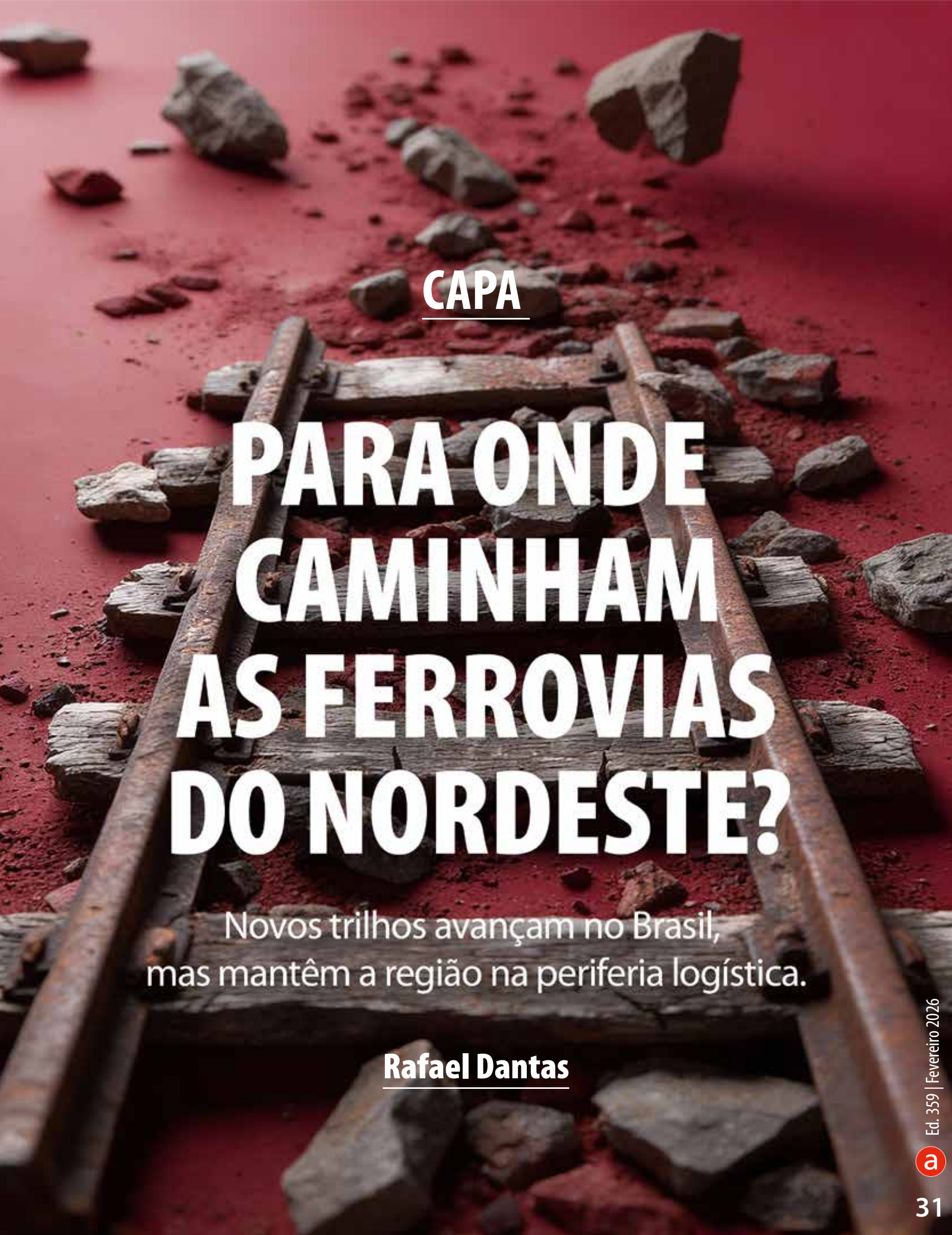


algomais

A REVISTA DE PERNAMBUCO

APARTHEID LOGÍSTICO

Com os projetos de ferrovias avançando a passos lentos no Nordeste e a existência de uma malha ferroviária maior no sul, Sudeste e Centro-Oeste do País, teme-se o aumento das desigualdades regionais.



CAPA

PARA ONDE CAMINHAM AS FERROVIAS DO NORDESTE?

Novos trilhos avançam no Brasil,
mas mantêm a região na periferia logística.

Rafael Dantas

Enquanto o Brasil vive uma nova “corrida ferroviária”, o Nordeste corre o risco de continuar fora dos principais trilhos do desenvolvimento, apesar de voltar a receber projetos bilionários. Além da Transnordestina, três empreendimentos estratégicos estão em andamento: a Ferrovia de Integração Oeste-Leste, no sul da Bahia, uma extensão que conectará o Maranhão ao Pará e a ligação entre Eliseu Martins (PI) e a Ferrovia Norte-Sul, ainda em estudo de viabilidade. Apesar desses investimentos, especialistas alertam que a porção oriental da região (que engloba Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte), segue alijada desse novo ciclo da infraestrutura ferroviária e que o volume de conexões permanece muito inferior ao previsto para o Sul, Sudeste e Centro-Oeste. O resultado pode ser a manutenção ou o aprofundamento da posição periférica do Nordeste na logística nacional nos próximos anos.

O mapa da carteira de projetos do Ministério dos Transportes, que prevê oito leilões, deixa evidente que o maior montante dos R\$ 600 bilhões previstos para serem injetados seguem concentrados nas regiões que já possuem mais linhas férreas. “Quando a gente olha o mapa das ferrovias do Brasil, fica muito claro que o Nordeste não é prioridade nos investimentos”, constata a economista Tânia Bacelar.





Tânia Bacelar afirma que o Nordeste Oriental não é prioridade nos investimentos de implantação de ferrovias no Brasil porque a maior parte desses projetos são destinados ao transporte de grãos e minérios, cargas que não fazem parte da economia da região.

A especialista em desenvolvimento regional observa, contudo, que essa configuração tem uma explicação objetiva: os investimentos seguem a lógica produtiva dos grãos e dos minérios, mais concentrados em outras regiões do País. A ausência dessas cargas no Nordeste, que hoje iriam apenas para o Porto de Pecém, restringem novos investimentos em trilhos na região.

A configuração disposta atualmente, com uma nova ligação ao sul da região (Ilhéus) e outra, ao norte, em São Luís, ligando-se ao Oeste, expõe um problema para os estados mais orientais e, consecutivamente, mais distantes das fronteiras agrícolas do Matopiba.



Porto de Pecém

“Eu diria que os dois extremos do Nordeste terão, a médio prazo, uma articulação importante com esses eixos ferroviários que estão sendo remodelados. O ‘miolão’ da região é que está em discussão, e é onde se localiza a Transnordestina, que sofreu uma mudança recente de trajetória importante a favor do Ceará e em prejuízo de Pernambuco”, analisa Tânia Bacelar.

RISCO DE APROFUNDAR AS DESIGUALDADES REGIONAIS

Mesmo com a concretização dos grandes investimentos em curso – o que já seria um grande desafio – o planejamento em andamento não atende ainda a necessidade da região, segundo o engenheiro civil Maurício Pina. Especialista em transporte e membro do comitê tecnológico permanente do CREA-PE (Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Pernambuco), ele alerta que a lógica adotada – que privilegia aportes no Sul, Sudeste e Centro-Oeste – amplia as desigualdades entre as regiões e mesmo dentro do Nordeste. Ele é um dos grandes críticos das mudanças do projeto original da Transnordestina.

“No momento em que se olha apenas o aspecto estritamente econômico [para decidir investir em infraestrutura], tornamos as regiões ricas em ainda mais ricas e as regiões pobres em mais

pobres. Aumentamos assim a desigualdade entre as regiões do País. Se o interesse é desenvolver o Nordeste é preciso construir a ferrovia, o desenvolvimento vem depois”, defendeu Maurício Pina.

Seguindo na mesma direção, o economista Werson Kaval alerta que “se essa carteira se concretizar como está desenhada, o Brasil aprofunda um verdadeiro *apartheid* logístico”. O avanço da malha ferroviária do Sul, Sudeste e Centro-Oeste, que concentram a maior parte dos investimentos do País, consolida corredores logísticos integrados entre áreas produtivas e portos exportadores.

Kaval aponta para o fato de que “essas regiões passam a operar com custos logísticos significativamente menores, maior previsibilidade operacional e maior atratividade para investimentos industriais e agroexportadores”. O Nordeste, por sua vez, permanece com uma malha ferroviária fragmentada, com projetos pontuais e baixa densidade de rede, o que limita seu potencial de inserção em cadeias produtivas de maior valor agregado.



“

Se olhar apenas o aspecto econômico [para decidir investir em infraestrutura], aumentamos assim a desigualdade entre as regiões do País. Se o interesse é desenvolver o Nordeste é preciso construir a ferrovia, o desenvolvimento vem depois.

”

Maurício Pina



Francisco Alexandre afirma que Sudene tem planos de construir um sistema logístico integrado no Nordeste, capaz de conectar o interior ao litoral. “Isso inclui a modernização da malha existente e a implantação de novas conexões ferroviárias.”

FERROVIAS NO CENTRO DA DISCUSSÃO DO NORDESTE

Existe, entretanto, a esperança de que essas desvantagens sofridas pelos estados nordestinos possam ser aplacadas com novas iniciativas da Sudene (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste). O superintendente Francisco Alexandre afirma que a estratégia da autarquia está alinhada ao PRDNE (Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste), que trata a logística como núcleo central do desenvolvimento. “O PRDNE estabelece, no eixo de Infraestrutura Econômica e Urbana, um programa específico de Integração Logística Regional, voltado a ampliar os investimentos em ferrovias, rodovias, portos e aeroportos, com o objetivo de reduzir os custos de transporte e aumentar a competitividade do Nordeste”, explica.

Segundo ele, essa diretriz passa justamente pela superação do déficit histórico de infraestrutura da região e pela integração entre áreas produtivas e os portos. “A lógica é construir um sistema logístico integrado, capaz de conectar o interior ao litoral e permitir que a produção regional chegue aos mercados nacionais e internacionais em condições mais competitivas”, afirma. “Isso inclui tanto a modernização da malha existente quanto a implantação de novas conexões ferroviárias.”



O superintendente acrescenta que há estudos em curso para ampliar essa articulação. Ele destaca ainda que a agenda envolve também o transporte de passageiros: “Existe uma discussão para incluir trechos de passageiros nos próximos leilões ferroviários, como Recife-João Pessoa e Salvador-Feira de Santana, e a Sudene participa desse esforço com estudos sobre a ligação entre o Recife e Caruaru.”

O Ministério dos Transportes também acena com possíveis investimentos. Em resposta à reportagem, o MTR afirma que o Nordeste ocupa posição estratégica no planejamento ferroviário nacional e que as ações em curso buscam reduzir o isolamento logístico da região por meio da integração com os principais corredores de escoamento do País. A pasta sustenta que, além dos projetos em execução e em concessão, estão em andamento estudos para reativar trechos hoje inoperantes. Segundo o ministério, a estratégia combina obras estruturantes, revisão de contratos e novos modelos de concessão. O transporte ferroviário de passageiros também está incorporado ao planejamento de longo prazo (veja tabela abaixo).



PROJETOS E INVESTIMENTOS MENCIONADOS PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

FERROVIA

CORREDOR LESTE-OESTE

1.647 km (Fico + Fiol)

MT, GO, BA

FERROVIA

EXTENSÃO NORTE DA FERROVIA NORTE-SUL

530 km - investimento estimado em R\$ 10 bilhões

PA, MA

FERROVIA

TRANSNORDESTINA - TRECHO SALGUEIRO-SUAPE (LOTE 4)

73 km-investimento de R\$ 415 milhões

PE

FERROVIA

TRANSNORDESTINA - ELISEU MARTINS AO PORTO DO PECÉM

1.200 km-investimento de R\$ 14,9 bilhões

PI, CE

ESTUDO

CONEXÃO MALHA TRANSNORDESTINA FERROVIA NORTE-SUL

Estudo de conexão (sem extensão definida)

NE Norte

PASSAGEIROS

FERROVIA DE PASSAGEIROS SALVADOR - FEIRA DE SANTANA

107 km

BA

PASSAGEIROS

FERROVIA DE PASSAGEIROS FORTALEZA - SOBRAL

240 km

CE

PASSAGEIROS

FERROVIA DE PASSAGEIROS SÃO LUÍS ITAPECURU MIRIM

116 km

MA

VLT

VLT DE CAMPINA GRANDE

Investimento de R\$ 100 milhões

PB

VLT

VLT DE ARAPIRACA

Investimento de R\$ 200 milhões

AL

NOVOS TRECHOS EM DISCUSSÃO

Apesar do conjunto de projetos ferroviários em execução ou em fase de estudos pelo Governo Federal, há outros empreendimentos pleiteados ou também em análise no Nordeste considerados estratégicos. A recuperação da antiga Malha Nordeste e a conexão entre Salgueiro e Petrolina, por exemplo, são defendidas por entidades empresariais e pelo CREA-PE. Além disso, destravar efetivamente a ligação entre Salgueiro e Suape e avançar nos estudos de conexão da Transnordestina com a Ferrovia Norte-Sul são desafios que permanecem no radar da região e que poderiam ampliar a competitividade local e reduzir a defasagem em relação ao restante do País.

O Ministério dos Transportes afirmou que no âmbito da Infra S.A, em parceria com o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), "estão em andamento estudos para avaliar a viabilidade econômica de trechos ferroviários atualmente sem operação e que deverão ser objeto de devolução pelas concessionárias". Esses trechos poderão ser ofertados ao mercado por meio de chamamento público, na modalidade de autorização, ou receber outra destinação compatível com sua vocação.





O Ministério dos Transportes informou que objetiva otimizar a Malha Nordeste com novos investimentos e determinar o pagamento de indenização pela concessionária FTL. Os recursos serão revertidos em melhorias da malha e investimentos em mobilidade.

Nesse conjunto, por exemplo, poderiam retomar as conexões que existiam antes da privatização da Rede Ferroviária. Acerca dessa antiga malha, que mantém hoje apenas a conexão entre os Portos de Itaqui, Pecém e Mucuri, o Ministério dos Transportes completou informando que “em relação à Malha Nordeste, operada pela Ferrovia Transnordestina Logística, o objetivo é promover a otimização da malha existente, com inclusão de novos investimentos, devolução de trechos não operacionais e indenização devida pelo concessionário. Os recursos provenientes dessa indenização deverão ser revertidos em melhorias operacionais, ampliação da capacidade, desempenho da malha e investimentos em mobilidade”.

É nesse campo que recai a atenção dos estados que tiveram suas linhas abandonadas e que poderiam sonhar com a reativação. A retomada dessa infraestrutura já foi alvo de articulações entre os conselhos de engenharia, as federações da indústria e os sindicatos da construção civil de Pernambuco, de Alagoas, da Paraíba e do Rio Grande do Norte. “Esses estados estão há mais de 20 anos sem passar um trem de carga sequer. Pernambuco e os outros estados tiveram toda a operação desativada. É fundamental a sua retomada”, defende Maurício Pina.

Especialmente sobre Pernambuco, que ocupa uma posição central na região, ele ressalta que há 100 anos, o Estado abrigava um sistema com 924 km de ferrovias em operação. Hoje não existe nenhuma. “A Transnordestina é vital para Pernambuco porque, sem ferrovia, o Estado perde competitividade, não integra seus polos produtivos e fica fora dos grandes corredores logísticos do Nordeste”, critica o engenheiro. Após fortes questionamentos, a linha Salgueiro-Suape foi assumida pela Infra SA e tem previsão para ser concluída até 2030. Mas o ritmo dos anúncios dos editais e mesmo o formato de execução das obras estão recebendo críticas dos especialistas (veja na página 47).





Além da retomada da Malha Nordeste, a Sudene conduz estudos para viabilizar a ligação ferroviária entre Salgueiro e Petrolina, pensada para atender sobretudo à demanda do polo de fruticultura irrigada do Vale do São Francisco. A superintendência também avalia a implantação de uma ferrovia de passageiros – com possibilidade de transporte de cargas – entre Recife e Caruaru. Ambos os projetos, no entanto, ainda se encontram em estágio inicial de análise.

O engenheiro Maurício Pina lembra, inclusive, que o traçado original do projeto da Transnordestina atenderia Petrolina, onde há uma ligação com a Hidrovia do Rio São Francisco. Mas, entre as várias mudanças do projeto, a região que protagoniza o desenvolvimento econômico e social do Sertão ficou de fora. Apesar de já ter mais de três décadas, a pesquisa de viabilidade desse trecho reencontrou os antigos projetos que chegaram a ser iniciados mas foram abandonados no início dos anos 1990.

Em relação à conexão entre a Transnordestina e a Ferrovia Norte-Sul, de acordo com o Roadshow Ferrovias Brasil, apresentado no ano passado pelo Ministério dos Transportes, esse projeto contemplaria uma linha de 620 km entre Eliseu Martins (PI) e Estreito (TO). Os estudos estão previstos para ficar prontos em agosto de 2027. Iniciativa comemorada pela economista Tânia Bacelar pelo fato de conectar o Nordeste também às Rotas de Integração Sul-Americana, elaborada pelo Ministério do Planejamento e Orçamento, tal qual a Ferrovia Bioceânica.



“Quando a gente olha esse mapa das ferrovias, fica muito nítida a importância da Norte-Sul. Há muitos anos, esse é um eixo estratégico de integração ferroviária do Brasil. Quando olhava no mapa, via que o trecho entre Eliseu Martins e a Norte-Sul era um vazio. Eu sempre achei que, para o Nordeste, era muito importante engatar nessa dinâmica que mobiliza o eixo central do País. O PPA (Plano Plurianual) agora faz esse link, dizendo que é preciso fazer estudo de viabilidade. Só anunciar que vai fazer o estudo já é um bom sinal”, anima-se Tânia.

Além das grandes conexões por trilhos, a criação de uma infraestrutura ferroviária integrada à região, que gere desenvolvimento local e não funcione apenas como corredor logístico, também exige outros investimentos. Werson Kaval destaca que o Nordeste precisa de projetos mais realistas, como ferrovias de



Werson Kaval destaca que o Nordeste precisa de projetos mais realistas, como ferrovias de média distância ligando polos produtivos a portos, infraestrutura ferroviária retroportuária e integração efetiva com cabotagem e rodovias estruturantes.

média distância ligando polos produtivos a portos, infraestrutura ferroviária retroportuária e integração efetiva com cabotagem e rodovias estruturantes. “Esses empreendimentos são tecnicamente viáveis mas dependem de coordenação política regional e de uma política pública clara de redução de desigualdades logísticas”, alertou o especialista.

Entre projetos em execução, estudos em andamento e disputas sobre prioridades, o futuro das ferrovias do Nordeste segue em aberto. As decisões tomadas agora, sobre traçados, conexões e modelos de investimento, definirão se a região será integrada aos grandes corredores logísticos do País ou permanecerá à margem das principais rotas de desenvolvimento. No fim das contas, o que está em jogo não é apenas por onde passam os trilhos, mas quais regiões embarcam ou ficam para trás no próximo ciclo de crescimento do Brasil.

BIOCEÂNICA NO RADAR

Se a ligação com a Ferrovia Norte-Sul engataria a malha ferroviária nordestina à principal fronteira de exportação do País, o projeto da conexão bioceânica tem desafios logísticos e oportunidades econômicas globais. Trata-se de um projeto que pretende ligar o Brasil ao Oceano Pacífico por meio de uma linha contínua entre o litoral da Bahia (Ilhéus) e o Porto de Chancay, no Peru. Seu objetivo é reduzir custos logísticos e aproximar as exportações brasileiras dos mercados asiáticos, especialmente a China.



"O que isso significa: diminuir pelo menos 10 mil quilômetros a distância entre o Brasil e a Ásia. A gente está falando do Japão, da China, da Indonésia, de Cingapura, da Coreia do Sul. Ou seja, de quem consome os nossos produtos", ressaltou a ministra do Planejamento e Orçamento Simone Tebet, em um pronunciamento de apresentação do projeto Rotas da Integração Sul-Americana.

Dentro da Bahia, ela se concretiza com a Fiol (Ferrovia de Integração Oeste-Leste). O Ministério dos Transportes informa que esse corredor ferroviário "interliga a maior região produtora de grãos do País, no Centro-Oeste, partindo de Água Boa (MT) até Caetité (BA). A partir desse ponto, a produção seguirá pela Fiol por mais 523 km, até o Porto Sul, em Ilhéus (BA)". Ao todo, o corredor Leste-Oeste possui 1.647 km de extensão, somando os 364

CONEXÃO BIOCEÂNICA



km da Ferrovia de Integração Centro-Oeste e 1.283 km da Fiol. O ministério informou que o leilão desse empreendimento está previsto para o segundo semestre deste ano.

Se há disposição para investir nessa conexão, que liga a Bahia ao Peru, há também grandes ameaças em razão do contexto internacional em crise, especialmente devido às tensões entre os Estados Unidos e a China em meio à crise do multilateralismo. Tânia Bacelar avalia que o cenário de crise entre as grandes potências é uma ameaça a todos os grandes projetos. No entanto, ressalta que nesse empreendimento “a Bioceânica vai ter um investimento privado fundamental” e que há um forte interesse do gigante asiático também. “O debate para o Nordeste tem que ser feito nesse momento em que a China tem interesse na América do Sul e está apoiando o Governo Federal para instalar novas ferrovias no Brasil. Tem uma mãozinha chinesa empurrando o projeto.”



OS IMPASSES E RISCOS PARA A TRANSNORDESTINA EM PERNAMBUCO

O longo prazo de quatro anos para concluir a linha entre Custódia e Suape da Transnordestina e a dificuldade de destravar os investimentos necessários para execução dessa obra pela Infra S.A. já seriam problemas relevantes. Mas não são os únicos. Os técnicos ligados ao CREA-PE alertam para pelo menos três outras grandes dificuldades do projeto que comprometem a operação da linha pernambucana, ainda que seja concluída.

O primeiro problema levantado pelo engenheiro Maurício Pina está relacionado à distância que o desenho traçado tem de grandes polos de desenvolvimento no interior de Pernambuco, como o de Belo Jardim, onde está a Baterias Moura, e do polo avícola de Vitória de Santo Antão. O engenheiro defende que o trajeto seja revisto para se aproximar de locais onde estão os maiores demandantes de envio ou de recepção de produtos por via férrea.



“O traçado da ferrovia passa muito distante das áreas de produção. Como é o caso de Belo Jardim. A ferrovia passa a 16 km da cidade”, afirmou o engenheiro. Em estudo sobre as possíveis cargas para Suape, Pina calculou que a cada dois dias, o porto poderia receber um trem com 50 vagões com baterias da Moura.

O segundo problema está ligado à bitola adotada entre Salgueiro e Custódia, trecho construído ainda pela antiga concessionária. Nesse segmento foi implantada a bitola larga, de 1,60 m, mais indicada para cargas muito pesadas, como minérios. Embora esse tipo de carga exista no interior do Piauí, no desenho atual do projeto ela seguirá para o Porto de Pecém, que já conta com estrutura adequada para essa operação.

Ou seja, caso o trecho pernambucano não tivesse a bitola dupla (que contempla tanto trens de menor porte como os de maior porte), o ideal para a linha Salgueiro-Suape seria a bitola métrica (de um metro de distância entre os trilhos). Adotar um trem mais robusto por causa dos trilhos, tornaria essa operação logística mais cara.



“A bitola larga realmente é muito prejudicial para Suape. Muito. É um erro. Se mantiver a bitola larga, Pernambuco vai perder muito. Infelizmente, são quase 300 mil dormentes que vão ter que ser trocados. Mas, se continuar errado, chegarão mais de 900 mil dormentes para substituir, algo impraticável”, alertou Maurício Pina.

O terceiro destaque está relacionado à adoção de áreas com alta declividade. Isso obrigaria que a operação adotasse uma locomotiva a mais nesses trechos. Um problema que deveria ter sido corrigido na elaboração inicial do projeto, visto que há alternativas que evitariam esse problema. “O traçado fez com que tivesse uma declividade muito forte, exigindo uma locomotiva auxiliar. Isso anula muito a competitividade do Porto de Suape. O dono da carga teria que pagar uma terceira locomotiva”, afirmou o engenheiro.

Essas questões já foram apresentadas à Infra SA por Pina, mas ainda aguardam respostas. Diante desses entraves técnicos, os especialistas avaliam que a simples conclusão física do trecho pernambucano da Transnordestina não garante sua viabilidade econômica. Sem as correções, a ferrovia corre o risco de se tornar uma infraestrutura subutilizada, com alto custo operacional e baixa atratividade. Para Pernambuco, o desafio não é apenas terminar a obra, mas assegurar que ela integre os polos produtivos do Estado ao Porto de Suape, de forma competitiva. **a**