

# Os portos e as conexões ferroviárias



\*Ivan Leão

As conexões ferroviárias aos portos atendem às necessidades de avançar na logística para exportação e suprimento do mercado interno. A estruturação em andamento da malha ferroviária optou pela concessão à iniciativa privada que investe nas ferrovias que despertam maior interesse. Muitos dizem que não é a solução ideal, mas é o que está sendo possível realizar. Uma visão de como os portos são atendidos por ferrovias já apresenta um novo desenho, num cenário onde o transporte rodoviário é dominante.

## As principais ferrovias

**MRS – Controle acionário:** CSN, 38%; MBR, 33%; Usiminas, 17%; e Vale 11%. A Vale é a maior acionista da MBR, que a torna detentora de 47,1% do controle decisório. **Malha ferroviária:** de 1.643 quilômetros nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Está entre as maiores ferrovias de carga do mundo. Transporta 169 milhões de toneladas com frota

A Rumo tem estratégia para expansão no transporte de contêineres



de 18 mil vagões e 800 locomotivas. **Conexões portuárias:** atuação na região Sudeste. Faz conexões com os portos de Santos, Itaguaí, Sudeste e do Rio de Janeiro. Na Baixada Santista, a MRS tem acesso direto ao porto da Usiminas Cubatão e às margens direita (Santos) e esquerda (Guarujá) do Porto de Santos. A MRS faz a conexão entre o Porto do Rio de Janeiro e os mercados de São Paulo e Minas Gerais.

**Estrada de Ferro de Carajás – Controle acionário:** 100% Vale. **Malha ferroviária:** Tem 892 quilômetros de extensão, ligando a maior mina de minério de ferro a céu aberto do mundo, em Carajás, no sudeste do Pará. Transporta 120 milhões de toneladas de carga e 350 mil passageiros por ano. Circulam cerca de 35 composições simultaneamente, incluindo trens de carga com 330 vagões e 3,3 quilômetros de extensão. A frota conta com 10.756 vagões e 2.017 locomotivas. **Conexão portuária:** Porto de Ponta da Madeira, em São Luís (MA).

**Estrada de Ferro Vitória Minas – Controle acionário:** 100 Vale. **Malha ferroviária:** transporta minério de ferro; produtos siderúrgicos; carvão e celulose. A concessão prorrogada por 30 anos, pelo PPI, com contrapartida de investimentos de R\$ 8,8 bilhões na construção de 383 quilômetros da Ferrovia Integração Centro-Oeste, entre Campinorte (GO) e Água Boa (MT). **Conexão portuária:** Porto de Vitória (ES) e as terminais especializados de Tubarão (minérios) e Portocel (celulose). Expansão da linha para conexão ferroviária com o Porto do Açú, no Norte do estado do Rio de Janeiro, é considerada prioridade no Ministério de Infraestrutura.

**VLI Logística – Controle acionário:** Vale 37,6%; Brookfield 26,5%; Mitsui 20%; FI-FG-TS 15,9%. **Malha ferroviária:** A missão da VLI é integrar ferrovias, terminais e portos para transporte de carregamentos de clientes diversos. Movimenta grãos, açúcar, fertilizantes, produtos siderúrgicos e industrializados.

Atua em nove estados e no Distrito Federal por meio de cinco corredores logísticos interligando as regiões Sudeste, Centro-Oeste, Norte e Nordeste do país. Engloba as ferrovias Norte Sul (FNS) e Centro-Atlântica (FCA) e terminais intermodais. **Conexão portuária:** Santos (SP), São Luís (MA) e Vitória (ES).

**Rumo Logística – Controle acionário:** Cosan Logística 28,47%; ações em poder de investidores na Bolsa de Valores (*free float*) 67,59%. **Malha ferroviária:** administra 14 mil quilômetros de ferrovias no Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Minas Gerais, Goiás e Tocantins. Venceu o leilão do tramo central da Ferrovia Norte Sul, com 1.537 quilômetros. A base de ativos é formada por mais de mil locomotivas e 28 mil vagões. O agronegócio representa 80% do volume e 76% da receita. A Rumo tem estratégia para expansão no transporte de contêineres, por meio de sua subsidiária Brado Logística. **Conexão portuária: Centro Norte** – Representa 64% do volume, com o *heavy haul* do agronegócio. Faz a conexão de Tocantins e Maranhão com o **Porto de São Luiz**. Realiza o escoamento da produção de grãos do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) e região do Mato Grosso, Pará e Goiás, para o **Terminal de Grão do Porto de São Luís (Telegram)**. **Centro-Sudeste:** representa 8,8% do volume. Integrado à Ferrovia Centro-Atlântica, opera exportações de açúcar e grãos através do **Porto de Santos** e do **Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita – Tiplam**. **Corredor Minas-Bahia:** integrado à Ferrovia Centro-Atlântica, abrange os estados de Minas Gerais, Bahia, Sergipe e Ceará. Opera, nesse segmento o **Terminal Marítimo Inácio Barbosa (SE)** próprio e na Bahia através do **Porto de Aratu**. **Corredor Centro-Leste:** atende demanda da indústria siderúrgica e a exportação de grãos pelo **Porto de Tubarão (Vitória – ES)**, além de cargas de carvão, fertilizantes e combustíveis. Opera o Terminal Integrador Araguari, o segundo maior terminal de transbordo de grãos e fertilizantes da América Latina, e o Terminal Integrador Pirapora, no Noroeste de Minas. **Malha Sul:** Representa 25,6% do volume transportado por 7,2 mil quilômetros de linha. Investe em novas locomotivas para atendimento ao Porto de Paranaguá. As exportações do Mato Grosso do Sul e do Paraná através do porto de Paranaguá somaram 27,5 milhões de toneladas, em 2018, sendo 18,5 milhões transportadas por caminhão, cabendo a Rumo 9 milhões, 33% do total.

## Quadro sintético das conexões ferroviárias

Portos	Conexão Ferroviária	Comentários
Santos (SP)	MRS, VLi, Rumo	Maior porto por volume de cargas
Paranaguá (PR)	Rumo	É o segundo em movimento de containers na navegação de cabotagem
Rio Grande (RS)	Rumo	É o terceiro porto em movimento de contêineres na cabotagem
Itaguaí e Rio de Janeiro (RJ)	MRS	Exportação de produtos siderúrgicos, minérios e manufaturados
Vitória, Tubarão e Portocel (ES)	EF Vitória Minas, VLi, Rumo	Exportação de minério de ferro e celulose
Ponta da Madeira e São Luiz (MA)	Estrada de Ferro de Carajás, VLi e Rumo	Exportação de minério de ferro e grãos. Um novo porto de minérios em desenvolvimento
Aratu (BA)	Rumo	Opera terminal portuário próprio na exportação de açúcar
<b>Conexões ferroviárias precárias ou a definir</b>		
Cabedelo, Macau, Recife	Transnordestina Malha I	Concessão e processo de caducidade
Pecém e Suape	Transnordestina Malha II	Concessão em processo de caducidade. Busca de novo investidor
<b>Conexões ferroviárias não chegam a porto</b>		
Complexo portuário de Santa Catarina	Rumo Malha Sul	Falta definição de acessos possíveis até os portos

Fontes: Ministério da Infraestrutura, ANTT, ANTAQ informações no site das empresas.

**Transnordestina** – A ferrovia encontra-se em processo de caducidade e tem R\$ 7,1 bilhões de obras a serem feitas. Uma das propostas do Ministério da Infraestrutura é retirar o ramal de Pernambuco e entregar para ser desenvolvido pela Valec, reduzindo a obrigação de investimento pendente para R\$ 4 bilhões. Considerando que existe investidor para construir o ramal até o porto de Suape (PE). Atualmente a Transnordestina Logística está configurada em duas companhias, a Malha I: com a operação da malha composta pelos trechos São Luiz — Mucuripe, Arrojado – Cabedelo e Macau - Recife; e a Malha II: que compreende a construção e a operação da expansão da malha Nordeste, composta pelos trechos Missão Velha – Salgueiro, Salgueiro – Trindade, Trindade – Eliseu Martins, Salgueiro – Porto de Suape e Missão Velha – Porto de Pecém. Atualmente a Valec participa do capital social da Transnordestina Logística com 39,10% do total de ações, sendo 71,59% das ações preferenciais e 6,60% das ações ordinárias. ■

\*Diretor da Ivens Consult