



Digite um termo que deseja encontrar

Buscar



27/02/2015



Estrada de Ferro Carajás completa 30 anos de operação

Inaugurada em 28 de fevereiro de 1985, a EFC é responsável pelo transporte de minério de ferro da mina de Carajás (PA) até o porto de Ponta da Madeira, em São Luís (MA)

Quando iniciou suas operações em 28 de fevereiro de 1985, a Estrada de Ferro Carajás (EFC) tinha capacidade para transportar 35 milhões de toneladas (Mt) de minério de ferro por ano. Para percorrer os 892 quilômetros da ferrovia com toda esta carga eram necessárias 68 locomotivas de três mil cavalos de potência e 2.876 vagões, cada um com capacidade para 98 toneladas. Passadas três décadas, a capacidade anual da EFC aumentou três vezes mais, superando a marca dos 110 milhões de toneladas. Para cruzar os estados do Pará e Maranhão, saindo de Carajás com destino ao porto de Ponta da Madeira, em São Luís, a Vale conta hoje com uma frota de mais de 250 locomotivas (variando entre 4.000 e 5.750 cavalos de potência) e mais de 20.500 vagões com capacidade para mais de 100 toneladas cada um.

"Fiz parte da primeira turma de maquinistas da EFC que se formou em 1984. Não tinha noção da complexidade que é um trem até entrar na Vale e fazer cursos de mecânica, elétrica e sistema de freios de locomotivas e vagões", recorda o especialista de operação ferroviária José Magno Pereira. Durante 11 anos ele trabalhou como maquinista de viagem na EFC fazendo o trajeto de ida e volta entre São Luís e Carajás.

Enquanto José Magno aprendia a comandar a locomotiva, o então fiscal de serviços José João Santos Pereira engrossava o time da equipe que inspecionava, entre outros serviços, o alinhamento e nivelamento dos trechos da linha férrea que eram concluídos. "Sinto-me orgulhoso por ter acompanhado toda a transformação e o desenvolvimento da ferrovia Carajás. Posso dizer que acompanhei o uso das primeiras máquinas manuais de manutenção de via até sua substituição pelas atuais máquinas que fazem tudo sozinhas", descreve Pereira, que atualmente é inspetor de materiais e componentes da EFC.

A EFC começou a ser construída em 1982 para transportar minério de ferro e manganês da mina de Carajás, no Pará, até o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, em São Luís, que também pertence a Vale. O trem de minério começou a operar em 1985 e o de passageiros, em 1986. Em 2016, será a vez do porto de Ponta da Madeira e do Trem de Passageiros completarem 30 anos de operação.

O aumento da capacidade da ferrovia é garantida também pela circulação do maior trem-tipo em operação regular no mundo, com 330 vagões e 3,3 km de extensão. O sistema chamado Locotrol, que permite o transporte de mais vagões em um mesmo trem, controla a tração (força) e a frenagem de trens de forma sincronizada e independente. Até cinco locomotivas podem ser distribuídas ao longo de uma mesma composição. As principais vantagens do Locotrol são a economia de combustível e a diminuição da distância de frenagem.

"A evolução da EFC é fruto da dedicação de seus empregados, da integração com os fornecedores e da sua atuação social em parceria com as comunidades por onde passa. Ao longo desses 30 anos foram realizados uma série de investimentos que incluem, além dos ativos como vagões e locomotivas, toda a parte de manutenção e tecnologia que garantem a segurança nas operações dos trens", destaca o diretor de operações da Estrada de Ferro Carajás, Cláudio Mendes.

Curiosidades da Estrada de Ferro Carajás:

- A EFC tem 73% de sua extensão em linha reta e 27% em curvas - são 347 ao todo. A velocidade média dos trens é de 40 Km/h.
- Circulam cerca de 35 composições simultaneamente, entre os quais o maior trem-tipo em operação regular do mundo, com 330 vagões e 3,3 quilômetros de extensão.
- Diariamente cerca de 10 trens de minério partem de Carajás e também de São Luís. Cada trem com 330 vagões retira das rodovias um volume aproximado de 1.155 carretas - padrão brasileiro - de 30 toneladas.
- Os trilhos dos primeiros 15 km da Estrada de Ferro Carajás foram instalados em agosto de 1982. A ferrovia teve seus estudos de viabilidade, juntamente com os projetos de engenharia, iniciados quase uma década antes, em 1974. Mas a inauguração oficial só ocorreria 11 anos depois, no dia 28 de fevereiro de 1985.
- Em 17 de março de 1986 deu-se início a operação do Trem de Passageiros. Em média, 1.300 passageiros utilizam o serviço de transporte de Vale por dia e 350 mil ao longo do ano. O trem faz o percurso completo da viagem (São Luís x Parauapebas e Parauapebas X São Luís) atendendo usuários em 27 municípios, sendo 23 no Maranhão e 4 no Pará. São 5 estações ferroviárias (São Luís, Santa Inês, Açailândia, Marabá e Parauapebas) e 10 pontos de parada.
- Além do minério de ferro, os trens transportam outras cargas como cobre, níquel, grãos (soja, farelo e milho), combustível e celulose.
- A EFC está ainda interligada com outras duas ferrovias: a Transnordestina Logística (FTLSA) e a Ferrovia Norte-Sul. A primeira atravessa sete estados da região Nordeste e a segunda corta os estados de Goiás (Projeto), Tocantins (operando até Palmas) e Maranhão, facilitando a exportação de grãos produzidos nos estados do Tocantins, Maranhão, Mato-Grosso até o Porto do Itaqui, no Maranhão.



São Luís, Maranhão (MA), Brasil, 2005 - Vista aérea de trecho da Estrada de Ferro Carajás (EFC). Foto: Vantoen Pereira Jr.

A chegada da Vale no Pará e no Maranhão

A Vale chegou ao Pará na década de 1970. Em 11 de julho de 1967, o geólogo Breno dos Santos em um sobrevoo de prospecção descobre a primeira jazida de minério de ferro da região de Carajás (nome tirado da tribo que ocupava as margens do Rio Araguaia). A descoberta resultaria, 18 anos depois (1985), na operação do Projeto Ferro Carajás e que colocariam o Pará entre os primeiros do setor mineral do mundo.

No Maranhão, a empresa se instalou em 1982, quando a Estrada de Ferro Carajás (EFC) começou a ser construída para transportar, em 1985, minério de ferro e manganês da mina de Carajás até o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, em São Luís, onde, naquele mesmo ano, iniciaram-se os testes de carregamento com o navio Docepolo, envolvendo 127 mil toneladas de minério.

O Terminal de Ponta da Madeira entrou em operação regular em janeiro de 1986, quando foram embarcados 11,6 milhões de toneladas de minério de ferro. A operação: mina, usina, ferrovia e porto constituía, então, o Sistema Norte da Vale, compreendendo as operações da Vale no Pará e no Maranhão.



Cronologia

- 1967 - O geólogo Breno dos Santos descobre a primeira jazida de minério de ferro da região de Carajás, uma das maiores províncias minerais do mundo.
- 1978 - Início das obras do Projeto Carajás.
- 1981 - Início da implantação do Projeto Ferro Carajás e da construção de Parauapebas
- 1982 - Início da construção da Estrada de Ferro Carajás.
- 1985 - Inauguração do Projeto Ferro Carajás, do Parque Zoobotânico Vale, da Estrada de Ferro Carajás.
- 1986 - Início da operação do Terminal de Ponta da Madeira, com embarque do primeiro carregamento de minério de ferro e da operação Trem de Passageiros da EFC.
- 1988 - Emancipações de Parauapebas e Curionópolis.
- 1994 - Emancipação de Canaã dos Carajás
- 1998 - Criação da Floresta Nacional de Carajás.
- 2004 - Inauguração da Mina do Sossego, marcando a entrada da Vale no mercado mundial de cobre. Início da construção da Usina 2, o Projeto Adicional 40.
- 2011 - Inauguração da primeira mina de níquel da Vale no Brasil: Onça Puma e implantação das estruturas de apoio do Projeto S11D em Canaã dos Carajás.
- 2012 - Início da operação da segunda mina de cobre da Vale: Mina do Salobo.
- 2013 - Inauguração da Usina 2, que ampliou em 40 milhões de toneladas a produção de ferro de Carajás.
- 2014 - Aniversário de 10 anos da operação da Mina do Sossego. Início da fase de teste do projeto Serra Leste.
- 2015 - 30 anos da Mina de Ferro Carajás e das operações da Estrada de Ferro Carajás.

Mais informações



