



Digite um termo que deseja encontrar

Buscar

09/05/2005



A Vale no Maranhão

A história da Companhia Vale do Rio Doce no estado do Maranhão começou em julho de 1978, com o início da construção da Estrada de Ferro Carajás, concluída quatro anos depois. O primeiro transporte de minério aconteceu em 1985 e o Trem de Passageiros realizou sua primeira viagem em 1986, ano também do primeiro embarque de minério de ferro pelo Terminal Marítimo de Ponta da Madeira.

Estrada de Ferro Carajás

Histórico: a Estrada de Ferro Carajás foi construída em 1982 para transportar minério de ferro e manganês das minas de Carajás, no Pará, até o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, em São Luís, no Maranhão. No dia 28 de fevereiro de 2005 a ferrovia completou 20 anos.

Características: a ferrovia tem 892 km em linha singela (única) cortando os estados do Maranhão e Pará, localizados nas regiões Nordeste e Norte do Brasil. O transporte de minério é feito com duas locomotivas e 208 vagões.

Cargas movimentadas: além de minério de ferro, são transportadas cargas como soja, ferro-gusa, manganês, cobre, combustíveis, veículos e fertilizantes.

Tecnologia do CCO: é composto de um Centro de Controle Operacional da EFC, equipado com painel sinóptico de cristal líquido, servidores e computadores de bordo e de um subsistema de comunicação de dados terra-trem. A função principal do CCO é o controle da circulação de trens, mantendo a segurança e a eficiência de produção;

Integração: a EFC é parte integrante do Sistema Norte (Maranhão e Pará), que incluem o Complexo Mineral de Carajás e o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira.

Trem de Passageiros

Composição do Trem de Passageiros: 04 (quatro) carros de passageiros classe Executiva com ar condicionado, 16 (dezesesseis) carros de passageiros classe Econômica sem ar condicionado, 01 (um) carro Lanchonete, 02 (dois) carros Bagageiros e 1 (um) carro Bilheteria para embarque e desembarque de passageiros;

Número médio de passageiros/dia: 1.500 passageiros (336 na classe Executiva e 1.164 na classe econômica);

Número de municípios e localidades percorridos: 22, sendo 19 no Maranhão e 3 no Pará;

Número de estações e pontos de parada: 15;

Terminal Marítimo de Ponta da Madeira

O Maranhão é servido por uma eficiente logística multimodal e está estrategicamente mais próximo dos mercados norte-americano e europeu. O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira é o segundo em movimentação de cargas do país, além de ser responsável pelo escoamento de 86% de toda a carga movimentada no Maranhão. O terminal suporta navios graneleiros de até 420 mil TPB. No terminal há três píeres com profundidades de 23m, 18m e 22m, respectivamente, e

quatro silos de estocagem de grãos com capacidade estática de 194 mil toneladas. O Píer III, último a ser construído em 2003, aumentará a capacidade de exportação atual de 58 para 76 milhões de toneladas em 2004.

Histórico: o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, inaugurado em janeiro de 1986 foi inicialmente projetado para operar com minérios de ferro e manganês principalmente destinado à exportação, mas desde cedo demonstrou a sua inclinação para ser grande.

Em 1988 iniciou a exportação de ferro-gusa, fomentando um grande mercado para produtos semi acabados ao longo da Ferrovia Carajás. Já em 1992, ocorreu o primeiro embarque de soja, o que propiciou a abertura de um grande mercado exportador no sul do Maranhão.

Movimentação portuária: o total de cargas exportadas durante o ano de 2004 foi de 58,4 milhões de toneladas, um novo recorde. Deste total, foram 12,2 milhões de toneladas de minério de ferro, 1,4 milhões de toneladas de pelotas, 404 mil toneladas de manganês, ferro-gusa e soja 612 mil toneladas. Nestes doze meses do ano foram atracaram 553 navios nos três píeres da Vale no Maranhão.

Particularidades: o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira é único porto do Brasil capaz de carregar totalmente o maior graneleiro do mundo, Berge Stahl, com capacidade para transportar 355.767 toneladas e construído especialmente para a rota São Luís - Roterdã (Holanda);

Usina de Pelotização de São Luís

Histórico: a Companhia Vale do Rio Doce inaugurou no dia 26 de março de 2002, a Usina de Pelotização de São Luís, a mais moderna e a de maior capacidade de produção do Brasil, 6 milhões de toneladas de pelotas/ano. O empreendimento custou US\$ 408 milhões.

Produção: com a Usina de Pelotização de São Luís a Vale aumenta a sua capacidade produtiva anual para 31 milhões de toneladas de pelotas por ano. A produção é exportada principalmente para a América Central e Oriente Médio.

Geração de emprego

Até o fechamento do primeiro trimestre de 2005, as operações da Vale no Maranhão geraram 9.440 empregos diretos e indiretos. A CVRD tem, ainda, mais de 200 contratos ativos com empresas maranhenses e cerca de 1.500 fornecedores locais cadastrados.

Principais Projetos Sociais e Culturais

A Vale no Maranhão desenvolve uma série de projetos sociais, beneficiando milhares de crianças, jovens e adultos. Os principais projetos sociais em desenvolvimento no estado são: Educação nos Trilhos, Escola que Vale, Trem da Cidadania, Vale Alfabetizar, Vale Informática/CDI e Educação para Limpeza Urbana.

Com o propósito de aproximar a comunidade da empresa e valorizar a cultura regional, a Vale patrocina diversos projetos no Maranhão neste segmento, entre eles o Congresso de Música do Maranhão, o Prêmio Rádio Universidade FM, Festival Maranhense de Coros, Mostra Maranhense de Humor, Festival Guarnicê de Cinevídeo, Mostra do Canto Lírico, Cantata de Natal, Inventário dos Azulejos de São Luís, Festejos Juninos da região Itaqui-Bacanga, Documentação e Registro Fonográfico da Obra Musical de Antonio Vieira, Maranhão Vale Festejar, Perfil Cultural e Artísticos do Maranhão, Exposições Fotográficas no Centro Histórico, Programa de Educação Patrimonial Viver o Desterro, Caixeiros de Divino Espírito Santo de São Luís do Maranhão, Uma Luz para o Futuro da Vila Embratel, entre outros..



