

Infraestruruta: projeto de nova ferrovia avança no Pará

Secretaria pede estudos sobre impacto ambiental da futura Fepasa

A Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia (Sedeme) protocolou junto à Secretaria de Estado de Meio Ambiente Sustentabilidade (Semas) o pedido do Termo de Referência para iniciar os estudos ambientais para fins de licenciamento da ferrovia paraense, que o Estado pretende licitar a concessão para ligar o sul do Pará ao porto de Barcarena. A Semas tem prazo de 30 dias para deliberar sobre o pedido de autorização do projeto, que posteriormente será objeto de Elaboração de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (Rima).

O titular da pasta, Adnan Demachki, destaca que esse é um avanço para a concretização do projeto. “Esse é um passo muito importante para buscarmos a viabilização da ferrovia. Pretendemos atuar em duas frentes que correrão de forma paralela, uma é o licenciamento ambiental do empreendimento e a outra a finalização dos estudos detalhados visando à licitação da concessão”, disse Demachki.

A Fepasa, como é chamada a ferrovia pelos técnicos estaduais, deve receber investimentos de R\$ 8 bilhões. Ela terá 1,2 mil quilômetro de extensão e seu traçado inicia-se em Barcarena, atravessando a região de produção de palma do Pará, e, em seguida a região de Paragominas e Rondon do Pará, produtora de soja e bauxita/alumina, até Marabá, finalizando em Santana do Araguaia, no sul do Pará, produtor de soja, mas com muitas ocorrências minerais que não são exploradas hoje por ausência de logística. A expectativa do governo do Pará é de que, no primeiro ano de funcionamento da ferrovia, a demanda seja de quase 30 milhões de toneladas, principalmente de minérios e

grãos, com o volume subindo para 48 milhões de toneladas anuais em cinco anos.

baclofen a treatment for chronic hiccup [buy baclofen](#) south africa order baclofen canada baclofen brand name – [buy baclofen](#) 90 pills x 10mg \$65.4. generic



dec 26, 2014 – dec 24, 2014 – dove comprare forum en mexico venta buy dapoxetine priligy online find where to doxycycline hyclate for acne results doxycycline dose tick bite fever [doxycycline online](#) [buy atarax](#) pills online – how to purchase your atarax medication – best on-line drugstores – trustworthy and reliable stores. [generic dapoxetine](#) 60mg venda. dapoxetine emea approval generic 30 [buy baclofen](#) online, how long for baclofen to work, how much baclofen does it take to get high. A ferrovia já desperta interesse de grandes empresas multinacionais, na área do agronegócio e mineração. Adnan Demachki explica que os estudos de viabilidade técnica da ferrovia paraense foram iniciados em março deste ano e estão

em fase de conclusão. O registro do pedido para o início dos estudos ambientais junto à Semas é uma atitude proativa da Secretaria, interessada em acelerar o processo de licitação da concessão da ferrovia, pois se está otimista ante a viabilidade técnica do projeto.

O governo do Pará, por meio da Sedeme, tem como missão formular e executar a política de desenvolvimento econômico e buscar soluções para a construção de uma base produtiva sólida e integrada, a fim de propiciar um ambiente de negócios favorável à geração de emprego e renda e à verticalização industrial. “Estamos desenvolvendo políticas públicas para viabilizar uma ferrovia genuinamente paraense através da Parceria Publica Privada (PPP)”, observa o secretário.

Quando ficar pronta, a ferrovia será uma alternativa mais barata para o escoamento da produção oriunda do sul e sudeste do Pará, além de promover a integração entre os modais rodoviário e fluvial, estabelecendo um circuito multimodal para o transporte de carga pesada.

LOCALIZAÇÃO

O traçado ferroviário Linha Tronco começa a quase 25 km ao sul da cidade de Santana do Araguaia, em uma Plataforma Logística e Industrial, segue no sentido norte, paralelo à rodovia BR-158, passando pelas cidades de Redenção, Xinguara, Eldorado do Carajás até Marabá, onde está prevista uma ponte de cerca de 1.500 metros.

Ao norte de Marabá, após transposição do rio Tocantins, está prevista outra Plataforma Logística. Neste segmento o traçado transpõe uma região com topografia plano-ondulada, não apresentando grandes obras de transposição (com exceção da ponte do rio Tocantins, em Marabá) e movimentação de terraplenagem mediana.

Em sequência, ainda no sentido norte e paralelo à rodovia PA-150, segue até o município de Nova Ipixuna, para, a seguir,

tomar o sentido leste, próximo da BR-222, até o Projeto Alumina Rondon, retornando ao sentido norte, passando por Santo Antônio, Castanhandeua, Moju e Barcarena. Na primeira etapa, será construída a Linha Tronco de Marabá a Barcarena. Na segunda, o trecho Santana-Marabá

Já o ramal ferroviário de Paragominas se inicia naquela cidade de Paragominas, às proximidades da BR-010 (Belém-Brasília) e desenvolve-se no sentido oeste, próximo à rodovia PA-256, passando pela empresa Mina da Hydro Paragominas (exploração de bauxita), em seguida pela futura Plataforma Logística situada no entroncamento da rodovia PA 256 com o Rio Capim (a 50 Km de Paragominas) até alcançar a linha trecho principal nas proximidades da localidade de Vila Nova. Esse projeto será construído na primeira etapa. E o ramal ferroviário de Rondon inicia-se na localidade Alumina Rondon, segue na direção sudeste até a cidade de Rondon do Pará, situada na BR-222.

Por orientação do governador do Estado, Simão Jatene, o secretário de Desenvolvimento Adnan Demachki apresentou o projeto ao governo federal e propôs a construção de um ramal de 58 quilômetros, interligando a Fepasa em Rondon do Pará ao trecho já existente da ferrovia Norte-Sul, permitindo que as cargas paraenses além de acessarem o porto de Barcarena também possam acessar o centro/sul do Brasil e vice-versa.

Por: O Liberal

Publicado por Folha do Progresso fone para contato Cel. TIM:
93-981171217 / (093) WatsApp (93) 984046835 (Claro) Fixo:
9335281839 *e-mail para contato:
folhadoprogresso@folhadoprogresso.com.br