

A TRANSNORDESTINA E A NOVA LOGÍSTICA NO PIAUÍ

O Sul do Piauí, o MATOPIBA e as transformações no cenário de desenvolvimento do Nordeste brasileiro

Augusto Basílio



1. Introdução

O Nordeste brasileiro vive um momento histórico de transformação em sua infraestrutura logística. A Ferrovia Nova Transnordestina, com seus 1.206 quilômetros de linha principal cortando 53 municípios entre Eliseu Martins, no Piauí, e o Porto do Pecém, no Ceará, representa a maior obra de infraestrutura em execução na região. Com investimento total estimado em R\$ 15 bilhões e a Fase 1 já em torno de 80% de execução física, a ferrovia começa a sair do papel e a redesenhar o mapa econômico do Nordeste.

Em dezembro de 2025, a ferrovia realizou seu primeiro transporte de carga, levando milho em 20 vagões ao longo de 585 quilômetros entre Bela Vista do Piauí e Igatu, no Ceará. Este marco inaugura uma nova era para o escoamento da produção agrícola e mineral do interior nordestino. A operação comercial regular está prevista para 2026, com conclusão integral da Fase 1 projetada para 2027.

Nesse contexto, o Piauí ocupa posição central, tanto por abrigar o ponto de partida da ferrovia no cerrado piauiense quanto por ser

parte do MATOPIBA — a fronteira agrícola que mais cresce no Brasil. Contudo, o estado ainda carece de uma infraestrutura logística capaz de conectar plenamente suas regiões produtivas às novas oportunidades que se abrem. Este artigo analisa esse cenário e propõe a integração de Teresina nesse novo momento, por meio da variante ferroviária entre Crateús e Piquet Carneiro.

2. O Piauí Hoje: Potencial Sem Infraestrutura

2.1 O Cerrado Piauiense e o MATOPIBA

O sul do Piauí integra o MATOPIBA, território de desenvolvimento que reúne os cerrados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, considerado a nova fronteira agrícola brasileira. Municípios como Urucuí, Bom Jesus, Baixa Grande do Ribeiro, Santa Filomena e Ribeiro Gonçalves figuram entre os principais polos produtores de grãos da região. Nos últimos anos, a produção de soja e milho no estado cresceu expressivamente, consolidando o Piauí como um dos estados com maior potencial de expansão agrícola do país.

Entretanto, o desenvolvimento agrícola do sul do estado convive com gargalos logísticos crônicos. A dependência do transporte rodoviário em estradas precárias eleva custos de frete e limita a competitividade dos produtos piauienses. A Rodovia Transcerrados, por exemplo, importante via de escoamento da produção do cerrado,

precisou receber investimentos dos próprios agricultores para se manter transitável, evidenciando a ausência histórica do poder público na região.

2.2 Os Gargalos Logísticos

A situação logística do Piauí apresenta desafios em múltiplas frentes. O transporte entre municípios do sul do estado depende de trajetos longos e ineficientes: até recentemente, o deslocamento entre Caracol e Bom Jesus exigia um percurso de mais de 400 quilômetros por vias muitas vezes sem pavimentação. A BR-235, cuja obra de pavimentação no trecho piauiense recebeu investimento de R\$ 375 milhões em 2026, promete reduzir essa distância em cerca de 300 quilômetros, mas ainda há muito por fazer.

Além das rodovias, a ausência de ferrovias modernas, a carência de armazéns e centros de distribuição, e a falta de integração entre os modais de transporte comprometem o escoamento eficiente da produção. Para se ter uma ideia da gravidade, mais de 80% das cargas brasileiras circulam sobre pneus, percentual ainda maior quando se trata de commodities agrícolas no Nordeste.

3. A Transnordestina: O Novo Cenário

3.1 Raio-X da Ferrovia

A Ferrovia Nova Transnordestina foi concebida para conectar o cerrado piauiense aos dois grandes portos do Nordeste: o Porto do

Pecém, no Ceará, e o Porto de Suape, em Pernambuco. Construída em bitola mista largura (1,6 metro e 1,0 metro), padrão internacional, a ferrovia foi projetada para o transporte de grandes volumes de grãos, minérios e fertilizantes.

A linha principal parte de Eliseu Martins, no Piauí, e segue até o Porto do Pecém, totalizando 1.206 quilômetros de trilhos por 53 municípios. No Piauí, o trecho entre Paes Landim e Eliseu Martins (Fase 2) possui 166 quilômetros e já está com cerca de 35% de execução, com previsão de conclusão em 2028. O ramal pernambucano, de Salgueiro ao Porto de Suape (544 km), foi reinserido no projeto pelo governo atual após ter sido retirado em 2022, e integra agora o Novo PAC com orçamento inicial de R\$ 450 milhões.

3.2 Marco Histórico: O Primeiro Trem

Em 19 de dezembro de 2025, a Transnordestina realizou sua primeira viagem de operação comissionada: um comboio de 20 vagões transportou milho de Bela Vista do Piauí até Iguatu, no Ceará, percorrendo 585 quilômetros. Esse teste operacional foi viabilizado após a emissão da Licença de Operação pelo IBAMA e marca o início de uma nova fase para a infraestrutura de transportes do Nordeste.

Em 2026, o ritmo das obras se intensificou. Em janeiro, o Governo Federal liberou R\$ 106,2 milhões pelo Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE), elevando o total do aditivo de R\$ 3,6 bilhões já liberado para R\$ 1,8 bilhão. Em fevereiro, chegaram ao Porto do Pecém 34 mil toneladas de trilhos importados da China, suficientes para concluir mais de 283 quilômetros de ferrovia. No Ceará, 100% dos trechos já estão com obras autorizadas, e a Fase 1 alcançou 80% de execução física.

3.3 A Conexão com a Ferrovia Norte-Sul

Um dos elementos mais estratégicos do projeto é a futura integração da Transnordestina com a Ferrovia Norte-Sul, que liga o Maranhão ao Porto de Santos, em São Paulo. A conexão está projetada para ser construída entre Eliseu Martins, no Piauí, e Estreito, no Maranhão, em um trecho de aproximadamente 400 quilômetros. Essa integração criaria um corredor logístico de dimensões nacionais, permitindo que cargas chegassem do Piauí a portos nos estados do Maranhão, Ceará, Pernambuco e São Paulo por via férrea.

Entretanto, conforme apontam especialistas como a economista Tania Bacelar, ex-diretora da Sudene, há uma falha conceitual no projeto: a Transnordestina começa no meio do Piauí, em Eliseu Martins, sem conexão imediata com a malha ferroviária nacional. O estudo de viabilidade para essa integração existe há mais de 12 anos, mas nunca saiu do papel. Sem essa ligação, o potencial transformador da ferrovia permanece incompleto.

4. A Integração de Teresina: A Variante Crateús – Piquet Carneiro

4.1 O Contexto Ferroviário Existente

Teresina já está conectada ao sistema ferroviário nordestino por meio da chamada Transnordestina antiga, operada pela Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), subsidiária da CSN. A Ferrovia Teresina-Fortaleza liga a capital piauiense a Fortaleza, passando por Altos (PI), Buriti dos Montes (PI), Castelo do Piauí (PI), Crateús (CE), Ipu (CE) e Sobral (CE), entre outros municípios. Já a Ferrovia São Luís-Teresina conecta a capital ao Porto do Itaqui, no Maranhão.

Essa malha, contudo, opera em

bitola métrica (1 metro de largura entre trilhos), o que limita severamente a velocidade e a capacidade de transporte. O trajeto entre Pecém e Teresina leva cerca de 75 horas (mais de três dias), e a velocidade média é bastante reduzida. A infraestrutura está degradada, com pontes, dormentes e sinalização que demandam modernização. Apesar das limitações, a FTL transportou quase 3 milhões de toneladas úteis em 2024, com destaque para celulose, combustíveis, cimento e clínquer.

4.2 A Variante Crateús – Piquet Carneiro: A Chave da Integração

A proposta de construção de uma variante ferroviária entre Crateús e Piquet Carneiro, no Ceará, remonta aos estudos originais do Ministério dos Transportes em 1988, quando se avaliou a complementação da malha ferroviária do Nordeste. O trecho Piquet Carneiro – Crateús, com cerca de 180 quilômetros, foi desde então identificado como peça-chave para a integração do sistema.

Piquet Carneiro é um ponto estratégico no traçado da Nova Transnordestina, situado no Sertão Central cearense, onde passam os trilhos novos da ferrovia em bitola larga. Crateús, por sua vez, é o ponto onde a ferrovia antiga (bitola métrica) vinda de Fortaleza entra no Piauí rumo a Teresina. A construção dessa variante criaria a ponte de ligação entre o sistema ferroviário antigo (que passa por Teresina) e o sistema ferroviário novo (a Transnordestina em bitola larga), integrando a capital piauiense ao novo cenário logístico do Nordeste.

Além da função de conexão, a variante possibilitaria o acesso ferroviário às reservas de calcários da região de Independência, no Ceará, e funcionaria como alternativa para o descongestionamen-

to do sistema ferroviário da Grande Fortaleza, conforme indicam estudos de transporte do estado do Ceará.

4.3 Os Impactos da Integração para o Piauí

A concretização da variante Crateús – Piquet Carneiro traria impactos significativos para o Piauí. Teresina passaria a ter acesso direto à Transnordestina em bitola larga, conectando-se ao Porto do Pecém e, futuramente, ao Porto de Suape. O escoamento da produção do cerrado piauiense ganharia mais uma rota eficiente, complementando o acesso que a ferrovia já oferece a partir de Eliseu Martins.

O impacto na economia piauiense seria múltiplo: redução de custos logísticos para o agronegócio, atração de investimentos em armazéns e centros de distribuição ao longo da malha ferroviária, geração de empregos e incentivo à industrialização do interior. A ferrovia funcionaria como vetor de interiorização do desenvolvimento, rompendo com a concentração econômica no litoral.

5. Considerações Finais

A Transnordestina está transformando o cenário logístico do Nordeste. Com a Fase 1 em estágio avançado, os primeiros testes operacionais já realizados e investimentos superiores a R\$ 11

As obras rodoviárias em curso, como a pavimentação da BR-235 e as melhorias na Transcerrados, são passos importantes, mas insuficientes para atender à escala de desenvolvimento que a região demanda.

A construção da variante ferroviária entre Crateús e Piquet Carneiro é a peça que falta para inserir Teresina e, por extensão, todo o Piauí nesse novo cenário do Nordeste. Essa conexão, prevista desde os estudos originários do projeto em 1988, permitiria que a capital piauiense se tornasse um hub ferroviário com acessos a múltiplos portos, potencializando os investimentos já realizados na



Essa integração também fortaleceria a posição de Teresina como centro logístico regional. A capital piauiense já está ligada por ferrovia ao Porto do Itaqui, em São Luís, pela Ferrovia São Luís-Teresina. Com a variante, Teresina se tornaria um grande entroncamento ferroviário com acessos a três portos — Itaqui (MA), Pecém (CE) e, futuramente, Suape (PE) — além de manter a perspectiva de conexão com a Ferrovia Norte-Sul, que daria acesso ao Porto de Santos.

bilhões já aplicados, a ferrovia deixou de ser uma promessa distante para se tornar uma realidade em construção. O impacto sobre o escoamento de grãos, minérios e outros produtos do MATOPIBA será determinante para a competitividade da região.

O Piauí, contudo, não pode se limitar ao papel de ponto de partida da ferrovia em Eliseu Martins. O sul do estado possui um potencial agrícola imenso, mas que permanece subaproveitado pela falta de infraestrutura logística adequada.

Transnordestina e na malha ferroviária existente.

A história do desenvolvimento econômico mostra que ferrovias não transformam regiões isoladamente: é a integração entre os modais, a conectividade entre as malhas e a articulação com centros produtivos que geram desenvolvimento sustentável. O Piauí precisa estar integralmente nesse novo mapa logístico do Nordeste, e a variante Crateús – Piquet Carneiro é o caminho para isso.

A dinamização econômica do

sul do Piauí exige investimentos robustos em infraestrutura ferroviária e logística. Nesse sentido, cidades estratégicas como Eliseu Martins necessitam da implantação de terminais de petróleo e de carga, de modo a garantir o abastecimento de equipamentos e facilitar o escoamento de grãos e fertilizantes destinados à produção agrícola.

Além disso, na região de Simpício Mendes, torna-se fundamental a criação de um terminal capaz de atender Picos, Oeiras e Floriano, ampliando a integração regional e fortalecendo o papel dessas cida-

des no desenvolvimento estadual. De forma complementar, na área de Paulistana, a instalação de um terminal de carga e de um porto seco revela-se essencial para impulsionar exportações e importações, inclusive atraindo fluxos de Petrolina. Dessa forma, amplia-se a competitividade da região no cenário nacional e internacional.

Outro ponto estratégico refere-se à região de Altos, onde a concepção de um grande complexo logístico, com terminal de carga e de petróleo, mostra-se necessária diante da saturação da capacidade operacional em Teresina. Portanto, tal iniciativa contribuiria para

descentralizar operações e ampliar a eficiência da cadeia produtiva.

Em síntese, essas ações articuladas em diferentes pontos do estado configuram um novo cenário de desenvolvimento para o Piauí. Assim, fortalecem sua posição como polo produtivo e logístico no Nordeste, consolidando perspectivas de crescimento econômico sustentável.

*Augusto Cesar Basílio Soares
é Engenheiro Civil, MSc em
Planejamento de Transportes, titular da
Cadeira 5 da Academia Piauiense de
Engenharia (APIENG)*

A ABNT NBR 14653 – PARTE VIII A CAMINHO: UMA PROPOSTA DE ANÁLISE ESPACIAL QUALITATIVA

Fred Castelo Branco



Recentemente o IBAPÉ (Instituto Brasileiro de Avaliações e Perícias de Engenharia) e a SOBREA (Sociedade Brasileira de Engenharia de Avaliações) lançaram a Norma Para Avaliação em Massa Para Fins Tributários e de Políticas Urbanas, cujo texto atualmente encontra-se em discussão na forma de Projeto de Norma Brasileira por parte da ABNT.

Considerando que há grande relação entre temas da chamada Engenharia de Avaliações e a Geografia, entendemos por oportuno desenvolver uma análise conceitual de alguns temas presentes no texto da nova norma.

Objetivamente, o texto normativo contém 14 (quatorze) menções aos termos “espacial/espaciais”; 7 (sete) menções ao termo “localização” e 13 (treze) aos termos “variável/variáveis”. Espaço, localização e variável são conceitos de natureza essencialmente geográfica, amplamente empregados nas pesquisas socioespaciais, e interrelacionados, o que, per se, justificariam a análise ora proposta.

Essencial se faz iniciar pela definição de espaço, que, segundo Milton Santos, de forma simplificada, seria o resultado da soma da paisagem com a sociedade, entendendo-se como paisagem o conjunto de objetos geográficos distribuídos sobre um território, sua configuração geográfica e a maneira como esses objetos se dão aos nossos olhos. Os elementos desse espaço seriam as pessoas, as empresas, as instituições, o chamado meio ecológico e as infraestruturas. As pessoas são elementos do espaço, seja na qualidade de fornecedores de trabalho, seja na de candidatos a isso, depen-

dendo de sua idade cronológica. As empresas são as responsáveis pela produção de bens, serviços e ideias. As instituições, produzem normas, ordens e legitimações. O meio ecológico é o conjunto de complexos territoriais que constituem a base física do trabalho humano, e as infraestruturas são o trabalho humano materializado na forma de edificações, plantações, caminhos etc.

Santos, Milton. Espaço e Método / Milton Santos. – 5ª Edição, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

O espaço, como aqui definido, resulta, portanto, da ação do homem sobre o meio ecológico, sendo de fundamental importância seu caráter histórico, estando intimamente relacionado à evolução de uma sociedade, o que significa dizer, por exemplo, que, mudanças observadas em determinada cidade, ao longo do tempo, decorrem de mudanças nos costumes ou nas preferências das