

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ

CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

LARYSSA CÂNDIDO DE BARROS OLIVEIRA

A TRANSNORDESTINA:
OS GRANDES EMPREENDIMENTOS EM PEQUENOS E MÉDIOS
MUNICÍPIOS. O CASO DE ARCOVERDE

RECIFE
2017

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ

CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Laryssa Cândido de Barros Oliveira

**A TRANSNORDESTINA:
OS GRANDES EMPREENDIMENTOS EM PEQUENOS E MÉDIOS
MUNICÍPIOS. O CASO DE ARCOVERDE**

Trabalho de conclusão de curso como exigência parcial para graduação no curso de Arquitetura e Urbanismo, sob orientação do Prof. Dra. Ana Maria Ramalho

RECIFE
2017

Catálogo na fonte
Bibliotecário Ricardo Luiz Lopes CRB-4/2116

O48t Oliveira, Laryssa Cândido de Barros.
A Transnordestina: os grandes empreendimentos em pequenos e médios municípios. O caso de Arcoverde / Laryssa Cândido de Barros Oliveira. - Recife, 2017.
102 f. : il. col.

Orientador: Prof^a. Dr^a. Ana Maria Filgueira Ramalho.
Trabalho de conclusão de curso (Monografia – Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade Damas da Instrução Cristã, 2017.
Inclui bibliografia

1. Arquitetura. 2. Planejamento. 3. Transnordestina. 4. Ferrovia. 5. Impactos. 6. Arcoverde. I. Ramalho, Ana Maria Filgueira. II. Faculdade Damas da Instrução Cristã. III. Título

72 CDU (22. ed.)

FADIC (2018-076)

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ

CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

LARYSSA CÂNDIDO DE BARROS OLIVEIRA

**A TRANSNORDESTINA:
OS GRANDES EMPREENDIMENTOS EM PEQUENOS E MÉDIOS
MUNICÍPIOS. O CASO DE ARCOVERDE**

Trabalho de conclusão de curso como exigência parcial
para graduação no curso de Arquitetura e Urbanismo,
sob orientação do Prof. Dra. Ana Maria Ramalho.

Aprovado em 05 de Novembro de 2017

BANCA EXAMINADORA

Ana Maria Filgueira Ramalho, Prof^a Dra., FADIC
Orientador

Rodolfo Ramirez Soto, Prof. Me., FADIC
Examinador externo

Winnie Emily Fellows, Prof^a Dra., FADIC
Examinador interno

Recife

2017

A minha família, com amor.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por seu infinito amor em minha vida, que me transforma a cada dia e me dá a chance de recomeçar todas as manhãs. Agradeço por me fazer sonhar e me dá forças para conquistá-los.

Agradeço ao meu Marido Daniel por existir e ser a mais sublime demonstração do cuidado de Deus na minha vida.

Agradeço ao meu pai Arnaldo, minha mãe Rosângela, meus irmãos Lays e Layon, e meu sobrinho Tito, por todo amor, apoio e encorajamento para realizar meus objetivos.

Agradeço a minha orientadora Ana Ramalho por sua paciência, dedicação e encorajamento, para que esse trabalho fosse concluído.

Agradeço a coordenadora do curso, Mércia Carréra, que além da sua dedicação para a excelência do curso, foi solícita para comigo em todas as vezes que precisei. Meus sinceros agradecimentos!

Agradeço a todos os meus professores que contribuíram para a minha formação compartilhando comigo seus conhecimentos.

Agradeço a professora Winnie Fellows por sua dedicação e atenção durante a elaboração deste trabalho.

Agradeço a minha turma por os momentos compartilhados, alegres ou tristes.

Muito obrigada.

Porque dEle e por Ele,
e para Ele,
são todas as coisas;
glória, pois, a Ele eternamente.

Amém.

Romanos 11.36

RESUMO

Este trabalho trata dos impactos gerados pelos grandes empreendimentos nos municípios de pequeno e médio porte, com ênfase no município de Arcoverde. Foi abordado em seu referencial teórico as questões relativas ao planejamento urbano, grandes empreendimento e impactos ambientais. O desenvolvimento se deu ao longo de cinco capítulos onde discorreu a respeito das informações características de Arcoverde, sua história e a chegada da primeira linha férrea no seu território. Em seguida foi abordada a história das ferrovias no Brasil, no Nordeste, e a nova linha férrea Transnordestina, observando o seu projeto ao longo dos estados de Pernambuco, Piauí e Ceará, suas etapas construtivas, e as críticas e promessas relativas à sua oferta de desenvolvimento regional. Diante disso, foram analisadas as categorias de impacto territorial, socioeconômico e ambiental, de forma a classificar os impactos advindos da Transnordestina.

Palavra chave: Planejamento. Transnordestina. Ferrovia. Impactos. Arcoverde.

ABSTRACT

This paper deals with the impacts generated by large enterprises in small and medium municipalities, with an emphasis on the municipality of Arcoverde. It was approached in its theoretical framework as issues related to urban planning, major developments and environmental impacts. The development took place during five chapters where he talked about the information characteristic of Arcoverde, its history and its first railway line in its territory. Next, the history of the railways in Brazil, not the Northeast, and the new Transnordestina horseshoe line were examined, observing its design throughout the states of Pernambuco, Piauí and Ceará, its constructive stages, and as critiques and promises related to its development offer regional. Thus, they were analyzed as territorial, socioeconomic and environmental impact categories, in order to classify the impacts coming from Transnordestina.

Keyword: Planning. Transnordestina. Railroad. Impacts. Arcoverde.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização de Arcoverde-PE	32
Figura 2 - Pernambuco em mapas -Regiões de Desenvolvimento - RD.....	33
Figura 3 - Mapa de Zoneamento da Área Urbana	37
Figura 4 - Inauguração da Estação Rio Branco 1912.....	39
Figura 5- Estação Rio Branco	40
Figura 6 - Mapa das Ferrovias Existentes em 1930	45
Figura 7 - Plano de Viação de 1934	46
Figura 8 - Novo plano para expansão ferroviária.....	49
Figura 9 - Mapa Ferroviário do Nordeste, segundo período de inauguração dos trechos (1858-1946).....	51
Figura 10 - Mapa da Rede Ferroviária do Nordeste.	52
Figura 11 - Ferrovia FTL e o projeto da TLSA	54
Figura 12 - Traçado da Linha Férrea Transnordestina	57
Figura 13 - Alternativas do trecho Salgueiro- Suape 2007	58
Figura 14 - Pernambuco em mapas: Produto Interno Bruto (PIB) e Composição Setorial (%) no Valor Adicional Bruto (VAB), a Preços Básicos, por RD 2009.....	62
Figura 15 - Alternativas para a passagem da linha Férrea no Município de Arcoverde	66
Figura 16 - Bairro do Sucupira - lado Norte e lado Sul.	72
Figura 17 - Rua Mário Napoleão Arcoverde e Túnel da TLSA 2017	73
Figura 18 - Desvio da BR 232 e residências.	73
Figura 19 - Tipologia das residências.....	74
Figura 20 - Desvio da BR 232 próximo as residências, lado sul.....	76
Figura 21 - Reportagem publicada pelo G1 Pernambuco.....	77
Figura 22 - Passarela sobre as obras do túnel	78
Figura 23 - Parecer técnico - Tabela de condicionantes parcialmente atendidos	81

LISTA DE SIGLA

APP	- Área de Preservação Permanente
ANTT	- Agência Nacional de Transportes Terrestres
BNB	- Banco do Nordeste do Brasil
BNDES	- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CF	- Constituição Federal
CFN	- Companhia Ferroviária do Nordeste
CONAMA	- Conselho Nacional do Meio Ambiente
CPRH	- Agência Estadual de Meio Ambiente
CSN	- Companhia Siderúrgica Nacional
DINIT	- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EIA	- Estudo de Impacto Ambiental
FINOR	- Fundo de Investimentos do Nordeste
FPF	- Faixa de Proteção das Ferrovias
FPF	- Faixa de Proteção das Ferrovias
FPR	- Faixa de Proteção das Rodovias
FTL	- Ferrovia Transnordestina Logística
GEs	- Grandes Empreendimentos
GPI	- Grandes Projetos de Impacto
IBAMA	- Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	- Índice de Desenvolvimento Humano
IEP	- Imóvel Especial de Preservação
IPEA	- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPHAN	- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
PAC	- Programa de Aceleração de Crescimento
PD	- Plano Diretor
PIB	- Produto Interno Bruto
PPP	- Parceria Público Privado
PSB	- Partido Socialista Brasileiro
PTB	- Partido Trabalhista Brasileiro

- RD - Região de Desenvolvimento
- REFFSA - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
- RFN - Rede Ferroviária do Nordeste
- SPA - Setor de Proteção Ambiental
- TLSA - Transnordestina Logística Sociedade Anônima
- ZOR - Zona de Ocupação Restrita
- ZPA - Zona de Preservação Ambiental

LISTA DE TABELA

Tabela 1 - Indicadores e procedimentos metodológicos.....	70
Tabela 2 - Análise dos impactos da TLSA em Arcoverde.....	83

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. PLANEJAMENTO DAS PEQUENAS-MÉDIAS CIDADES BRASILEIRAS PARALELO AOS GRANDES EMPREENDIMENTOS GERADORES DE IMPACTO	15
2.1. PLANEJAMENTO DAS PEQUENAS E MÉDIAS CIDADES BRASILEIRA	15
2.2. GRANDES EMPREENDIMENTOS: CONCEITOS E REPERCUSSÕES ..	21
2.3. IMPACTOS CAUSADOS PELOS GRANDES EMPREENDIMENTOS	26
3. O PASSADO E O PRESENTE DO MUNICÍPIO DE ARCOVERDE	32
3.1. DADOS DO MUNICÍPIO	32
3.2. PLANO DIRETOR DE ARCOVERDE	35
3.3. LINHA FÉRREA 1912 - UMA CIDADE CORTADA	38
4. HISTÓRIA DAS ESTRADAS DE FERRO	42
4.1. AS FERROVIAS DO BRASIL	42
4.2. A ESTRADA DE FERRO NO NORDESTE	50
5. A NOVA TRANSNORDESTINA	56
5.1. O PROJETO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA	56
5.2. O MARKETING DO EMPREENDIMENTO.....	59
5.3. AS OBRAS DA TRANSNORDESTINA EM ARCOVERDE	63
6. IMPACTOS CAUSADOS PELA TRANSNORDESTINA E SEUS RESULTADOS	69
6.1. METODOLOGIA	69
6.2. IMPACTO TERRITORIAL	71
6.2.1. MODIFICAÇÃO NO PLANEJAMENTO URBANO	71
6.2.2. REMOÇÕES OU RETIRADAS DE MORADORES	74
6.2.3. DINÂMICA IMOBILIÁRIA	76
6.2.4. MOBILIDADE	77
6.2.5. INFRAESTRUTURA DO MUNICÍPIO	79
6.2.6. GENTRIFICAÇÃO	79
6.3. IMPACTO SOCIOECONÔMICO.....	79

6.3.1. CRESCIMENTO ECONÔMICO	79
6.3.2. GERAÇÃO DE EMPREGO E RENDA	79
6.3.3. DESVALORIZAÇÃO DA ÁREA.....	80
6.4. IMPACTO AMBIENTAL	81
6.5. RESULTADOS DOS IMPACTOS DA TRANSNORDESTINA NA ÁREA URBANA DE ARCOVERDE.	82
CONSIDERAÇÕES FINAIS	85
REFERÊNCIAS	87
APÊNDICE A - MAPA DE LOCALIZAÇÃO DAS OBRAS DA TRANSNORDESTINA EM ARCOVERDE.....	94
APÊNDICE B - BAIRRO DO SUCUPIRA, ANTES, DURANTE E DEPOIS DA OBRA DA TRANSNORDESTINA	96
APÊNDICE C - QUESTIONÁRIO PARA OS MORADORES	98
APÊNDICE D - QUESTIONÁRIO PARA OS GESTORES.....	99
ANEXO A - RESPOSTA DA SOLICITAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL FEITA A DINIT	100
ANEXO B - RESPOSTA DA SOLICITAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL FEITA A VALEC	101
ANEXO C - RESPOSTA DA SOLICITAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL FEITA A ANTT.....	102

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho teve como objetivo avaliar o processo de planejamento e implantação de grandes empreendimentos nos municípios de pequeno médio porte, buscando compreender de que forma tais empreendimentos chegam no município e de que forma são recebidos pela população local e seus gestores. Analisando de forma empírica os impactos causados por estes. Estudando especificamente a Ferrovia Nova Transnordestina no município de Arcoverde.

Buscamos no primeiro capítulo referenciar conceitos defendidos por estudiosos que tratam do planejamento urbano em municípios de pequeno e médio porte, as tipologias das cidades brasileiras, o que são grandes empreendimentos e os impactos que podem vir a ser gerados por eles.

No segundo capítulo discorremos sobre o município de Arcoverde, onde relatamos seus dados econômicos, territoriais, sociais, ambientais e sua importância local na Região de Desenvolvimento de Pernambuco. E também a sua história desde em que era uma vila até os dias atuais, contando sobre a importância da Estrada de Ferro Central de Pernambuco que chegou em Arcoverde no início do século XX, trouxe desenvolvimento para a cidade e permaneceu ativa até 1983.

No terceiro capítulo abordamos a história das ferrovias no Brasil, desde a primeira linha férrea ainda no Império, contando sobre seu apogeu com a exportação do café, seus diversos planos para avançar e dominar o território brasileiro, passando por seu período de crise e decadência, sendo estatizada e sua malha ferroviária foi dividida por regiões para que o estado tivesse um maior controle sobre elas, até ser privatizada no fim do século XX.

O capítulo quatro trata do objeto de estudo desse trabalho, que é a Transnordestina, caracterizada como um grande empreendimento, e sua implantação no território de Arcoverde. Abordamos desde seu projeto inicial, até o novo projeto que corta a área urbana da cidade. Analisamos o contexto das promessas de desenvolvimento associado ao grande empreendimento em paralelo com o que foi discutido no capítulo 1, para embasarmos a defesa de que a nova linha férrea está longe de

trazer desenvolvimento e impactar de forma positiva o município como aconteceu a um século atrás.

Por fim, o último capítulo, mostramos a metodologia utilizada para este trabalho, dividindo os impactos em categorias, que são: impacto territorial, impacto socioeconômico e impacto ambiental. Os indicadores de pesquisa foram: modificação no planejamento urbano, remoção e/ou retirada de moradores, dinâmica imobiliária, mobilidade, infraestrutura, gentrificação, crescimento econômico, geração de emprego e renda, desvalorização da área e impacto sonoro. Como Resultado, vimos que a maioria dos indicadores de impactos aconteceu de forma negativa, local e temporária.

2. PLANEJAMENTO DAS PEQUENAS-MÉDIAS CIDADES BRASILEIRAS PARALELO AOS GRANDES EMPREENDIMENTOS GERADORES DE IMPACTO

O presente capítulo aborda as discussões que acontecem em torno do planejamento das pequenas e médias cidades brasileiras e sua devida classificação, refletindo a respeito das suas demandas e importância regional, bem como buscando compreender, brevemente, as tipologias de cidades atualmente existentes no Brasil e a forma como o seu território é planejado diante das Leis e normas de Política Urbana. E ainda as conjecturas a respeito dos Grandes Empreendimentos (GEs) e seus impactos no meio onde são inseridos. Considerando a realidade enfrentada pelos gestores dos municípios diante dos mesmos, onde são na maioria das vezes provenientes de decisões tomadas pelo Governo federal e/ou Estadual, que se sobrepõe aos frágeis Planos Diretores dos municípios de pequeno-médio porte, gerando diversos impactos, que serão caracterizados neste capítulo.

2.1. PLANEJAMENTO DAS PEQUENAS E MÉDIAS CIDADES BRASILEIRA

O plano diretor é o instrumento fundamental para o planejamento urbano nas cidades brasileiras. Foi através da Constituição Federal (CF) de 1988, que se tornou obrigatório, nas condições do artigo 182 que trata da Política Urbana, §1º que estabelece: "O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana" (CF/88).

A partir da necessidade de estabelecer normas de ordem pública e interesse social para as cidades brasileiras, o Estatuto da Cidade surge em 2001, com o objetivo de regular os artigos sobre a Política Urbana na Constituição de 1988, trazendo normas de ordem pública e interesse social, e entre outras diretrizes, ampliou a necessidade de elaboração de planos diretores para municípios com mais de vinte mil habitantes, e também para integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, integrantes de áreas de especial interesse turístico, e que estejam em áreas de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional (CF, cap. IV, art. 41).

Dessa forma, qualquer cidade, dentro das características citadas nas normas, deve planejar e elaborar diretrizes para toda a sua área territorial. Esse planejamento engloba uma série de medidas como, por exemplo, os zoneamentos de áreas especiais, uso e ocupação do solo, sistema viário, dentre outros.

Além das normas de política urbana para planejar uma cidade, Vasconcelos, resalta outro ponto, onde analisa o contexto socioespacial das cidades brasileiras, e as diferenças existentes entre elas, o autor afirma que:

No Brasil se considera urbana toda a sede de município (cidade) e de distrito (povoado), sejam quais forem suas características. Fatores como densidade, número de eleitores ou quantidades de equipamentos coletivos (posto de saúde, farmácia, centro cultural, correios, estabelecimentos comerciais, escolas ou agência bancária) não são levados em conta. (VASCONCELOS,s/d,p.04)

Rodrigues (2008, p.114), explica que a cidade deve ser uma sede político-administrativa "compreendida como forma espacial e lugar de concentração da produção, circulação, consumo de bens e serviços." Isso significa que, para Vasconcelos e Rodrigues, para considerar uma cidade precisaria ter requisitos mínimos que garantisse o sustento e a autonomia do lugar. Mas essa não é a realidade dos municípios brasileiros, fato que atinge diretamente o planejamento, mostrando que apesar da lei existir, ela é genérica, não leva em consideração as especificidades de cada município existente no território brasileiro no exercício do planejamento urbano.

O que vem acontecendo, segundo Rodrigues, é que "[...] cada um deles “planeja” sua área urbana, na maioria das vezes sem atentar para o atendimento das reais necessidades da maioria da população.” (RODRIGUES, 2008, p.116) Completando que:

Predomina a tendência de imaginar a cidade, as atividades econômicas, os equipamentos em suas potencialidades para o “desenvolvimento” sem considerar as contradições e conflitos e o fato de gerarem trabalhos temporários, empregos permanentes, falta e precariedade de moradia, bairros, escolas, infraestrutura, vias de circulação, abastecimento de água potável, saneamento ambiental e as contradições da apropriação, propriedade das terras urbanas. (RODRIGUES,2008, p.116)

Como menciona Rodrigues, existe uma maior disposição para planejar a cidade visando o suposto desenvolvimento, do que responder as demandas da população. Toda essa discussão que abrange as leis e normas de políticas urbanas, a heterogeneidade dos municípios e seu respectivo planejamento, gerou a necessidade de realizar um estudo afim de classificá-los, para que os planos diretores sejam embasados nas verdadeiras realidades existentes em cada cidade.

Esse estudo para classificar as cidades vem sendo discutido há alguns anos, um dos estudos foi feito pela Revista Brasileira de Geografia, em 1946, que classificou as cidades seguindo o número de habitantes residentes no município, e assim obteve-se uma categoria de pequenas, médias e grandes cidades.

Tentativa de Classificação das Cidades Brasileiras

Cidades Grandes:

De mais de um milhão de habitantes

De 500.000 a um milhão de habitantes

De 250.000 a 500.000 habitantes

Cidades Médias:

De 100.000 a 250.000 habitantes

De 50.000 a 100.000 habitantes

Cidades Pequenas:

De menos de 50.000 habitantes. (SILVA,1946, p.300)

Já em estudos mais recentes, de Mota e Mata (2008) mostra que, esta tentativa de classificação das cidades por números de habitantes, é inadequada, porque:

Não há consenso sobre um conceito de cidades médias. Sua definição depende dos objetivos de especialistas e de políticas públicas específicas. No entanto, o tamanho demográfico tem sido o critério mais aplicado para identificar as cidades médias, que podem ser consideradas aquelas cidades com tamanho populacional entre 100 mil até 500 mil habitantes – população total do município. [...] Para as políticas públicas podem ser utilizados critérios que considerem não apenas o tamanho demográfico, mas a localização e a relevância de sua função na rede urbana. (MOTA E MATA, 2008, p. 34)

Segundo outro estudo, feito pelo Observatório das Metrôpoles, analisando todo território nacional, considerou-se todos os municípios e suas heterogeneidades, como: área territorial, posição geográfica, população, índice de desenvolvimento, e levando em consideração, também, o Índice de Desenvolvimento de Gini, que trata as desigualdades sociais. A metodologia usada considerou quatro dimensões

importantes que revelam as diversidades dos nossos municípios, como mostra o texto:

Os procedimentos técnico-metodológicos decorriam de uma reflexão acerca de quatro dimensões que permitem qualificar a heterogeneidade do quadro urbano do país: i) tamanho populacional, ii) tamanho funcional (posição hierárquica na rede urbana do País), iii) características inerentes à posição geográfica da cidade, e iv) características internas à socioeconomia da cidade. (BITOUN, 2009, p.26)

Como resultado desse estudo obteve-se:

O estudo que define originalmente a Tipologia das Cidades Brasileiras chegou a 19 tipos de municípios, sendo os quatro primeiros compostos por cidades com mais de 100 mil habitantes e aglomerações urbanas (que incluem as regiões metropolitanas oficiais), nove tipos de cidades entre 20 e 100 mil habitantes e seis tipos de cidades com menos de 20 mil habitantes. As cidades foram agrupadas em tipos a partir de indicadores, que permitem a caracterização das cidades, dos níveis de pobreza e desigualdade social, identificando a maior ou menor incidência de problemas urbanísticos e socioambientais, e também identificando se a cidade dispõe ou não de meios materiais para enfrentá-los (SOUZA, 2009, p.130)

Com o resultado da pesquisa Bitoun evidencia o enriquecimento dos planos diretores se tivessem levado em consideração "a diversidade das situações, particularmente expressa pela tipologia" (BITOUN, 2009), que foram utilizadas no procedimento técnico-metodológico do estudo realizado, Defendendo ainda que:

Cabe também aos formuladores de políticas pensar e operar articulações entre os diversos setores do Governo. Nesse sentido, a tipologia, ao associar cidades e territórios, representa uma ferramenta para a concepção de uma ação coordenada entre o Ministério das Cidades e outros ministérios para enfrentar questões. (BITOUN, 2009, p.34)

Vejamos as classificações das cidades de acordo com esse estudo do Observatório das Metrôpoles:

LISTA DOS 19 TIPOS DE CIDADES

Tipos 1, 2, 3 e 4: municípios > 100 mil hab. (2000) ou partes de aglomerações metropolitanas (análise fatorial realizada com base no território nacional):

1. Espaços urbanos aglomerados mais prósperos do Centro-Sul;
2. Espaços urbanos aglomerados e capitais mais prósperas do Norte e Nordeste;
3. Espaços urbanos aglomerados e centros regionais do Centro-Sul;
4. Espaços urbanos aglomerados e centros regionais do Norte e Nordeste.

Tipos 5 a 13: municípios entre 20 mil e 100 mil hab. (análises fatoriais realizadas com base na tipologia subregional do PNDR em cada um dos tipos em separado –Tipo 1 “Alta Renda”,

Tipo 2 “Dinâmicas”, Tipo 3 “Estagnadas” e Tipo 4 “Baixa Renda”):

5. Centros urbanos em espaços rurais prósperos com moderada desigualdade social;

6. Centros urbanos em espaços rurais prósperos com elevada desigualdade social;

7. Centros urbanos em espaços rurais consolidados, mas de frágil dinamismo recente e moderada desigualdade social;

8. Centros urbanos em espaços rurais consolidados, mas de frágil dinamismo recente e elevada desigualdade social;

9. Centros urbanos em espaços rurais que vêm enriquecendo, com moderada desigualdade social, predominantes no Centro-Sul;

10. Centros urbanos em espaços rurais que vêm enriquecendo com elevada desigualdade social, predominantes na fronteira agrícola;

11. Centros urbanos em espaços rurais do sertão nordestino e da Amazônia, com algum dinamismo recente, mas insuficiente para impactar sobre a dinâmica urbana;

12. Centros urbanos em espaços rurais pobres de ocupação antiga e de alta densidade populacional, próximos de grandes centros;

13. Centros urbanos em espaços rurais pobres, com média e baixa densidade populacional e relativamente isolados.

Tipos 14 a 19: municípios < 20 mil hab. (análises fatoriais realizadas com base na tipologia sub-regional do PNDR em cada um dos tipos –Tipo 1 “Alta Renda”, Tipo 4 “Baixa Renda”, juntando-se num único espaço os Tipos 2 “Dinâmicas” e 3 “Estagnadas” e distinguindo os municípios por patamar de população ocupada em atividades não primárias):

14. Pequenas cidades com relevantes atividades urbanas em espaços rurais prósperos;

15. Pequenas cidades com poucas atividades urbanas em espaços rurais prósperos;

16. Pequenas cidades com relevantes atividades urbanas em espaços rurais consolidados, mas de frágil dinamismo recente;

17. Pequenas cidades com poucas atividades urbanas em espaços rurais consolidados, mas de frágil dinamismo recente;

18. Pequenas cidades com relevantes atividades urbanas em espaços rurais de pouca ou média densidade econômica;

19. Pequenas cidades com poucas atividades urbanas em espaços rurais de pouca ou média densidade econômica. (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2009, p. 43-44)

Diante das diferenças dos municípios, Vasconcelos(s/d), questiona como é feito o planejamento urbano, especialmente nas pequenas e pequenas médias cidades, ou como vimos na lista dos tipos de cidades, nas cidades com menos de 100 mil habitantes. Isso porque apesar das diferenças dos municípios, os instrumentos de planejamento urbano tratam todos como se fossem da mesma maneira. E, um dos fatores imprescindíveis para se planejar os municípios não estão apenas relacionados à criação de planos diretores ou não, como preconiza as legislações federais, mas sim a capacidade administrativa dos municípios associada ao grau de fragilidade econômica dos mesmos, os quais ficam em busca de oportunidades.

[...] a capacidade administrativa instalada nesses municípios deixa muito a desejar. A máquina pública, via de regra, é desqualificada para a gestão de mecanismos sofisticados de controle, fiscalização e transparência da administração pública como planejamento territorial, orçamento, processos licitatórios e de responsabilidade fiscal. (VASCONCELOS, s/d, p.05)

Dentro dessa classificação dos 19 tipos de cidade, selecionamos as cidades com menos de 100 mil habitantes, que além das dificuldades mencionadas para fazer seus planejamentos, algumas delas ainda passam por um processo de mudanças em suas leis e em seu território, para receber Grandes Empreendimentos visando o desenvolvimento da região. Assim abrem mão do seu planejamento, flexibilizando os seus planos diretores, para adapta-los aos empreendimentos, vindos da parte do Governo Federal e/ou Estadual. Estes vêm com uma proposta desenvolvimentista para a área, colocando o planejamento do município à mercê dos interesses dos Governos superiores, ao invés de seguirem um planejamento construído junto à sociedade local para atender as suas demandas.

Como explicou Bezerra (2009), o planejamento deveria ser realizado junto com a sociedade local, e o planejamento territorial feito pelos governos superiores, deveriam dar maior ênfase ao planejamento local no momento das decisões e elaboração dos planos.

[...] acredita-se que o território ou a sua formação deveria partir de um processo de construção social, baseada nas relações de horizontalidade que os atores desenvolvem em múltiplas escalas. Todavia, o Governo Federal também poderia trabalhar com territórios operacionais, como no caso das políticas citadas, porém atribuindo maior peso aos atores locais nos processos decisórios, pois, da forma como atualmente estão formados, esses territórios não revelam as relações de poder que os delimitam e os definem. Eles se têm revelado como mero instrumental de representação cartográfica sobre o qual os gestores desenvolvem várias linhas de ações, nem sempre percebidas e/ou incorporadas na escala territorial, pois são operacionalizadas na escala local (municípios). Assim, os atores que fazem parte desse processo não reconhecem outra escala de ação, pois esse território operacional criado de forma vertical e pragmática não é fruto de uma construção social (BEZERRA,2009,p.60).

Essa discussão se dá porque, os municípios brasileiros vêm sendo palco da inserção de Grandes Empreendimentos (GEs) nas áreas urbanas, tanto por meio de incentivos públicos, privados, ou público-privado, os quais afetam diretamente seus processos econômicos, sociais, políticos e territoriais. Pois o planejamento feito pelo

município não é incorporado no planejamento territorial feito pelos governos superiores, como vemos:

[...] existe um certo ceticismo em relação ao poder da esfera federal frente às políticas urbanas, uma vez que a esfera municipal é autônoma e tem poderes absolutos para planejar e gerir seu espaço. Essa dicotomia revela um conflito: de um lado, o Governo Federal pensando e planejando territórios numa escala sub-regional, e, do outro, os governos locais pensando e planejando apenas de forma pontual, ou seja, o município, a cidade. (BEZERRA, 2009,p.60)

Embora os entes municipais possuam autonomia administrativa e legislativa, segundo a CF88, para gerenciar o seu planejamento urbano e efetivar suas diretrizes, terminam modificando seu planejamento urbano, para que os projetos sejam executados na sua área territorial, pois diante das propostas dos grandes empreendimentos, visam captar lucros para seus municípios, já que em alguns casos não possuem autonomia financeira. E muitas vezes essas propostas não são compatibilizadas com as normas estabelecidas pelo Plano Diretor, fazendo parecer que o Plano Diretor existe apenas para cumprir um requisito legal.

2.2. GRANDES EMPREENDIMENTOS: CONCEITOS E REPERCUSSÕES

As nomenclaturas usadas pelos autores citados neste trabalho, que são: Grandes Empreendimentos (GEs), Grande Projetos de Investimento, e Empreendimentos de Impacto (EI), tratam a respeito do mesmo objeto de estudo, logo para este trabalho adotaremos a nomenclatura Grandes Empreendimentos (GEs).

O conceito usado pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, na resolução nº 001, 1986, Art. 2, caracteriza empreendimentos de impacto, ou "atividades modificadoras do meio ambiente", como sendo: Estradas de rodagem, Ferrovias, Aeroportos, Obras hidráulicas, Usinas, dentre outros empreendimentos. Outra resolução que traz um conceito a respeito dos EI é o Plano Diretor Integrado do Município de Arcoverde:

Empreendimentos de impacto são aqueles usos potencialmente causadores de significativa alteração no ambiente natural ou construído, ou sobrecarga na capacidade de atendimento da infra-estrutura básica, quer sejam construções residenciais ou não, públicas ou privadas. (LEI 2.111/2007, ART.74)

Os grandes Empreendimentos veem quase sempre rotulados de desenvolvimento para a região onde será inserido. Fato que precisa ser analisado cuidadosamente, pois devido a sua complexidade, inerente a sua existência, acabam atingindo várias esferas municipais e regionais.

No artigo feito pela economista Tânia Bacelar de Araújo, "Por uma política nacional de desenvolvimento regional", ela defende que o desenvolvimento regional deve ser amplamente discutido, diante das ideais liberais, onde se defende "que o mercado será capaz de comandar a vida do país, inclusive sua dinâmica regional" (BACELAR,1999, p.145). Em seu artigo, traz a "Dinâmica nacional herdada":

Ao longo de quatro séculos ,desde seu descobrimento pelo capital mercantil em busca de internacionalização, até o século atual, o Brasil se constituiu como um país rural , escravocrata e primário – exportador. Só no século XX é que emerge o Brasil urbano - industrial e de relações de trabalho tipicamente capitalistas. As antigas bases primário – exportadoras, embora montadas no amplo litoral do país, eram **dispersas** em diversas regiões , tendo associadas a elas, as indústrias tradicionais. A imagem proposta por Francisco de Oliveira é a de um "arquipélago" de regiões que quase não se ligavam umas com as outras por se articularem predominantemente com o mercado externo. (BACELAR,1999, p. 145, grifo do autor)

A base industrial se concentrou nas regiões sul e sudeste, entre as décadas de 40 e 50. Na área da agropecuária houve um início de desconcentração da produção nacional tanto para o centro-oeste, como para o norte e nordeste. Mas só na década de 70 a indústria chega a estas regiões. Em 1990 houve uma maior desconcentração da produção nacional, o que resultou no crescimento do PIB desses lugares (BACELAR,1999).

Em seu artigo, Araújo chamam atenção para estratégia das "grandes empresas frente ao cenário da globalização econômica mundial" (BACELAR,1999). Afirmando que :

A nova organização dos espaços nacionais tendem a resultar de uma lado, da dinâmica da produção regionalizada das grandes empresas (atores globais) e da resposta dos Estados Nacionais para **enfrentar os impactos regionais** seletivos da globalização (BACELAR,1999,grifo nosso).

Após discorrer sobre a produção das regiões brasileiras, e sua participação na economia do país, a autora fala sobre programas do governo, da década de 90, em

especial os projetos de infraestrutura, "e dentro deles, aqueles que têm capacidade de definir articulações econômicas inter-regionais ou internacionais, e, portanto, são **capazes de influir na organização territorial do Brasil**" (BACELAR, 1999,p. 151, grifo do autor).

Leitão (2017) fala que: "o que tem moldado o nosso território, seja no sentido urbano, ou seja no sentido regional, muito mais do que os próprios planos é a própria tradição de obras no Brasil. Há muitos planos sem obra, há muitas obras sem planos". Explica ainda que:

O que a gente identifica no Brasil é que, a forma como o território nacional vai se consolidando e se estruturando, nos leva a crer que o que a gente tem vivido são espasmos de crescimento econômico seletivos e pontuais, e que se revelam socialmente excludentes, ambientalmente predatório e territorialmente fragmentados. (LEITÃO, 2017)

Bacelar (1999) defende que "as tendências de mercado são no sentido de aprofundar as diferenciações regionais herdadas do passado e fragmentar o Brasil, destacando do 'resto' do País os 'focos de competitividade e de dinamismo', para articulá-los à economia global" (BACELAR,1999, p. 154). Fato esse, que resulta da escolha de áreas dinâmicas escolhidas pelas empresas, e não por parte do governo através de um planejamento, que por consequência cria áreas excluídas - as não dinâmicas. Em seu artigo ainda menciona outro autor, Carlos Vainer, que define a escolha dos melhores locais como "provincianismo mundializado" (BACELAR,1999, p. 154, apud VAINER,1995).

São locais de grande dinamismo recente e bem dotados dos novos fatores de competitividade que montam sua articulação para fora do país e tendem a romper laços de solidariedade com "o resto", passando a praticar políticas explícitas de segregação contra emigrantes vindos de áreas não competitivas. Buscam ,assim, evitar "manchar" a "ilha" de primeiro mundo que julgam constituir. (BACELAR,1999, p.154, apud VAINER, 1995)

Como afirma Vainer, a intervenção pontual feita no território, que não conecta com o entorno, causa uma fragmentação na região. Por isso, Bacelar defende que se essa segregação pode acontecer, é dever do estado promover uma "**política nacional de desenvolvimento regional**" (BACELAR,1999, p.154, grifo do autor). Uma vez que Grandes Empreendimentos sempre fizeram parte das políticas de desenvolvimento traçada pelos governos.

O processo histórico nos mostra que as iniciativas em Grandes Empreendimentos (GEs) se intensificaram na era da ditadura. Tais empreendimentos eram planejados de cima para baixo, ou seja, eram planejados pela União, como afirma Vainer :

Desde a metade do século passado, mas sobretudo a partir de seu último quartel, grandes projetos minero-metalúrgicos, petroquímicos, energéticos e viários reconfiguraram o território nacional. [...] o território ia se configurando conforme decisões tomadas em grandes agências setoriais. Não eram os planejadores regionais que desenhavam a região, mas os planejadores e tomadores de decisão em cada um dos macro-setores de infra-estrutura. (VAINER,2007,p.11)

Vainer (2007) afirma que os Grandes Empreendimentos (GEs) formaram muitas vezes enclaves territoriais, de âmbito econômico, social, político, cultural e também ecológico. O resultado foi a introdução de "um importante fator de fragmentação territorial" (VAINER, 2007, p.11).

Nestas duas últimas décadas estes novos projetos resurgiram, no entanto, com uma diferença: anteriormente o estado desempenhava o serviço, e hoje, devido à privatização de muitos setores de infraestrutura, e a parceria privada, estes prestadores de serviço tem tomado o cenário de boa parte das decisões, o que influencia na forma como é feito o planejamento estratégico e o controle territorial, que são inerentes as GEs, e por isso extremamente importante. Uma vez que, o planejamento por parte do estado é visto como ausente ou frágil, o resultado disso é a privatização destes serviços. O que Vainer (2007) descreve como "o império de opções e decisões de empresas privadas".

"Os grandes projetos continuam portadores de um grande potencial de organização e transformação dos espaços, um grande potencial para decompor e compor regiões" (VAINER,2007,p.11). Apesar desse grande poder de transformação, Vainer critica a forma como estes empreendimentos são escolhidos:

É interessante, nesta rápida reflexão sobre os GPIs, lembrar a natureza dos processos decisórios que lhes dão origem. Ora, quase sempre se fazem nos corredores e gabinetes, à margem de qualquer exercício de planejamento compreensivo e distante de qualquer debate público. Antes de estruturar territórios e enclaves, o grande projeto estrutura e se estrutura através de grupos de interesses e *lobbies*, coalizões políticas que expressam, quase sem mediações, articulações econômico-financeiras e políticas. O local, o

regional, o nacional e o global se entrelaçam e convergem, na constituição de consórcios empresariais e coalizões políticas. Projeto industrial, controle territorial, empreendimento econômico e empreendimento político se misturam nos meandros dos financiamentos públicos, das dotações orçamentárias, das trocas de favores e, como vem à tona uma vez ou outra, da corrupção institucional e individual. O cacique local se dá ares de importância quando entra em contato com o dirigente de um grande grupo econômico internacional e negocia praças e igrejas, ao mesmo tempo em que pressiona seus deputados a pressionarem instâncias sub-nacionais e nacionais para a concessão de licenças e favores. (VAINER,2007,p.12)

Percebesse que, segundo o autor, esses empreendimentos têm em suas raízes alguns problemas, como a falta de participação popular e de planejamento, e corresponde aos interesses das empresas e de políticos que buscam o benefício próprio em detrimento da região onde será locado o projeto. Finaliza dizendo que:

O que se pretende sugerir, após estas considerações, é que os GPIs são uma forma de organização territorial que a tudo se sobrepõe, fragmentando o território e instaurando circunscrições e distritos que, no limite, configuram verdadeiros enclaves. Por esta razão é possível afirmar que estes constituem, quase sempre, importantes vetores do processo de fragmentação do território. Ademais, hoje seu potencial estruturador reafirma a privatização de nossos recursos territoriais e reforça tendências ao enclave e à fragmentação. (VAINER,2007, p.12)

Alonso (2009), afirmando que, quase sempre tais empreendimentos vêm com propostas de benefícios para a economia local, geração de emprego e renda, e valorização da área onde será locado "É inegável a enorme sedução exercida pelos Grandes Empreendimentos (GEs) sobre o imaginário social a partir de bem concebidas campanhas de marketing" (ALONSO, 2009). Assim acabam gerando uma boa expectativa para a população e governantes. O que nem sempre é correspondido, ou acontece a grande custo para uma parte da população, via de regra a classe baixa, por estarem em áreas mais suscetíveis a risco e pela ocupação irregular (COELHO,2011). Esse custo é advindo dos impactos gerados pela implantação do empreendimento, que modificam o meio ambiente ao seu redor.

Um outro problema é a fragilidade desses municípios diante dessas ofertas. Apesar de autônomos, o município constitui um elo frágil quando comparado ao estado e a união. Como afirma Araújo (2012), com a Constituição de 1988, quebrou a centralização da ditadura, e dotou o município de poderes, transferindo responsabilidades, que antes era da União, para eles. No entanto a realidade de arrecadação da maioria dos municípios brasileiros não corresponde as suas

necessidades. Por causa disso, procuram oportunidades de dinamizar sua economia, e aumentar suas arrecadações através dos grandes empreendimentos.

Na espera de melhorias na economia local, o que não acontece na maioria das vezes, resultando em uma frustração da população, por não saber que tais empreendimentos, taxados de progresso por os gestores do município ou do estado, afetariam de forma tão abrangente as suas vidas (ALONSO, et al. 2009). Tais impactos também podem se dar de forma positiva, trazendo melhores condições de vida aos habitantes, acontecendo de forma planejada e coordenada, atendendo as necessidades e diretrizes prevista no plano diretor da cidade.

2.3. IMPACTOS CAUSADOS PELOS GRANDES EMPREENDIMENTOS

Inicialmente definiremos o que é impacto, e de acordo com o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), define-se impacto ambiental, natural ou construído, por meio do Artigo 1º da Resolução n.º 001/86:

[...] qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetam: I - a saúde, a segurança e o bem-estar da população; II - as atividades sociais e econômicas; III - a biota; IV - as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente; V - a qualidade dos recursos ambientais. (CONAMA, 1986, art. 1º)

Antes mesmo da chegada dos grandes empreendimentos, a área onde o mesmo será inserido começa a sofrer influências, e se intensifica durante a construção, e pode continuar influenciando toda a área. Tal influência exerce um impacto tanto no território, como na economia e na sociedade. Como diz Coelho:

A complexidade dos processos de impacto ambiental urbano apresenta um duplo desafio. De um lado, é preciso problematizar a realidade e construir um objeto de investigação. De outro, é necessário articular uma interpretação coerente dos processos ecológicos (biofísico-químicos) e sociais à degradação do ambiente urbano. (COELHO, 2011, p.19)

Segundo Bitar e Ortega (1998, p.499) “[...] a definição de Impacto Ambiental está associada à alteração ou efeito ambiental considerado significativo por meio da

avaliação do projeto de um determinado empreendimento, podendo ser negativo ou positivo". Coelho (2011) afirma que:

Impacto ambiental é, portanto, o processo de mudanças sociais e ecológicas causado por perturbações (uma nova ocupação e/ou construção de um objeto novo: uma usina, uma estrada ou uma indústria) no ambiente. Diz respeito ainda à evolução conjunta das condições sociais e ecológicas estimulada pelos impulsos das relações entre forças externas e internas à unidades espacial e ecológica, histórica ou socialmente determinada. É a relação entre sociedade e natureza que se transforma diferencial e dinamicamente. Os impactos ambientais são escritos no tempo e incidem diferencialmente, alterando as estruturas das classes sociais e reestruturando o espaço. (COELHO,2011,p.24)

Como é possível observar, a definição de Impacto Ambiental, diz respeito a tudo o que o homem produz e acaba por atingir o meio ao seu redor, ou para além das delimitações territoriais, engloba ainda as atividades sociais e econômicas, o bem-estar da população, e não apenas os recursos naturais e a biota. Podendo ser qualificado de diferentes formas, de acordo com sua influência.

Coelho defende que devemos:

[...] questionar a noção comum de impacto ambiental como um mero resultado de ações externas dirigidas para um determinado sistema. Considerando que não são generalizáveis, estudar impactos ambientais requer a análise de cada caso particular, interrogando-o sistematicamente. A análise de impactos ambientais urbanos impõe para cada caso a necessidade de investigar as localizações, as distâncias, as condições ecológicas, o acesso diferencial à terra, as ações e formas de apropriação social dos espaços da cidade (COELHO,2011, p.28);

E que "para os cientistas sociais a incorporação da sociedade e as teorias de processo social na produção de conhecimento sobre impacto ambiental são essenciais" (COELHO,2011, p.31). O autor ainda ressalta que:

A compreensão de impactos ambientais, como processo, depende, sobretudo, de se compreender a história (não linear) de sua produção, o modelo de desenvolvimento urbano e os padrões internos de diferenciação social. [...] No exame dos impactos ambientais na cidade, a multidimensionalidade não pode ser negligenciada. Hão que se questionar os pesos diferenciados da: localização, opção urbanística, topografia, rede de drenagem, composição geológica do terreno, uso do solo e traçado das ruas.(COELHO,2011, p.35)

Assim, ao analisar os impactos deve-se levar em consideração a sociedade e demais condicionantes físicos do território, a importância para o município e região e por quanto tempo perdurará estes impactos.

Por isso é clara a importância do planejamento urbano nas pequenas e médias cidades, de forma consistente e realista, para que o município não fique a mercê dos grandes empreendimentos (GEs) mitigando os impactos causados por eles, e prevendo diretrizes em seu planejamento para que a chegada dos empreendimentos sejam coordenadas de acordo com a lei do município.

Vainer e Araújo (1992) Discutem os impactos do ponto de vista regional das GEs, eles afirmam que tais projetos acabam por canalizar para o exterior , seja da região ou nacional, maior parte dos benefícios. Ao invés de diminuir as diferenças sociais, apenas extrai da região os seus recursos naturais.

Às regiões de implantação, de modo geral, tem restado a desestruturação das atividades econômicas preexistentes, o crescimento desordenado da população, do desemprego, favelização, marginalização social, e, quase sempre, degradação ambiental. (VAINER E ARAÚJO,1992,p.33)

Defendendo que estes empreendimentos se apropriam dos recursos naturais e humanos do local, com uma finalidade exclusivamente econômica correspondendo às decisões feitas longe da população da região. Apesar de anunciarem o progresso e a modernidade, dificilmente estes dois se concretizam para além dos limites do empreendimento. Assumindo uma forma de recriação de enclaves coloniais. "Esses enclaves são implantados na região, não nascem de seu processo de desenvolvimento, não expressam as forças - sociais, políticas, econômicas - endógenas."(VAINER E ARAÚJO,1992,p.34)

Se a produção desses empreendimentos são importados ou exportados, ainda assim, no território onde se instalam reproduzem impactos, que na maioria das vezes, são negativos. Vainer e Araujo (1992).

Mais do que determinar um somatório de efeitos negativos, esses enclaves modernos tendem a romper as tramas e cadeias que conformam antigas regionalizações, substituindo-as por outras, constituídas a partir deles. São, desse modo, instrumento ativo do (re)ordenamento territorial, mesmo que o

espaço transformado não seja objeto explícito de planejamento.(VAINER E ARAÚJO,1992,p.34,35)

Os autores examinaram, de forma mais concreta, alguns impactos, que puderam observar nos empreendimentos hidrelétricos. Inicialmente destacam o emprego regional, que em alguns casos "o deslocamento maciço e compulsório de grandes contingentes populacionais, (...) reproduz multidões de desempregados" (VAINER E ARAÚJO,1992, p.35). Outra questão abordada, é o deslocamento, ou remoção de moradores, para assentamentos. Assentamentos estes, que muitas vezes são feitos, após a luta e resistência dos que serão relocados.

Os autores defendem, que mesmo que o projeto não precise de "traumática *limpeza do terreno*, o impacto permanente ainda será negativo" (VAINER E ARAÚJO,1992,p.35). Devido a busca de emprego, que muitas vezes não são compatíveis com as ofertas, aumentando o desemprego local. Mesmo quando há ofertas de emprego oriundas da economia local, muitos trabalhadores, em busca de uma melhor remuneração, mesmo que temporária, abrem mão das antigas atividades. Após o término das obras, muitos dos trabalhadores, em sua maioria a não qualificada, são dispensados, "a região se vê transformada em bolsão de desemprego, que reúne indiferenciadamente autóctones e imigrantes." (VAINER E ARAÚJO,1992,p.36)

Deste modo, não surpreende que os núcleos urbanos das áreas de influência do grande projeto tomem contacto e comecem a conviver com realidades sociais que, até pouco tempo atrás, marcavam a paisagem apenas dos grandes centros urbanos: a favelização, a marginalização, mendicância, prostituição, criminalidade, etc.(VAINER E ARAÚJO, 1992,p.36,37).

Considerando essas condições, dessa população em centros urbanos não equipados, o poder local encontra-se em uma situação desfavorável, pois os problemas tendem a crescer em uma proporção e em um ritmo mais acelerado. Até porque, dificilmente haverá uma maior arrecadação, pois para que esses empreendimentos cheguem ao município é oferecido subsídios e benefícios fiscais, em virtude do suposto desenvolvimento regional que eles trarão. "A consequência é a pura e simples proliferação de carências" (VAINER E ARAÚJO,1992,p.37).

Pequenas (e mesmo médias) municipalidades, governos estaduais e órgãos regionais (ali onde estes sobrevivem) tem restrita capacidade de barganha, pois são parceiros de pequena monta frente aos interlocutores, os grandes grupos empresariais - privados ou estatais - que manejam os GPIs. (VAINER E ARAÚJO, 1992,p.37)

Vainer e Araújo (1992) descrevem mais um impacto negativo, é o fato de que os GPIs comprometem "a capacidade de decisão e ação dos poderes locais e regionais." Por sofrer intervenção externa, a estrutura da política local, é desarticulada. E se transformam em "verdadeiros territórios sob jurisdição do empreendimento." Destacam ainda que:

[...] do ponto de vista regional, da dinamização da economia das regiões de implantação do GPI, o balanço é altamente negativo. O que não significa, todavia, incapacidade técnica dos planejadores, ou falta de visão: o que temos configurado é o uso de certas capacidades e instrumentos a serviço de uma determinada visão, de um objetivo e de uma lógica que o GPI pressupõe e impõe (VAINER E ARAÚJO, 1992,p.39).

Estes são impactos gerados por esses empreendimentos que não levam em consideração o planejamento local: "Enclaves econômicos, espaços socialmente segregados, jurisdição territoriais espaciais, estes os componentes que convergem para - se coagulam em - um padrão de planejamento que exclui o regional de sua pauta. (VAINER E ARAÚJO,1992,p.39)

Os critérios apresentados por Silva (1996), que qualificam os impactos, estão mencionados a seguir.

- Características de Valor:

Impacto positivo: quando uma ação causa melhoria da qualidade de um parâmetro;

Impacto negativo: quando uma ação causa dano à qualidade de um parâmetro.

- Característica de Ordem:

Impacto direto: quando resulta de uma simples relação de causa e efeito;

Impacto indireto: quando é uma reação secundária em relação à ação.

- Características Espaciais:

Impacto local: quando a ação circunscreve-se ao próprio sítio e suas imediações;

Impacto regional: quando um efeito se propaga por uma área além das imediações;

Impacto estratégico: o componente é afetado coletivo, nacional ou internacional.

- Características Temporais:

Impacto em curto prazo: quando o efeito surge no curto prazo (a determinar);

Impacto em médio prazo: quando o efeito se manifesta no médio prazo (a determinar);

Impacto em longo prazo: quando o efeito se manifesta no longo prazo (a determinar).

- Características Dinâmicas:

Impacto temporário: quando o efeito permanece por um tempo determinado;

Impacto Cíclico: quando o efeito se faz sentir em determinados períodos;

Impacto permanente: executada a ação, os efeitos não cessam de se manifestar num horizonte temporal conhecido.

- Características Plásticas:

Impacto reversível: a ação cessada, o fato ambiental retorna às condições originais;

Impacto irreversível: quando cessada a ação, o fator ambiental não retorna às suas condições originais, pelo menos num horizonte de tempo aceitável pelo homem. (SILVA, 1996, s/d).

Em relação aos impactos gerados pelos grandes empreendimentos, podemos mensurar os impactos diretos associados aos impactos espaciais, no âmbito local, resultando em remoções, ocupações espontâneas, mudança no uso do solo e na mobilidade, Impacto na biota, nos recursos ambientais e na paisagem. E os impactos indiretos e dinâmicos, podendo ser temporário ou permanente: impacto socioeconômico, como geração de emprego e renda, nova dinâmica imobiliária e novos loteamentos.

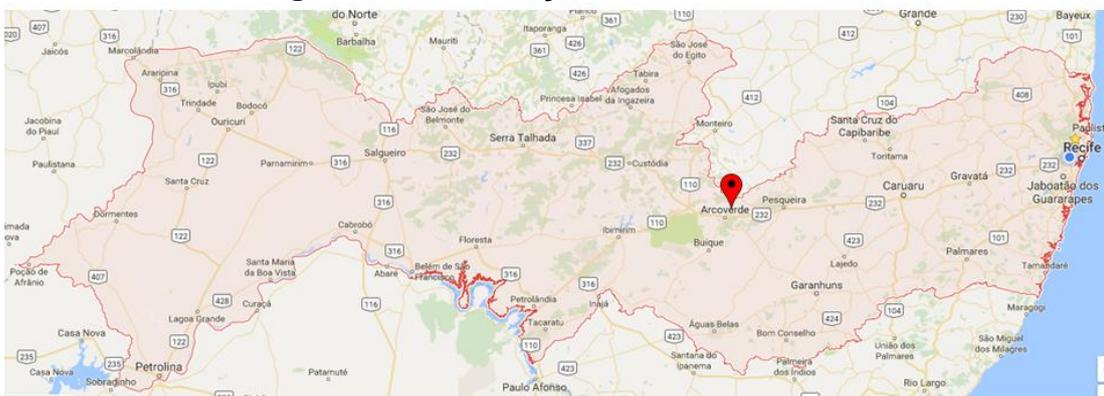
3. O PASSADO E O PRESENTE DO MUNICÍPIO DE ARCOVERDE

Este capítulo irá discorrer sobre os aspectos do município de Arcoverde, objeto empírico deste trabalho, abordando suas características físicas, econômicas, sociais, territoriais, climáticas, e de infraestrutura, além de descrever o processo histórico de surgimento da cidade até os dias atuais.

3.1. DADOS DO MUNICÍPIO

O município de Arcoverde está localizado em Pernambuco, a 252 km da capital, Recife (Figura 1). Seus limites se estendem, ao Leste, até os municípios de Pesqueira e Pedra, ao Sul até Buíque, ao Oeste até Sertânia, e ao Norte até São Sebastião do Umbuzeiro na Paraíba. O município é cortado por duas Rodovias Federais, a BR 232 e a BR 424, e também pelas Rodovias Estaduais PE 219 e PE 270. O mesmo ainda possui um aeródromo.

Figura 1 - Localização de Arcoverde-PE

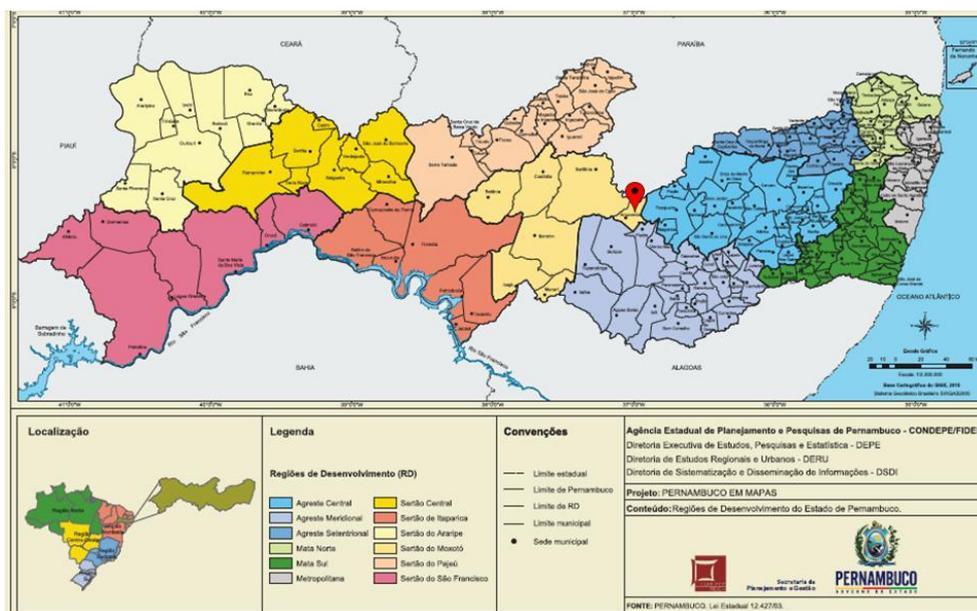


FONTE: Google Maps 2017

Arcoverde possui uma área territorial de 350,90 km². Com população total de 68.793 habitantes, em 2010. Sendo a população da zona urbana composta por 62.668 habitantes, e a População da zona rural é de 6.125 habitantes, segundo o último senso do IBGE 2010. Seguindo a tendência brasileira de contar com uma predominância da população urbana. Sua densidade demográfica é de 196 hab/km². A população estimada de 2017 é de 73.667 habitantes (IBGE 2010).

Entre as Regiões de Desenvolvimento (RD) de Pernambuco (Figura 2), Arcoverde integra a RD Sertão do Moxotó, que é formada por sete municípios, que são: Arcoverde, Betânia, Custódia, Ibimirim, Inajá, Manari e Sertânia. Todos localizados no clima semi-árido. Arcoverde foi designada como a cidade Polo, por possui a maior parte dos equipamentos funcionais da região. Na Região de Influência de Pernambuco, Arcoverde é Centro-Sub Regional, onde exerce influência sob onze municípios. Essa classificação, das Regiões de Influência das Cidades, privilegia "a função gestão do território, avaliando níveis de centralidade do Poder Executivo e do Judiciário, no nível federal, e de centralidade empresarial, assim como, avaliou a presença de diferentes equipamentos de serviços" (CONDEPE/FIDEM,2011, p.28).

Figura 2 - Pernambuco em mapas - Regiões de Desenvolvimento



FONTE: CONDEPE/FIDEM (2011, p.13)

As principais atividades dessa região são Horticultura, Bovinocultura, Construção Civil, Distribuição de Energia Elétrica, e, Comércio e Serviço, sendo esses últimos os que correspondem a 76,5% da economia (CONDEPE/FIDEM,2011, p.55). Em Arcoverde, a renda per capita em 2000 foi de 34,106 reais, e em 2010 foi de 46.953 reais, segundo o BDE - Base de Dados do Estado de Pernambuco 2010. Em 2014 o PIB per capita foi de 11.972,46 reais, segundo o IBGE. O Índice de Desenvolvimento Humano (2010) é 0,667, sendo o maior IDH da RD Sertão do Moxotó, e o quarto maior IDH das Mesoregiões Sertão de Pernambuco e Sertão de São Francisco (BDE, 2010).

Em um clima semi-árido, o município de Arcoverde possui dois tipos de cobertura vegetal: a caatinga hipoxerófila e a caatinga hiperxerófila. É nesta cidade onde nasce o Rio Ipojuca, o segundo rio mais extenso de Pernambuco, a cidade ainda é cortada pelo Riacho do Mel, e em seu território estão as bacias hidrográficas Ipanema, Ipojuca e Moxotó. Sua altitude varia entre 601-800m e 801-1000 m. Está sob o Planalto da Borborema e o Planalto do Jatobá.

Segundo o IBGE 2010, a infraestrutura do município de Arcoverde possui: "86.4% de domicílios com esgotamento sanitário adequado, 82.5% de domicílios urbanos em vias públicas com arborização e 4% de domicílios urbanos em vias públicas com urbanização adequada (presença de bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio)". A rede de ensino de Arcoverde além de ter educação básica pública e privada, também tem Escola Técnica Estadual, Faculdades e Universidade. Entre outros equipamentos urbanos, há uma Unidade de Pronto Atendimento, Hospital Geral, e um Hospital Geral Regional que atende os municípios vizinhos.

O município de Arcoverde recebeu diversos projetos para o seu território planejados pelo Governo Estadual e Federal. Sendo eles: a Adutora do Moxotó, projeto do Governo do Estado, e a Transnordestina, projeto do Governo Federal, que será o objeto de estudo empírico deste trabalho. O projeto da Adutora do Moxotó será integrado a Transposição do Rio São Francisco, projeto do Governo Federal. A Transposição possui dois Eixos: Norte e o Leste. O eixo Leste abastece o reservatório em Sertânia, cidade vizinha a Arcoverde, devido a sua proximidade, o governo do Estado propôs um projeto para levar água do Reservatório para os municípios que sofrem com o regime da seca. O projeto possui um comprimento total de aproximadamente 70 km, fará a condução da água para as estações de Tratamento de Água de Arcoverde, e demais cidades da região, através do sistema integrado do Bitury. Um empreendimento hídrico no valor de R\$ 85 milhões que vai atender 325 mil pessoas. Foi iniciada em outubro de 2016 e o prazo previsto para o fim da obra é março de 2018.

Em 2015, Arcoverde obteve a autorização para outras duas obras, com investimento do Ministério das cidades, segundo matéria publicada no site do governo de Pernambuco:

Arcoverde, no Moxotó, vai receber R\$ 116,3 milhões para duas intervenções. O primeiro projeto, de R\$ 24,3 milhões, contemplará a ampliação e a adequação do sistema de tratamento, reserva e distribuição de água. A instalação de três reservatórios; uma elevatória; 127 quilômetros de tubulação e 8.500 novas ligações domiciliares que vão beneficiar cerca de 27 mil famílias. A segunda contratação será destinada à ampliação do sistema de esgotamento sanitário no município, compreendendo ramais condominiais; 186,42 quilômetros de rede coletora; coletores tronco; cinco estações elevatórias e módulos complementares da Escola Técnica Estadual de Arcoverde. O investimento na ação será de R\$ 92 milhões e vai beneficiar 18 mil famílias.

Além de todos esses grandes empreendimentos no município, Arcoverde também recebeu, nos últimos 5 anos, um novo Fórum, o Tribunal de Justiça de Pernambuco, uma Escola Técnica Estadual, e possui um Campus da Universidade de Pernambuco. Sua área urbana se estendeu para além das margens das BR, que cortam seu território, com novos loteamentos, dois às margens da BR 232 e um às margens da BR 424.

Diante dessas informações e com base no que foi discutido no capítulo I, a respeito das classificações das cidades e as diversas tipologias, podemos afirmar que dentro do contexto onde Arcoverde está inserida, na RD sertão do Moxotó, ela constitui uma importância notória na região, possuindo uma significativa relevância quanto as suas funções urbanas.

3.2. PLANO DIRETOR DE ARCOVERDE

O Plano Diretor - PD de Arcoverde, Lei Nº 2.111/2007, em cumprimento ao art. 182 da CF88. Em seu PDI, no art. 2, define:

O Plano Diretor Integrado do Município de Arcoverde, designado, nesta Lei, apenas pela sigla PDI, é o instrumento básico que regula a política de gestão e desenvolvimento urbano e ambiental, abrangendo a totalidade do território do Município, que passa a integrar o processo de planejamento e execução do conjunto das políticas públicas municipais. (Lei Nº 2.111/2007, art.2)

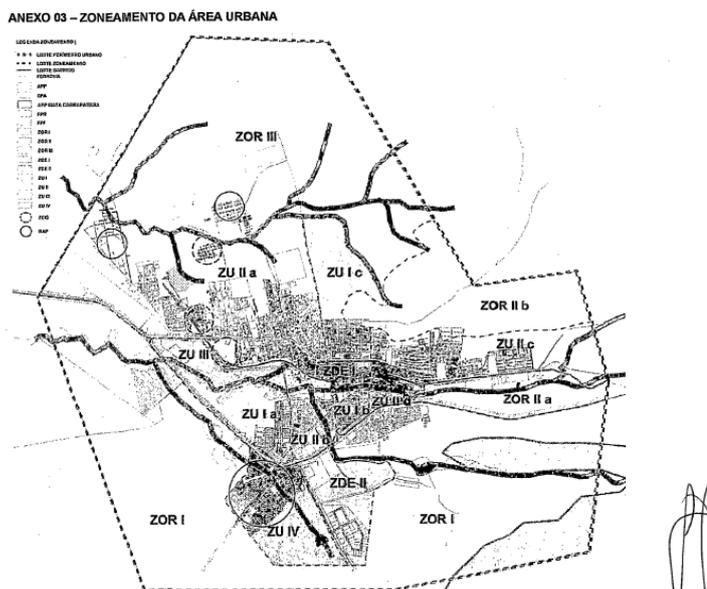
Tendo como seu princípio fundamental descrito no art. 3, do capítulo 1 que trata dos Princípios e Objetivo Geral: "As funções sociais da cidade; A função social da propriedade; A sustentabilidade do município; A equidade e justiça social; A gestão democrática e controle social" (Lei Nº 2.111/2007, art. 3). Assim, as decisões do gestor do município e os seus projetos deverão ter como objetivo beneficiar ou promover as questões de interesse social, trabalhando em função da população geral.

No Título III Das Diretrizes e estratégias da Política de Gestão e Desenvolvimento Urbano e Ambiental, no Capítulo I, que trata das diretrizes gerais, no art. 11, estabelece uma "cooperação entre os governos e a iniciativa privada, mediante a parceria público-privada, e os demais segmentos da sociedade no processo de urbanização e gestão ambiental" (Lei 2.111/2007, art. 11.I). Essa iniciativa tem como finalidade promover uma série de demandas do município, como por exemplo, habitação popular, transporte coletivo, abastecimento d'água, dentre outros. Já no art. 11.II, trata a respeito de incentivos fiscais para a execução de projetos. Segundo o PDI seriam para dois tipos de projetos: " de habitação de interesse social, [...] de recuperação, conservação, proteção e preservação do patrimônio ambiental, seja ele natural ou construído" (Lei 2.111/2007, art. 11.II). No art.11.III dá diretrizes a respeito do planejamento do desenvolvimento municipal, onde descreve:

III. planejamento do desenvolvimento municipal, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município, compatibilizando o uso e ocupação do solo com a proteção do patrimônio natural e construído, de modo a coibir e corrigir, inclusive mediante a adoção de medidas compensatórias ou mitigadoras, os efeitos negativos sobre o meio ambiente. (Lei 2.111/2007, art. 11.III)

Assim as atividades econômicas do município devem ser planejadas afim de adequar atividade projetada com as normas do uso do solo onde será inserido, devendo respeitá-las afim de proteger o seu entorno, seja ele natural ou construído. Caso essa atividade econômica cause algum impacto deverá recompensar através de acordos entre as partes, ou fazer alguma medida para reduzir esse impacto.

Figura 3 - Mapa de Zoneamento da Área Urbana



Fonte: Lei Municipal Nº 2111/2007, anexo 03

O PDI de Arcoverde define duas macrozonas no seu ordenamento territorial, a Macro Zona Rural e a Macro Zona Urbana, sendo elas subdivididas de acordo com as características de cada área. A Área Urbana (Figura 3) é dividida em Solo de Urbanização Restrita, Solo Urbano Consolidado e Solo Urbano a Consolidar. No caso do Solo de Urbanização Restrita, compreende a Zona de Proteção de Aeródromo (ZPA), as Zonas de Ocupação Restrita (ZOR), as áreas de Preservação Permanente (APP), o Setor de Proteção Ambiental (SPA) e as Faixas de Proteção Rodoviária (FPR) e Ferroviária (FPF).

Vale ressaltar ainda, dentre tantos outros artigos do PDI, que trazem diretrizes para o município, os artigos que tratam dos Empreendimentos de Impacto, por sua importância na análise do objeto de estudo desse trabalho. Logo:

Art.74 - Empreendimentos de Impacto são aqueles usos potencialmente causadores de significativa alteração no ambiente natural ou construído, ou sobrecarga na capacidade de atendimento da infra-estrutura básica, quer sejam construções residenciais ou não, públicas ou privadas. Art. 75 - A instalação dos empreendimentos de impacto dependerá de parecer favorável do Conselho referido no artigo anterior e da aprovação do Estudo de Incomodo à Vizinhança (EIV) ou Estudo de Impacto Ambiental (EIA), ouvidos os demais órgãos competentes. (Lei 2.111/2007, art. 74 e 75)

Segundo o PD, os Grandes empreendimentos (GEs) tendem a causar significativas mudanças no seu entorno, e, portanto depende da avaliação de órgãos competentes para sua aprovação.

O Plano Diretor de Arcoverde, publicado em 2007, completou uma década neste ano de 2017, e por tanto deverá ser feito um novo PD segundo as demandas atuais do município.

3.3. LINHA FÉRREA 1912 - UMA CIDADE CORTADA

Em 1810 foi criada a Comarca do Sertão de Pernambuco tendo como sua sede administrativa a Vila de Cimbres. Foi nesta vila que encontramos no livro de atas das sessões da Câmara de Cimbres, em 1812, a primeira menção à povoação de Olho d'Água (Futura Arcoverde). Por volta desse mesmo ano,

[...] veio para à Fazenda santa Rita, em olho d'Água (só muitos anos mais tarde seria 'Olho d'Água dos Bredos), no município de Cimbres, Sertão do Estado, o Capitão Leonardo Pacheco Couto, mandado construir a 7 ou 8 quilômetros da casa da propriedade, a sua igreja de Nossa Senhora do Livramento, a qual doou para patrimônio um terreno de 100 braços de frente por uma légua de fundo.(WILSON, 1982, p.51)

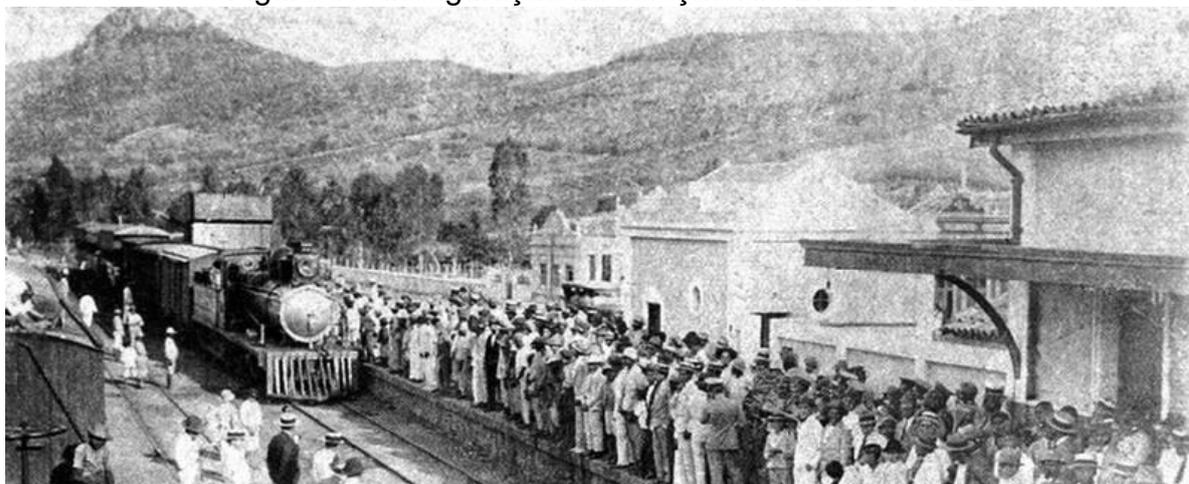
Em 1841, foi solicitado ao Governo da Província que fosse nomeado um Juiz de Paz para Olho d'Água e a criação de uma cadeira de primeiras letras. E em 1849, foi requerido " à Câmara de Cimbres a construção de uma estrada fazendo ligação entre a povoação de Olho d'Água e a Vila de Pesqueira" (WILSON, 1982, p.62).

Foi encontrado pela primeira vez, nos livros da Câmara de Cimbres, a alteração do nome do povoado para Olho d'Água dos Bredos, no ano de 1890. O povoado tinha, em 1908, "umas 40 casas, dispostas em duas ruas, contando cerca de 300 habitantes, e possui uma boa capela" (GALVÃO, 1908, p. 406)."Foi através da Lei Estadual n. 991, de 1º de julho de 1909, que o povoado de Olhos d'Água dos Bredos foi elevado à categoria de vila" (WILSON, 1982, p.78).

Nesta época o Barão da Soledade deu consentimento à companhia Great Western of Brazil Railway Company Limited para construção de uma ferrovia em

Pernambuco. A ferrovia iniciava-se no Recife, e seguia para o interior do estado de Pernambuco cortando diversos municípios, chamada de Estrada de Ferro Central de Pernambuco. "1912 -Os trilhos da estrada de ferro Central de Pernambuco (dia 13 de maio), chegam a Olho d'água dos Bredos" (WILSON, 1982, p.79) (Figura 4).

Figura 4 - Inauguração da estação Rio Branco 1912



Fonte: WILSON,1982.

"O nome 'Barão do Rio Branco', substituiu, no entanto, oficialmente o de 'Olho d'Água dos Bredos', não sabemos se por ato do Governo do Estado, dois ou três meses depois da inaugurada ali a e 'estaçõzinha' da 'Great Western' (WILSON, 1982, p.80). A Estação tinha "três estradas de rodagem, sendo para Buíque, Triunfo e Pedra" (ALMANAK,p.1012). A linha férrea se expandiu entre os estados de Pernambuco, Paraíba e Alagoas. Atualmente a Estação Rio Branco e os Armazéns são Imóveis Especiais de Preservação (IEP) pela Lei Municipal 2.111/2007, e foram declarados bens de valor histórico, artísticos e culturais, como Patrimônio Cultural Ferroviário, em 2014, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), nos termos da Lei nº 11.483/07. Atualmente a Estação Rio Branco encontram-se desempenhando uma função social realizando cursos e apresentações culturais (Figura 5).

Figura 5- Estação Rio Branco



Fonte: Arquivo pessoal

Após a chegada da estação ferroviária na vila, veio com ela o desenvolvimento. A partir de então, o comércio ganhou forças, tornando-se , segundo O Jornal (RJ) em 1922, um "pequeno empório comercial de importância, um verdadeiro entreposto do comércio interestadual (Paraíba e Pernambuco), distante do Recife uns 300 quilômetros. Rio Branco tem tudo: médico, farmácia, escolas, hotéis, cafés etc., só não uma coisa imprescindível à vida - a água." Em 1920 chegou a luz elétrica, foi inaugurada o cinema Rio Branco e duas fábricas se instalaram na vila, a fábrica de goiabada, Goiabada Rio Branco, e a Fábrica de beneficiar algodão da Companhia Algodoeira Nordeste do Brasil. O jornal do Recife descreveu o desenvolvimento da vila:

Rio Branco até antes de 1911, quando a estrada de ferro lhe chegou às portas, era um povoado humilde situado à margem direita do riacho do Mel, afluente do Moxotó. Mas, em derredor, nas serras que o circundam, campos vastos de criação e de lavoura, davam-lhe vitalidade, cooperando as suas ricas fazendas de gado para o fomento do antigo município de Cimbres, então a testa da edibilidade. A estrada de ferro porém completou no centro o prestígio que gozava na periferia. Do povoado que era tornou-se pelo natural impulso que as vias férreas colimam, em florescente vila, hoje quase cidade importante, possuindo fábricas, luz elétrica, estabelecimentos de promissoras iniciativas, industriais e comerciais. Semelhante fenômeno evolutivo granjeou para Rio Branco uma posição de relevo no sertão. Realizam-se ali semanalmente ruidosas feiras de gado que atingem a somas altas. Aliás, a sua própria ponta terminal da estrada de ferro concorre para isto. (Jornal do Recife, 4ª col.: "Pelos municípios", 08-08-1922)

Com o seu crescimento, em 1922, reuniram-se no Cinema Rio Branco, comerciantes, representantes políticos do distrito e todas as classes sociais para discutirem sua emancipação de Pesqueira. Fato que só ocorreu em 11 de Setembro 1928, quando foi elevada à condição de cidade.

E em 1943, na revisão toponímica, teve seu nome Rio Branco substituído por Arcoverde, pois existia um município mais antigo com o mesmo nome. A escolha foi uma homenagem a D. Joaquim Arcoverde de Albuquerque Cavalcanti, 1º. Cardeal do Brasil e da América Latina, nascido na localidade em 1850.

Desde 1810, ano do primeiro registro a respeito do povoado, até ser elevada à vila e depois à condição de cidade em 1928, passaram-se 207 anos de história até a presente data. Sendo considerados apenas os anos em que se tornou cidade, que são 89 anos. Arcoverde se desenvolveu e hoje é uma das cidades polos do Sertão de Pernambuco, e por causa da sua localização tornou-se alvo dos projetos do Governo Federal.

4. HISTÓRIA DAS ESTRADAS DE FERRO

Neste capítulo abordaremos um breve histórico das estradas de ferro no Brasil, desde o Império, até o fim do século XX. Para compreender as motivações iniciais da construção das ferrovias, seu apogeu, o período de decadência e seus inúmeros planos para revigorar as ferrovias e expandir seu trajeto em todo o território nacional, até seu abandono, chegando, por fim, a ser privatizada.

4.1. AS FERROVIAS DO BRASIL

Ainda durante o Império e após a independência do Brasil, no sec. XIX tinha-se a preocupação de integrar as regiões do território brasileiro, pois considerava-se um importante fator para o desenvolvimento econômico e também para proteger o território de invasores. Galvão (1996) descreve que:

Durante os governos do Império (1822-1889), e de igual forma após a proclamação da República, significativo número de brilhantes engenheiros brasileiros elaborou planos detalhados e ambiciosos de transportes para o Brasil. Tendo como principal propósito a interligação das distantes e isoladas províncias com vistas à constituição de uma nação estado verdadeiramente unificada, esses pioneiros da promoção dos transportes no país explicitavam firmemente a sua crença de que o crescimento era enormemente inibido pela ausência de um sistema nacional de comunicações, e de que o desenvolvimento dos transportes constituía um fator crucial para o alargamento da base econômica do país. (GALVÃO,1996, p. 186)

Galvão (1996) afirma que, no sec. XIX foram feitos muitos planos de viação tanto para rodovias, como para ferrovias e navegação fluvial, para solucionar o problema de isolamento de algumas regiões do Brasil, mas não eram viáveis devido à situação econômica da época. Contemporaneamente na Europa, e até mesmo no país de colonização recente, como os Estados Unidos da América, já havia extensas malhas ferroviárias em seus territórios.

Foi em 1854 que teve início a primeira ferrovia do Brasil, localizava-se no Rio de Janeiro, ligava o Porto da Estrela na Baía de Guanabara até a Raiz da Serra, denominada de Estrada de Ferro Petrópolis. Foi construída com recursos privados do Barão de Mauá, Irineu Evangelista de Souza, que conseguiu uma concessão da parte do Governo Imperial (Camargo,2015), através da Lei Ferroviária, de 1852, que

" Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum cminho de ferro " (DPL 641/1852), a concessão tinha um prazo de até 90 anos.

Os impactos desenvolvimentistas que aconteceram em outros países, da Europa e América Latina, devido as ferrovias, influenciaram o Brasil de forma que "esta modalidade de transporte passasse a receber prioridade dos engenheiros de transporte, de sorte que todos os planos apresentados entre o período de 1870 até 1930 foram essencialmente ferroviários" (GALVÃO, 1996, p.189).

Dentre diversos planos ferroviários, vale resaltar o plano de Antônio Rebouças, que consistiam muito mais sobre o caráter social das estradas de ferro, do que suas estruturas físicas e geográficas. Pois visava "diretamente no terreno social, político e econômico: a divisão da terra, como fator indispensável à colonização em massa do interior e ao desenvolvimento industrial das cidades" (CAVALCANTI, 2012), Como destaca Galvão (1996) em seu texto, um trecho do plano de Rebouças:

A experiência de quase um século, que hoje temos com os caminhos de ferro e [com o desenvolvimento de] seus terrenos marginais, ensina-nos a não esperar mais pelos seus efeitos indiretos e sim promover energicamente a subdivisão [da terra] em lotes, a abertura de caminhos vicinais, a venda [de terra] em leilões e o estabelecimento de pequenos proprietários rurais em toda a zona servida pela via férrea (GALVÃO, 1996, p. 193, apud Rebouças, 1938, p. 414).

Rebouças afirmava que o desenvolvimento do território brasileiro estava ligado ao uso de terras ociosas, defendendo a desapropriação dessas terras nas margens das linhas férreas, dividindo-as em pequenos lotes, cortando-as por estradas que seriam intergradadas as ferrovias, estas terras seriam vendidas em leilões a preços acessíveis aos colonos e imigrantes. Dessa forma iria gerar uma economia interna, garantindo as companhias ferroviárias, mais passageiros e cargas (Galvão, 1996). O plano de Rebouças foi "anunciado por D. Pedro II na última Fala do Trono, em 1889 — parece ter assustado a oligarquia cafeeira e precipitado a derrubada da monarquia" (CAVALCANTI, 2012).

Nesta época, Segundo Camargo (2015), o caráter lucrativo das ferrovias era o principal interesse do governo, as linhas férreas levavam mercadorias e pessoas,

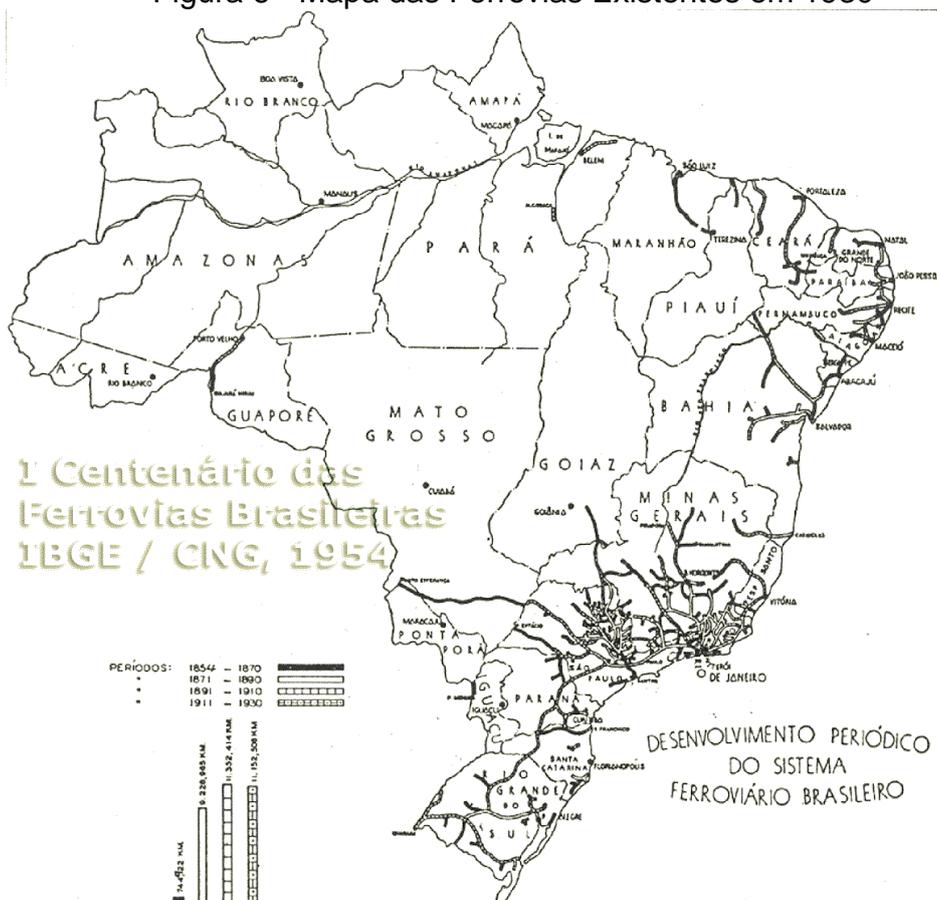
devido a isso as estradas de ferro estavam localizadas, em sua maior parte, nas áreas de produção de café, no sul e sudeste, que era o principal produto de exportação do Brasil.

Camargo (2015) acrescenta que a maioria dos financiadores destas estradas de ferro, assim como os engenheiros e operários responsáveis pela construção eram os ingleses, que foram atraídos pela Lei Ferroviária de 1852, e parte desse capital foi solicitado pelos fazendeiros paulistas, que se uniram para fazer parte das companhias ferroviárias. Conseqüentemente as linhas férreas seguiam o traçado que melhor atendesse os cafeicultores, os capitalistas da agricultura e os proprietários de terra, sendo os mesmos os diretores das companhias ferroviárias e ainda deputados e senadores.

Com o advento da Proclamação da República houve um segundo impulso para a construção de linhas férreas, especialmente na primeira metade do século XX. Essa expansão está diretamente relacionada aos ciclos econômicos agroexportadores vividos pelo Brasil naquele período. Um exemplo bastante significativo disso é a construção da Ferrovia Madeira – Mamoré em Rondônia, inaugurada em 1912, com o objetivo de transportar a borracha extraída da selva amazônica aos maiores rios daquele estado, para posterior exportação. O mesmo se aplica às inúmeras ferrovias surgidas no Centro-Sul brasileiro, especialmente no Estado de São Paulo, durante o ciclo do café. (IPEA, 2010, p.09)

As estações ferroviárias foram pouco a pouco sendo construídas em áreas de expansão, isto é, para áreas do interior do país (Figura 6), contribuindo para o surgimento de novas fazendas e projetos de colonização. Apesar deste avanço as companhias ferroviárias estavam passando por problemas financeiros, e já não estavam arcando com os custos de manutenção e ampliação, tornando-se um problema para o governo. Ademais, este fato coincidiu com a crise de 1929, que atingiu o Brasil por ser o maior exportador de café, o que levou a queda do preço da mercadoria e conseqüentemente atingiu a elite cafeeira.

Figura 6 - Mapa das Ferrovias Existentes em 1930



Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferrovirarios/evolucao-da-rede-de-estradas-de-ferro-1930.shtml>

Antes do governo de Getúlio Vargas, em 1930, as linhas férreas serviam aos interesses privados, visando à produção e exportação de mercadorias. Nessa década a extensão total, considerando os trilhos urbanos, chegava a 34.207 km (IPEA, 2010).

Nessa primeira fase, portanto, era clara a implantação do modal ferroviário unicamente como meio de transporte para as *commodities* brasileiras em direção aos principais portos. Não havia a intenção de articular o território, nem de integrar as regiões remotas aos centros mais dinâmicos do país. Com isso, pequenas ferrovias dispersas e isoladas foram construídas por todo o território nacional, as quais foram perdendo sua viabilidade econômica ao final dos ciclos que motivaram sua construção, obrigando o Estado a encampar várias delas para impedir as falências e o colapso econômico das regiões dependentes desse meio de transporte. (IPEA,2010,p.09)

Diante da queda de produções que financiavam as estradas de ferro, atingiu conseqüentemente a sua manutenção, ficou para o Estado o dever de prover

recursos para solucionar o abandono das estradas. Camargo (2015) descreve que, nesta época:

[...] o fato deste modal de transporte ser efetivamente controlado por interesses privados revelava a ausência de políticas de integração nacional, fossem elas voltadas ao transporte de pessoas ou de mercadorias. Os interesses eram particulares e, assim, dissociados de pretensão desenvolvimentista regional ou nacional. (CAMARGO, 2012, p.250)

Em 1930, no Governo de Getúlio Vargas, boa parte das companhias ferroviárias foram estatizadas. O Plano de Viação de 1934 (Figura 7) traçava novas linhas férreas que seriam integradas ao sistema de navegação pluvial e as rodovias, sendo a rede ferroviária prioridade nesse plano, apesar dos grandes desafios ligados ao custo de construção e manutenção das mesmas.

Figura 7 - Plano de Viação de 1934



FONTE: <http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferrovirios/1934-Plano-Geral-de-Viacao-Nacional.shtml>

O novo Plano Nacional de Viação, de 1951, priorizou a construção de rodovias, com isso o transporte de cargas e passageiros que se dava através das locomotivas, passou a ser substituído pelos caminhões e ônibus nas rodovias, de tal forma que, já nos anos 70 essa modalidade representava 73% do transporte de carga no país. Galvão (1996) afirma que:

Ademais, tanto as ferrovias quanto a cabotagem pareciam ter ingressado em uma fase de declínio ainda mais acentuado ao longo das décadas de 30 e 40. Apesar dessas duas modalidades de transporte nunca terem sido notabilizadas pela eficiência, as suas condições operacionais atingiram estado de calamidade à medida que a industrialização e a modernização da economia avançavam. (GALVÃO,1996,p. 200)

Acrescenta ainda que:

As condições das ferrovias, por seu turno, não eram muito mais favoráveis do que as da cabotagem. Tal como sucedia às companhias de navegação, a maioria das linhas férreas operava com grandes déficits, que representavam enorme carga para o Tesouro Nacional. A insuficiência de recursos financeiros, seja para novos investimentos, seja para a reposição de equipamentos, resultava em uma inadequada manutenção do sistema, de tal sorte que, nos anos 40 e 50, a maior parte do material rodante e dos leitos das estradas havia alcançado profundo estado de desgaste, ameaçando a própria trafegabilidade dos comboios. Os trens eram obrigados a trafegarem a velocidades muito baixas, reduzindo conseqüentemente a eficiência e a confiabilidade nas ferrovias como meio de transporte de cargas e passageiros e, mesmo assim, acidentes como deslizamento de barreiras, desalinhamento de trilhos e descarrilamento passaram a ser frequentes em todas as partes do país. Ademais, as restrições cambiais existentes na época para a importação de locomotivas e combustível eram consideradas como representando um sério obstáculo à expansão das ferrovias. (GALVÃO,1996,p. 201)

Em 1956, foi criada a REFESA, Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, que se tornou responsável para administrar, conservar e reequipar e ampliar, as estradas de ferro de todas as regiões do país. A REFFESA era uma sociedade anônima e mista, onde 95% das ações eram do Estado, e incluía os trens que transportavam cargas e passageiros e também trens urbanos. Na década de 60 foi feito o Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico Social que incluía REFFESA para integrá-la a outros tipos de modalidade de transporte inclusive para torna-la mais eficiente. No entanto, com o Golpe Militar de 1964, esse Plano Trienal foi interrompido (Camargo,2015).

Camargo (2015) descreve que em 1969, a REFFESA dividiu as ferrovias em quatro sistemas regionais, sendo elas: Sistema Regional do Nordeste, Sistema Regional Centro, Sistema Regional Centro Sul e Sistema Regional Sul. Mas devido à falta de investimento por parte dos governos que se seguiram, entre 1980 a 1992, e a precariedade em que se encontravam as ferrovias, o Governo Federal recorreu à privatização. O processo de transferência se deu no período de 1996/1998.

Desse modo, em 1992 a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização por meio do Decreto nº 473/1992, definindo a transferência da malha, por trechos, à iniciativa privada, a qual passaria a deter a concessão por 30 anos, prorrogáveis por igual período (ANTT,2012). A legislação específica de desestatização do modal ferroviário foi aprovada em 1995 e até o final do segundo mandato do governo de Fernando Henrique Cardoso - FHC, do PSDB, houve a dissolução, liquidação e extinção da REFFESA. (CAMARGO,2015, p. 259)

Camargo (2015) descreve que, no séc. XXI, no Governo de Luís Inácio Lula da Silva, "estruturou a implantação das Parcerias Público-Privadas- PPP, no entendimento de que estas poderiam alavancar um novo crescimento, o que incluiu ampliação e melhorias do modal ferroviário" (CAMARGO, 2015, p.263). Nesse governo, foi criado o Programa de Aceleração de Crescimento, PAC1 2007-2010, os investimentos na área de infraestrutura, tinham como proposta, dentre outras, a de "eliminar os principais gargalos que podem restringir o crescimento da economia; [...] reduzir as desigualdades regionais" (GF, 2007). "O novo plano de investimento envolveria a expansão da malha ferroviária e a superação dos gargalos logísticos ainda pendentes" (IPEA, 2010, p.20). As malhas ferroviárias dentro do plano são: Ferrovia Norte-Sul – Trecho Sul, Ferrovia Nova Transnordestina, que estudaremos adiante, Ferrovia de Integração Oeste Leste – Trecho Ilhéus-Caetité/BA, Ferronorte – Itiquira/MT-Rondonópolis/MT (Figura 8).

Figura 8 - Novo plano para expansão ferroviária.



Fonte: <https://ptnosenado.org.br/governo-federal-inicia-processo-de-concessao-de-ferrovias/>

O IPEA explica o porquê dos investimentos nas redes ferroviárias, da seguinte forma:

Um dos maiores orçamentos do mapeamento e também do PAC ferroviário se refere à construção de grandes ferrovias que ligam diferentes regiões do país. Essas ferrovias, aqui chamadas de “estruturantes”, têm um importante papel econômico, pois ligam as diversas áreas produtivas – e potencialmente produtivas – do país. Tendo em vista a extensão dessas obras e o fato de “romperem” as linhas regionais fica clara a necessidade do envolvimento do governo federal na sua realização. Envolvimento esse verificado pelo alcance do PAC nessas grandes vias, que têm em torno de 93% de suas obras e estudos previstos no programa.

Ainda com relação às ferrovias estruturantes, ao considerarmos o status *quo* da produção nacional pode-se ter a impressão de essas obras estarem promovendo uma competição por uma mesma carga agrícola, mas não é apenas isso que se deve ter em conta. Além desta carga, hoje transportada pela Ferrovia Carajás até o porto de Itaqui, há que se considerar o crescimento potencial das localidades em torno das vias, **uma vez que a provisão de um modal de transporte com tal capacidade de escoamento tem o poder de estimular o surgimento de novos polos produtivos.**

Embora para alguns especialistas a construção conjunta das ferrovias Norte – Sul, Transnordestina e Oeste – Leste possa parecer um mau emprego dos recursos públicos, há que se ter em mente que investimentos em infraestrutura devem ser realizados vislumbrando-se um horizonte mínimo de 20 anos à frente. Ademais, a distância entre as vias que levam aos portos fica em torno de 700 km, entre a Oeste – Leste e a Transnordestina, e mais de 200 km, entre a Transnordestina e a Carajás, atualmente em operação.

Além disso, as extensões das ferrovias estruturantes – que vão de 1.105 km no caso da Transnordestina (tramo Suape) até 2.257 km no caso da Norte –

Sul – abrem espaço para o surgimento de novos polos produtivos, cuja distância aos portos justifica o uso do modal ferroviário. É importante considerar que, nesses casos, a eficiência e o preço de fretes oferecidos pelos trens podem representar o diferencial necessário para a implantação de novos centros produtivos (IPEA, 2010, p.30, grifo nosso).

Assim, o novo plano para as ferrovias tinha a finalidade de ligar as áreas produtivas, extraindo dessas regiões o seu potencial, e leva-los até os portos. Isso fundamentado em propostas de desenvolvimento para as regiões. Fato bastante semelhante ao processo histórico das ferrovias exposto neste capítulo.

4.2. A ESTRADA DE FERRO NO NORDESTE

A primeira estrada de ferro do Nordeste, e a segunda do país, foi a Recife and S. Francisco Railway, o seu primeiro trecho iniciava na Estação das Cinco Pontas, no Recife, e ia até a Vila do Cabo, sua inauguração foi em 1858, em seguida a estrada se estendeu a Palmares (1862), Catende (1882), Garanhuns (1887), com destino a Paulo Afonso - AL. Antes da conclusão dessa estrada, com a Lei de 1872, foi concedido a The Great Western of Brazil Railway Company, a exploração de novas ferrovias em Pernambuco, a Estrada de Ferro Central de Pernambuco, seu primeiro trecho Recife - Jaboatão foi inaugurado em 1885. E também a Estrada de Ferro que ligava Recife a Limoeiro.

Assim, em 1934 saíam da Estação Central do Recife três linhas: A Estrada Central, que ia até o Sertânia, a Estrada Norte que ligava Recife ao estado da Paraíba, passando por Limoeiro, e a Estrada Sul que ia até o estado de Alagoas (Cardoso, 2013). "A empresa chegou a possuir uma rede ferroviária de mais de 1.600 quilômetros distribuídos entre os Estados da Paraíba, Pernambuco e Alagoas" (FUNDJ, 2009) (Figura 9).

Figura 9 - Mapa Ferroviário do Nordeste, segundo período de inauguração dos trechos (1858-1946)

Figura 7 – Mapa ferroviário do Nordeste, segundo período de inauguração dos trechos (1858-1946)



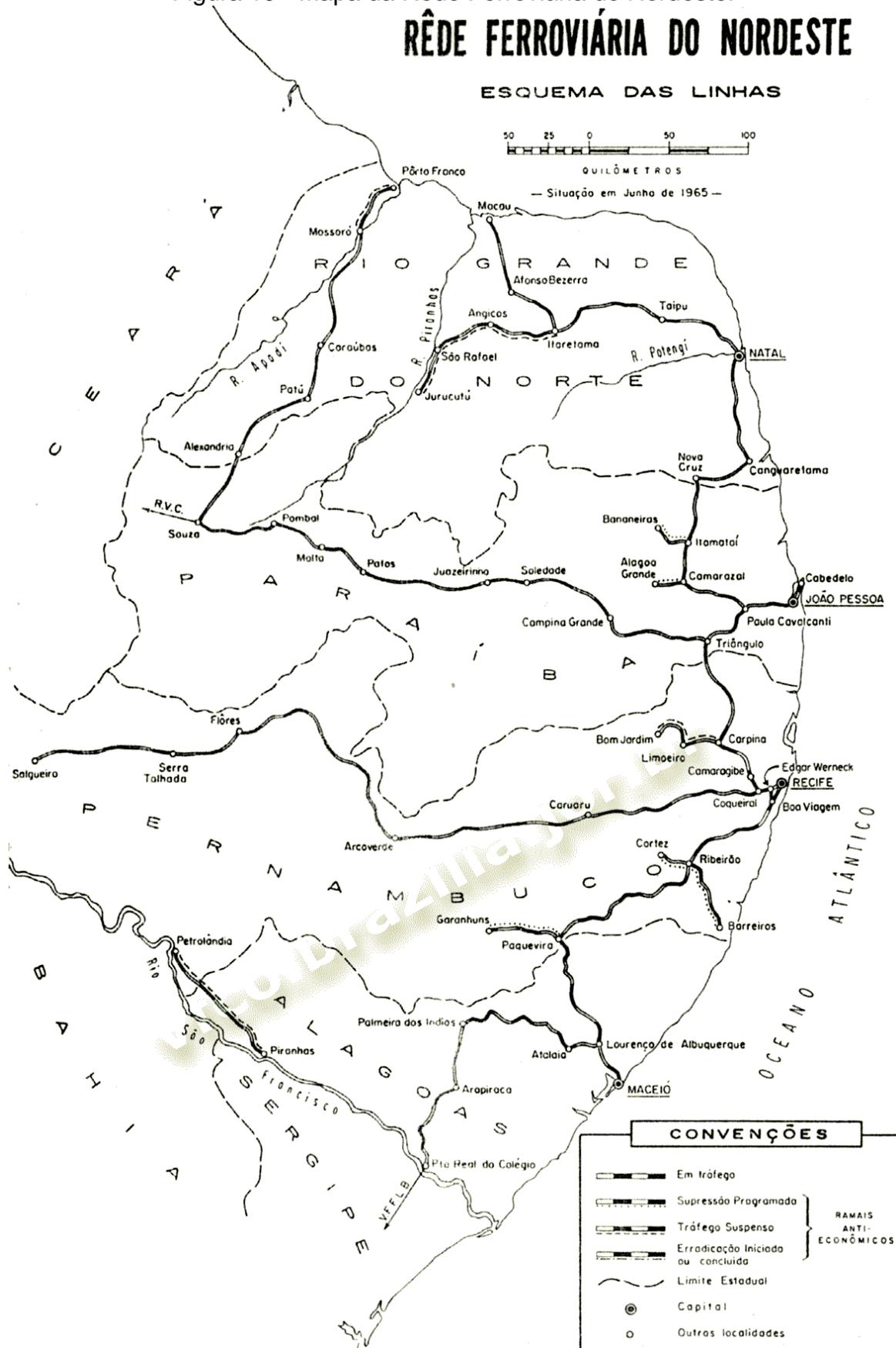
Fonte: Pinto, 1949: 149

Fonte: CAMARGO, 2015

Com o fim da Companhia inglesa Great Western, em 1950, foi criada a Rede Ferroviária do Nordeste (RFN), responsável pelas ferrovias do Nordeste (Figura 10). E em 1957 teve início o processo de estatização das ferrovias, surgindo a Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA, que incluiu a RFN, dentro das superintendências regionais. Só em 1960, a Estrada Central de Pernambuco, planejada pela companhia Great Western, foi concluída chegando a Salgueiro, e funcionou até 1983, sob o domínio da RFFSA.

Na década de 80 foram retomados, pelo governo de Pernambuco, antigos planos ferroviários feitos para o Nordeste. Denominado de Transnordestina, o projeto propôs três trechos: Salgueiro - PE a Missão Velha - CE, Salgueiro a Petrolina e de Piquet Carneiro - CE a Crateús - CE. Vale resaltar que ainda nessa época o trecho Recife - Salgueiro ainda estava funcionando. "Era, portanto, o traçado da Transnordestina que viria a ser ressuscitado na década de 1980 pelo governador do Pernambuco, Miguel Arraes" (CAVALCANTI, 2006).

Figura 10 - Mapa da Rede Ferroviária do Nordeste.



Fonte: <http://vfc0.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1965-Rede-Ferroviera-do-Nordeste.shtm>

Segundo Cavalcanti:

O projeto não era novidade — era Lei. Era parte do Plano Nacional de Viação, estabelecido pela Lei nº 5.917 de 10 de setembro de 1973; antes dela, pela Lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964; e ainda do Plano Ferroviário Nacional, decorrente do art. 20 da Lei nº 2.975 de 24 de novembro de 1956; e do Plano Geral de Viação Nacional, aprovado pelo Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934. Tinha, portanto, reiterada aprovação de técnicos da área ferroviária, Congresso Nacional e presidentes da República. (CAVALCANTI, 2006)

Para que o projeto saísse do papel o Governo Estadual chegou a negociar com o Governo Federal a liberação de verbas, mas não conseguiram. Houve tentativas de iniciar a construção já em 1990, mas também por falta de verbas, não obtiveram sucesso.

A partir da década de 80 algumas estações começaram a ser desativadas, e algumas outras passaram a transportar apenas cargas, até chegar à década de 90 onde as ferrovias foram privatizadas, sendo a RFFSA extinta e as linhas férreas do Nordeste passaram a pertencer a Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN. Ficando sobre seu controle 4.207 km de ferrovia, entre os estados do Maranhão, Pernambuco, Paraíba, Piauí, Ceará, Alagoas e Rio Grande do Norte (Figura 11). Camargo (2015) explica que:

Segundo o contrato de concessão a CFN assumiu, em 1998, a "exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga na Malha Nordeste" (Brasil,1998). O documento contemplava também o direito desta concessionária de explorar novos trechos e destacava dois projetos específicos: a Ferrovia Nova Transnordestina e a ferrovia de acesso ao complexo portuário do Pecém (Brasil, 1998). Contudo, o projeto inicial de construção de uma ferrovia "Oeste-Leste" data do século XIX (Pinto, 1949). (CAMARGO, 2015, p. 287, apud Brasil 1998, e Pinto 1949).

Após dez anos que a CFN obteve a concessão para explorar a malha ferroviária do Nordeste, teve sua razão social foi modificada, como segue:

Originalmente criada com o nome de Companhia Ferroviária do nordeste S.A (CFN), em 1º de janeiro de 1998 a companhia incorporou os ativos existentes e o direito de concessão da antiga Rede Ferroviária Federal (RFFSA) referente à malha Nordeste. Em 2008, a razão social da CFN mudou para Transnordestina Logística S.A. (TLSA) e em dezembro de 2013 ocorreu a Cisão entre as empresas dando origem as empresas Ferrovia Transnordestina Logística (FTL) e TLSA. (DOECE, 2016)

Figura 11 - Ferrovia FTL e o projeto da TLSA



Fonte: CSN,2016

A VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A é uma empresa pública, vinculada ao Ministério dos Transportes, tornou-se responsável por administrar, construir e explorar a infraestrutura rodoviária. A mesma explica os trâmites por qual passou a CFN, que atualmente é a Transnordestina Logística SA - TLSA, da seguinte forma:

Em 31 de dezembro de 1997, a União formalizou contrato de concessão com a TLSA (anteriormente denominada Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN) para a exploração e o desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga na Malha Nordeste, nos trechos de São Luis a Mucuripe, Arrojado a Recife, Itabaiana a Cabedelo e Paula Cavalcante a Macaú – trechos denominados Malha I.

Em 25 de novembro de 2005, foi celebrado protocolo de intenções, por meio do qual a União e diversos órgãos e entidades da administração federal se comprometeram a adotar medidas para incluir, na concessão para a exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga na Malha Nordeste, a construção, o alargamento, a remodelação e a modernização de linhas, ramais e sub-ramais da concessão.

Em 28 de janeiro de 2011, por meio de Decreto Presidencial, foi aprovada a abertura de crédito especial à VALEC para investimento na Ferrovia Transnordestina Logística S.A - TLSA. Tal participação, estava em conformidade com o contido no Estatuto Social da VALEC, vigente à época. Em 12 de abril de 2011, o Conselho de Administração da Valec aprovou a participação acionária da companhia no capital social da Transnordestina Logística S.A.. Naquela época, a Procuradoria Geral da Fazenda Nacional, em seu Parecer PGFN/CAS/Nº 647/2011, de 19 de abril de 2011, concluiu

que societariamente não havia óbices à aprovação da matéria pela Assembléia Geral de Acionistas.

Em 22 de fevereiro de 2013, por meio da Resolução 4.042, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT autorizou a cisão da concessão para exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga na Malha Nordeste, e a cisão da concessionária Transnordestina Logística S.A., com a conseqüente constituição de duas companhias abertas, tendo uma por objeto a operação da malha composta pelos trechos São Luiz – Mucuripe, Arrojado – Cabedelo e Macau – Recife (Malha I) e a outra a construção e 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 (Malha II).

Os acionistas da TLSA aprovaram, em dezembro/2013, a cisão da concessão para exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga da Malha Nordeste (Malha I e Malha II) e a cisão parcial da TLSA, sendo sua parte cindida incorporada pela Ferrovia Transnordestina Logística S.A. – FTL.

[...]

Assim, diante das manifestações favoráveis de diversos órgãos envolvidos, em 20 de setembro de 2013, a VALEC celebrou, em conjunto com outros partícipes (FDNE, BNDESPAR e CSN) Acordo de Investimentos e de Acionistas, com a TLSA, visando viabilizar o investimento para a conclusão das Obras da Malha II.

Atualmente, a Valec participa do capital social da Transnordestina Logística S/A com 39,10% do total de ações, sendo 71,59% das ações preferenciais e 6,60% das ações ordinárias. (VALEC, 2015)

Assim, a Transnordestina Logística SA - TLSA, empresa responsável pelo desenvolvimento e exploração do projeto da Nova Transnordestina, possui investimentos da Companhia Siderúrgica Nacional - CSN, VALEC, Fundo de Investimento do Nordeste - FINOR, Banco Nacional Desenvolvimento - BNDES, BNB Banco do Nordeste do Brasil e Superintendência do desenvolvimento do Nordeste - Sudene.

Além dos R\$ 500 milhões agora financiados pelo BNDES, a CSN investirá mais R\$ 550 milhões na etapa final do projeto. Desse total, R\$ 400 milhões serão emprestados pelo BNDES, em sua linha Finem (Financiamento ao Empreendimento). Já o Finor vai destinar R\$ 823 milhões, enquanto o FDNE participará com recursos da ordem de R\$ 2,2 bilhões.

Os custos das desapropriações serão quitados por verba orçamentária da União e as despesas com aquisição de material rodante para a ferrovia terão cobertura por leasing operacional, depois da conclusão das obras. (BNDES, 2006)

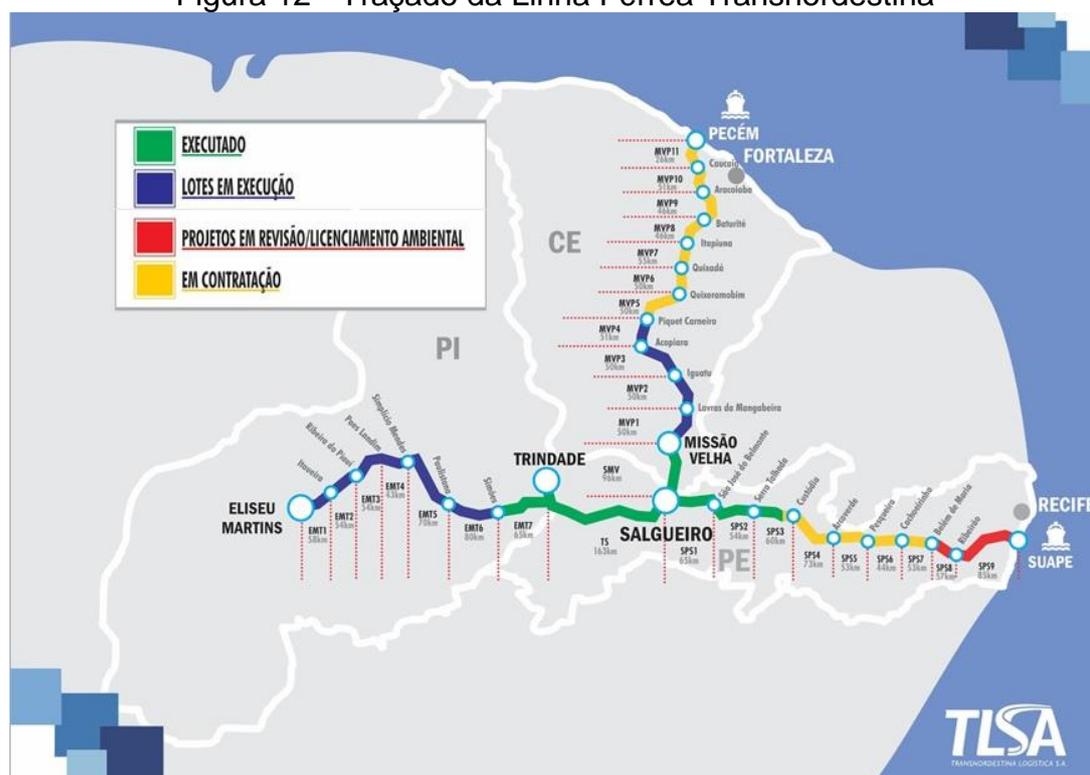
5. A NOVA TRANSNORDESTINA

O presente capítulo tratará do projeto da linha férrea Nova Transnordestina, ressurgido no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC1) do governo do presidente Lula (2003-2010), com o objetivo de, através da Transnordestina, que passaria nos estados de Pernambuco, Piauí e Ceará, trazer desenvolvimento para o Nordeste. Também analisaremos, com base no que foi discutido no capítulo I e na história das ferrovias do capítulo III, se as promessas desenvolvimentistas para a região atendem as demandas da população.

5.1. O PROJETO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA

O projeto da Nova Transnordestina (Figura 12) propõem a integração entre os portos de Suape-PE a Salgueiro - PE, passando pelos municípios de Ipojuca, Escada, Ribeirão, Gameleira, Joaquim Nabuco, Água Preta, Palmares, Belém de Maria, Bonito, São Joaquim do Bel Monte, Agrestina, Altinho, São Bento do Una, Sanharó, Pesqueira, Arcoverde, Buíque, Sertânia, Custódia, Flores, Calumbi, Serra Talhada, São José do Belmonte, Verdejante e Salgueiro. De Salgueiro ao município Eliseu Martins - PI, passando por Ouricuri, Bodocó, Parnamirim, Terra Nova, Trindade, até atravessar o limite do Estado, chegando ao Piauí. E de Salgueiro ao porto de Pecém - CE, que foi o primeiro trecho a ter suas obras iniciadas em 2006. Salgueiro é o ponto de encontro dos trechos que ligam aos portos, e por isso possuía uma Plataforma Logística Multimodal, que é um espaço para empresas independentes voltadas ao transporte de mercadorias.

Figura 12 - Traçado da Linha Férrea Transnordestina



Fonte: ALEPE, 2015

A Ferrovia Transnordestina possui uma extensão de 1.728 km, orçada, inicialmente, em 4,5 bilhões de reais. Sua infraestrutura inclui 300 pontes e viadutos, 220 milhões de terraplanagem e 30 bueiros. Projetada para transportar grãos e minérios, sua capacidade de carga é de 30 milhões de toneladas por ano, mas segundo especialistas, o potencial da região é de apenas 5 a 6 milhões de toneladas (Goy, 2016). Sua construção teve início em 2006, e seu prazo de conclusão seria para 2010.

O trecho que liga Eliseu Martins-PI a Trindade - PE seria totalmente novo, o de Trindade a Salgueiro - PE iria coincidir com a antiga linha férrea central de Pernambuco e da mesma forma, iria acontecer com o trecho de Salgueiro - PE a Missão Velha - CE. No trecho de Missão Velha - CE ao Porto de Pecém teria uma adaptação no trecho existente (CFN, 2007). Para o trecho Salgueiro - PE ao Porto de Suape - PE foram feitos diferentes projetos (Figura 13).

Figura 13 - Alternativas do trecho Salgueiro- Suape 2007



Fonte: Revista Ferroviária

A alternativa 1A é a (linha amarela), onde a ferrovia sairia do Porto de Suape em direção ao norte, passando pelos municípios de Escada e Gravatá e seguiria pela antiga ferrovia, até o município de Pesqueira. A alternativa 1B (linha verde) sairia do Porto de Suape em direção ao Cabo, Moreno, Vitória de Santo Antão até Gravatá, onde a partir daí seguiria o mesmo caminho que 1A. E a alternativa 2 (linha vermelha) que sairia de Suape passando por Laje Grande, Altino, Cachoeirinha chegando à pesqueira e seguindo o mesmo caminho que as alternativas 1A e 1B. Dentre essas três alternativas a escolhida para a execução do projeto foi A2 (linha vermelha).

O projeto ainda vem sofrendo uma série de modificações, o que mostra a ineficiência do seu planejamento. Um dos fatos que prejudicou o andamento da obra, por quase dois anos, no trecho Salgueira - Suape, que passa pelo município de Custódia, foi a existência de uma Igreja tombada pelo IPHAN, que a Transnordestina Logística S.A - TLSA não tinha conhecimento, isso porquê o projeto

iria passar por cima da igreja. Depois de muitas manifestações e resistência da população, os trilhos se desviaram da igreja.

Neste trecho, está situada a Capela de São Luiz Gonzaga, localizada no município de Custódia, em Pernambuco, no interior da Comunidade Quilombola do Carvalho. Devido à mobilização dos moradores da localidade, em 2011 o Ministério Público Federal (MPF) do estado de Pernambuco ajuizou uma ação civil pública contra a União, o Ibama e a TLSA. Nesta ação, pedia-se a declaração de valor histórico da construção, de modo a evitar sua demolição (MPF acompanha..., 2012). Em 2012, a capela passou por processo de tombamento histórico, devendo o empreendedor readequar o traçado da ferrovia afim de evitar a passagem sobre a edificação. (IPEA, 2016, p.43)

O Diário de Pernambuco (2016) relatou algumas mudanças da obra no estado de Pernambuco, devido a falta de um planejamento mais profundo:

Entre 2005 e 2006, na fase de tirar o projeto inicial do papel, a ferrovia teria 800 quilômetros de novos trechos ferroviários e 1.100 seriam aproveitados de malhas já existentes da Rede Ferroviária Federal, que passariam por remodelação.

O projeto passou por fortes intervenções em 2011 e passou a ser 100% rota de trilhos novos, sem trechos a serem recuperados.

Para evitar áreas de inundação com a construção da barragem de Serro Azul, iniciada em 2015, o traçado foi readequado em 2011.

Outra alteração ocorreu para que o centros urbanos das cidades de Escada, Gameleira e Ribeirão não fossem “cortados” pelos trilhos. A proposta foi apresentada em 2012.

O projeto sofreu intervenção em 2014 para desviar o centro do Cabo de Santo Agostinho, onde, inclusive, está sendo implantado o projeto Convida Suape, cidade planejada para 100 mil habitantes.

Em 2015, uma nova mudança inclui, além de atualização e reajuste, uma incorporação de novos pontos de engenharia, que inclui os pontos de mudança de rotas, postos de acessibilidade, adequações e custos com medidas socioambientais. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 2016)

O projeto passa por 81 municípios, e em Pernambuco são 35 municípios cortados pela Transnordestina, gerando 2.713 processos de desapropriações. Entre os trechos de Custódia - Arcoverde e Arcoverde - Pesqueira foram gerados 401 processos de desapropriações.

5.2. O MARKETING DO EMPREENDIMENTO

O Presidente Lula (2003-2011), que deu início a construção da ferrovia, e a presidente Dilma Rousseff (2012-2016), que deu continuidade as obras, até sofrer o impeachment em 2016, assim como a companhia responsável pela TLSA, a

Companhia Siderúrgica Nacional - CSN, anunciaram a redenção do nordeste brasileiro através das linhas férreas da Transnordestina, que traria em seus vagões desenvolvimento para essa região tão marcada pela miséria.

Durante uma cerimônia onde se comemorava a construção da Transnordestina, em 2006, o então Presidente Lula declarou: "Estamos fazendo essa ferrovia para que o Nordeste brasileiro deixe de ser a eterna região pobre do país e passe a ser uma região rica, desenvolvida, capaz de gerar empregos e oportunidades que a sociedade brasileira precisa" (UOL,2006)

O governo defendia que esse projeto traria um desenvolvimento para as regiões mais pobres do país, castigada pela seca e a falta de recursos, afirmando que através da TLISA, haveria geração de emprego e renda aumentando a economia da região cortada pela ferrovia.

Dilma Rousseff, a então presidente em 2011, afirmou que :

Trata-se de um megaempreendimento que vai contribuir para a redução das nossas desigualdades regionais e sociais. Voltada especialmente para o transporte de produtos agrícolas e de minério do semi-árido, dará um grande impulso ao desenvolvimento econômico e à geração de empregos no Nordeste. (G1,2011)

Em uma apresentação do projeto, feita pelo presidente da TLISA, em 2011, afirmou que o foco do projeto era a integração das regiões nordeste e centro-oeste, visando o agronegócio e a indústria mineral. No agronegócio, o maior beneficiário seriam as lavouras de soja. Já em relação aos minérios o foco seria as jazidas de metais como níquel, cobre, zinco, manganês e gipsita (Daher Filho, 2011).

No entanto Cavalcanti (2006) confronta esse discurso de integração das regiões, afirmando que:

Seu foco concreto, transparente na divulgação feita desde o início, é transportar soja — a ser produzida por um empreendimento privado, planejado para o município de Eliseu Martins (sul do Piauí) — até o porto de Pecém, em desenvolvimento nas proximidades de Fortaleza. Para isso, o grupo Vicunha / CSN — detentor da concessão da CFN — deseja que a linha de Fortaleza a Missão Velha (Cariri) seja retificada e

alargada; estendida até Salgueiro; e dali, por mais 450 km, diretamente para o projeto de soja em Eliseu Martins.

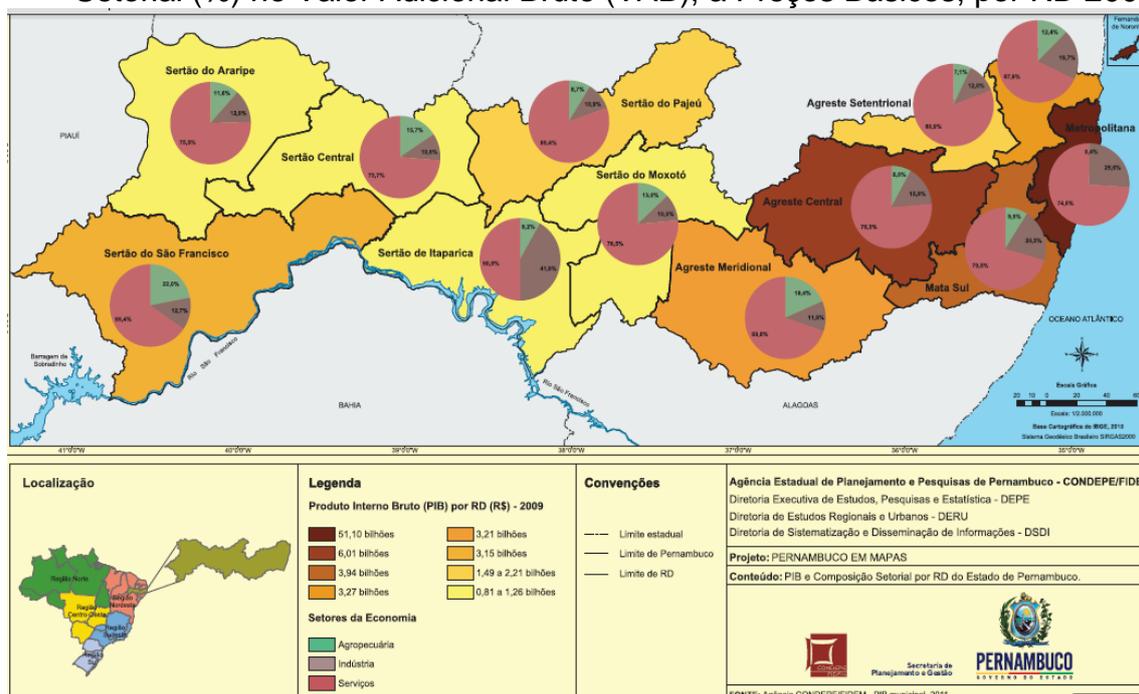
Uma segunda linha — de Salgueiro ao Recife — foi incluída no projeto de retificação e alargamento, talvez para captar apoio político no Pernambuco (onde se deseja deslanchar o porto de Suape), que constituía um dos principais focos de oposição ao projeto novo.

Todas as demais cargas potenciais citadas na divulgação inicial — inclusive mel —, juntas, não justificam o projeto novo, estimado em nada menos que R\$ 4,5 bilhões. Sugeriam um apanhado de itens reunidos a posteriores (e sem muito senso crítico) para vender a ideia: cada carga citada representava um público (cadeia produtiva) a ser conquistado, através de palestras e apresentações, para ampliar o número de defensores do projeto. Matérias ufanistas, feitas publicar até em jornais do interior do Sudeste, incluíram no cesto a soja do oeste baiano (fora da rota); e frutas das áreas irrigadas do vale do São Francisco — onde o projeto novo não pretende ir. (CAVALCANTI, 2006)

Um dos maiores acionistas da TLISA, é a Companhia Siderúrgica Nacional - CSN apresentou o projeto como um empreendimento que trará uma integração nacional, incentivará a economia local e promoverá novos negócios, e afirma que: "ao promover a integração, a Transnordestina se consolida como um elo fundamental para dinamizar a economia do Nordeste e aproximar o Brasil dos principais mercados mundiais" (CSN, 2017).

No entanto esse projeto, da forma como foi concebido, não integra as regiões, e tão pouco incentiva a economia local, porque não atende as demandas da área. Prova disso é que em Pernambuco a economia está voltada para prestação de serviços, em média 70%, depois indústria, com 20% aproximadamente, e por último a agroindústria, que corresponde a apenas uma média de 10% da economia do estado (Figura 14). Ainda assim o maior percentual do PIB voltado à agroindústria está na RD Sertão do São Francisco, por onde a ferrovia não passará.

Figura 14 - Pernambuco em mapas: Produto Interno Bruto (PIB) e Composição Setorial (%) no Valor Adicional Bruto (VAB), a Preços Básicos, por RD 2009



Fonte: Condepe/fidem

Sendo assim, se a intenção era gerar desenvolvimento econômico, a TLISA poderia transportar os produtos dessas indústrias, aquecendo a economia interna dessas regiões. Como por exemplo, a indústria têxtil do agreste, que é o segundo maior polo do Brasil.

O polo de confecções do agreste pernambucano, cujo motor se concentra nas cidades de Caruaru, Toritama e Santa Cruz do Capibaribe, registrou um aumento de oito mil novos empreendimentos ligados ao setor, na última década, além de uma expansão territorial do negócio, que agora abrange outros dez municípios da região, localizada no semiárido. (ESTADÃO,2013)

Mas a ferrovia nem ao menos passará por Caruaru. Em uma entrevista realizada para este trabalho, com o atual Secretário de Obras e Projetos Especiais de Arcoverde, Aildo Biserra, ele contou que muitos municípios lutaram para ter uma plataforma logística, inclusive Caruaru.

Caruaru com toda sua estrutura, onde tem um grupo de empresário lá, que eles chamaram de Polo Caruaru, esse grupo eles são donos do polo comercial de Caruaru, eles investiam pesado. E eles tinham uma área que ficava as margens, e queriam investir nessa área, e fizeram um grupo com políticos e se uniram [...] tava todo mundo nessa pressão para que existisse essa plataforma lá em Caruaru e não conseguiram. (BISERRA, 2017)

Apesar do enorme interesse desse município em se beneficiar da TLSA, colocando uma plataforma para escoamento da mercadoria fabricada na sua região, não obtiveram resultado.

Diante dessas declarações é possível ver o slogan desenvolvimentista do empreendimento da TLSA. No entanto não fica claro de que forma essa ferrovia pode gerar economia para, por exemplo o estado de Pernambuco, se dos 35 municípios que ela corta, apenas o município de Salgueiro terá uma Plataforma Logística Multimodal. As demais cidades apenas verão o trem passar. Fato que se resume bem na fala de Camargo (2015):

[...] analisamos que o Estado continua atuando em suporte às empresas privadas ou de capital misto, reproduzindo práticas já adotadas desde o período colonial a respeito das vias de comunicação. Desde financiamentos via BNDES até a atuação junto às desapropriações, como é o caso com a Nova Transnordestina, as ferrovias continuam desviando-se dos interesses da maior parte da população.

As vias constituem, elas mesmas, um negócio, e seguem cumprindo as necessidades exclusivamente impostas pela acumulação do capital, distanciando-se, no que se refere à agricultura, de quaisquer propósito de segurança e soberania alimentar. (CAMARGO, 2015, p. 273)

Esse pensamento destaca que assim como era no passado, a nova ferrovia atende apenas a interesses dos seus investidores, como por exemplo a CSN, a maior acionista da TLSA, é uma empresa que possui um complexo siderúrgico integrado, atuando no setores de: mineração, logística, cimento, siderurgia e energia (CSN,2017). O que nos mostra o porquê da TLSA priorizar o transporte de minérios. Exemplificando bem o que Vainer (2007), no capítulo I, descreve como "o império de opções e decisões de empresas privadas".

5.3. AS OBRAS DA TRANSNORDESTINA EM ARCOVERDE

O trecho Salgueiro - Suape, que corta Arcoverde, corresponde ao lote 4 e 5. A linha férrea passa por dentro do território do município cortando a área rural e a área urbana onde corta o bairro do Sucupira.

Arcoverde é um dos 35 municípios de Pernambuco cortado pela linha férrea Transnordestina. Diferentemente do que aconteceu a mais de cem anos atrás com a

chegada da Estrada de Ferro Central de Pernambuco que trouxe desenvolvimento para a pequena vila, a Transnordestina está longe de trazer qualquer benefício para esse território.

A obra iniciada em Arcoverde, em 2011, diz respeito à construção de um Túnel, uma nova via da BR 232 que funcionaria como um desvio das obras, localizados no bairro Sucupira, e dois viadutos um na PE 270 e outro na BR 424. Foi divulgado em noticiários, que o túnel seria construído teria quase 1 km de extensão, 9 m de altura e 7 metros de largura. Porém, não há informações a respeito do projeto que tenham sido disponibilizados pelos responsáveis da obra, a saber, a TLISA, Odbrecht, e dos órgãos governamentais.

Foi solicitado, por meio do Sistema Eletrônico do Serviço de informação ao Cidadão, os Estudos de Impacto Ambiental e o projeto da Transnordestina no trecho que passa por Arcoverde, ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DINIT), este respondeu informando que esta obra é de responsabilidade da VALEC (ANEXO A). A VALEC, de acordo com a Lei 11.772/08, é o órgão competente para coordenar e executar a construção da ferrovia Transnordestina. No entanto, a mesma informou que a Transnordestina está sob responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Transnordestina Logística S.A (TLISA) (ANEXO B).

A ANTT respondeu a solicitação afirmando que o Estudo de Impacto Ambiental - EIA e o Projeto estão restritos ao acesso público(ANEXO C):

Em atenção a manifestação registrada, informamos resposta da Gerência de Projetos Ferroviários, através do Despacho nº940. Relativamente ao EIA do projeto da Transnordestina no trecho Salgueiro - Porto de Suape - SPS, comunicamos que o conteúdo constitui os autos do processo administrativo nº 50500.029030/2014-49 e que as informações contidas nos seus autos estão classificadas **como sigilosas no grau reservado, em conformidade com o termo de classificação de informação - TCI de 13 de janeiro de 2015, motivo pela qual elas estão submetidas à restrição de acesso ao público pelo prazo máximo de 05 (cinco) anos**, nos termos da Lei nº 12.527/2011, art.4º, inc. III, art. 6º, inc. III, art. 24, § 1º, inc. III, art. 25 c/c § 1º, art. 27, inc. III; do Decreto nº 7.724/2012, art. 3º, inc. IV, art. 28, inc. III; e da Resolução ANTT nº 56/2002, itens 2.1, 4.4.1 e 4.5.1.

No que tange ao segundo pedido, informamos que não há no âmbito desta Agência um planejamento do projeto vigente para aquela obra, pois, nos termos do contrato de concessão, os prazos para conclusão das obras da

Transnordestina se encontram expirados. Desse modo, após a conclusão dos processos instaurados e em andamento nesta ANTT para apuração de eventuais irregularidades contratuais, poderão ser estabelecidos novos prazos e planejamentos para o projeto. (ANTT, 2017, grifo nosso)

Também foi solicitado a Agência Estadual do Meio Ambiente (CPRH), o EIA e o projeto, mas este informou que as licenças foram dadas pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA).

Na página oficial do IBAMA há a opção de consultar informações do empreendimento, no entanto, na área de informações do empreendimento, há a informação de "componente não encontrado", existindo apenas documentos do projeto como a Licença de Instalação e o Parecer Técnico. E ainda algumas exigências, mas não há o estudo de impacto ambiental.

Para Camargo (2015), existe uma estratégia de fragmentar os EIAs, e dificultar o acesso à informação, de forma que não sejam analisados os impactos em toda a sua magnitude:

Houve a determinação também de que o processo de licenciamento ambiental do projeto da Nova Transnordestina ocorresse de forma fragmentada, segundo os trechos componentes, independentemente de quais fossem. A fragmentação do processo de licenciamento ambiental para a obtenção das autorizações exigidas pela Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA 01/1986 reproduz uma estratégia amplamente utilizada pelos empreendedores que não desejam que os "impactos ambientais" e "impactos sociais" sejam analisados na escala total do projeto. (CAMARGO, 2015,p.293)

Mas Segundo o Machado (2016), dividir o empreendimento é essencial para uma boa execução do projeto e garante uma maior agilidade a obra:

A construção da ferrovia foi segmentada por lotes, devido à grandiosidade do empreendimento, com 1.753 km de extensão. As características de engenharia do projeto requerem cuidados e atenção às especificações, sendo necessária a boa realização das obras para não haver problemas no lançamento dos trilhos. A distribuição da obra por lotes é feita de modo a dar maior agilidade à construção e proporcionar a participação de diferentes empreiteiras. (Machado, 2016, p. 33)

Antes das obras começarem, foi apresentada, durante uma reunião, pela empresa Odebrecht algumas alternativas para a passagem do trem no município, ao prefeito do município Zeca Cavalcanti, do PTB, em 2010. Estavam presentes na reunião a

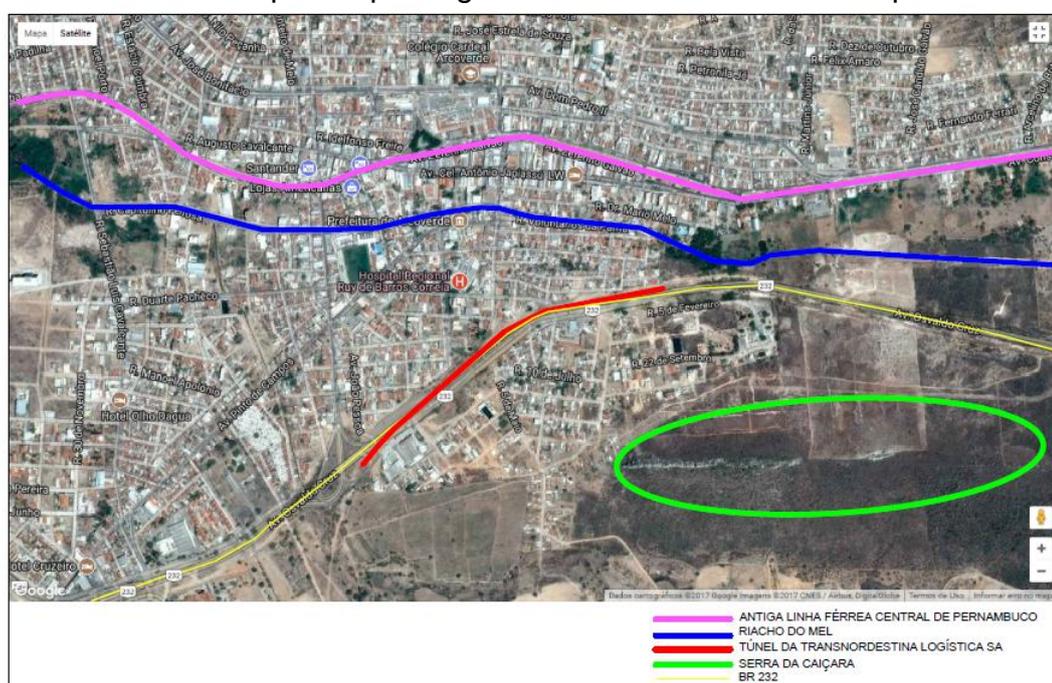
vice-prefeita, que hoje é a prefeita de Arcoverde, os secretários do governo, e alguns empresários do município.

Durante a entrevista, realizada no dia 31 de outubro deste ano, ao ex-secretário de Meio Ambiente, Renato Campos, nos contou quais foram os projetos preliminares estudados para a implantação da nova linha férrea, e o porquê de terem construído um túnel que passa por baixo da BR 232, cortando o município:

Foi no passado que havia um pré-projeto, que ela passava por trás dessa serra aqui, paralela a 232, mas ficaria muito caro a obra pra cortar a serra, ficaria mais caro até que o túnel. Houve também o projeto [...] que ele passaria, é... de lado do riacho do mel, certo? Mas ia ser, por conta da "zuada" e do barulho, esse impacto, ia ser maior. Então eles preferiram fazer dessa forma. (CAMPOS, 2017)

A figura 15 a seguir mostra por onde o trem passaria dentre as opções citadas pelo ex-secretário:

Figura 15 - Alternativas para a passagem da linha Férrea no Município de Arcoverde



Fonte: Autora

Segundo o entrevistado, não houve nenhuma interação por parte dos gestores da cidade com as decisões do projeto. Em suas palavras Campos conta que: "Isso, a gente soube dessa história, mas num foi que mudou de última hora não. Quando foram fazer a reunião com o prefeito, com os secretários, eles já vinham com a

história montada, tudo organizado" (CAMPOS 2017). Podemos fazer uma comparação com essa afirmação e o que foi dito por Vainer e Araújo (1992), capítulo I, de que esses empreendimentos são feitos distantes da população da região, e que apesar de anunciarem desenvolvimento o mesmo acontece na maioria das vezes apenas para os empreendedores.

Ainda afirmou que na ocasião foi apresentado o estudo de impacto ambiental. Apesar de hoje está sob sigilo. Não tivemos acesso ao EIA. Nem mesmo os secretários atuais sabem da existência desse documento.

Em entrevista com a atual prefeita, Madalena Brito PSB, realizada no dia 28 de outubro, que na época do início das obras era vice-prefeita, ela contou que a reunião aconteceu para apresentar o projeto, tendo sido realizada em uma casa de eventos da cidade, o Democrático. Ao ser questionado se houve participação popular nessa reunião, ela então afirmou: "Sim, estavam presentes os empresários da cidade". Ela também contou que na época foram apresentadas algumas opções de trajeto para o trem, mas só citou o projeto que passaria por trás da Serra da Caiçara e o que passaria pela BR 232. No entanto, afirmou que não sabe o porquê de terem escolhido o projeto que passa pela BR, uma vez que na opinião dela essa escolha trouxe grandes impactos para a cidade.

Esse empreendimento, a Transnordestina, passando pela BR 232, causou muitos problemas, principalmente na mobilidade, o bairro do Sucupira, e ali na Tamboril, ficaram isolados. Além disso muita gente teve seu terreno desapropriado. O próprio Parque de Exposições do Município, que era de grande importância para nós, onde fazíamos muitos eventos, a Transnordestina vai passar bem no meio dele. (BRITO, 2017)

Um jornal da região publicou uma matéria descrevendo o que aconteceu durante a reunião entre os representantes de Arcoverde e a Odebrecht, que aconteceu no dia 24 de maio de 2010:

Os principais responsáveis pela obra de construção da Transnordestina estiveram ontem à tarde apresentando seu plano de ação a empresários e políticos arcoverdenses. O encontro que aconteceu no Democrático contou com a presença do prefeito Zeca Cavalcanti; do diretor de contrato da Odebrecht, Pedro Leão; diretor Paulo Falcão; além dos gerentes administrativos Eufrásio Danda e de Produção, Alexandre Biselli. Durante o encontro, foi anunciado que os trabalhos de construção da Transnordestina começam agora em junho e até agosto cerca de 550

trabalhadores deverão estar empregados na obra. Para tanto, a empresa vai lançar em Arcoverde o programa Acreditar que visa capacitar a mão de obra local para ser utilizada nos trabalhos da Transnordestina. Em Arcoverde, a estrada de ferro começa por trás do Max Hotel, passa pelo IPA e na altura do viaduto será construído um túnel de cerca de 900 metros, saindo na altura do Hotel Serrano, cruzando a BR 232. No encontro, também foi lançada a proposta aos empresários e autoridades presentes para que se mobilizem afim de garantir a instalação de um entreposto de abastecimento em Arcoverde. Para isso, o prefeito Zeca Cavalcanti já anunciou que irá contratar uma empresa que fará o levantamento de toda a produção de Arcoverde e região que possa ser transportada pelos trens da Transnordestina. (ARCOVERDE DE TODOS,2010)

A construtora responsável pelas obras de infraestrutura da ferrovia em Pernambuco era a Odebrecht. Ela trabalhava com diferentes empreiteiras subcontradas, sendo a Ancar, a partir de 2014, a responsável pelo lote 5 do trecho Salgueiro-Suape (construção de túnel em Arcoverde, Pernambuco) (IPEA, 2016). No entanto, segundo a Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, a Odebrecht rompeu o contrato com a TLSA em 2013. Mas se comprometeu em terminar algumas etapas do projeto, entre elas o túnel em Arcoverde. No lugar da Odebrecht a EIT Engenharia assumiu os trechos que passam por Pernambuco (SDEC,2013).

Tal construção por ser parte de um grande empreendimento passou por uma série de problemáticas, devido a sua grande estrutura, e uma demanda alta de materiais construtivos, mão de obra e máquinas, transformou a região em um canteiro de obras. Gerando diversos impactos que abordaremos no próximo capítulo.

Até o presente momento, no território de Arcoverde, existe apenas a construção do túnel e a nova via da BR 232, que passa por cima do túnel, concluídas. E ainda construções inacabadas dos dois viadutos que passarão por a PE 270 e por a BR 424 (APÊNDICE A). Alguns trechos chegaram a ser terraplanados, no entanto a linha férrea não chegou na área do município. As obras encontram-se paralisadas em todos os estados, com um novo orçamento estimado de 11 bilhões de reais.

6. IMPACTOS CAUSADOS PELA TRANSNORDESTINA E SEUS RESULTADOS

Neste capítulo iremos mensurar os impactos da Transnordestina no município de Arcoverde, de forma a avaliar os efeitos desse grande empreendimento. Considerando os impactos territoriais, socioespaciais e ambiental.

6.1. METODOLOGIA

Para esta análise foi utilizado o método empírico indutivo, para verificar os impactos ocorridos no município de Arcoverde, com base no que foi discutido no capítulo I sobre os impactos causados pelos grandes empreendimentos. Isto posto analisamos os impactos ocorridos durante as obras da ferrovia Transnordestina. Os meios técnicos de investigação do procedimento metodológico foram: histórico, comparativo e observacional. As categorias e os indicadores de análise da pesquisa realizada são qualitativos, sendo eles: impacto ambiental, impacto territorial e impacto socioeconômico.

Para análise de impacto territorial, foram definidos os seguintes indicadores: alteração no planejamento urbano municipal para receber o empreendimento, desapropriações, remoções ou deslocamentos temporários. Dinâmica imobiliária, através de Ocupações irregulares, próximo ao empreendimento por parte dos trabalhadores, e aumento ou diminuição do preço dos imóveis. Se afetou a mobilidade local, e o sossego dos moradores. E a infraestrutura do município, como habitação, saúde e educação, suportou a demanda do empreendimento.

Para análise de impacto socioeconômico como qualquer ação direta ou indireta que pode gerar mudanças positiva ou negativas no âmbito social e econômico. Na análise socioeconômica se houve crescimento econômico, geração de emprego e renda, se houve gentrificação devido a uma possível valorização da área ou uma desvalorização.

Na categoria de impacto ambiental, será analisado apenas o indicador sonoro, por ser este o indicador que motivou a construção do Túnel para a passagem do trem. E

será analisado de que forma a obra perturbou o sossego e a dinâmica dos moradores do entorno.

Os instrumentos metodológicos para essas análises foram: entrevistas padronizadas e estruturadas com moradores e comerciantes próximos ao empreendimento (APÊNDICE C), com a gestora e secretários do município (APÊNDICE D). Registro fotográfico da área do empreendimento de antes, durante e após as obras do túnel, tiradas *in loco* pela autora, de arquivo pessoal dos entrevistados e de páginas digitais, para analisar os impactos na área. Mapas ou imagens do município, disponíveis no programa de computador *Google Earth*, em páginas da internet e em arquivos digitais cedidos pela prefeitura que mostrem mudanças no território, como: abertura de vias, novas construções. Reportagens de jornais locais e da região que narram acontecimentos relativos ao empreendimento, documentos e leis, como Plano diretor, para verificar o zoneamento da área e suas diretrizes, cedidos pela prefeitura. E também relatórios e Estudos de Impacto Ambiental, Parecer Técnico, e Licença de Instalação disponibilizada no órgão Federal IBAMA. .

A tabela 1 a seguir mostra as categorias de análise escolhidas para avaliação dos impactos, os seus indicadores e os procedimentos metodológicos.

Tabela 1 - Indicadores e procedimentos metodológicos

CATEGORIAS DE ANÁLISE	INDICADORES	INSTRUMENTOS
IMPACTO TERRITORIAL	MODIFICAÇÃO NO PLANEJAMENTO MUNICIPAL	PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO E ENTREVISTA COM GESTORES
	REMOÇÕES OU RETIRADAS DE MORADORES	ENTREVISTA COM GESTORES E COM MORADORES
	OCUPAÇÃO IRREGULAR	ENTREVISTA COM GESTORES E COM MORADORES MAPAS DE ANTES E DURANTE AS OBRAS
	MOBILIDADE	ENTREVISTAS, REPORTAGENS E FOTOGRAFIAS
	INFRAESTRUTURA DO MUNICÍPIO	ENTREVISTA COM GESTORES E COM MORADORES E REPORTAGENS
IMPACTO SOCIOECONÔMICO	CRESCIMENTO ECONÔMICO	ENTREVISTA COM GESTORES, REPORTAGENS
	EMPREGO E RENDA	ENTREVISTA COM GESTORES, REPORTAGENS
	DEVALORIZAÇÃO DA ÁREA	ENTREVISTA COM GESTORES E COM MORADORES
IMPACTO AMBIENTAL	SONORO	ENTREVISTA COM GESTORES E COM MORADORES E PARECER TÉCNICO

6.2. IMPACTO TERRITORIAL

6.2.1. MODIFICAÇÃO NO PLANEJAMENTO URBANO

O primeiro indicador a ser verificado foi se a implantação da Transnordestina, considerou o planejamento municipal, no trecho que corta a área urbana do município. Também foi verificado se houve remoções ou retiradas dos moradores, ocupação irregular, mobilidade, infraestrutura do município.

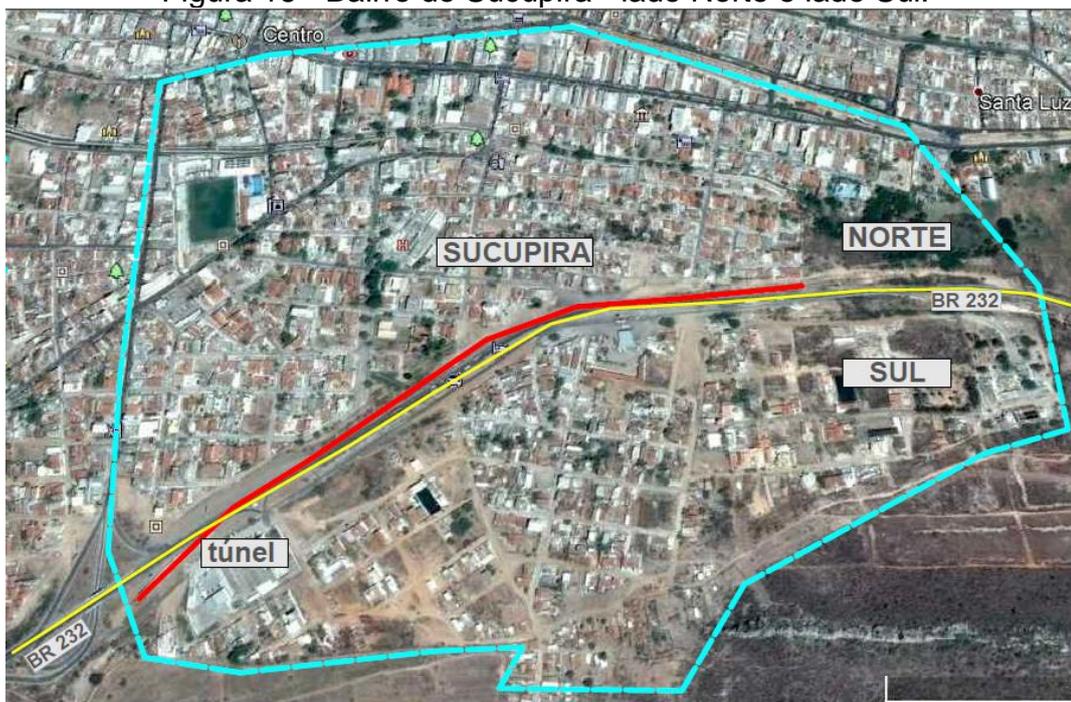
Durante entrevista com a Prefeita Madalena Brito, onde perguntamos se houve um planejamento para receber o empreendimento, ela afirmou que: "o empreendimento já veio pronto. Eles apenas fizeram uma apresentação do projeto" (MADALENA, 2017). Foi questionado se houve parceria público privada, ou operação consorciada entre a prefeitura do município e empresa privada para o empreendimento, e também se houve negociação entre a prefeitura e o Governo Federal, devido ao impacto do empreendimento no território, e a resposta da prefeita foi que nada disso aconteceu. O que confirma as discussões de Bezerra (2009) ao afirmar que os empreendimentos são planejados de forma vertical e pragmática, e o que é defendido por Vainer (2007), que tais empreendimentos são feitos aquém de um planejamento efetivo e distante de um debate público.

O Planejamento urbano da cidade foi alterado, de forma que, o que existe agora não condiz mais com o Plano Diretor, sendo este ignorado pelos gestores do município e a TLSA, dessa forma o que existe atualmente não condiz com a Lei Municipal Nº 2.111/2007. Tal fato contextualiza a afirmação de Vainer e Araújo (1992), mencionados no capítulo I, quando descrevem que o município não tem poder diante dos grupos empresariais responsáveis pelas Grandes Empreendimentos (GEs), onde os mesmos comprometem a capacidade de decisão dos poderes locais, o que qualificam como "territórios sob jurisdição do empreendimento", por excluírem o planejamento municipal de suas decisões.

O bairro Sucupira (Figura 16), é a área mais atingida pelos impactos da construção do túnel, pois é exatamente nesse bairro que foi construído o túnel, sendo este predominantemente residencial, salvo às margens da BR 232 que possui

estabelecimentos como restaurantes, posto de gasolina e hotéis. De acordo com o Zoneamento do Plano Diretor - PD, é definido como uma Zona de Urbanização a consolidar, compreendida como ZU Ib e ZU IIa, e ainda há a Faixa de Proteção Rodoviária - FPR que determina uma faixa de domínio de 70m de afastamento.

Figura 16 - Bairro do Sucupira - lado Norte e lado Sul.



Fonte: Google Earth

No entanto, foi verificado que esse afastamento determinado no PD não correspondia ao existente (APÊNDICE B), chegando, em algumas áreas do bairro, a aproximadamente 20 a 30 metros de distância entre as construções e a via, antes do empreendimento ser realizado. Depois da construção do Túnel e da faixa de desvio da BR 232, a distância das residências em alguns pontos ficaram menores que 10 metros, nas imagens é possível notar o paredão do Túnel em paralelo com a rua Mário Napoleão Arcoverde, com uma grande aproximação das residências, consequentemente a perturbação ao sossego dos moradores se torna ainda mais intensa devido ao barulho dos veículos que passam na BR (Figura 17 e Figura 18).

Figura 17 - Rua Mário Napoleão Arcoverde e Túnel da TLSA 2017



Fonte: Arquivo pessoal.

Figura 18 - Desvio da BR 232 e residências.



Fonte: Arquivo pessoal

Quando as obras foram iniciadas, o bairro que já era dividido pela BR 232, tinha a parte Norte consolidada e a parte Sul com poucas construções (Figura 18). A

tipologia das construções de uma parte e de outra são bem diferentes (Figura 19). O lado Norte possui uma boa infraestrutura e construções com padrão mais elevado. Já o lado Sul tem características construtivas mais simples e carece de infraestrutura básica.

Figura 19 - Tipologia das residências



Fonte: Google Maps 2012

6.2.2. REMOÇÕES OU RETIRADAS DE MORADORES

Outro indicador que foi verificado para mensurar os impactos é se houve remoções, que é quando moradores de uma determinada área são removidos definitivamente pelo poder público, sendo colocados em outra área, próxima ou não, sob justificativa de estarem em áreas de risco ou por interesse público. Sendo constatado, através das entrevistas com gestores e moradores, que houve remoções no lado sul do bairro. Onde algumas casas chegaram a desabar por causa do impacto das explosões para perfurar o túnel.

Em entrevista, com o secretário de obras da época, Renato Campos, foi perguntado se houve alguma remoção de moradores, ele contou que: "Teve. Teve algumas casas que, uma ou foram duas casas que parece que caiu. Eu não sei. Mas eles resolveram, eles pagaram ao pessoal. É o que a gente sabe" (CAMPOS, 2017). Tal fala demonstra a ausência do poder público frente os impactos sofridos pelos moradores, pois não se sabe ao certo quantas pessoas foram removidas da área, para onde foram, nem ao menos sob quais condições essas pessoas aguardaram a suas devidas indenizações.

O lado Sul, justamente o mais carente de infraestrutura, foi o que sofreu com as remoções e retirada dos moradores. O que se assemelha ao discurso de Coelho (2011), no capítulo I, quando afirma que esses empreendimentos, atingem na maioria das vezes, a população de classe baixa por estarem em áreas mais sujeitas a riscos.

Outro aspecto relatado, refere-se as retiradas das pessoas, que significou na saída provisória dos moradores da área, até a conclusão das obras. Uma moradora entrevistada falou: "Dessa esquina pra baixo a maioria teve que ser retirado. Eles pagaram o aluguel em outra região, pra poder trabalhar. Porque tinha outra mão [via] dessa... pra eles [os *trabalhadores*] puderem ter acesso aqui" (ISRAEL, 2017) (Figura 20). Outro entrevistado também afirmou que houve demolição de casas e retiradas dos moradores: "Houve lá na frente, lá próximo ao Serrano. Teve que sair da casa, umas foram demolidas e outros tiveram que ir pra casa de aluguel" (CÂNDIDO, 2017). Serrano é um posto de gasolina que fica às margens da BR 232.

Figura 20 - Desvio da BR 232 próximo as residências, lado sul.



Fonte: Xis.Club

Entrevistamos um senhor de 76 anos que foi retirado da sua residência, Sebastião contou que:

Fui morar em uma casinha lá no São Cristovão... Eles custearam tudo. Pagaram o aluguel, pagou o tempo que foi necessário, quase seis anos. E pagaram tudo e no final da obra, que terminou, quando foi pra gente voltar, aí o conserto que teve na casa, eles fizeram tudo. (ALVES,2017)

Segundo Sebastião a empresa se responsabilizou por todos os danos causados na estrutura das moradias que foram causados pela detonação de explosivos, além de custear as despesas relativas ao aluguel de outras residências para alojar os moradores retirados da área.

6.2.3. DINÂMICA IMOBILIÁRIA

Outro indicador que foi analisado refere-se ao surgimento ou não de ocupações irregulares, que poderiam ter acontecido na área, devido a oferta de emprego e o aumento de trabalhadores na região, foi verificado que não houve ocupação irregular, através das entrevistas feita com a prefeita Madalena e o atual Secretário de Obras Aildo Biserra. Outra forma de análise se deu através da comparação das imagens de satélite feitas no Google Earth de antes, durante e após as obras do túnel, não sendo constatado no entorno do empreendimento nenhuma ocupação significativa ou mesmo um processo de favelização na área.

6.2.4. MOBILIDADE

Outro indicador que foi verificado refere-se a mobilidade, foi diagnosticado que houve um impacto direto durante as obras do empreendimento. O bairro do Sucupira ficou isolada por tapumes, isso porque havia a necessidade de proteger as casas das explosões feitas para abrir o túnel, além de grande movimentação de máquinas e materiais construtivos, o que conseqüentemente impactou na mobilidade da população, deixando os moradores ilhados, dificultando o tráfego de pedestres e automóveis.

O presidente da associação dos moradores prestou uma entrevista ao G1 onde afirmou: “Aqui moram cinco mil pessoas e a obra impossibilitou até o acesso ao Hospital Regional de Arcoverde” (Roberto Cavalcanti, 2013) (Figura 21).

Os moradores do lado Sul ficaram ilhados durante todo o período das obras, que teve início em 2011, existindo apenas uma única passarela (Figura 22), e para os veículos um retorno muito distante que dificultava a entrada e saída do bairro, além de um desnível de aproximadamente 90 centímetros da nova pista em relação à antiga o que tornava impossível o acesso de veículos aos estabelecimentos das margens da BR 232. Gerando manifestações contrárias ao empreendimento.

Figura 21 - Reportagem publicada pelo G1 Pernambuco.

28/11/2013 09h05 - Atualizado em 28/11/2013 09h05

Obra da Transnordestina isola bairro há cerca de dois anos em Arcoverde

Acesso a hospital também foi prejudicado, segundo presidente de associação. Empresários relatam prejuízos de R\$ 40 mil a R\$ 250 mil, durante trabalhos.

Jael Soares
Do G1 Caruaru



Fonte: G1 Pernambuco 2013

Durante entrevista ao jornal local, Roberto Cavalcanti, líder comunitário contou:

No início, a empresa fez reuniões conosco e com os moradores para apresentar o projeto, prometendo inclusive ações sócio assistenciais no bairro, até para minimizar os impactos e transtornos da obra. Mas, na realidade, o bairro do Sucupira está isolado do resto da cidade e o acesso aos serviços de segurança, viaturas, ambulâncias e transporte escolar é prejudicado. Com essa limitação de acesso e a construção desse retorno distante do que existia anteriormente, cremos que haverá desvalorização dos imóveis na área. Os moradores querem que seja mantido o acesso do bairro Sucupira pela Rua José Ferreira de Lima até a José de Siqueira Brito, que dá acesso ao Hospital e ao centro da cidade. (ROBERTO CAVALCANTI, 2013)

Figura 22 - Passarela sobre as obras do túnel



FONTE: Google Maps 2017

Segundo reportagens a empresa responsável pelo empreendimento, TLISA, informou que as mudanças relativas a mobilidade dos moradores seria temporárias, no entanto não tinham uma previsão, e que todas as modificações no tráfego teriam sido autorizadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes DINIT (G1, 2013).

Em resposta, ao não atendimento das demandas da população e ao impacto negativo do empreendimento, os moradores, comerciantes e empresários prejudicados fizeram um protesto, em novembro de 2013, interditando a BR 232, solicitando melhorias na mobilidade e o nivelamento da via. Mas essas reivindicações não foram atendidas. Durante alguns meses, as obras estiveram paralisadas devido a greve de funcionários, e então, em fevereiro de 2014, os moradores retiraram os

tapumes que os isolavam do restante da cidade. Só em Abril de 2014 a nova via da BR 232, que foi executada sobre o túnel, foi liberada pelo DINIT.

6.2.5. INFRAESTRUTURA DO MUNICÍPIO

Não houve impacto, pois não houve maiores demandas nas escolas, hospitais, habitações e demais serviços públicos, porque a maioria dos trabalhadores contratados já residiam em Arcoverde, e a mão de obra técnica vinda de fora da cidade se instalaram em hotéis, permanecendo apenas durante o trabalho e retornando para suas cidades nos fins de semana e feriados.

6.2.6. GENTRIFICAÇÃO

Com a chegada do empreendimento não houve gentrificação na área, o que aconteceu de fato foi uma desvalorização dos imóveis. Segundo os moradores entrevistados todos afirmaram que houve um abandono de algumas residências, e que lotes que estavam à venda perderam seu valor por estarem muito próximo ao túnel.

6.3. IMPACTO SOCIOECONÔMICO

6.3.1. CRESCIMENTO ECONÔMICO

A maior promessa da Transnordestina sempre foi o desenvolvimento socioeconômico para o Nordeste. Como vimos nos discursos dos atores envolvidos, citados anteriormente, a Transnordestina iria gerar milhares de emprego e seu impacto desenvolvimentista atingiria toda a região por onde passasse. Segundo o site Valor Econômico (2013): "O pico de obras, entre 2010 e 2011, registrou 11 mil trabalhadores em todos os lotes da estrada de ferro".

6.3.2. GERAÇÃO DE EMPREGO E RENDA

Em Arcoverde, quando o empreendimento foi apresentado aos gestores do município, em 2010, estimou-se que geraria 550 empregos diretos na obra. Onde os

empregados passariam por um processo de capacitação realizado pela empresa Odebrecht. Em 2011 a empresa realizou um processo seletivo com vagas para pedreiros, carpinteiros, operadores de máquinas e outras funções. Ainda havia uma perspectiva de que para as obras do desvio da BR 232 e do túnel seria gerado cerca de 1 mil empregos na cidade.

Com o aumento de trabalhadores na cidade de Arcoverde houve um aumento proporcional na economia do comércio e em alguns hotéis da cidade. Segundo o atual secretário de Obras Aildo Biserra, a chegada dos trilhos da ferrovia na cidade se deu da seguinte forma:

Gerou um êxtase nas cidades por onde a Transnordestina ia passar. Porque os prefeitos já enxergavam aumento de arrecadação, muito recolhimento de ICMS, ISS... emprego sendo gerado. E.. movimento da economia, muitas coisas só eram adquiridas na cidade.. aluguéis, hotéis eram fechados e alugados inteiros para a empresa. Quer dizer, loucuras que foram feitas nisso daí. Muita gente embarcou, muitas empresas embarcaram e quebraram. Hotéis aqui que tinha um movimentozinho, mas sobreviviam, vislumbrando um valor fixo e alto fechou com a Transnordestina e depois não conseguiu voltar. aí isso gerou problemas também e agora tá a desolação, né? (BISERRA, 2017).

Ele explica que muitos comerciantes e empresários aproveitaram as obras para aumentar os preços das diárias dos hotéis, e do que era vendido no comércio da cidade. Devido ao grande número de trabalhadores vindos de fora da cidade, como por exemplo, os engenheiros da Odebrecht, que não tinham interesse em morar na cidade, então a empresa alugava as instalações do hotel por o tempo em que fossem durar as obras. Assim, conseguiram lucrar durante as obras do túnel.

6.3.3. DESVALORIZAÇÃO DA ÁREA

No entanto, para os comerciantes e empresários que tinham seus estabelecimentos às margens da BR, esses sofreram um impacto negativo. Como já mencionado anteriormente, essa área ficou isolada por tapumes e com a mobilidade reduzida. O acesso aos postos de gasolina, hotéis, restaurantes e bares ficou inacessível, o que causou a falência de muitos deles.

6.4. IMPACTO AMBIENTAL

Conforme já discutido no capítulo I, vimos que qualquer ação do homem trará impactos no meio natural ou construído. No caso dos grandes empreendimentos esses impactos podem ser percebidos e sentidos em diferentes aspectos.

Porém, o Estudo de Impacto Ambiental, conforme já citado no capítulo 3, está sob sigilo e restrito a consulta pública, o que há indícios de que o impacto ambiental deve ser de grande dimensão, se não, não seria mantido em sigilo. Sendo assim tivemos acesso apenas ao parecer técnico sobre o cumprimento de condicionantes da Licença de Instalação disponibilizado pelo IBAMA,

Todavia trataremos nesse trabalho o impacto sonoro, justamente porque o projeto da linha férrea não foi autorizado inicialmente pelo IBAMA (Figura 23) por causa do impacto sonoro que seria gerado quando o trem estivesse passando por dentro da área urbana. Deste modo, a TLSA propôs um túnel no trecho citado, como foi explica no capítulo 3, como uma medida mitigadora, para minimizar os ruídos que seriam transmitidos pelo trem e assim obter a licença de instalação.

Figura 23 - Parecer técnico - Tabela de condicionantes parcialmente atendidos

2.15 – Estão excluídas da autorização de obras os trechos e locais listados na Tabela abaixo, até que seja apresentado e aprovado pelo IBAMA o estudo de ajustes no traçado para distanciamento de áreas habitadas, ou ainda apresentado estudo com simulação dos efeitos/impactos de ruído sobre a população, estabelecendo medidas mitigadoras para esses locais, como barreiras acústicas – de vegetação ou de concreto, etc.

Nº	local	Município	Trecho
1	Sede urbana	Arcoverde	05km antes e depois da Estaca 50.165
2	Sede urbana	Serra Talhada	05km antes e depois da Estaca 21.974
3	Vila Cruzeiro do Nordeste	Sertânia	05km antes e depois da Estaca 42.404
4	Vila Mimoso	Pesqueira	05km antes e depois da Estaca 51.055
5	Sede urbana	Pesqueira	05km antes e depois da Estaca 52.300
6	Comunidade sem denominação	Ribeirão	05km antes e depois da Estaca 92.551
7	Sede urbana	Ipojuca	05km antes e depois da Estaca 90.315

Fonte: IBAMA

Contudo, a própria construção do túnel gerou diversos problemas aos moradores, pois foram realizadas diversas explosões para abrir a passagem. Segundo relatos de

uma moradora houve "muita poeira, muita poeira mesmo e muita zuada" (Israel, 2017). Além disso os moradores tinham que deixar suas residências e irem para outros locais, por medida de segurança, durante as explosões.

Segundo os entrevistados, houve algumas reuniões com os moradores para explicar os procedimentos que deveriam seguir durante as obras. Alguns dias antes das explosões eram distribuídos folhetos informativos e um carro de som passava pelas ruas avisando o dia e a hora, para que os moradores pudessem sair com antecedência.

Em entrevista com um empresário local ele contou como acontecia a evacuação da área:

Quando era pra detonar, então o que era que a gente tinha que fazer: funcionário do posto, funcionário do hotel, minha mãe em cadeira de rodas... era preciso que a gente tirasse daqui pra levar para o belvedere, é uma pracinha que fica aqui depois de Arcoverde, muito perto deve dá um quilometro, talvez. Veja que situação! (FERREIRA, 2017).

Notamos que toda dinâmica da área foi alterada em favor da construção. Todos tinham que fechar seus estabelecimentos e deixar as suas residências o tempo que fosse determinado pela empresa. Apesar de a prefeita ter afirmado que durante essas explosões a Odebrecht disponibilizava uma equipe de assistência social, para leva-lós a um lugar seguro, Ferreira e outros moradores afirmaram que eles eram obrigados a sair, não existindo nenhuma assistência por parte dos responsáveis da construção e tampouco um lugar propício para que os mesmos aguardassem o procedimento.

6.5. RESULTADOS DOS IMPACTOS DA TRANSNORDESTINA NA ÁREA URBANA DE ARCOVERDE.

Diante dos dados levantados foi verificado que a maioria dos impactos do empreendimento até o presente momento, foram caracterizados como sendo diretos, resultantes de causa e efeito; negativos, pois causaram danos a população; local, pois seus efeitos foram sentidos apenas nas proximidades do empreendimento; temporário na maioria dos impactos, pois duraram apenas o período de obras, e

apenas em relação a remoção e desvalorização da área o impacto se caracterizou como permanente. A tabela 2 apresenta uma síntese dos resultados analisados.

Tabela 2 - Análise dos impactos da TLISA em Arcoverde

CATEGORIAS DE ANÁLISE	INDICADORES	RESULTADOS	CLASSIFICAÇÃO DO IMPACTO
IMPACTO AMBIENTAL	SONORO	SIM	NEGATIVO; DIRETO; LOCAL; TEMPORÁRIO.
IMPACTO TERRITORIAL	MODIFICAÇÃO NO PLANEJAMENTO URBANO	SIM	NEGATIVO; PERMANENTE; DIRETO; LOCAL
	REMOÇÕES OU RETIRADAS DE MORADORES	SIM	NEGATIVO; TEMPORÁRIO; DIRETO; LOCAL
	DINÂMICA IMOBILIÁRIA	SIM	NEGATIVO; DIRETO; LOCAL; PERMANENTE.
	MOBILIDADE	SIM	NEGATIVO; DIRETO; LOCAL; TEMPORÁRIO.
	INFRAESTRUTURA DO MUNICÍPIO	NÃO HOUE	_____
	GENTRIFICAÇÃO	NÃO HOUE	_____
IMPACTO SOCIOECONÔMICO	CRESCIMENTO ECONÔMICO	SIM	TEMPORÁRIO
	GERAÇÃO DE EMPREGO E RENDA	SIM*	NEGATIVO; DIRETO; LOCAL; TEMPORÁRIO
	DESVALORIZAÇÃO DA ÁREA	SIM	NEGATIVO; DIRETO; LOCAL; PERMANENTE.

*Referente ao impacto nos estabelecimentos próximos ao empreendimento.

Podemos fazer uma relação com as afirmações dos teóricos citados neste trabalho, onde defendia-se que os pequenos e médios municípios, apesar de serem autônomos, não possuem forças para defender seu planejamento frente as decisões tomadas por o Governo Estadual e/ou Federal, ainda mais quando se trata de grandes empreendimentos, para seu território, não apenas porque são frágeis do ponto de vista econômico como também pela deficiência de seus Planos Diretores.

As decisões tomadas dentro dos gabinetes, com descreve Vainer (2007), longe da participação popular, se sobrepõem a organização territorial já existente, e desestrutura a dinâmica da área. Assim esses empreendimentos tornam-se instrumentos ativos do reordenamento territorial (VAINER E ARAÚJO, 1992). Observamos que essa fala se reproduz da mesma forma no território de Arcoverde.

Toda essa configuração que se dá a respeito da nova Transnordestina S/A reflete um passado ainda muito presente na história dos grandes empreendimentos do Brasil. Desde a época do Império até o presente século, as estradas de ferro se estendem e se desenvolvem de acordo com os interesses privados, que extraem do território os seus recursos naturais e os canalizam para fora do território local ou nacional. E o que fica para o estado são os problemas econômicos e territoriais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do que foi relatado nesse trabalho, consideramos a Transnordestina como um grande empreendimento, potencialmente capaz de gerar impactos no meio ambiente, construído ou natural, devido a sua complexidade e dimensionamento, que faz parte de um planejamento de natureza predatória, como afirma Leitão (2017) no capítulo 1. Pois constitui um planejamento feito de cima para baixo, ou seja, o Governo Federal e/ou Estadual impõe seus planos sem considerar o planejamento urbano das pequenas e medias cidades.

As cidades, por sua vez, vislumbrada com promessa de desenvolvimento, em um cenário vivenciado de poucos recursos, baixa arrecadação e altos custos, acreditam que tal empreendimento verdadeiramente pode alavancar a economia regional, e por isso abrem mão do seu planejamento urbano, que muitas vezes foi feito de forma a quem do que a demanda da população necessita, isto porquê falta investimento e mão de obra qualificada para fazer um planejamento eficaz. Dessa forma o empreendimento se sobrepõe a organização existente e, na maioria das vezes, modifica dinâmica de vida da população.

No caso que discutimos, a Transnordestina, que representa de forma subliminar os interesses privados, se sobrepôs no território de Arcoverde, de tal forma que, os gestores e a população foram apenas avisados do empreendimento, sendo construído sem nenhum debate público com a população, simplesmente removendo e retirando moradores, prejudicando a mobilidade, o sossego, e economia, daqueles que estavam em seu caminho.

Como vimos, a mesma trouxe um aumento na economia momentâneo durante o tempo em que estava em obras. Muitos trabalhadores tiveram suas carteiras assinadas, o que gerou uma movimentação econômica. Mas agora com as obras paradas, o cenário de outrora se repete. Sabemos que, quando as obras da Ferrovia forem retomadas, teremos uma nova movimentação econômica, no entanto só durará em quanto houver trilhos pra serem fixados, pois os lucros gerados pela Nova Transnordestina, que foram resultados de investimentos públicos, quando esta

estiver transportando minérios e grãos, também levará em seus vagões os lucros para seus grandes investidores, e a população verá bem de perto o trem passar.

REFERÊNCIAS

AGRESTE TEM 2º MAIOR POLO TÊXTIL DO PAÍS 2013

Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral/agreste-tem-2-maior-polo-textil-do-pais-imp-981078>> Acesso em: 30 out. 2017..

Apresentação Transnordestina Disponível em:
<<http://www.revistaferroviaria.com.br/nt2007/palestras/24-Out/CFN%20-%20Transnordestina.pdf>> Acesso em: 30 out. 2017.

ALONSO, José A. F. **Impactos intra-urbanos de grandes empreendimentos**
Edição: Ano 18 nº 06 - 2009 Disponível em: <<http://carta.fee.tche.br/article/impactos-intra-urbanos-de-grandes-empreendimentos/>> Acesso em: 29 mai. 2017.

Almanak Adm., Merc. e Ind. RJ, pág. 1012, vol.III. 3ª col.

ARAÚJO, Tânia B. **Por Uma Política Nacional de Desenvolvimento Regional.**
Revista ECONÔMICA DO NORDESTE; v. 30, n. 2, jun.1999

ARCOVERDE, Lei nº 2.111/2007. **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Arcoverde.**

BITAR, O.Y; ORTEGA, R.D. **Gestão Ambiental.** In: OLIVEIRA, A.M.S. & BRITO, S.N.A. (Eds.). Geologia de Engenharia. São Paulo: Associação Brasileira de Geologia de Engenharia (ABGE), 1998. cap. 32, p.499

BITOUN, Jan; MIRANDA, Lívia; [et al.]. **Desenvolvimento e Cidades no Brasil. Contribuições para o Debate sobre as Políticas Territoriais.** Observatório das Metrôpoles, Recife. 2009. Disponível em:
<<http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/livro%20desenvol%20e%20cidades%20no%20brasil-1.pdf>> Acesso em: 20 mai. 2017.

BNDES aprova financiamento de R\$ 500 milhões para CSN investir na ferrovia Transnordestina. 2006. Disponível em:

<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/200606_06_not090_06> acesso:14 de nov. 2017

BRASIL, ESTATUTO DA CIDADE - **lei nº 10.257**, Cap. III Art.41. 10 de julho de 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm> Acesso em: 29 de mai. 2017.

BRASIL, **Constituição Federal de 1988**, artigo 182, §1º. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10657746/artigo-182-da-constituicao-federal-de-1988>> Acesso em: 29 mai. 2017.

Breve histórico das ferrovias pernambucanas Disponível em: <<http://memoriaferroviariadepe.blogspot.com.br/2013/06/breve-historico-das-ferrovias.html>> Acesso em: 15. out. 2017.

CAMAROTTO, Murillo. **Três construtoras assumem obras da Transnordestina**. 2013 Disponível em: <<http://www.sdec.pe.gov.br/clipping/tres-construtoras-assumem-obras-da-transnordestina/>> Acesso em: 18 out. 2017.

CANARGO, Paula. **A Ferrovia Nova Transnordestina em meio às condições de reprodução camponessa em Ouricuri (Sertão Pernambucano)**. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015 Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-29062015-123757/en.php>> Acesso em: 28 set. 2017

CAVALCANTI, Flavio R. **Ferrovias e planos de viação**. Jan. 2012 Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferrovianos/0-Planos-Ferrovianos.shtml>> Acesso em: 16 out. 2017.

COELHO, Maria Célia Nunes. **Impactos Ambientais em áreas urbanas- Teorias, conceitos e métodos de pesquisa**. In: GUERRA, A.J.T.; CUNHA, S.B. In: Impactos ambientais Urbanos no Brasil, Rio de Janeiro, 2011.

Comissão do PAC discute andamento da obra da Transnordestina. 2015 Disponível em: <<http://www.alepe.pe.gov.br/2015/10/06/comissao-do-pac-discute-andamento-da-obra-da-transnordestina/>> Acesso em: 20 out. 2017.

CONAMA, **RESOLUÇÃO Nº 001**, de 23 de janeiro de 1986 Artigo 2º. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res86/res0186.html>>. Acesso em: 29 mai. 2017.

CONAMA, **RESOLUÇÃO nº 306**, 5 de julho de 2002 Publicada no DOU no 138, de 19 de julho de 2002, Seção 1, ANEXO I DEFINIÇÕES. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=306>>. Acesso em: 29 mai. 2017.

Decreto nº 641, 26 de junho de 1852 <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/dpl641.htm>

Diario Oficial do Estado do Ceará DOECE – 2016. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/113822658/doece-caderno-2-22-04-2016-pg-129>> Acesso em: 21 out. 2017.

EDSON, Paulo. **Diretores da odebrecht apresentam cronograma da Transnordestina em Arcoverde.** 2010 Disponível em: <<http://arcoverdedetodos.blogspot.com.br/2010/05/>> Acesso em: 10. set. 2017.

Ferrovia Transnordestina, 2013. Disponível em: <<http://www.valec.gov.br/ferrovias/ferrovia-transnordestina>> Acesso em: 10 set. 2017.

FILHO, Tufi Daher. **Os impactos da Ferrovia Transnordestina no Centro Norte Brasileiro.** 2011 PAINEL Disponível em: <http://www.antf.org.br/wp-content/uploads/2017/08/TRANSNORDESTINA-INSTITUCIONAL-III_ENCONTRO-DE-FERROVIAS-TUFI-25_Out_2011.pdf> Acesso em: 20 out. 2017

GALVÃO, Sebastião de V. **Histórico e estatístico de Pernambuco**. Rio de Janeiro. Dicionário corográfico; v. 1. p. 406, 1908.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. **Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil — uma perspectiva histórica**. Planejamento e Políticas Públicas nº 13 - jun. de 1996

Governo Federal inicia processo de concessão de ferrovias

Disponível em: <<https://ptnosenado.org.br/governo-federal-inicia-processo-de-concessao-de-ferrovias/>> Acesso em: 20 out 2017.

Governo garante R\$ 303,4 milhões para obras de abastecimento e esgotamento sanitário. 2015. Disponível em:

<<http://www.pe.gov.br/blog/2015/06/26/governo-garante-r-303-4-milhoes-para-obras-de-abastecimento-e-esgotamento-sanitario/>> Acesso em: 20 de ago. 2017.

Governo quer concluir ferrovia Transnordestina até 2013, diz Dilma 2011

Disponível em: <<http://g1.globo.com/politica/noticia/2011/04/governo-quer-concluir-ferrovia-transnordestina-ate-2013-diz-dilma.html>>

GOY, Leonardo. Trilhos Secos Bilhões de reais e 10 anos depois, Transnordestina leva lugar nenhum. 2016 Disponível em:

<<https://br.reuters.com/article/businessNews/idBRKBN1442DY?sp=true>> Acesso em: 17 nov. 2017.

Great Western Disponível em:

<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&view=article&id=268> Acesso em: 20 set. 2017.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/arcoverde/panorama>> Acesso em: 23 nov. 2017

Leitão, KARINA. O IMPACTO DE GRANDES PROJETOS EM COMUNIDADES ATINGIDAS 2017. DISPONÍVEL EM: <<HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/WATCH?V=KPMPGW4NZ4&T=154S>> ACESSO EM: 20 NOV. 2017.

MACHADO, Raphael Amorim. **Condicionantes institucionais à execução do investimento em infraestrutura no Brasil: estudo de caso sobre a implementação da ferrovia transnordestina.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.- IPEA. Rio de Janeiro, 2016

Moradores protestam contra obra da transnordestina em Arcoverde. 2013 Disponível em: <<https://sertaniavip.blogspot.com.br/2013/11/moradores-protestam-contra-obra-da.html>> Acesso em: 17 out. 2017.

MOTTA, D.; DA MATA, D. **Crescimento das Cidades Médias.** Boletim Regional e Urbano, Ipea/ Diretoria de Estudos Regionais e Urbanos (Dirur), n. 1, dez. 2008.

NETO, Carlos A. da S. C.; FILHO Bolívar P.; ROMMINGER, Alfredo E.; [et al.]. **Gargalos e demandas da infraestrutura ferroviária e os investimentos do PAC: mapeamento IPEA de obras ferroviárias** Produzido no programa de trabalho de 2009 Rio de Janeiro, jan. 2010

Novos Cadernos, NAEA v. 15, n. 2, p. 85-109, dez. 2012, ISSN 1516-6481

PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO 2007-2010 GOVERNO FEDERAL 22 de Janeiro de 2007.

Obra da transnordestina isola bairro há cerca de dois anos em Arcoverde, 2013 Disponível em: <<http://g1.globo.com/pe/caruaruregiao/noticia/2013/11/obra-da-transnordestina-isola-bairro-ha-cerca-de-dois-anos-em-arcoverde.html>> Acesso em: 20 out. 2017.

Para Lula, ferrovia Transnordestina permitirá que Nordeste se torne uma região rica, 2006 Disponível em:

<<https://noticias.uol.com.br/economia/ultnot/valor/2006/06/06/ult1913u51699.jhtm>>

Acesso em: 17.out.2017]

PARECER TÉCNICO Nº 111/2012-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA 2012
 MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO
 AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

Pernambuco em Mapas 2011 Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco - CONDEPE/FIDEM. Pernambucoemmapas / Coordenação de Ruskin Marinho de Freitas e Kamila Soares de Arruda Santos. Recife, 2011.

159 p.: il.

Revista Ferroviária, 2007. APRESENTAÇÃO Disponível em:

<<http://www.revistaferroviaria.com.br/nt2007/palestras/24-Out/CFN%20-%20Transnordestina.pdf>>

Acesso em: 20 out. 2017.

RODRIGUES, Arlete Moysés, **O Espaço Urbano e as estratégias de planejamento e produção da cidade.** In: Planejamento Urbano no Brasil: Conceitos, diálogos e práticas. Org. Elson Manoel Pereira

SILVA, Moacir, **Tentativa de Classificação das Cidades Brasileiras,** 1946. P.300.

In: Revista Brasileira de Geografia

Tinha uma Igreja no meio do caminho. 2016. Disponível em:

<http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/economia/2016/04/24/internas_economia,640648/igreja-impede-avanco-de-obras-da-transposicao.shtml>

Acesso em: 20 out. 2017.

TLSA. 2017 Disponível em:

<http://www.mzweb.com.br/csn2016inst/web/conteudo_pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=59542>

Acesso em: 17.nov. 2017.

Três construtoras assumem obras da Transnordestina. Valor Econômico. 2013
Disponível em: <<http://www.valor.com.br/empresas/3370868/tres-construtoras-assumem-obras-da-transnordestina>> Acesso em: 20 nov. 2017.

Um projeto de rede ferroviária para o nordeste. Disponível em:
<<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/Transnordestina/TNeTransnordestina.shtml>>
Acesso em: 17. out. 2017.

VASCONCELOS, Fernando Albuquerque. **Cidades Brasileiras, que planejamento?**. s/d

VAINER, Carlos B. **Planejamento territorial e projeto nacional os desafios da fragmentação.** v9, n1, p9 2007 Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.22296/2317-1529.2007>> Acesso em: 10 mar 2017.

VAINER, Carlos B.; ARAUJO, Frederico G. B. **Grandes projetos hidrelétricos e desenvolvimento regional.** Centro Ecumênico de documentação e Informação – CEDI. Rio de Janeiro, 1992.

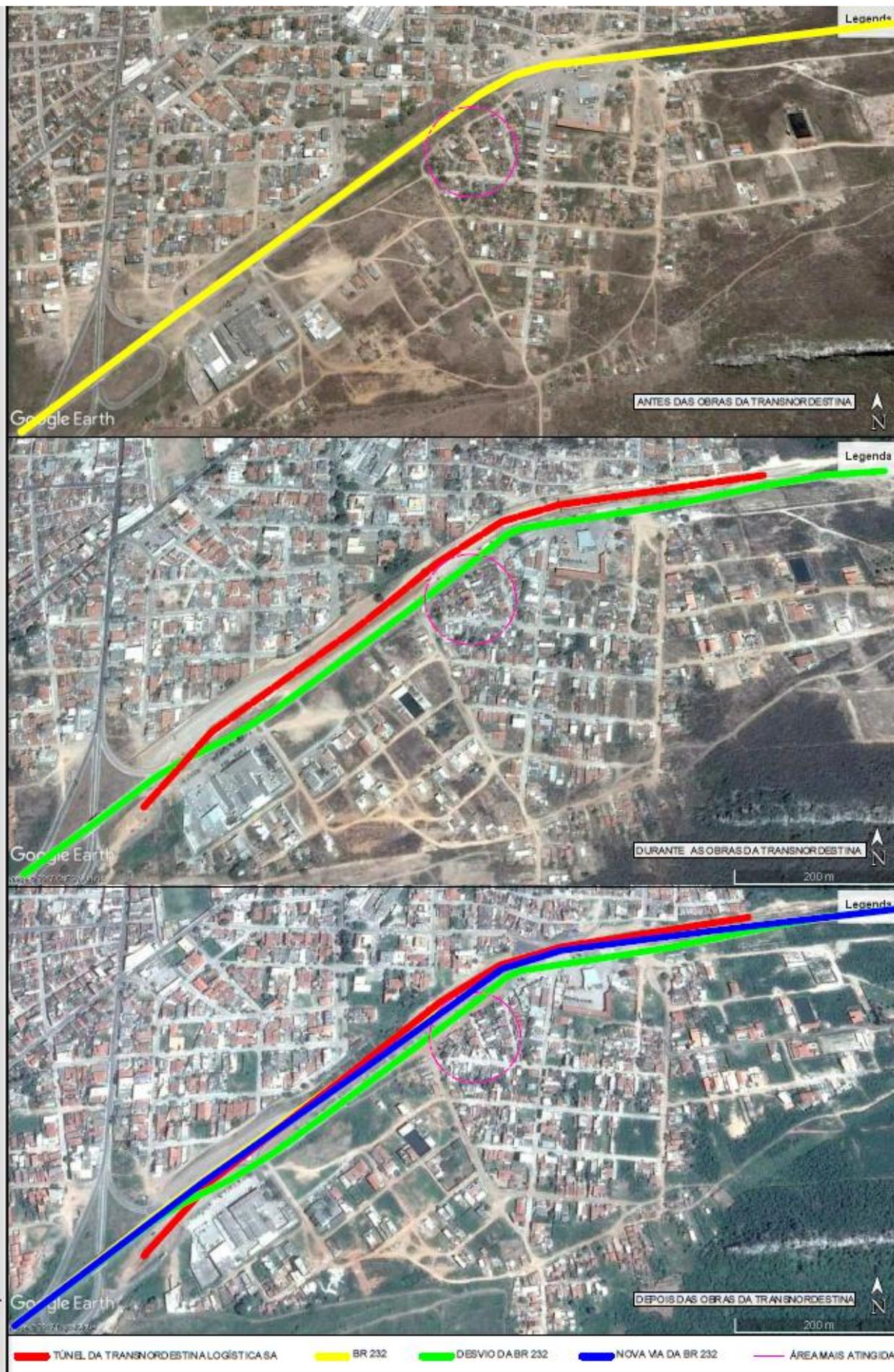
WILSON, Luís. **Minha cidade, minha saudade.** p. 130. Recife, 1972

WILSON, Luís. **Município de Arcoverde – Rio Branco,** Cronologia e outras notas. Recife, Secretaria da Educação, 1982.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE Disponível em:
<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/arcoverde/panorama>> Acesso em: 17 out. 2017.

**APÊNDICE A - MAPA DE LOCALIZAÇÃO DAS OBRAS DA TRANSNORDESTINA
EM ARCOVERDE**

**APÊNDICE B - BAIRRO DO SUCUPIRA, ANTES, DURANTE E DEPOIS DA OBRA
DA TRANSNORDESTINA**



APÊNDICE C - QUESTIONÁRIO PARA OS MORADORES

1. QUAL A PRESPECTIVA QUE VOCÊ TINHA A RESPEITO DA TRANSNORDESTINA ANTES DELA CHEGAR AO MUNICIPIO?
2. VC PARTICIPOU, OU CONHECE ALGUÉM QUE TENHA PARTICIPADO, DE ALGUM TIPO DE REUNIÃO EXPLICANDO AOS MORADORES DO BAIRRO O PROJETO E PARA OUVIR AS OPINIÕES DOS MORADORES?
3. SE SIM, AONDE ISSO ACONTECEU, QUANTAS VEZES, ANTES OU DURANTE AS OBRAS?
4. QUANDO AS OBRAS INICIARAM QUAIS FORAM OS IMPACTOS GERADOS POR ELA?
5. HOVE REMOÇÕES DE MORADORES DA ÁREA?
6. HOVE ALGUM GRUPO CONTRÁRIO AO EMPREENDIMENTO, ALGUÉM QUE NÃO QUERIA QUE A LINHA PASSASSE POR AQUI?
7. HOVE UM CRESCIMENTO NO BAIRRO POR CAUSA DO EMPREENDIMENTO, OU UM ABANDONO POR PARTE DOS MORADORES?
8. A MOBILIDADE DO BAIRRO FOI PREJUDICADA COM O EMPREENDIMENTO?
9. E AGORA COM AS OBRAS PARADAS, QUAL SUA OPINIÃO A RESPEITO DA TRANSNORDESTINA?

APÊNDICE D - QUESTIONÁRIO PARA OS GESTORES

1. QUAL A PERSPECTIVA QUE VOCÊ TINHA A RESPEITO DA TRANSNORDESTINA ANTES DELA CHEGAR AO MUNICÍPIO?
2. HOUVE UM PLANEJAMENTO PARA RECEBER O EMPREENDIMENTO?
3. HOUVE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA, OU OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA, ENTRE A PREFEITURA E O SETOR PRIVADO, PARA AS OBRAS DA TRANSNORDESTINA?
4. COMO ACONTECEU O PROCESSO DE NEGOCIAÇÃO ENTRE GOVERNO FEDERAL E MUNICIPAL?
5. QUAL ERA A PERSPECTIVA DE DESENVOLVIMENTO PARA O MUNICÍPIO? FOI CORRESPONDIDO?
6. HOUVE MATERIAL DE DIVULGAÇÃO DO EMPREENDIMENTO, PARA EXPLICAR A POPULAÇÃO?
7. HOUVE PARTICIPAÇÃO POPULAR, EM ESPECIAL DOS MORADORES DO ENTORNO DA OBRA DA FERROVIA, NAS TOMADAS DE DECISÕES?
8. FOI FEITO UM ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHAÇA PARA RECEBER O EMPREENDIMENTO?
9. QUAIS FORAM OS IMPACTOS DO EMPREENDIMENTO?
10. HOUVE AUDIÊNCIA PÚBLICA, QUAL A PAUTA DA REUNIÃO, QUEM PARTICIPOU, QUAL A POSIÇÃO DA POPULAÇÃO?
11. HOUVE ALTERAÇÃO DO PLANEJAMENTO URBANO PARA RECEBER O EMPREENDIMENTO?
12. HOUVE ALGUMA MEDIDA MITIGADORA POR CAUSA DA OBRA?
13. HÁ PROJETOS DE RECEBER NOVOS EMPREENDIMENTOS DEVIDO A TRANSNORDESTINA?
14. HOUVE REMORÇÕES DE MORADORES PRÓXIMO A ÁREA DO EMPREENDIMENTO?
15. HOUVE ALGUM GRUPO CONTRÁRIO AO EMPREENDIMENTO?
16. A ÁREA POR ONDE PASSA A LINHA FÉRREA PERTENÇA A QUEM? HOUVE DESAPROPRIAÇÃO? HOUVE PROCESSO JUDICIAL?
17. HOUVE UM CRESCIMENTO NO BAIRRO POR CAUSA DO EMPREENDIMENTO, OU UM ABANDONO?
18. A MOBILIDADE DO BAIRRO FOI PREJUDICADA?
19. COM O INÍCIO DAS OBRAS HOUVE UM AUMENTO NO CUSTO DE VIDA NO BAIRRO – ALUGUEL, ALIMENTAÇÃO VALORIZAÇÃO DO SOLO?

ANEXO A - RESPOSTA DA SOLICITAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL FEITA A DNIT

Detalhamento de Pedido

Dados do Pedido | **Dados da Resposta** | Anexos | Dados do Histórico

Resposta

Data da Resposta	08/11/2017 08:36
Classificação do Tipo de Resposta	Resposta solicitada inserida no e-SIC
Resposta	Prezada senhora, essa obra não pertence ao DNIT. Ela é de responsabilidade da VALEC. Atenciosamente, Regina Ribeiro SIC/DNIT
Anexos	Não existem anexos.
Responsável pela resposta:	SIC
Destinatário do recurso de primeira instância:	OUIDORIA
Prazo limite para recurso:	20/11/2017

Avalie sua experiência com o Serviço de Informação ao Cidadão!

etalhaPedido.aspx?id=f6D3Her30iQ-#

ANEXO B - RESPOSTA DA SOLICITAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL FEITA A VALEC

Detalhamento de Pedido

Resposta

Data da Resposta	08/11/2017 14:54
Classificação do Tipo de Resposta	
Resposta	<p>Prezada, Segue, a resposta ao seu pedido, protocolado sob NUP 99944000155201718. Disponibilizamos os seguintes sites para que possas conseguir sua resposta, já que a Transnordestina está sob responsabilidade de outro órgão: http://www.tlsa.com.br/conteudo_pti.asp?idioma=0&tipo=59956&conta=45&id=224790 Como também: http://www.antt.gov.br/ferrovias/Ferrovia_Transnordestina_Logistica_SA.html e http://www.tlsa.com.br/conteudo_pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=59542&prSv=1 A Valec agradece seu contato e coloca-se à disposição para demais esclarecimentos. Atenciosamente, SIC - VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (61) 2029-6333 Importante: no caso de indeferimento de acesso a informação, poderá ser interposto recurso através do sistema no prazo de 10 (dez) dias, conforme disposto no parágrafo único do art. 15 da Lei nº 12.527/2011.</p>
Anexos	Não existem anexos.
Responsável pela resposta:	SIC/ASCOM
Destinatário do recurso de primeira instância:	ASCOM
Prazo limite para recurso:	20/11/2017

Avalie sua experiência com o Serviço de Informação ao Cidadão!

ANEXO C - RESPOSTA DA SOLICITAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL FEITA A ANTT

[Dados do Pedido](#) | [Dados da Resposta](#) | [Anexos](#) | [Dados do Histórico](#)

Resposta

Data da Resposta: 28/11/2017 11:02

Classificação do Tipo de Resposta: Resposta solicitada inserida no e-SIC

Avalie a Resposta Recebida

Sua opinião é importante para a construção da cultura de acesso à informação



Resposta

À Sr.ª Laryssa Candido,

Em atenção a manifestação registrada, informamos resposta da Gerência de Projetos Ferroviários, através do Despacho nº940.

Relativamente ao EIA do projeto da Transnordestina no trecho Salgueiro - Porto de Suape - SPS, comunicamos que o conteúdo constitui os autos do processo administrativo nº 50500.029030/2014-49 e que as informações contidas nos seus autos estão classificadas como sigilosas no grau reservado, em conformidade com o termo de classificação de informação - TCI de 13 de janeiro de 2015, motivo pela qual elas estão submetidas à restrição de acesso ao público pelo prazo máximo de 05 (cinco) anos, nos termos da Lei nº 12.527/2011, art.4º, inc. III, art. 6º, inc. III, art. 24, § 1º, inc. III, art. 25 c/c § 1º, art. 27, inc. III; do Decreto nº 7.724/2012, art. 3º, inc. IV, art. 28, inc. III; e da Resolução ANTT nº 56/2002, itens 2.1, 4.4.1 e 4.5.1.

No que tange ao segundo pedido, informamos que não há no âmbito desta Agência um planejamento do projeto vigente para aquela obra, pois, nos termos do contrato de concessão, os prazos para conclusão das obras da Transnordestina se encontram expirados. Desse modo, após a conclusão dos processos instaurados e em andamento nesta ANTT para apuração de eventuais irregularidades contratuais, poderão ser estabelecidos novos prazos e planejamentos para o projeto.

DANIEL DE OLIVEIRA SANTOS – Gerente de Projetos Ferroviários

Por fim, esclarecemos que o cidadão poderá interpor Recurso a Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas, no prazo de até 10 (dez) dias.

Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

SCE Sul: Polo 8: Projeto Orla

Trecho 03: Lote 10

Brasília – DF: CEP: 70200-003

Fone: 166

www.antt.gov.br

Anexos

Não existem anexos.

Responsável pela resposta: Gerência de Projetos Ferroviários

Destinatário do recurso de primeira instância: Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas

Prazo limite para recurso: 08/12/2017