MANIFESTO DAS ENTIDADES DE ENGENHARIA

A comunidade técnica e as entidades representativas da Engenharia dos estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas foram tomadas de surpresa e indignação nesta semana com a notícia de que a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT aprovou, na última segunda-feira, dia 23, a abertura de audiência pública sobre a proposta de prorrogação antecipada do contrato de concessão da Ferrovia Transnordestina Logística - FTL, que vencerá em dezembro do próximo ano.

O presente Manifesto conta com a participação e o apoio das Academias de Engenharia de Pernambuco e da Paraíba[1] e dos Conselhos Regionais de Engenharia e Agronomia (CREAs) de Pernambuco, do Rio Grande do Norte, da Paraíba e de Alagoas, que, unidos, vêm expressar sua profunda preocupação com o futuro da infraestrutura ferroviária nordestina e, particularmente, com o abandono das vias férreas dos quatro estados.

Como é do conhecimento dos que militam nessa área, a Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN foi a vencedora do leilão realizado em julho de 1997 para operar a Malha Nordeste 1, com uma extensão total de 4.238 quilômetros de ferrovias em bitola métrica, que se estendiam do Porto de Itaqui (MA) à foz do Rio São Francisco, abrangendo sete dos nove estados da região Nordeste.

[1] Ainda não foram criadas as Academias de Engenharia do Rio Grande do Norte e de Alagoas.

No ano de 2006, a Transnordestina Logística S/A - TLSA incorporou a CFN e, mais adiante, em 2023, ocorreu a cisão da concessão: TLSA e FTL, ficando esta última responsável pela malha original em bitola métrica já citada.

O que ocorreu ao longo dos quase 30 anos da concessão foi que, dos 4.238 quilômetros, a concessionária simplesmente abandonou 3.014 quilômetros (71,1%), dos quais cerca de 2.400 quilômetros correspondem às malhas dos estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas, nos quais não circulam trens de carga há cerca de 20 anos.

Quando a CFN assumiu a concessão, existiam oito portos ligados às ferrovias da malha concedida, a saber, Itaqui, Mucuripe, Pecém, Natal, Cabedelo, Recife, Suape e Maceió. Hoje, os cinco últimos se encontram sem qualquer atendimento ferroviário.

Além do grave desequilíbrio inter-regional existente no País, tais fatos criam um preocupante desequilíbrio intrarregional na própria região Nordeste, quando se observa o Terminal de Uso Privado - TUP do Pecém com 2.446 quilômetros de ferrovias a atendê-lo, enquanto os quatro estados já mencionados sem qualquer ligação ferroviária, todos com portos organizados e de uso público, para movimentação de cargas de terceiros.

No longínquo ano de 1925 (há mais, portanto, de um século), os estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas contavam, em conjunto, com 1.963,9 quilômetros de ferrovias em operação e hoje, como citado, com 0 (zero).

Em todo esse contexto, soa como inadmissível que a concessionária, após sucatear as ferrovias dos quatro estados, venha a ter a sua concessão prorrogada por mais 30 (trinta) anos.

Para aumentar a surpresa e incompreensão dos fatos, os quatro estados foram alijados dos locais das audiências públicas, quando se poderia expressar, de forma bem fundamentada, o descaso da concessionária com relação à malha ferroviária regional.

As entidades de Engenharia que este documento subscrevem, no cumprimento de suas atribuições institucionais e em defesa do desenvolvimento da infraestrutura, da Engenharia e do interesse público, consideram imprescindível que essa discussão contemple os estados prejudicados pela descontinuidade do transporte ferroviário.

Não se pode admitir que uma decisão com impactos por mais três décadas venha beneficiar, ao invés de punir, uma empresa que destruiu as ferrovias dos quatro estados e seja tomada sem a efetiva participação das populações, dos profissionais e das instituições técnicas diretamente afetadas.

Entendemos que a ANTT deve explicações às populações dos quatro estados por não ter exercido uma fiscalização mais intensa sobre a concessionária ao longo desses anos, salvo um episódio isolado em 2019, quando solicitou ao Governo Federal a caducidade da concessão em face dos reiterados descumprimentos contratuais por parte da concessionária, o que infelizmente não se concretizou. Fica no ar a questão sobre o destino das ferrovias abandonadas dos quatro estados: o que será efetivamente realizado para recolocá-las em operação?

Assim sendo, as entidades signatárias vêm solicitar:

1) que seja revista a decisão quanto ao início do processo de prorrogação da concessão por mais 30 anos, até que sejam devidamente esclarecidas as responsabilidades pelo abandono da malha ferroviária e apresentadas garantias concretas de recuperação e reativação dos trechos desativados;
2) que, caso persista a injustificada decisão de dar prosseguimento ao processo de prorrogação da concessão, sejam incluídas audiências públicas nas capitais dos quatro estados prejudicados (RN, PB, PE e AL), assegurando à sociedade, às entidades de Engenharia, aos profissionais e aos representantes dos setores produtivos locais o direito de participação e manifestação.

Acad. Mauricio Renato Pina Moreira
Presidente da Academia Pernambucana de Engenharia

Acad. Otávio Alfredo Oliveira Lima
Presidente da Academia Paraibana de Engenharia

Eng. Civ. Adriano Antonio de Lucena
Presidente do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Pernambuco

Eng.Minas Renan Guimarães de Azevedo
Presidente do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia da Paraíba

Eng. Civil Roberto Rocha Ribeiro
Vice-Presidente no exercício da Presidência do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Rio Grande do Norte

Engª Civil Rosa Maria Barros Tenório
Presidente do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Alagoas