EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) DOUTOR(A) JUIZ(A) FEDERAL DA 2ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DE PERNAMBUCO

Processo nº 0804040-39.2023.4.05.8300

MANIFESTAÇÃO SOBRE A NECESSIDADE DE AJUSTES NO PROJETO TÉCNICO DO RAMAL PERNAMBUCANO DA TRANSNORDESTINA COM PEDIDO DE REQUISIÇÃO DE INFORMAÇÕES E DOCUMENTOS

ANTÔNIO RICARDO ACCIOLY CAMPOS, já qualificado nos autos da ação popular em epígrafe, que trata de aspectos relacionados à Ferrovia Transnordestina, vem, em causa própria, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, com fundamento nos arts. 5º, XXXIII e LXXIII, e 37 da Constituição Federal, nos arts. 1º, § 6º, e 7º, I, "b", da Lei nº 4.717/1965 e no art. 438 do Código de Processo Civil, apresentar a presente manifestação e requerer a requisição de informações e documentos, pelas razões a seguir expostas.

1. OBJETO DA MANIFESTAÇÃO

A presente manifestação submete ao Juízo uma questão técnica de interesse público relacionada ao trecho pernambucano da Ferrovia Transnordestina, entre Salgueiro e o Porto de Suape: a necessidade de que o projeto e as soluções de engenharia sejam avaliados à luz das cargas efetivamente existentes e potenciais em Pernambuco, da integração com a malha ferroviária regional e dos custos de implantação e operação.

O autor defende a conclusão do ramal Salgueiro–Suape e reconhece sua relevância para a integração logística do Nordeste. A controvérsia aqui apresentada diz respeito à adequação do projeto e à transparência sobre as alternativas estudadas antes da consolidação das soluções ferroviárias que possam limitar a competitividade e a utilidade econômica do empreendimento.

A discussão não se limita à manifestação individual de um especialista. Há registros de debate técnico em entidades de engenharia e em seminários com participação de profissionais, pesquisadores, representantes do setor produtivo e agentes públicos. Nesse contexto, o engenheiro civil Maurício Pina, professor e especialista em transportes, presidente da Academia Pernambucana de Engenharia segundo as informações públicas juntadas, tem

exposto críticas e proposto que sejam reexaminados, entre outros pontos, a bitola, o traçado, as rampas e a sequência de implantação. Outros engenheiros, entre eles Fernando Jordão, e integrantes do Comitê Tecnológico Permanente do CREA-PE também apontaram questões convergentes.

A referência a esse debate não significa atribuir, sem deliberação formal, uma posição unânime a toda a Academia Pernambucana de Engenharia ou a todas as entidades mencionadas. Demonstra, isto sim, que existem questionamentos técnico-científicos públicos, identificáveis e relevantes, que justificam a apresentação dos estudos e documentos oficiais que fundamentaram as escolhas do projeto.

2. QUESTÕES DE ENGENHARIA E DE PLANEJAMENTO QUE EXIGEM ESCLARECIMENTO

2.1. Bitola e compatibilidade ferroviária. A bitola é a distância entre as faces internas dos trilhos; não se confunde com "calado". Informações públicas sobre o projeto pernambucano apontam a adoção de bitola larga, enquanto especialistas e entidades de engenharia vêm defendendo o aprofundamento dos estudos sobre bitola mista, que permitiria a circulação de material rodante de bitolas distintas, conforme a configuração técnica adotada. A questão exige comparação documentada entre as alternativas, sem pressupor que uma solução seja automaticamente superior.

Devem ser esclarecidos os efeitos de cada alternativa sobre a compatibilidade com os trechos da Transnordestina e com a malha regional existente ou planejada; a necessidade de transbordo; os investimentos em via permanente, pátios, terminais, pontes e demais obras; a capacidade e o tipo de carga; os custos operacionais; e a possibilidade de expansão ou adaptação futura. A análise deve considerar a diversidade das cargas pernambucanas, como gesso, combustíveis, grãos, produtos industriais, veículos, frutas e outras cargas compatíveis com o transporte ferroviário, além de eventual carga mineral.

2.2. Rampas, curvas e custo de operação. Em entrevista e exposição pública, Maurício Pina apontou segmentos do traçado antigo com rampas acentuadas e afirmou que cerca de 88 km entre Salgueiro e Suape poderiam demandar locomotiva auxiliar ("helper"), com reflexos sobre consumo de combustível, tempo de viagem e custo do frete. Esse dado deve ser

confrontado com os projetos, perfis longitudinais, parâmetros operacionais e estudos de custo mantidos pelos órgãos responsáveis.

2.3. Traçado e acesso aos polos de carga. Também foi questionada a distância entre partes do traçado e centros geradores ou receptores de carga, com menção a polos produtivos como o de gesso do Araripe e o industrial de Belo Jardim. A adequação de variantes, ramais, terminais ou conexões deve ser avaliada a partir de dados de demanda, custos e benefícios, para que a infraestrutura possa atender às atividades econômicas efetivamente situadas em sua área de influência.

2.4. Sequência de implantação e prioridade logística. A defesa de que a construção avance a partir de Suape para o interior, exposta por Pina na entrevista intitulada "Se tivesse partido de Suape, a Transnordestina já estaria em Belo Jardim", integra o debate sobre a ordem de execução, a geração progressiva de demanda e a antecipação de benefícios. A escolha administrativa pode decorrer de condicionantes técnicas, contratuais, ambientais ou orçamentárias; justamente por isso, sua motivação e seus estudos devem ser conhecidos.

Esses pontos são relevantes porque a execução de obras e a instalação da superestrutura ferroviária podem reduzir, com o tempo, as opções de correção. O pedido é de instrução e transparência: que os entes responsáveis apresentem o que já existe, esclareçam as decisões tomadas e informem se as alternativas foram efetivamente comparadas, sem que se imponha ao Judiciário a escolha de solução de engenharia.

3. REGISTROS PÚBLICOS DO DEBATE TÉCNICO

A entrevista de Maurício Pina publicada pelo portal Movimento Econômico em 27 de setembro de 2025 registra críticas à concepção do ramal pernambucano, incluindo bitola, rampas, conexão com polos produtivos e sequência de implantação. Reportagem do mesmo veículo sobre o Seminário Conexões Transnordestina, realizado em Belo Jardim, também registra a defesa de reavaliação da bitola e do traçado.

O CREA-PE, ao divulgar debates de seu Comitê Tecnológico Permanente e seminários sobre a ferrovia, noticiou questionamentos de Maurício Pina e de outros engenheiros quanto à escolha da bitola, ao afastamento do traçado dos centros produtores e à necessidade de locomotiva auxiliar. Em outra ocasião, registrou que Pina defendeu estudos aprofundados para

avaliar a bitola mista e ajustes de traçado, inclusive para aproximar o ramal de polos econômicos pernambucanos.

Tais registros não substituem projetos, estudos de viabilidade ou pareceres oficiais, nem bastam para concluir qual alternativa deve ser adotada. São, porém, suficientes para demonstrar a existência de controvérsia técnica qualificada e a pertinência de requisitar dos responsáveis os elementos que permitam ao Juízo e à sociedade conhecer os fundamentos e os impactos das escolhas realizadas.

4. NECESSIDADE DE REQUISIÇÃO DE INFORMAÇÕES E DOCUMENTOS

A Lei da Ação Popular autoriza a requisição às entidades indicadas dos documentos referidos pelo autor e de outros necessários ao esclarecimento dos fatos, com prazo entre 15 e 30 dias (art. 7º, I, "b"). O art. 438 do CPC igualmente prevê a requisição judicial de documentos e informações às repartições públicas. A providência é adequada para instruir a ação com elementos oficiais, especialmente porque o empreendimento envolve recursos públicos, planejamento federal e articulação com o Estado de Pernambuco.

Requer-se que a União, por intermédio do Ministério dos Transportes e dos órgãos federais competentes, a Infra S.A. e o Estado de Pernambuco, por sua Procuradoria-Geral e pelos órgãos técnicos responsáveis, sejam instados a apresentar, no prazo de 20 (vinte) dias, sem prejuízo de outro prazo fixado por Vossa Excelência, as informações e documentos abaixo. O pedido dirigido ao Estado tem finalidade instrutória e não importa, por si só, requerimento de sua inclusão no polo passivo.

5. INFORMAÇÕES E DOCUMENTOS REQUERIDOS

5.1. À União, por meio do Ministério dos Transportes, à Infra S.A. e ao TCU:

a) cópia dos projetos, memoriais, especificações e atos atualmente vigentes para o trecho Salgueiro–Suape, identificando, por lote e subtrecho, a bitola projetada, a configuração da via permanente, o estágio de elaboração e aprovação dos projetos e eventuais alterações já determinadas ou em estudo;

b) informação sobre a existência de estudos comparativos entre bitola larga e bitola mista (ou outras configurações), acompanhada dos documentos disponíveis que analisem compatibilidade com a malha existente e planejada, transbordos, custos de construção e operação, capacidade, segurança, demanda e possibilidade de adaptação futura; caso não tenham sido realizados, que isso seja declarado expressamente;

c) cópia dos estudos de demanda e de viabilidade técnica, econômica e ambiental relativos ao trecho, inclusive das premissas de carga e das análises de custo logístico, com indicação de como foram considerados os polos de gesso, combustíveis, grãos, frutas, indústria e demais atividades produtivas de Pernambuco;

d) informação sobre os parâmetros de rampa e curvatura do traçado, com disponibilização do perfil longitudinal e dos documentos que indiquem se há segmentos que demandem locomotiva auxiliar, em que extensão e com quais efeitos estimados sobre capacidade, consumo, tempo de viagem, segurança e custo de operação;

e) informação sobre as alternativas de traçado, variantes, ramais, pátios e terminais avaliadas para aproximar a ferrovia de polos produtivos, inclusive Araripe e Belo Jardim, acompanhada dos estudos de demanda, custo e benefício correspondentes;

f) esclarecimento sobre os critérios técnicos, econômicos, contratuais, ambientais e orçamentários que definiram a sequência atual de implantação, inclusive se foi estudada a possibilidade de avanço a partir do Porto de Suape em direção ao interior;

g) cópia de atas, notas técnicas, pareceres, relatórios, correspondências e registros de reuniões em que tenham sido examinadas as críticas e propostas apresentadas por Maurício Pina, Fernando Jordão, CREA-PE, Academia Pernambucana de Engenharia, Comitê Tecnológico Permanente, entidades empresariais ou representantes dos polos produtivos, com indicação das providências adotadas ou da motivação para eventual não acolhimento;

h) informação sobre quais elementos do projeto ainda podem ser revistos antes da instalação da superestrutura e da definição final dos trilhos, quais decisões já se tornaram vinculantes e quais etapas e prazos estão previstos para essa definição; e

i) disponibilização do cronograma físico-financeiro atualizado do trecho e identificação dos contratos e lotes em execução ou contratação cujos objetos possam ser afetados por eventual ajuste de bitola, traçado ou perfil operacional.

5.2. Ao Estado de Pernambuco:

a) cópia de estudos, propostas, notas técnicas, cartas e documentos encaminhados pelo Governo do Estado à União ou à Infra S.A. a respeito da bitola, do traçado, dos terminais, das rampas e da integração do trecho Salgueiro–Suape com os polos produtivos estaduais;

b) informação sobre as providências adotadas, junto ao Ministério dos Transportes e à Infra S.A., em relação às recomendações técnicas debatidas pelo CREA-PE, pela Academia Pernambucana de Engenharia, pelo Comitê Tecnológico Permanente e por representantes do setor produtivo, incluindo eventual "Carta de Suape" ou documento equivalente;

c) indicação dos órgãos estaduais responsáveis pelo acompanhamento do projeto, dos representantes designados para interlocução e das reuniões ou grupos de trabalho realizados sobre os temas técnicos aqui indicados; e

d) informação sobre a existência de planejamento estadual de terminais, acessos, conexões e demanda de cargas que dependa do ramal ferroviário, com os estudos disponíveis e as medidas de articulação com os municípios abrangidos.

Em todos os itens, requer-se que os órgãos juntem os documentos disponíveis em meio eletrônico e, quando não houver documento, estudo ou resposta formal existente, indiquem expressamente essa circunstância, sem que se lhes exija produzir estudo técnico novo para responder à requisição.

6. PEDIDOS

Diante do exposto, requer a Vossa Excelência:

a) o recebimento desta manifestação e a juntada dos registros públicos que a instruem, como elementos demonstrativos da existência de debate técnico qualificado sobre a adequação do ramal pernambucano da Transnordestina;

b) com fundamento no art. 7º, I, "b", da Lei nº 4.717/1965 e no art. 438 do CPC, a expedição de requisições à União, por meio do Ministério dos Transportes e dos órgãos federais competentes, à Infra S.A. e ao Estado de Pernambuco, pela Procuradoria-Geral e pelos órgãos técnicos responsáveis, para que, no prazo de 20 (vinte) dias ou naquele que o Juízo fixar, apresentem as informações e documentos discriminados no item 5, com tutela de urgência incidental;

c) que as respostas sejam acompanhadas dos documentos oficiais disponíveis e identifiquem o setor técnico responsável por cada informação, declarando-se expressamente eventual inexistência de estudo ou documento solicitado;

d) que a requisição seja tratada como medida instrutória, sem prejuízo da continuidade dos atos de execução do empreendimento e sem antecipar conclusão judicial sobre a solução de engenharia a ser adotada; e

e) após a juntada das respostas, seja assegurada a manifestação das partes e do Ministério Público, com regular prosseguimento do feito.

Para fins de instrução, protesta pela juntada complementar de documentos, se necessário, sendo clara a manifestação: o trecho pernambucano da Transnordestina é imprescindivel, mas é necessário ajutes no projeto original, conforme explicado acima.

Nestes termos,
pede deferimento.
Recife/PE, 25 de novembro de 2026.

ANTÔNIO RICARDO ACCIOLY CAMPOS
OAB/PE nº 12.310

REFERÊNCIAS DOCUMENTAIS INDICADAS PARA JUNTADA

MOVIMENTO ECONÔMICO. “Se tivesse partido de Suape, Transnordestina já estaria em Belo Jardim”. Entrevista com Maurício Pina, publicada em 27 set. 2025. Disponível em: https://movimentoeconomico.com.br/entrevista/2025/09/27/se-tivesse-partido-de-suape-transnordestina-ja-estaria-em-belo-jardim/.

MOVIMENTO ECONÔMICO. “Transnordestina avança ‘na contramão’ e pode encarecer produção em PE”. 26 set. 2025. Disponível em: https://movimentoeconomico.com.br/geral/infraestrutura/ferrovia/2025/09/26/transnordestina-avanca-na-contramao-e-pode-encarecer-producao-em-pe/.

CREA-PE. “Licitação de obra da ferrovia Transnordestina é pauta da reunião do CTP”. Disponível em: https://creape.org.br/noticias/licitacao-de-obra-da-ferrovia-transnordestina-e-pauta-da-reuniao-do-ctp.

CREA-PE. “CREA-PE participa do seminário Conexões Transnordestina em Suape”. Disponível em: https://creape.org.br/noticias/crea-pe-participa-do-seminario-conexoes-transnordestina-em-suape.

REDE SOCIAL INSTAGRAM. Publicação indicada pelo autor sobre a entrevista e as manifestações de Maurício Pina acerca do trecho pernambucano. Disponível em: https://www.instagram.com/p/DPGkwmXjahf/.

BRASIL. Lei nº 4.717, de 29 de junho de 1965, art. 7º, I, “b”. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4717.htm.

BRASIL. Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015, art. 438. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105compilada.htm.