



A lei, a ordem e o Novo Recife

Alexandre Santos

Relato que seria apresentado ao Conselho de Desenvolvimento Urbano (CDU) do Recife, pedindo o adiamento da apreciação do projeto Novo Recife.

Em 27 de novembro de 2015, como manobra para proteger o Conselho de Desenvolvimento Urbano (CDU) do Recife de um grave erro, o representante do Clube de Engenharia de Pernambuco pediu 'Vistas ao processo', sustentando a votação de processos associados ao chamado projeto 'Novo Recife', que propõe a construção de complexo imobiliário em área desmembrada do antigo pátio de manobras da extinta Rede Ferroviária Federal, no Cais de José Estelita. Ao contrário do que muitos chegaram a pensar, naquele momento, a atitude do representante do Clube de Engenharia de Pernambuco não significou a condenação do projeto proposto para a área - o qual, vale dizer, sequer chegou a ser analisado pela entidade -, mas, sim, um alerta de que, tendo em vista as inúmeras inconsistências jurídicas e documentais que o cerca, o projeto 'Novo Recife' não está pronto para ser apreciado por qualquer órgão do aparato licenciador da Prefeitura do Recife. Para a compreensão desta observação é necessário retroceder no tempo para ter uma visão ampla do processo que redundou no pedido de aprovação do projeto ao CDU.

A história começa nos anos finais do século passado, quando, empenhado na desestatização da economia brasileira, o governo federal da época decidiu transferir a operação das ferrovias nacionais à iniciativa privada. Na ocasião, a malha ferroviária foi dividida segundo quinhões regionais. No nordeste do País, a exemplo do que ocorreu nas demais regiões, após apurar o patrimônio e as dívidas, a extinta Rede Ferroviária Federal (REFFESA) listou os bens não operacionais, indicando-os para leilão com vistas ao levantamento de recursos para saldar compromissos. Entre estes bens estava parte do antigo pátio de manobras da REFFESA, no Cais de José Estelita, no Bairro de São José, no Recife, o qual, inicialmente, seria entregue ao Serviço de Patrimônio da União (SPU), que, após caracterizá-lo e dimensioná-lo detalhadamente, o repassaria à Caixa Econômica Federal (CEF) - entidade que, através de um Leiloeiro Oficial, procederia a sua alienação. Na época, nos termos do programa de desestatização, o restante do pátio, considerado importante para a operação da ferrovia, foi objeto de licitação pública e arrendado à Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), atual Transnordestina Logística SA (TLSA) por um período de 30 anos.

Foi naquela época que começaram boa parte dos problemas que, hoje, afetam a análise do projeto Novo Recife.

De fato, por alguns destes mistérios que fogem a compreensão da maioria das pessoas, o leilão de alienação da tal área não operacional ocorreu sem que o rito estabelecido em lei fosse obedecido, o que redundou em 1) ação judicial movida pelo

Ministério Público Federal para anulação do leilão (já conseguida em primeira instância junto à 1ª Vara da Justiça Federal), 2) ação ainda em curso movida pela Transnordestina Logística SA para reintegração de posse da área operacional incluída indevidamente pelo Leiloeiro na transação, 3) investigação policial levada adiante pela Polícia Federal (PF) referida como 'Operação Lance Final' para investigar possíveis irregularidades no âmbito do leilão realizado em São Paulo e, ainda, 4) procedimento administrativo interno no SPU para apurar o possível envolvimento de funcionários na feitura de laudos e documentos usados no processo.

Os problemas associados ao projeto Novo Recife, no entanto, não se esgotam no processo de aquisição da área. Muitos outros se arrastam desde então, uns de menor e outros de maior gravidade. O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), por exemplo, alerta que o projeto 'Novo Recife' não pode ser aprovado sem um parecer arqueológico cujas pesquisas sequer foram concluídas.

De qualquer forma, numa tentativa de minimizar questionamentos urbanísticos que pesam sobre o projeto, a Prefeitura do Recife auspiciou uma lei cuja pertinência vem sendo colocada em dúvida pelo próprio Ministério Público Estadual, que ajuizou ação judicial para anulá-la. Aliás, com base nesta lei - aprovada pela Câmara Municipal do Recife sem maiores discussões e, sem demora, sancionada pelo prefeito -, o projeto 'Novo Recife' propôs modificações e medidas mitigadoras compensatórias que, de certo modo, robustecem os problemas originais do processo, pois contemplam obras no interior da área operacional do sistema férreo, incluindo sucessivas passagens de nível - uma irregularidade que ganha realce especialmente por conta dos estudos anunciados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) para a eventual criação de linha com Veículos Leves sobre Trilhos (VLT's) para ligar o Largo da Paz ao Palácio Capibaribe, sede da prefeitura do Recife, no Cais do Apolo.

Por isso e muito mais, o Clube de Engenharia de Pernambuco entende que o projeto 'Novo Recife' não está pronto para ser levado à consideração do Conselho de Desenvolvimento Urbano e recomenda, não só que ele permaneça fora de pauta até a completa superação dos problemas que, hoje, fragilizam a sua condição jurídica e documental, mas, também, que este período seja considerado como nova oportunidade de análise sobre o mérito da destinação que pode ser dada àquela importante área da cidade.

(*) Alexandre Santos é presidente do Clube de Engenharia de Pernambuco.

Em função da truculência da forma como o assunto foi encaminhado, inclusive com a presença da polícia, me recusei a participar da reunião realizada em 22 de dezembro de 2015 e o relato não foi apresentado formalmente ao CDU.