

**10ª Jornada Acadêmica da Jornada da UEG  
“Integrando saberes e construindo conhecimento”  
10 a 12 de Novembro de 2016  
UEG - Câmpus Santa Helena de Goiás, GO**

**PESQUISA DE CAMPO PARA AVALIAR OS IMPACTOS  
SOCIOECONÔMICOS COM A IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA NORTE SUL  
E A PLATAFORMA MULTIMODAL EM SANTA HELENA DE GOIÁS, 2016**

Estéverson Oliveira Lima<sup>1</sup>

Luis Carlos Ferreira Gomes<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Autor, discente da Universidade Estadual de Goiás,

e-mail: [esteverson.lima-adm@hotmail.com](mailto:esteverson.lima-adm@hotmail.com)

<sup>2</sup>Coautor, docente da Universidade Estadual de Goiás,

e-mail: [luis.gomes@ueg.br](mailto:luis.gomes@ueg.br)

**RESUMO:** Santa Helena de Goiás é uma das cidades do país com o privilégio de receber as instalações da Ferrovia Norte-Sul e acoplado a esta obra sediará, uma plataforma multimodal. A linha ferroviária já está por parte finalizada, já o pátio aduaneiro, ainda não construído, os projetos estão prontos, porém não houve leilão para concorrência de construção, sendo previsto para meados do ano 2017, para se que inicie suas obras no momento em que todos os lotes já estiverem bem próximos ao término. Será sem dúvida um grande projeto para a cidade, interligando e impulsionando a economia local, regional e nacional através das movimentações de cargas oriundas da nossa região. Este trabalho científico, pauta-se em levantar os possíveis impactos socioeconômicos que essa instalação acarretará na cidade e nos arredores, isso incluindo qualidade de vida, renda per capita, movimentação de recursos, produtos e por fim a geração e a manutenção de empregos.

**Palavras-Chave:** Ferrovia Norte-Sul, Plataforma Multimodal, Impactos Socioeconômicos, Renda per Capita, Empregos.

**SUMMARY:** Santa Helena de Goiás is one of the cities in the country with the privilege of receiving the North-South Railway and facilities attached to this work will host a multimodal platform. The railway line is already a finished part, since the customs yard, has not yet been built, the projects are ready, but there was no auction for

**10ª Jornada Acadêmica da Jornada da UEG**  
**“Integrando saberes e construindo conhecimento”**  
**10 a 12 de Novembro de 2016**  
**UEG - Câmpus Santa Helena de Goiás, GO**

competitive construction, being planned for the middle of the year 2017 to start his work at the time all lots are already very close to the end. It will undoubtedly be indeed a great project for the city, linking and boosting the local, regional and national economy through the handling of loads originating from our region. This research paper was to raise the possible socio-economic impacts that this will lead facility in the city and surrounding areas, this including quality of life, per capita income, resource handling, product and end the generation and maintenance jobs.

**Key words:** North-South Railway, Multimodal Platform, Santa Helena de Goiás, Socioeconomic Impacts, Per Capita Income. Jobs.

## **INTRODUÇÃO**

A utilização das linhas ferroviárias para transporte de cargas é extremamente importante e de baixo custo. A Ferrovia sem pontos de embarque e desembarque seja de cargas ou de passageiros, não tem efetividade. Contudo, são as cidades que são escolhidas para fazer este processo sistêmico e outros inerentes da logística como armazenagem, despacho e recepção e atividades que agregam valor como as indústrias de retaguarda, que sofrem impactos sociais e econômicos resultantes dessa instalação. Este trabalho foi realizado para analisar as consequências da implantação do pátio de Santa Helena de Goiás.

A implantação da linha ferroviária acoplada à plataforma de Santa Helena de Goiás poderá acarretar benefícios, como também problemas. Por isso torna-se relevante pesquisar quais serão os possíveis impactos socioeconômicos que essa implantação trará para cidade?

A implantação da plataforma multimodal possivelmente trará modificações na economia da cidade, no entanto tornará necessária a existência de empresas para operá-la. Durante a construção da ferrovia, Santa Helena sediou a construtora “Consórcio Ferrosul” responsável pela construção da extensão sul, (lote três), em que aproximadamente três mil pessoas vieram trabalhar na obra.

A instalação multimodal em Santa Helena, pressupõe o aumento da renda per capita, pois no período da construção da obra, citado acima, Santa Helena teve

**10ª Jornada Acadêmica da Jornada da UEG**  
**“Integrando saberes e construindo conhecimento”**  
**10 a 12 de Novembro de 2016**  
**UEG - Câmpus Santa Helena de Goiás, GO**

benefícios de grandes dimensões, segundo o Tesouro da Fazenda (2016), naquele período a Prefeitura arrecadava uma receita aproximadamente de dois milhões de reais ao mês passando para quatro milhões de reais ao mês, fase em que parte dos 30 milhões mensais que a construtora faturava (VALEC, 2016) alimentava o comércio local, serviços e renda para seus funcionários da população local e/ou da flutuante e suas famílias.

Independentemente de ser ou não funcionários da concessionária responsável pela plataforma, as pessoas gastarão parte de suas rendas na cidade, consoante, pessoas virão de outras regiões do país para trabalhar nessa instalação, que demanda mão de obra qualificada. Ao se radicarem/agregarem no município vão depender de seus recursos de capital, ou seja, “aquisição de renda”, na cidade, seja em gastos com alimentação, moradia, lazer, transporte e outros. Esses recursos, possivelmente, incrementarão o mercado, não só no comércio, mas também no de bens e serviços, com efeitos multiplicadores em todos os segmentos da sociedade.

Outros efeitos, possivelmente, ocorrerão como efeito das ações das empresas responsáveis pela construção e manutenção da plataforma com em infraestrutura, tais como construir ou alugar: canteiros de obra, alojamentos, restaurantes, lava-jato, oficina de manutenção de equipamentos, espaço para cursos e palestras e outros.

Além desses investimentos em infraestrutura para a própria operação, a cidade será beneficiada, possivelmente, com investimentos locais, como por exemplo, obras sociais, escolas, investimentos na saúde entre outros.

Esta pesquisa buscou levantar elementos que foram possíveis ampliar o conhecimento dos impactos socioeconômicos que ocorrem e ocorrerão por essas duas grandes obras, interligadas, que é a Ferrovia Norte Sul com uma Plataforma Multimodal em Santa Helena de Goiás.

Existem outros tipos de impactos, como os ambientais que modifica o ecossistema local pelas desapropriações que afetam a estrutura das propriedades agropecuárias, separando-as em partes que dificultam sua exploração. Posteriormente, com a operação do trecho de ferrovia em Santa Helena e sua plataforma, outros possíveis problemas poderão existir como acidentes não só com a movimentação das composições de vagões na linha férrea, como o funcionamento da infraestrutura operacional da Plataforma.

**10ª Jornada Acadêmica da Jornada da UEG**  
**“Integrando saberes e construindo conhecimento”**  
**10 a 12 de Novembro de 2016**  
**UEG - Câmpus Santa Helena de Goiás, GO**

A justificativa pessoal da realização deste trabalho será de relevante aspecto do apreciar a área de construções de grande porte e, por ter trabalhado em um dos trechos de construção da obra, pela empresa Consórcio Ferrosul “Camargo Correa e Queiroz Galvão”, (extensão – sul, lote 03), como assistente de engenharia de 2011 à 2014, período este que tive diversas experiências na vida e um grande aprendizado.

A importância do trabalho no nível social é a preocupação e curiosidade sobre os efeitos sociais que possivelmente ocorrerão com o funcionamento da ferrovia e sua Plataforma Multimodal, não só para a população como para o município.

Para a comunidade acadêmica, este trabalho trará conhecimentos relacionados à implantação e instalação de operação da ferrovia como: embarque/desembarque e retaguarda, (armazéns, transportadoras, indústrias e infraestrutura/ estradas, fornecimento de água, energia). Esses conhecimentos, poderão contribuir com outras vertentes da pesquisa executada.

A pesquisa se pautou em bibliográfica, numa abordagem qualitativa em função de sua natureza, utilizando Livros, Artigos e Consultas à Web, também foram feitas algumas entrevistas com empresários que serão os possíveis usuários da Plataforma logística, como produtores rurais e pessoas voltadas ao ramo.

## **DESENVOLVIMENTO**

Desde o início desta pesquisa, buscou-se uma bagagem de conhecimentos, sendo elas oriundas da fonte mais confiável possível, que é o órgão responsável pela própria construção de ferrovias, cujo o nome é VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., órgão estatal que administra as ferrovias no Brasil, tanto as que estão em construção, como as que estão em operação, no caso das obras da Ferrovia Norte Sul, não estão paradas, como muitas pessoas dizem, porém não são de contínua velocidade de construção. Segundo a empresa, este órgão é constituído para atuar de acordo com a seguinte maneira:

A VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. é uma empresa pública, sob a forma de sociedade por ações, vinculada ao Ministério dos Transportes, nos termos previstos na Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008. A função

**10ª Jornada Acadêmica da Jornada da UEG**  
**“Integrando saberes e construindo conhecimento”**  
**10 a 12 de Novembro de 2016**  
**UEG - Câmpus Santa Helena de Goiás, GO**

social da VALEC é a construção e exploração de infraestrutura ferroviária.  
(VALEC, 2016 a).

Sua sede é estabelecida no seguinte endereço: Quadra 713/913, Bloco E, Edifício CNC Trade. Asa Sul Brasília - DF - CEP: 70.390-135 CNPJ: 42.150.664/0001-87. Haja vista que os atendimentos público, (Construtoras, Proprietários de Áreas Rurais, Fiscais de Construção e Operação), é dividido em alguns pontos espalhados nas cidades sem situam nas proximidades (margem) das Ferrovias do Brasil, e em algumas Capitais tais como São Paulo e Rio de Janeiro. (VALEC, 2016a)

A empresa responsável mantém alguns parceiros construtores, porém não constrói nenhum tipo de obra, mas sim faz o processo de fiscalização que se divide em segmentos. O eixo da Ferrovia Norte Sul é dividido em 3 Extensões, sendo a Extensão Norte de Açailândia MA até Palmas – TO, a Extensão Centro, que é de Palmas – TO até Anápolis – GO, e a Extensão Sul de Anápolis – GO até Estrela D’Oeste – SP, em Açailândia – MA e Palmas – TO está em Operação uma Plataforma Multimodal, já em Anápolis – GO é um Porto Seco. (VALEC, 2016 b)

Em 2012, a VALEC concluiu o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA dos trechos Barcarena/PA a Açailândia/MA e de Estrela d’Oeste/SP a Panorama/SP. Também contratou o EVTEA dos segmentos Panorama/SP a Chapecó/SC e Chapecó/SC a Rio Grande/RS. Com isso, será concluída a ligação ferroviária Barcarena/PA a Rio Grande/RS com 4.787 km de extensão, em bitola larga, o que vai configurar uma verdadeira espinha dorsal dos transportes ferroviários. (VALEC, 2016 c)

As empresas Parceiras de fiscalização, estão instaladas também margeando o Escopo da Linha Ferroviária. Estas empresas que são contratadas para trabalhar como elo entre as construtoras e a VALEC, a função dessas empresas fiscais é contribuir com a acessoria de construção administrativa, tornando um portal de voz é o órgão VALEC, para que todos os assuntos sejam filtrados nestas empresas de fiscalização e consultoria. (VALEC, 2016b)

No município de Santa Helena de Goiás, é locado uma sede da empresa fiscalizadora das obras, (Consórcio EA), conjunto das construtoras (Engevix e Astec). Elas têm o acesso direto com os chefes de departamentos da VALEC, Gerentes de Projetos, e até o Ministro dos Transportes. Para atuar nesse tipo de trabalho que assessora e fiscaliza, existe alguns pré-requisitos básicos, como: ser engenheiro, ou

**10ª Jornada Acadêmica da Jornada da UEG**  
**“Integrando saberes e construindo conhecimento”**  
**10 a 12 de Novembro de 2016**  
**UEG - Câmpus Santa Helena de Goiás, GO**

técnicos de construção, matemático, ambientalista, topógrafo, geógrafo e outros ramos ligados à construção de Ferrovia.

O desenvolvimento da pesquisa se obteve com êxito, através de consultorias com responsáveis das obras e outorgantes do governo em Santa Helena de Goiás

E em uma das vezes que foram estabelecidos contatos com a empresa de apoio, obtivemos resultado, no aspecto de informações sobre o andamento das obras da extensão Sul, composto pelos lotes 1,2,3,4 e 5 e nesta extensão o Pátio de Santa Helena e São Simão.

De acordo com o Engenheiro Fiscal, Gerente de Engenharia do Consórcio EA (Construtora Consorciada “Engevix e Astec”), Sr. Frederico Garcia Soubhia, em uma entrevista realizada no dia 12 de Abril de 2016, as obras não estão paradas, porém com um ritmo mais lento. Uma vez que os lotes 1 e 2 já estão com pouco mais de 50% concluído, previsto mais dois anos para conclusão. O lote 3, obteve sucesso, na conclusão, pois é o trecho responsável pela construção em Turvelândia, Santa Helena, Rio Verde e Quirinópolis previsto em tempo hábil de construção que é pre estabelecido, pelo fato de ser as duas construtoras entre as cinco maiores do Brasil, (Camargo Corrêa e Queiroz Galvão). No entanto os lotes 4 e 5, estão com mais de 70% concluído, ainda restando cerca de um ano e meio de obras.

A Plataforma em Santa Helena é uma obra fundamental para região, entretanto, é necessária aproximadamente um ano de obra para ser concluída, contudo a preferência da construção do eixo ferroviário único primeiramente. Existem projetos já estão feitos, elaborados do modo: estrutural, ferroviário, rodoviário, edificações, elétricas, hidráulicas, armazéns e despacho de produtos dentre outros, por motivo de crise financeira e econômica no país houve necessidade de ser adiada de março de 2016 para junho de 2017 (data provável) para o leilão de concessão da construção da obra.

Todos esses acontecidos vieram gradativos, no Brasil depois de viver momentos de glória para as estradas rodoviárias, o governo percebeu a importância de um novo processo de construir estradas ferroviárias, a Ferrovia Norte Sul é uma das principais, que corta o país verticalmente, este eixo será responsável por uma grande parte de capacidade logística, quando estiver pronto todo seu projeto será uma imensidão de escoamento de mercadorias. (Silva, 2016)

**10ª Jornada Acadêmica da Jornada da UEG**  
**“Integrando saberes e construindo conhecimento”**  
**10 a 12 de Novembro de 2016**  
**UEG - Câmpus Santa Helena de Goiás, GO**

A obra foi inicialmente projetada no ano de 1989, no Governo Sarney, para cortar os Estados do Maranhão, Tocantins, Goiás, Minas Gerais e São Paulo, chegando ao entroncamento que ligará o sul do país, quando estiver concluída, serão aproximadamente 3.500 quilômetros de trilhos de ferrovia, saindo de Açailândia Maranhão até Estrela D’oeste São Paulo, neste percurso vários outros entroncamentos de modo historicamente que as rodovias foram adotadas como logística de transporte, que se torna um grande projeto de integração nacional, e com os objetivos de sua construção destaca-se uma das alternativas mais econômicas para o transporte de cargas de longa distância atuando como uma logística inovadora e exportadora através do Porto de Itaqui, em São Luís do Maranhão, que ligará várias plataformas multimodais, Portos Seco ao Porto de Santos e outros. (Almeida, 2016)

Os Principais produtos já transportados e pretendidos pela Ferrovia Norte-Sul serão: Grãos, Farelos, Óleo de Soja, Adubos, Fertilizante, Álcool, Derivados de Petróleo, Açúcar, Algodão e Cimento. O que se tem de crítica a respeito desta obra é que ela não contempla o transporte de passageiros, uma vez que, a linha férrea, consolidará em transportar cargas, e demonstra uma obra de caráter interminável.

Em primeira instância, o aglomerado de pessoas vindo de outras cidades do Brasil para trabalhar nas obras, tendo em vista que é uma mão de obra qualificada por profissionais, por isso explica a contratação de pessoas de vários lugares e nem sempre da mesma cidade, isso de imediato trás para a cidade e para a região um maior volume de pessoas que estarão consumindo.

Além das pessoas contratadas diretamente pelas construtoras, também há empresas terceirizadas de alimentação, gás, combustível, oficinas e prestações de serviços especializados em serviços de construções, ou seja, todo este aglomerado de pessoas estão sempre consumindo, comprando e gastando, também movimentado o mercado da cidade.

Em segunda instância após as obras concluídas, o próximo problema será a movimentação nas rodovias estaduais e federais do país que irão diminuir, em contrapartida não as rodovias que rodeiam as cidades que possuem plataforma logística, ou seja, a cidade de Santa Helena de Goiás receberá centenas de caminhões e carretas diariamente. (Bager, 2016)

**10ª Jornada Acadêmica da Jornada da UEG**  
**“Integrando saberes e construindo conhecimento”**  
**10 a 12 de Novembro de 2016**  
**UEG - Câmpus Santa Helena de Goiás, GO**

Um ponto positivo é que gradativamente as rodovias que nos cercam vão ser duplicadas melhorando o acesso de escoamento dos produtos para o pátio. E o ponto negativo é que a movimentação de pessoas e veículos de carga aumentará acarretando outros problemas vindouros.

Em terceira instância, se terá um benefício, uma de movimentação de recursos, ou seja, muitos produtos serão despachados por Santa Helena fazendo com que o município arrecade mais, viabiliza-se que a prefeitura faça mais benefícios em prol da cidade.

Por último e em quarta instância é a quantidade de empregos gerados na cidade isso direta ou indireta.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS:**

Ao longo da pesquisa, enxergam-se várias deficiências em relação do projeto elaborado pelo governo federal, ressalta-se que o período de transição do governo federal acontecido no ano de 2016, por meio desta, impõe de certa forma instabilidades, fazendo com que as empresas invistam menos e com insegurança nos futuros projetos.

Acredita-se que, o presidente que estiver no poder e conseguir terminar este projeto será sempre lembrado como o desbravador do futuro e dos investimentos a curto e longo prazo rápido e de baixo custo, mesmo não sendo ele o dono da ideia de construir, mas sim o governante que colocou em operação essa infalível logística, colocando o país no caminho certo para um futuro logístico de qualidade.

### **REFERÊNCIA:**

ALMEIDA, Regis Rodrigues De. "**Ferrovias Norte-Sul**"; Brasil Escola. Disponível em <<http://brasilecola.uol.com.br/geografia/ferrovia-norte-sul.htm>>. Acesso em 12 de janeiro de 2016. 09:16.

BAGER, Alex; LUCAS, Priscila da Silva; BOURSCHEIT, Aldem; KUCZACH, Angela; MAIA, Brenda. **Os Caminhos da Conservação da Biodiversidade Brasileira frente aos Impactos da Infraestrutura Viária**. Ano 2016. Nº de folhas 86, P. 12, Artigo – Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, 2016.

**10ª Jornada Acadêmica da Jornada da UEG**  
**“Integrando saberes e construindo conhecimento”**  
**10 a 12 de Novembro de 2016**  
**UEG - Câmpus Santa Helena de Goiás, GO**

CARNEIRO NETO, José Américo. Entrevista II. [20/06/2016], Entrevistador: Estéverson Oliveira Lima, Santa Helena de Goiás, 2016.

MARQUES, Suaildo Martins. Entrevista IV. [02/07/2016], Entrevistador: Estéverson Oliveira Lima, Santa Helena de Goiás, 2016.

SILVA, Júlio César Lázaro Da. "A **estratégia brasileira de privilegiar as rodovias em detrimento das ferrovias**"; Brasil Escola. Disponível em: <<http://brasilecola.uol.com.br/geografia/por-que-brasil-adotou-utilizacao-das-rodovias-ao-inves-.htm>>. Acesso em 12 de janeiro de 2016. 09:48.

SOUBHIA, Frederico Garcia. Entrevista I. [12/04/2016], Entrevistador: Estéverson Oliveira Lima, Santa Helena de Goiás, 2016.

TESOURO DA FAZENDA. Site para consultas de gastos e repasses públicos, Disponível em <[http://www3.tesouro.fazenda.gov.br/estados\\_municipios/sist](http://www3.tesouro.fazenda.gov.br/estados_municipios/sist)> – Acesso em 07 de Abril de 2016. 16:19.

VALEC. **Medições de Empreiteiras**, Construtora: Consórcio Ferrosul, Medição 01 de dezembro de 2010 a medição 65 de março de 2016, Disponível em: <<http://www.valec.gov.br/fns>>- Acesso em 07 de Abril de 2016 – 16:47.

VALEC, 2016 a. Conheça Quem Somos. Disponível em: <<http://www.valec.gov.br/ConhecaQuemSomos.phpr>> Acesso em: 01/07/2016.

VALEC, 2016 b. Ações e Programas. Disponível em: <[http://www.valec.gov.br/acoes\\_programas/FNSFerroviaNorteSul.php](http://www.valec.gov.br/acoes_programas/FNSFerroviaNorteSul.php)> Acesso em: 29/06/2016

VALEC, 2016 c. Ferrovia Norte Sul. Disponível em: <[http://www.valec.gov.br/acoes\\_programas/Downloads/MapaFerroviasValec\\_07-03-2016.pdf](http://www.valec.gov.br/acoes_programas/Downloads/MapaFerroviasValec_07-03-2016.pdf)> Acesso em: 28/06/2016

VALEC, 2016 d. Licitações. Disponível em <http://www.valec.gov.br/Licitacoes/rdc00116.php> Acesso em 28/06/2016

**10ª Jornada Acadêmica da Jornada da UEG**  
**“Integrando saberes e construindo conhecimento”**  
**10 a 12 de Novembro de 2016**  
**UEG - Câmpus Santa Helena de Goiás, GO**

VALEC, 2016 e. Operações de Pátio. Disponível em:

<<http://www.valec.gov.br/OperacoesFNS.php>> Acesso em: 17/06/2016