



Uma luta de décadas em prol da ferrovia

O mês de março de 2003 inscreve-se como um marco histórico para a modernização do sistema ferroviário brasileiro, atualmente em ritmo de reabilitação, após vários anos de inacreditável abandono.

Essa grande mudança teve início durante o primeiro governo Lula, quando a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), foi convidada a participar de um evento no Palácio do Planalto para o lançamento do Plano de Revitalização das Ferrovias. O engenheiro Luis Cesario Amaro da Silveira, então presidente da entidade, compareceu a um primeiro encontro, representando a indústria ferroviária.

Na ocasião o ministro dos Transportes era Anderson Adauto, a quem Cesario lembrou que seria preciso também incluir nesse processo a indústria ferroviária, que havia sido muito prejudicada por falta de encomendas. Seguiram-se outras reuniões, todas com a participação do ministro – as duas primeiras aconteceram no auditório da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e contaram com todos os interessados, representando os diversos segmentos empresariais e do governo, além do então diretor da estatal Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S/A, Bernardo Figueiredo. Mais duas reuniões foram realizadas no Rio de Janeiro, uma no Hotel Glória e outra na sede do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Uma penúltima se deu no escritório do governo federal em São Paulo, e a última no gabinete de Adauto, em Brasília.

“O extraordinário disso tudo é que nós começamos as discussões em março de 2003 e já em dezembro daquele mesmo ano havíamos concluído o plano, com um fato surpreendente: a indústria ferroviária finalmente havia conseguido a elaboração de um inédito programa trienal, já que nosso grande problema sempre foi a falta de uma agenda com a previsão das necessidades do sistema”, enfatiza.

O ministro propôs às novas operadoras que substituíram a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e a Ferrovia Paulista S/A (Fepasa) que apresentassem seus cronogramas, para que a indústria, que também deveria apresentar um demonstrativo sobre a sua capacidade de produção, estudasse como atendê-las. “Resultou que tudo foi entregue, rigorosamente dentro do prazo”, relata o ex-presidente da Abifer.

A partir daí mais fábricas têm surgido para atender o sistema ferroviário de carga e de passageiros no Brasil, e ainda exportar.

Com a paralisação da fábrica da GE, de Campinas, no ano de 1996, algumas locomotivas usadas no início da privatização foram importadas para serem reformadas no Brasil usando mão de obra e componentes nacionais. “Um caso muito expressivo foi que a GE, que produzia locomotivas – ela tinha fabricado nas décadas de 1980 e 1990 mais de 1 000 unidades no Brasil, só parando por causa das dificuldades do sistema nos anos 1990 –, voltou a produzir locomotivas, com destaque para as máquinas maiores, de 4 400 hps, para atender o mercado interno e externo”.

Além disso, prossegue Cesario, “a Caterpillar, após ter adquirido a divisão de locomotivas da GM nos Estados Unidos, está fabricando locomotivas aqui, também de grande potência (4 400 hps). Ela aca-

ba de inaugurar uma fábrica em Sete Lagoas (MG)”. Na

visão de Cesario, essa renovação pressupõe um grande crescimento na demanda por engenheiros especializados, tanto pelas fábricas como pelas operadoras. “Já falta pessoal, e os recém-formados terão que ser programados dentro das próprias empresas”, avalia.

Quanto a novas projeções, ele acompanha agora o desdobramento do Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT), que modifica a matriz de transporte brasileira, hoje baseada fortemente – quase 60% – no sistema rodoviário, com participação de 25% de ferrovia e 13% de hidrovia. “Esse plano já foi apresentado em várias cidades de vários Estados, através de audiências públicas, e determinou uma nova matriz, que deverá ser concretizada em 2025 na sua totalidade – rodovia (30%), ferrovia (35%) e hidrovia (29%)”.

Numa retrospectiva sobre o que foi o sucateamento do sistema ferroviário no Brasil, Cesario atribui essa derrocada à negativa de recursos dos sucessivos governos para as ferrovias estatais (Rede Ferroviária Federal e Fepasa), que começou a se manifestar na década de 1980. “A manutenção era deficiente e o atendimento ao cliente, precário. Situação que se agravou nos anos 1990. E pensar que o Brasil, durante o Império, construiu uma malha ferroviária com 10 000 quilômetros, extensão que aumentou para 36 000 quilômetros em 1950. Mas atualmente temos apenas 29 000 quilômetros.” Situação diversa da década de 1960: o governo de então, narra Cesario, preocupado com a alta da demanda por transporte de massa, criou um programa para produção de trens de subúrbio, em aço inoxidável, para passageiros de São Paulo, Rio de Janeiro e de Recife. Participaram desse programa a Cobrasma, Mafersa e Santa Matilde. “Fomos buscar tecnologia lá fora, mas tínhamos o compromisso de, a cada entrega, estar aumentando gradualmente o índice de nacionalização. Chegamos perto de 90% desse índice”, afirma.

O engenheiro Luis Cesario Amaro da Silveira nasceu na cidade do Rio de Janeiro, onde se formou pela Escola Nacional de Engenharia. Ainda estudante, em 1950, começou como auxiliar de engenheiro no Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), que depois foi extinto. Logo após a formatura, em 1951, foi admitido pela Companhia Industrial de Viação e Engenharia, da qual chegou a ser diretor, que prestava serviços de engenharia para o governo. Posteriormente tornou-se vice-presidente, por mais de 20 anos, da Companhia Industrial Santa Matilde, com fábricas em Conselheiro Lafaiete (MG) e Três Rios (RJ), onde eram produzidos vagões de carga e trens de subúrbio. Atualmente é vice-presidente da Abifer.

Cesario continuou a atuar na indústria ferroviária ao longo das décadas de 1970 e 1980, sempre lutando pela recuperação do sistema e pela participação da indústria ferroviária brasileira no mercado internacional. Para ele os sistemas de carga e de passageiros são indispensáveis ao desenvolvimento do país, e a nossa indústria ferroviária está capacitada para atender o governo. Desafios nunca faltaram, e têm sido uma constante na sua trajetória. “Sempre os considereei necessários e estimulantes. Cheguei mesmo a criá-los para evitar a rotina repetitiva”, conclui.