

Mais de 7 mil vagões abandonados viram sucatas por estradas do país

Fonte: Blog www.ferroviavezevoz.com do jornalista Fernando Abelha | 19/01/2017

Comentários de Fernando Abelha

Leitor do blog *ferrovia vez e voz.com*, residente em Brasília, que solicitou o anonimato, reenviou matéria publicada pelo Correio Brasiliense em fevereiro de 2016 em que denunciava o abandono do material da RFFSA após a sua extinção.

Embora o conteúdo tenha mais de um ano, esta editoria entendeu que o assunto está atualizado, no momento em que a Medida Provisória 752/2016 autoriza a venda de milhões de toneladas de sucatas após o abandono do acervo ferroviário pelas empresas que foram premiadas com as concessões, além do descaso que o governo tratou do assunto. Por este fato estar em evidência, republicamos esta notícia já abordada anteriormente.

” A extinção da antiga Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), em 2007, deixou de herança para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) uma coleção de locomotivas e vagões que se contam aos milhares. Boa parte desse patrimônio ficou abandonada nos pátios de estações ferroviárias do país e viraram sucata sem possibilidade de reaproveitamento. O Dnit já recebeu da extinta RFFSA 1.150 vagões e 224 locomotivas não operacionais, mas ainda há pelo menos mais 7,4 mil vagões em fim de vida útil virando entulho. O número total, porém, bem como o estado de conservação de cada peça, ainda não é conhecido. As informações só estarão disponíveis quando for finalmente concluído o inventário da RFFSA.

Instituída em 2007, a Inventariança da Extinta RFFSA, órgão vinculado ao Ministério dos Transportes, é responsável por concluir a lista. Com sede no Rio de Janeiro e representações em 13 unidades da Federação, a estrutura tem a maior parte do quadro composta por ex-funcionários da Rede que foram transferidos para a Valec — Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. O chefe de gabinete da inventariança, Flávio Rabello, afirma que 95% do inventário está concluído. Entretanto, Rabello detalha que toda a parte de bens móveis, operacionais ou não, já foi repassada ao Dnit. O que que falta diz respeito à organização e ao tratamento do acervo documental, alguns bens imóveis da Ferrovia Paulista S.A e deveres financeiros. Em relação ao estado de depreciação das peças, Rabello é conciso: “Não temos gestão sobre isso”.

Para o engenheiro civil José Manoel Ferreira Gonçalves, presidente da Frente Nacional pela Volta das Ferrovias (Ferrofrente), é um absurdo a maioria dos equipamentos ferroviários e os binários desativados estarem destruídos, à espera de uma destinação. Gonçalves lembra que eles representam riscos à população, pois mantêm-se minimamente acessíveis por encontrarem-se — apesar de jogados, enferrujados e tombados —, quase sempre nas redondezas das cidades. “Faltam ações práticas por parte dos governantes, dos de ontem e de hoje. Há muito tempo não se decide nada a esse respeito. Quem não sabe fazer ferrovias, não sabe operá-las. Não se sabe o que fazer com os antigos vagões e as velhas locomotivas, mesmo as de inquestionável valor histórico. Esse descaso representa, na verdade, uma síntese de tudo o que foi e está sendo feito com as nossas ferrovias e, muitas vezes, com o país. É triste a realidade ferroviária do Brasil.”

Abandono

Aposentado pela RFFSA, o engenheiro Mário Picanço, 74 anos, lamentou que o fechamento da empresa tenha sido feito sem planejamento e cuidado. Picanço conta que, na época em que a Rede operava, as unidades tinham um pátio para onde eram levados vagões e locomotivas danificados. Lá, era feita uma triagem e as peças vendidas ou reaproveitadas. “Naquela época, isso era uma preocupação. Tinha uma política de aproveitamento. Cada peça tem um valor e deixar isso se deteriorar é um desperdício. Quando a Rede acabou, não pensaram nisso. Não houve esse cuidado. Eles permitiram o abandono”, comenta.”