

História do Futuro

O título, apesar de apresentar uma discordância intrínseca, pode ser explicado se fizermos uma análise retrospectiva do desenvolvimento dos povos desde o início das civilizações. Sempre houve no espírito humano o desejo de conhecer e desbravar novas terras e travar relações com outros povos resultando na troca de conhecimentos. O comércio é, talvez, um produto dessa aspiração e deve ter surgido somente após o evento do contato entre sociedades distintas. Contemplando exemplos como o de Marco Polo, quando Roma estendeu seus tentáculos pelo mundo, provavelmente os navegadores espanhóis e portugueses se aventuraram pelo mundo em busca de novas fontes de riqueza e, foram seguidos pelos holandeses e ingleses que introduziram o desenvolvimento da técnica de pesquisa para que o produto de seu comércio tivesse competitividade no então incipiente mercado internacional.

Apesar de ter passado tantos séculos, as coisas não mudaram muito: qualquer desenvolvimento de um país está implicitamente ligado à sua competitividade comercial e a esta, o transporte das mercadorias a serem negociadas.

A Ferrovia é uma poderosa alavanca para o progresso, na medida que estimula a produção por onde passa pois, além de grande capacidade de escoamento possui características que lhe permitem fretes a baixo custo.

Em São Paulo a história não foi diferente do que aconteceu no resto do mundo e a região altamente adensada que vemos hoje na região metropolitana provem também do desenvolvimento gerado pelo enlace ferroviário que foi construído no estado e canalizado para um dos portos mais movimentados do país – Santos.

O transporte de passageiros foi portanto decorrência e não motivo da origem da ferrovia.

Os administradores ferroviários perceberam que, com um transporte (de passageiros) rápido e barato, conseguiriam bons reflexos no custo dos produtos destinados à exportação pois representaria um grande atrativo para mão-de-obra. Como era óbvio se prever e como não houve planejamento a longo prazo à então promissora cidade de São Paulo se transformou em um gigante muito difícil de ser administrado que em sua região metropolitana congrega quase 16 milhões de pessoas que se deslocam o tempo todo em todos os sentidos.

É perfeitamente natural que se desenvolvem políticas de transporte coletivo para atender essa demanda entretanto, a missão da ferrovia passou a ser extremamente importante. É fundamental a manutenção do objetivo de origem, isto é, conservar e implementar o canal de exportação que, entre outras coisas, serve de suporte de alimentação e escoamento às indústrias locais além de transferir o produto gerado no interior do estado a baixo custo para o mercado exterior.

– Não menos importante é o papel social assumido no transporte de massa, que inclusive, posto que é subsidiado, tem reflexos diretos na redução dos custos do produto interno destinado tanto ao consumo como a exportação.

Como se vê, a ferrovia além de missão tem história e nossos técnicos trazem como cultura quase genética a necessidade da sobrevivência dos dois modos – carga e massa – os quais podem conviver perfeitamente sem que se segregue qualquer um deles e nós ferroviários sabemos como fazê-lo.

O fato de ocorrer uma futura transferência das linhas operadas pela RFFSA e CBTU para administração operacional da Companhia do Metropolitano de São Paulo nos traz muita preocupação, pois junto a elas dificilmente conseguiremos transferir o espírito, a cultura enfim a história ferroviária. Nós soubemos até hoje, administrar a escassez de recursos e manter esta ferrovia nos trilhos e, além do dever, temos o direito de administrar e colocar em prática nossos planos de implementação e restauração do nosso sistema quando se descortina no horizonte investimentos de cuja ausência nos lamentamos incontáveis anos.

Sobre o tema – História do Futuro – se tivermos a oportunidade, saberemos escrever contando certamente com a nossa cultura e competência.

Engº Marcio Spilla

