



Entrevista: Massimo A. Giavina-Bianchi, presidente da T'Trans

23/10/2007 - 17h41

Nos fundos de uma das oficinas da T'Trans, empresa do ramo metroferroviário, estão amontoadas pilhas de madeiras apodrecidas, parafusos enferrujados, restos de peças e engrenagens retorcidas e desgastadas pelo tempo. A sucata é parte da carcaça de um dos bondes de Santa Teresa, desmontado pela empresa para reconstituir, peça por peça, o protótipo dos novos bondes que deverão surgir do monte de ruínas levadas para lá pela Secretaria Estadual de Transportes do Rio de Janeiro, para serem recuperados.

O contrato entre a Secretaria de Transportes e a T'Trans prevê a recuperação de 14 bondes, sendo que oito já estão nas oficinas da empresa. O primeiro bonde restaurado deverá ser entregue até o final deste mês. Massimo Giavina-Bianchi, presidente da T'Trans, instalada em Três Rios, no Médio Paraíba, falou ao Jornal dos Transportes sobre o trabalho realizado para restaurar os bondes: "Fizemos uma reconstituição detalhada da parte aparente do bonde, tanto interna quanto externa, fiel ao modelo original, exatamente como exigiu o Inepac (Instituto Estadual do Patrimônio Histórico), responsável pelo tombamento histórico dos bondes de Santa Teresa. E nele colocamos a tecnologia mais moderna que existe do mundo. Construímos um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) de última geração".

Abaixo, a entrevista com o presidente da T'Trans:

Jornal dos Transportes: Qual o principal problema para restaurar os bondes?

Massimo Giavina: O maior problema foi o estado de deterioração da parte superior do bonde. Foi muito difícil encontrarmos a madeira peroba rosa. Outro grande problema, já na fase de execução, foi que tivemos que desmontar todo o bonde. Como ele é tombado pelo Inepac, tivemos que reproduzir, em maquetes, cada pedaço de madeira. Retiramos as peças e refizemos cada uma delas com a mesma madeira do original. Esta curva ali (ele mostra a peça em madeira no alto do bonde, ainda sem pintura) poderíamos ter usado dois pedaços, mas fizemos questão de fazer uma peça única, como era no original. Montamos duas marcenarias para reproduzir fielmente cada peça. Como não existem os projetos originais, a maior dificuldade foi realmente a restauração da parte de madeira.

JT: E qual a equipe envolvida, que tipo de profissionais?

MG: A equipe foi constituída de engenheiros, marceneiros, firmas de consultoria. Ao todo, mais de 80 pessoas, isso sem contarmos o pessoal externo. Os testes de tração mecânica nos truques (chassi que sustenta os motores de tração, eixos e rodas) foram feitos no Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo (IPT). Contratamos uma empresa especializada na parte de tração, que compreende a alimentação dos motores e sistemas de controle. O sistema capta corrente contínua na rede aérea e transforma em corrente alternada nos motores. Usamos o sistema tradicional de captação de energia associado ao que existe de mais moderno em termos de tração. Refizemos toda a parte de redistribuição e canalização dos cabos na parte superior.

Os motores são assíncronos, outra tecnologia de última geração, fabricados pela WEG, no Paraná. O sistema é todo controlado por cartões eletrônicos e foi feito em São Paulo. Tudo isto adaptado nos antigos componentes, pois a parte externa não poderia transparecer modernidade. No sistema de condução, toda a parte eletrônica e elétrica foi acomodada dentro da caixa original. Outra preocupação foi com a racionalização do trabalho do condutor. Hoje ele utiliza só um comando para tração e frenagem. Antes, ele usava um comando para tração e dois para frenagem. Em poucas palavras: construímos um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) de última geração.

JT: Qual o tempo médio para recuperar cada bonde?

MG: O grande tempo demandado foi para fazer os gabaritos de madeira. Foram seis meses de trabalho. Uma vez concluída a parte de engenharia, o protótipo levou em torno de um ano. O truque foi enviado ao IPT para ser testado. Agora que já temos o gabarito, levamos 15 dias para cada carroceria. A parte de baixo leva mais um mês.

Eu diria que agora temos condição de entregar dois bondes reformados por mês.

JT: Os novos bondes serão seguros?

MG: Somos praticamente a única empresa a ter a tecnologia do balanceador de truque, que garante a estabilidade do bonde. O projeto é nosso, desenvolvido aqui. Nossos concorrentes fazem o processo geralmente por medida direta. Já na T'Trans testamos cada truque. Quando o bonde sair daqui, já pode rodar. Eles também ganharam um sistema de frenagem duplo. Há um primeiro freio, a discos, que reduz gradativamente a velocidade, com conforto e sem solavancos. Para dar mais segurança, desenvolvemos um sistema de sapatas que, em caso de emergência, com o simples toque de um botão no painel, abaixam e se fixam ao trilho, parando imediatamente o bonde. Podemos garantir que é um sistema muito mais seguro que o anterior. Não podemos esquecer que cada bonde pesa nove toneladas.

JT: Restaurar os bondes foi um aprendizado para a empresa?

MG: Não deixa de ser um aprendizado. Por outro lado, a experiência que nós tínhamos na recuperação dos trens da SuperVia, da Central, de Salvador, de São Paulo, nos deu um know-how de como focar os problemas e traduzir isso em projetos, em gabaritos, como recuperar certas partes. Foi um complemento de aprendizado, sem dúvida.

Estamos preparados para assumir qualquer projeto deste porte. Temos uma expertise que foi adquirida com a reforma de outros trens e essa completou nosso conhecimento, mais do que isso, nossa qualidade. Nosso princípio é a preservação da qualidade. É claro que é preciso ter lucro, mas sem abrir mão da qualidade. A simples restauração daquela peça curva em madeira no alto do bonde, de que falamos há pouco, é o símbolo desta qualidade. Poderíamos ter feito em dois pedaços, passar massa e, depois da pintura, quem iria saber? Mas fizemos questão de usar uma madeira inteiriça, de fazer uma peça única.

JT: Foi preciso treinar os profissionais?

MG: Isso nós fazemos sempre. No caso dos bondes, a maior parte do trabalho é em madeira, mas nos trens que recuperamos para vários clientes – no caso do Rio, para a SuperVia - o grande segredo é o soldador, porque todo o trabalho é em ferro e a solda precisa ter um alto nível de qualidade. Nosso pessoal é periodicamente reciclado no Senai, para manter o nível de qualidade dos serviços que executamos.

JT: E como foi o processo de pesquisa das cores originais do bonde?

MG: Foi outra trabalhadeira. Para encontrar a tonalidade e a textura corretas, tivemos um trabalho muito grande. Fizemos várias reuniões com fabricantes de tintas, para chegar ao tom certo de azul, de amarelo. Mas no final, tudo deu certo. Estamos prontos para restaurar e entregar todos os bondes.

Retirado: http://www.transportes.rj.gov.br/detalhe_noticia.asp?ident=205

Data: 24/10/2007