

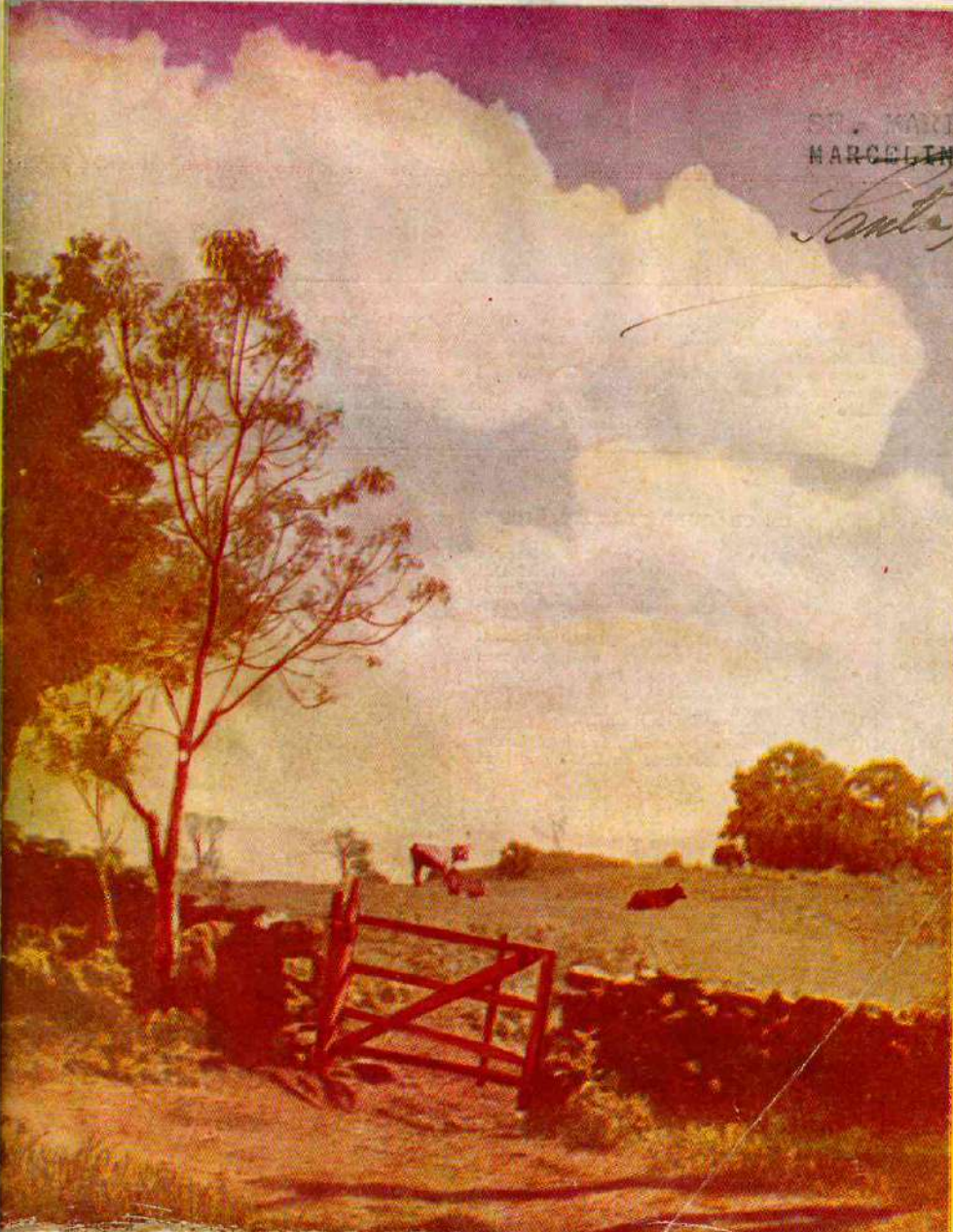
O Ferroviário

REVISTA BRASILEIRA

Ano 28

Pôrto Alegre (Rio Grande do Sul) — Dezembro 1948

N.º 692



S.º MANTO CRUZ
MARCELINO RAMOS

Santa Maria



VELHA PORTEIRA

Assuro Mala.

E' a velha porteira indicando campo largo, aberto, onde o espirito como recupera sonhos de uma idade remota.

Paisagem que nos incita a um voluptuoso remoer de pans

E' o pago.

E' a querência.

E' o Rio Grande.

E' a paisagem que nunca se desliza da nossa retina, são os caminhos parilhados na juventude, as cançadas, o solo alto e sereno, as planuras interminas, o arvoredo oscilado pelo pamppeiro, as coxilhas dobradas onde o nosso olhar se perde.

Tudo é vibração.

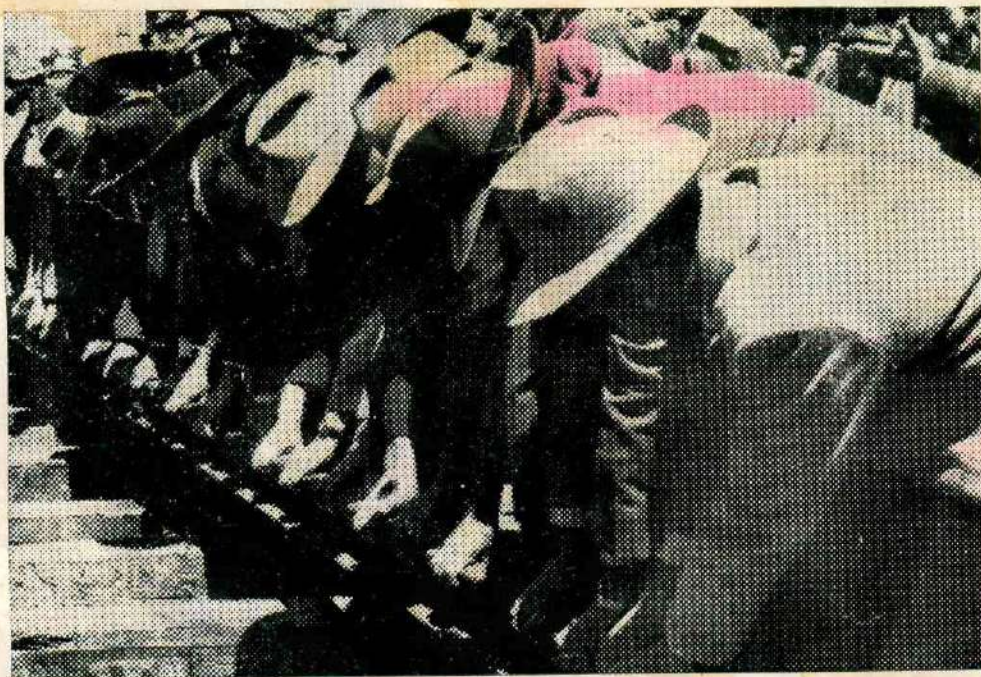
Velha porteira que nos traz quietude numa harmonia ás desordens da vida moderna; a nossa imaginação se aquieta, é mais ar, mais luz, mais sol, como que recolhendo, dissipando dos nossos pensamentos, amarguras, erros, falhas.

E' o panorama tão nosso conhecido que não mudou e não se apaga jamais.



A ligação ferroviária Pelotas - Santa Maria

As autoridades na solenidade da colocação do último pedaço de trilho do trecho ferroviário Pelotas-Canguçu.



O dia 16 de Outubro foi de festas para o povo das cidades de Pelotas e Canguçu e quiçá para todo o Rio Grande. Está se tornado realidade um sonho nascido em 1873. Epilogando um arrastar lento na tramitação das providências que vem desde o Brasil-Império, precisamente às 11,30 horas foi pregado o pedaço de trilho que une essas cidades do nosso litoral e que forma o famoso traçado Pelotas-Santa Maria. Foi um acontecimento que encheu de alegria todo o Rio Grande, constituindo um espetáculo de enorme transcendência para a vida econômica do Estado. Essa ligação ferroviária foi trabalho realizado pelos heroicos praieiros do 1.º Batalhão Ferroviário que está sob o comando do Coronel Julio Limeira.



A ESTRADA DE FERRO transcontinental que vai de Santos a Arica, Chile, via Bolívia tem aproximadamente a extensão de 4.065 quilômetros, sendo Santos-Corumbá, 1.905 km; Corumbá-Santa Cruz, 600 km; Santa Cruz-Cochabamba, 560 km; Cochabamba-La Paz, 400 km. e La Paz-Arica, 600 km.

OS CRAQUES FERROVIÁRIOS

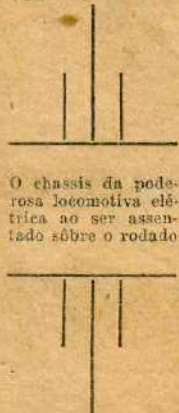
Eis aqui Walter Canfil o esforçado centro atacante do "Nacional A. C." mais conhecido por "Biriba". Elemento de destacado valor esportivo, constitui um dos esteios principais do "ferriño" que tem em "Biriba" não somente um craque que se impõe mas um ferroviário que luta pelo seu clube. Walter é funcionário da AFSR onde ingressou em 2 de Junho de 1947. É ferroviário de família pois é filho de João Rosa Canfil, funcionário das Oficinas Mecânicas do Km-3, em Santa Maria.



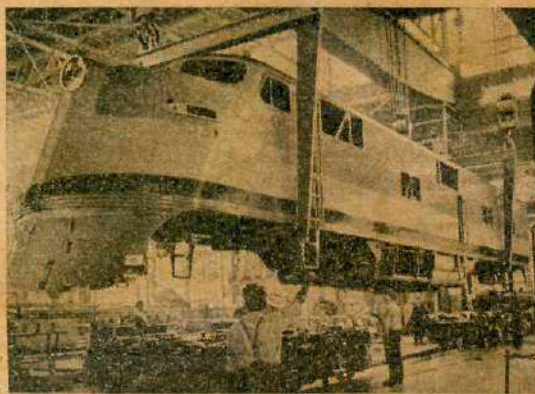
A MINA DE MORRO VELHO é a mais profunda do mundo, e está situada a cinco ou seis leguas de Belo Horizonte. Baixemos, dos silvestres e solitários planaltos, a esse profundo vale, erigido de matagais. É aí que uma companhia inglesa, armada das técnicas mais modernas, persegue e acúa o filão precioso, até profundezas jamais atingidas pelo homem, sob a crosta terrestre: 2.550 metros.

ENORME APARELHAGEM PARA GRANDES OBRAS

As fabricas norte-americanas com seus numerosos técnicos estão produzindo centenas de modernas locomotivas e que irão sanar as dificuldades recentes na história das estradas de ferro, ou seja a concorrência que estão sofrendo, pelo avião e pelo automóvel.



O chassis da poderosa locomotiva elétrica ao ser assentado sobre o rodado



A moderna locomotiva que ilustra esta nota é de pequeno volume mas de grande poder de tração e foi fabricada para vencer com enorme velocidade as grandes distancias a percorrer nas linhas americanas. Voltando um quarto de século atrás é que se pode avaliar do progresso atual comparado as locomotivas de então, hoje é a eletricidade substituindo o carvão e amanhã talvez seja o atomo vencendo a eletricidade... O corpo de engenheiros americanos estão estudando um novo sistema de combustão interna e com os conhecimentos que possuem já estão aparelhados para lançar no mercado maquinas poderosas e economicas.

A CANETA TINTEIRO é, hoje, um instrumento indispensável. Apesar disso, jamais nos pomos a pensar na origem deste e de dezenas de outros artigos que podemos chamar de "pequenas grandes invenções", sem as quais este mundo seria muito pior do que é, pois o conforto físico contribue bastante para um estado de espirito satisfatório, por mais que alguns se recusem a confessar que esse conforto tenha importância. O inventor da caneta-tinteiro foi o engenheiro inglês Frederick Bartolomew Folsh, e, o britânico Joseph Bramah, que a aperfeiçoou.

(Do Boletim da BBC, de Londres)

DECLAROU O MINISTRO da Viação, em sua passagem por São Paulo, que, o governo federal autorizou a eletrificação, ainda este ano, do trecho São Paulo — Jundiaí da antiga SPR. Ainda, que vai ser alargada a bitola da E. F. Noroeste do Brasil, cujo trecho Baurú — Lins servirá de primeira etapa da eletrificação dessa ferrovia.

HA MAIS DE 40 ANOS que as moças francesas e do mundo inteiro sonham e choram lendo as novelas de Delly. Que pensarão os leitores sobre a significação deste nome? Imaginam que se trata talvez de um psicologo que conhece a alma feminina? Uma mulher com o coração despedaçado por muitas aventuras?

Na realidade, Delly é o pseudônimo adotado por um homem e uma mulher — um irmão e uma irmã: Frédéric e Marie Petit Jean de la Rosière. Marie faleceu recentemente, tendo escrito em colaboração com Frédéric durante mais de 40 anos, cerca de 50 novelas. Possuam uma casinha perto de Versalhes, onde viviam com grande simplicidade. Exceção do padre a quem faziam numerosos donativos, não visitavam ninguém. Jamais cobraram seus direitos de autor porque não queriam pagar impostos! A morte veio, finalmente, separar essa dupla singular, provavelmente única no mundo...

EXISTE NA VIAÇÃO FÉRREA um projeto com manquete para a construção da nova estação da capital do Estado do Rio Grande do Sul, projeto e manquete ainda executados pela administração da antiga "Auxiliaire".

São hoje reminiscências... Têm a data de 1919...



Fundada em 13-2-1921 por Alvaro da Cruz Prétz. É publicação mensal em Porto Alegre no Estado do Rio Grande do Sul, Brasil. Encontra-se em todas as administrações ferroviárias do continente sul americano, assim como nas bibliotecas públicas do país e do estrangeiro.

Direção e Propriedade de:
Octacilio Chaves

Administração:
Rua Felipe Camarão, 150
Fone: 4713

Toda correspondência à:
CAIXA POSTAL, 409

Representações em todos os núcleos ferroviários do Estado.

AS REFORMAS SEM utilidade pratica redundam em barafunda, e, recentemente todas as cidades brasileiras mudaram de nome causando trapalhada tal que, hoje, para se endereçar uma carta a cidade tal precisa o jêca saber que cidade era... é Caxias do Sul, Cachoeira do Norte, Rio Pardo de Leste etc. assim como a tradicional Sapucaia passou a ser a desconhecida Gulnuba, Santo Amaro dos nossos tempos de guri, é agora Amarópolis, Margem do Taquari que tantos ferroviários deu ao Rio Grande é apelidada General Camara — como si para homenagear esse glorioso general brasileiro não existissem tantas ruas com essa denominação, em tantas cidades do Estado — é Aparados da Serra, apagando nome querido, é enfim uma serie de cidades que o gaúcho tradicionalmente riograndense não mais conhece, e, para aprender... já vai ficando tarde. A proposito disso estamos lendo, nos jornais, que uma outra comissão de mudanças, já trocou o itinerário do ramal ferroviário em construção e tradição que se chama Pelotas-Santa Maria, para Barreto-Pelotas! A "Associação Comercial" de Santa Maria já protestou a S. Excia. o Sr. Ministro da Viação que, respondendo, prometeu esforçar-se para evitar a mudança. Acreditamos que o Sr. Clovis Pestana consiga o que prometeu porque S. Excia. sempre foi incisivo e a pasta que dirige está sendo norteada com realizações em beneficio do País.

No teatro do mundo, os espectadores são as nações sem história.

A data de 2 de Dezembro assinala o natalício do Engenheiro Fernando Olinto de Abreu Pereira, o saudoso diretor da Viação Férrea que soube imprimir aos seus atos o espírito de verdadeira camaradagem entre os ferroviários.



Dr. Fernando Pereira

Chefe como poucos o souberam ser, fazia gestão fechada de antes de impor-se como administrador ter nos que comandava, amigos e não subordinados. A sua passagem pela direção da Estrada foi fértil em empreendimentos destacando-se entre outros, a construção da Variante do Barreto, obra que por si só, recomenda um administrador.

Nesse dia de seu aniversário Fernando Pereira recebeu, por certo, as mesmas manifestações de amizade dos ferroviários que, trazem-lhe, nessa data, o seu abraço ao amigo de todos os dias, ao engenheiro de reconhecida capacidade, ao chefe magnânimo e ao "gentleman" que deixou na ferrovia riograndense as mais inequívocas expressões de cordura e cordialidade.

A. M.

Quando eu vim da minha casa
Minha mãe — que eu sei querer —
Deu-me um mundo de conselhos
E o Mundo, para viver...

Ovídio Chaves.

O NOSSO CORRESPONDENTE em Uruguaiana, Sr. Ladislau Galarça que sob as iniciais de LDS colabora n' "O Ferroviário", recebeu dos colegas de Bagé, uma moção de aplausos pelo trabalho intitulado O GUARDA-CHAVES DOS QUADROS DE ESTAÇÕES, publicado no mês de Agosto por esta revista.

FIM DE ANO

Aos colegas ferroviários
Por Quintino Felipe de Oliveira
Bombeiro em Comandahy

Mais uma vez, venho pelas colunas do nosso órgão "O Ferroviário" saudar-vos, desejando a todos perenes felicidades no seio de vossas famílias, no decorrer do ano que se avizinha. Que a estrela que guiou os Reis Magos, vos guie também. Que a sublime paz reine sempre no vosso lar, pois o suor sagrado que derramamos para ganhar o pão de cada dia é hoje recompensado pelos corações bondosos dos que administram a nossa Viação Férrea. Devemos ser cumpridores do nosso dever, ajudando os que de nós necessitam, procurando solucionar, com largueza de espírito os desen-



tendimentos pessoais, nos esforçando por realizar, cada dia um pouco melhor, as tarefas quotidianas, colocando o bem comum acima dos nossos interesses, do nosso EU.

E, como bons brasileiros, marchemos todos, de mãos dadas, em prol da riqueza do Rio Grande e sempre pela senda do dever sagrado.

OS CONFERENTES FERROVIÁRIOS

As estações possuem um quadro de escriturários para o serviço de escrita. São eles os Conferentes. Estes servidores admitidos mediante exames de capacidade e conhecimentos adquiridos na prática, posteriormente se especializam em um só mister à ponto de esquecerem os demais serviços que lhes são atinentes à função. Essa especialização tem transtornado sobremaneira a distribuição do elemento pelas diversas secções de uma estação. Resulta daí a necessidade do sistema rotativo entre os conferentes, de sorte a dar-lhes oportunidade em renovar constantemente seus conhecimentos. Esta prática evidenciará o valor pessoal e a produtividade de cada servidor.

A especialização do conferente com o decorrer do tempo torna-o sem estímulo, pois deixa de ocupar outra posição por se ter especializado em uma só, embora preste os melhores serviços na especialidade.

Vem daí a dificuldade das substituições nas secções de bagagem, encomendas, movimento, calculos e bilheteria, etc.

A indiferença pelo conhecimento geral das nossas atividades ferroviárias em relação ao que diz respeito à estação é motivo de descontentamento perene entre uns e outros, falta, entretanto, uma mola mestra que impulse o elemento fazendo com que readquirir o entusiasmo primitivo.



NA SITUAÇÃO de enormes dificuldades financeiras em que se debatem as estradas de ferro, isto em consequência do alto custo dos materiais, dos combustíveis e dos consideráveis aumentos de salários ao pessoal, apenas a adoção da tração elétrica será capaz de equilibrar os orçamentos elevando, consideravelmente, a sua capacidade de transportes, diminuindo ao mesmo tempo o seu custo. E esta é a razão principal porque as administrações ferroviárias do País estudam e põem em execução a eletrificação das linhas férreas acompanhando o progresso no transporte pelo trilho, em concorrência com o avião e o automóvel. A Estrada de Ferro Sorocabana que está encarando o problema da eletrificação de suas linhas com tenacidade, já tem obtido resultados compensadores, tanto assim que em 1947 economizou de combustível a apreciável soma de Cr\$ 26.490.000,00!

Trabalho e Produção

Ladislau Galarça — Do Departamento de Transportes.

A propensão corrente teoricamente defendida na questão económica da Viação Férrea, faz com que esta se apresente de uma complexidade, que não corresponde a nova técnica economico-administrativa.

O fato económico é um fenómeno resultante da relação social entre homens no exercício de suas atividades aplicada á produção de riquezas.

Para obtermos a produção e o recurso financeiro almejado é indispensável o contato direto com o elemento humano, auscultando-o e com ele discutindo os problemas que afligem as administrações.

Na tarefa de administrar devem ser escolhidos os homens dignos de valor, porque não basta o preenchimento de um cargo, é necessário o exercício pleno e eficiente da respectiva função.

As estradas de ferro desempenham na vida moderna uma triplice função:

a) — Económica, que permite o desenvolvimento agrícola pela rapidez na distribuição de seus produtos;

b) — Social, pela extensão da riqueza e circulação dos capitais;

c) — Política, estendendo influências, unificando o pensamento nacional e facilitando a defesa do país.

Por isso que, a participação do trabalhador braçal, executor ou intelectual na administração, observando e estudando os meios pelos quais pode ser alcançado o ideal colimado, estimula e educa o elemento ao trato dos assuntos pertinente. Este problema que consiste em agir por meio de um conhecimento perfeito da vontade do homem, envolve a apresentação de ideais e princípios sobre administração-económica, que nunca devem ser relegados.

A simplificação de um sistema administrativo está justamente na cooperação comum, e deve ser gerida harmonicamente sem abalar a estrutura básica da unidade trabalhadora em perigo, pois dela advem a substância necessária ao desenvolvimento económico de uma organização. Conclue-se, portanto, que as administrações experientes devem discutir diretamente com o pessoal seus problemas de produção, cultivando um ambiente de otimismo e eficiência, cuja recompensa nunca se faz tardar.

Esse sistema produz ótimos resultados desde que se venha compreender o ponto de vista humano e do trabalhador que coopera com suas ideias e conhecimentos adquiridos na longa perquirição do labor em seus diferentes aspectos, redundando num alto grau de compreensão e disciplina.



DESDE O TEMPO dos Fenícios até o século 19, foi a geografia que determinou a situação das cidades. As populações se congregavam nas encruzilhadas dos caminhos terrestres, na confluência dos rios, e nos estuários junto ao mar: porque era nesses lugares que os viajantes se encontravam e florescia o comércio.

Mas, hoje, as cidades modernas surgem, por assim dizer, á passagem das rodas, são construídas pelas rodas.

Quando a estrada de ferro demonstrou a sua praticabilidade como meio de transporte dos bens e das pessoas de todo o mundo; quando ela rompeu caminho até o interior dos vastos continentes —

as vilas e cidades brotaram da terra ao longo dela, as indústrias nasceram e floresceram, as populações cresceram e os mercados prosperaram, e o bem estar geral subiu. Todo um novo mundo, longe dos rios e dos mares, ficou aberto á cultura e ao progresso.

Esse processo está se continuando, o melhoramento das facilidades ferroviárias veio acelerá-lo. Sirva de testemunho esta última década, em que os leves, modernos e velozes trens estão, com o seu conforto e segurança atraindo os milhões de passageiros que se utilizam, no mundo inteiro, desse meio de transporte.

(De "Ferroviária", de Buenos Aires)

NOTÍCIA PROCEDENTE de Filadélfia anuncia que estão sendo embarcados ali para o Rio de Janeiro a primeira série de 23 vagões ferroviários de luxo, do total de 63 que o nosso governo adquiriu nos Estados Unidos. Os referidos vagões de luxo se destinam a E. F. Central do Brasil, devendo substituir os atuais da linha Cruzeiro do Sul, entre Rio e São Paulo. Esses vagões tem equipamento para ar condicionado, melhoramento esse a ser usado pela primeira vez nas estradas de ferro brasileiras.

O papel mais belo da história: Simão, o Cyreneu. Joaquim Nabuco.

MADRUGADA NEGRA

Conto de Viriato Corrêa.

Riamos ainda do desfecho comico da história que o Dr. Camara acabava de contar, quando o Nogueira Lins, sempre triste, com aquele todo esguio de cegonha, começou:

— Não tenho, infelizmente, um caso alegre para contar aos amigos. A minha história é terrível.

Era nos fundos de uma cervejaria, ás duas da madrugada. Reuniamos-nos ali todos os dias, e, naquela noite, alguém lembrára que contássemos os casos da nossa vida.

Ninguém vae contar coisas tristes no fundo de uma cervejaria, diante da espuma da cerveja. Todos nós havíamos escolhido o que havia de comico no nosso passado.

— Talvez os amigos não me queiram ouvir. A minha história é dolorosissima.

O Conrado Pinto chegou a cadeira para mais perto da mesa: — Era também uma história má que eu queria contar.

— Não pôde ser mais dolorosa que a minha, insistiu o Nogueira Lins.

— Por mais horrível que seja a sua nunca se poderá comparar á minha.

— Duvido. O meu caso é toda a minha desgraça. Eu hoje devia ser, pelo menos, senador da Republica, ministro ou banqueiro ou um grande nome no país. Arrasei-me completamente e, agora, nada mais sou que um guarda-livros de segunda ordem. Tudo pelo caso que lhes vou narrar. E o que é peor, em tudo isso, é que não tive e não tenho a mais pequena culpa.

E depois de uma ligeira pausa:

— Um dia vi-me envolvido na morte de uma mulher, mulher que eu nunca tinha visto, mas que morreu nos meus braços. Fui apontado como assassino, passei varios anos na cadeia, desorganisei toda a minha vida, nunca mais tomei pé e aqui estou de nome mudado para poder viver o resto de meus dias.

E, voltando-se para o Conrado Pinto:

— Será mais dolorosa a sua história?

— E'!

— Conte-a. Prefiro guardar-me para o fim.

— Faça favor...

— Não, não. Insisto. Insisto porque tenho a certeza que a minha será mais triste que a sua.

Dispusemo-nos a ouvir. O Con-

rado Pinto afastou para o meio da mesa o copo de cerveja:

— Casei-me muito moço. Cinco anos depois o Banco, em que eu era empregado, resolveu crear uma agencia na capital de São Paulo. Fui eu o encarregado de organizar a agencia. Deixei a familia aqui no Rio e parti. Entre as muitas cartas de recomendação que levei, havia uma para o velho conselheiro Publio de Sá, uma das figuras mais altas e mais respeitáveis de São Paulo. O conselheiro era baiano e com aquela expressão de hospitalidade que só se encontra na gente do norte. Apresentou-me á familia, fez-me intimo de sua casa.

Havia na familia do conselheiro um caso triste. D.^a Maria da Gloria, sua filha mais velha, era viuva. Casamento infeliz — o marido morrera seis meses após o enlace, de um desastre de estrada de ferro. A pobre moça morava com os pais.

Não era uma creatura bonita, mas havia no seu ar de tristeza resignada, nas suas olheiras rixas, qualquer coisa que deixava na gente uma profunda impressão de simpatia.

Em pouco tempo eramos amigos. Maria da Gloria tocava violino e eu arranhava o meu bocado de piano. Passavamos as tardes de domingo fazendo musica, no largo salão do palacete, á Avenida Paulista.

Essas coisas são fatais, meus senhores. Dois corações novos não podem viver impunemente juntos. Quando dei por mim, estava apaixonado por ela, e ela apaixonada por mim.

Uma loucura aquilo — eu era casado. Combinámos então cortar o mal pela raiz: eu me afastaria procurando esquecê-la, e ela procuraria esquecer-me também.

Nem sempre essas coisas são fáceis, nem sempre são possíveis.

Posso-lhes afirmar que, durante duas semanas, sinceramente, procurei sufocar o coração.

O amor foi mais forte do que eu.

Voltei ao palacete do conselheiro. As tardes de musica, aos domingos, recommçaram.

Não pôde haver vislumbre de juiço entre duas creaturas que se amam doidamente; não pôde.

Quando se abrem os olhos, esta-se a rolar inevitavelmente no abismo.

Foi o que se deu conosco. Um dia Maria da Gloria confessou-me a sua desgraça. Sentia que ia ser mãe.

Quasi enlouqueci. Não lhes preciso pintar a situação horrenda que me surgia diante dos olhos. Uma familia daquelas, com as melhores relações da cidade, sempre vivendo num ambiente de moralidade rigorosa, ilustre, querida, e eu a desmanchar-lhe a tranquilla felicidade domestica! Uma pobre viuva que tinha sempre vivido sem o mais leve deslize, boa, suave, dentro da resignação da sua sorte, de um momento para outro desgraçada, sem poder esconder a sua falta, e desgraçada por mim, um homem casado que, de maneira alguma, podia reparar a minha culpa! Ah! não lhes preciso dizer a minha situação!

Andei como doido varios dias. O caso, porém, pedia um movimento pratico qualquer e urgente. O remedio, o unico, era eliminar o filho.

Como? Em São Paulo? A familia saberia. O maior pavor, tanto meu, como de Maria da Gloria, era que a familia soubesse. Ela não resistiria á vergonha; eu não me sentia com forças para suportar a minha propria infamia.

Uma noite, depois de muito pensar, resolvi tudo. Seria aqui no Rio.

Maria da Gloria tinha uma tia velha, ali, em Botafogo, á qual, de tempos em tempos, costumava visitar por longos meses. Nada mais facil. Viria visitar a tia, e eu aqui me encarregava do resto.

Tive sempre uma certa quèda para a medicina. Se hoje não sou médico, a culpa foi só minha que, em rapazote, não tive paciência para suportar seis anos de bancos academicos. Comprei livros e livros e puz-me a estudar abundantemente o meio de eliminar a creança que sete meses depois viria naturalmente ao mundo.

Não sei se por muito estudar ou se pelo desejo febril da eliminação, acabei por me convencer que tudo era facil e que eu tinha a pericia e o manejo necessários á operação do aborto.

Combinei tudo.

Maria da Gloria começou a falar da viagem á familia. Vim ao Rio e aluguei, na rua da Alfandega, um segundo andar. Aluguei-o de nome trocado; convinha-me que nada transpirasse.