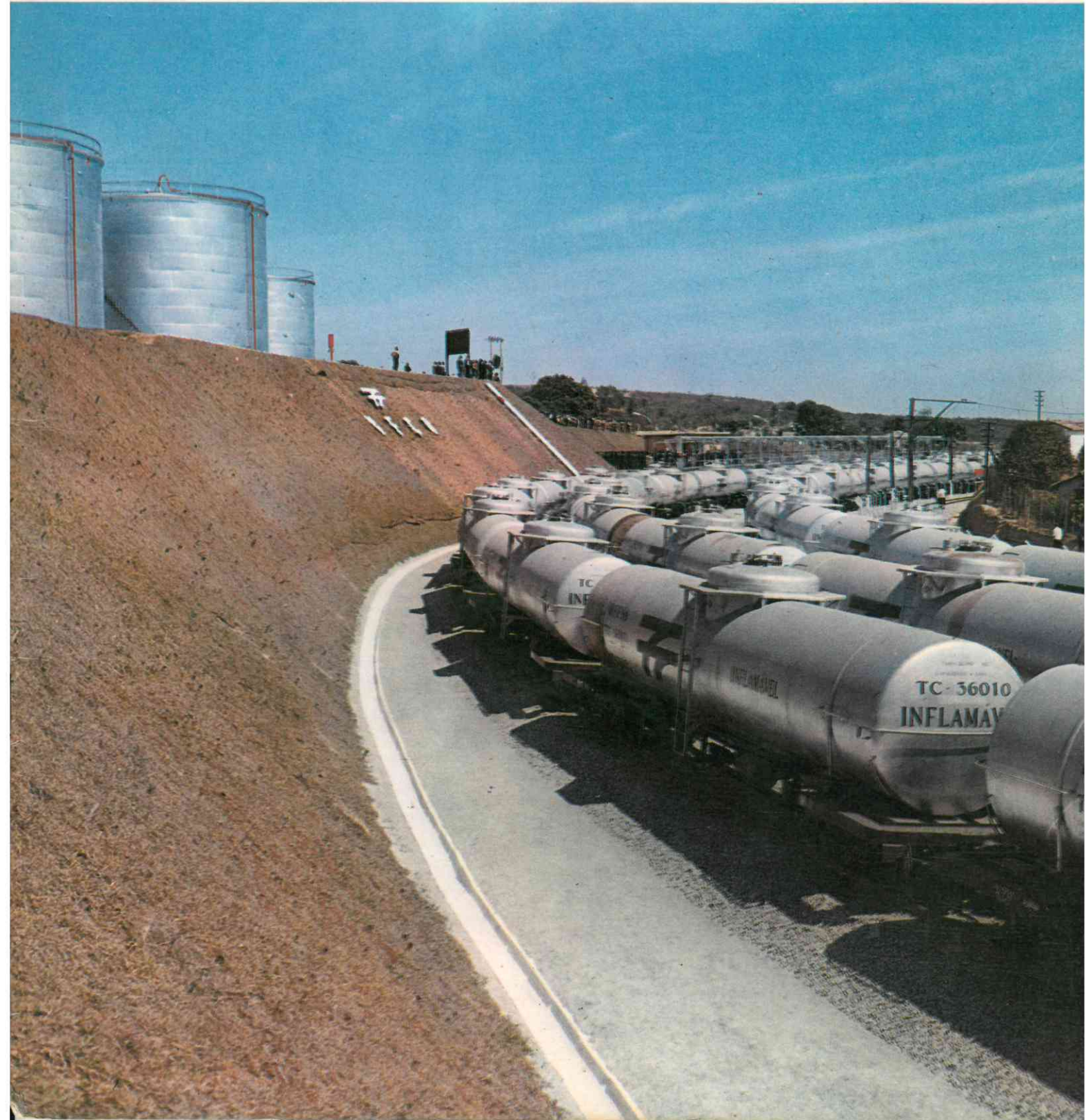




*Dono do
L. S. S. S. S.
2010
de S. S. S. S.*

REFESA

julho/agosto/1969





vultos ferroviários

Chrockatt de Sá

Larga e cheia de serviços notáveis prestados à engenharia brasileira foi a vida de Chrockatt de Sá (João Chrockatt de Sá Pereira de Castro), nascido no Rio de Janeiro, em 31 de outubro de 1851. Um volver de olhos para o passado, ainda não muito distante, descobre a figura do engenheiro carioca, que se afirmou desde cedo como uma figura verdadeiramente representativa voltada para os grandes problemas diretamente ligados ao engrandecimento do País.

Iniciou a carreira das letras, guiado pelo pai, Eduardo de Sá Pereira de Castro, professor emérito do Colégio D. Pedro II e da Escola Militar. Atingiu, na idade de 20 anos, o título de bacharel em Ciências Físicas e Matemáticas pela antiga Escola Central. Formado em 1871, depois de exercer várias comissões em Recife e Maceió, volta ao Rio e termina o curso de engenheiro civil. Antes, o notável engenheiro aliou o trabalho de seu curso ao exercício prático de seus conhecimentos, na Carta Cadastral e na Estrada de Ferro D. Pedro II (Central do Brasil).

Novamente voltou à Estrada de Ferro D. Pedro II onde serviu até 1878. Nesse mesmo ano é nomeado chefe de seção da Estrada de Ferro Paulo Afonso, cargo que conservou até 1878, quando passou a fiscalizar a famosa estrada de rodagem denominada União e Indústria, considerada, na época, de alta importância pelo seu traçado. Logo depois procedeu os estudos da ferrovia que devia ligar o norte de Minas ao Atlântico, mais tarde substituída pelo traçado e construção da Estrada de Ferro Bahia a Minas.

Essa última comissão Chrockatt de Sá a desempenhou em caráter particular, mas o governo de Minas, a seguir, aproveitou as aptidões do ativo profissional da engenharia, nomeando-o diretor geral das Obras Públicas. Passou então a fiscalizar a Estrada de Ferro da Mata, até 1889, quando partiu para a Europa com a missão de assistir a gravura do mapa de Minas Gerais.

Quando de sua residência em Ouro Preto, fundou o Liceu de Artes e Ofícios, criou a primeira sociedade abolicionista e também o jornal **Ordem e Progresso**, de intensa projeção na opinião pública. Com o advento do governo republicano, Chrockatt de Sá, que fôra um combatente do nôvo regime, foi escolhido para o desempenho de tarefas de elevado teor profissional. De volta à Alemanha assumiu a direção do grupo encarregado da ligação das Estradas de Ferro do Norte, exercendo a função cumulativamente com o car-

go de diretor da Estrada de Ferro Sul de Pernambuco.

Aí em Pernambuco, em Palmares, sede da comissão de ligação, Chrockatt de Sá criou a vila operária, que possui o seu nome e nela inaugurou uma escola onde eram educados os filhos dos trabalhadores. Deu ao educandário o nome de Benjamin Constant, em homenagem ao grande propagandista da República.

Continuando sua marcha de engenheiro dedicado aos problemas ferroviários nacionais, Chrockatt passou a ocupar o cargo de diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil (antiga Pedro II), considerada na época, o bérço da engenharia brasileira e a escola dos técnicos mais evidentes do ferropiarismo e da engenharia especializada. Após, recebeu incumbência de alta significação: o lugar de Inspetor Geral das Estradas de Ferro, criando a repartição respectiva e organizando-a em moldes eficientes e práticos. No cargo preparou o material necessário para a feitura do Código de Viação, reunindo nêle tôdas as leis, decretos, atos, disposições e regulamentos da Viação férrea do Brasil durante mais de meio século. A obra se compunha de seis volumes e ainda hoje é objeto de consulta da parte dos estudiosos da matéria.

No governo de Campos Salles, serviu como consultor técnico do ministro Joaquim Murinho, homem público que restaurou as finanças nacionais. Depois de tantas tarefas e tantos trabalhos, de mérito e envergadura, Chrockatt de Sá sentiu-se doente e deixou a vida pública. Mesmo assim não se julgou um inválido. Encontrou momentos para prolongar a sua vida de trabalho e estudo. Mantive-se como representante de diversas companhias estrangeiras, escreveu pareceres executou vistorias, respondeu a consultas, redigiu minutas, organizou emprêsas, formulou projetos, deu forma a trabalhos construtivos.

Sua inatividade, como aposentado, não trazia descanso. Antes, por formação moral, induzia à aplicação da experiência adquirida em tantos e tão longos anos de trabalho e amor à profissão de engenheiro, que fôra sempre a tônica de sua proveitosa carreira em benefício de questões incorporadas ao desenvolvimento técnico e ferroviário do Brasil.

Foi eleito, pela sua classe profissional, presidente do Clube de Engenharia. Escolha consagrada. João Chrockatt de Sá Pereira de Castro constitui um exemplo e sua memória permanece viva nos dias atuais.

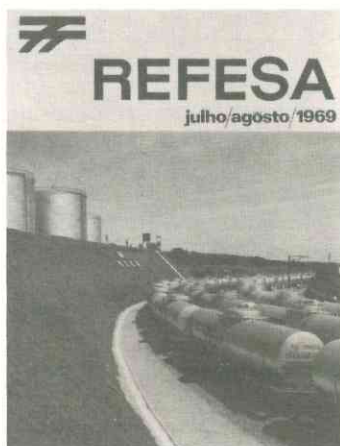
REFESA

JULHO/AGOSTO 1969

DIRETOR RESPONSÁVEL: Waldo Ramo Viana — EDITOR: Alberto de Barros — SECRETÁRIO: Domingos D. Assunção — REDATORES: Fernando Zenha Machado, Ivar Renner dos Santos, Zilma Madeira de Matos, Leo Arruda, Nerta Macêdo, Renato Santos Pereira — Publicação bimestral do Dept. de Relações Públicas da RFFSA — Praça Duque de Caxias n.º 86 — Tel. 223-938 ramais 98 e 27 — Rio de Janeiro - G. Enviaremos esta Revista, assim com quaisquer outras publicações do Dept. de Relações Públicas da RFFSA, quem as solicitar. A direção da Revista não se responsabiliza por conceitos emitidos em artigos assinados.

SUMÁRIO

- 2 · O DIPLOMATA E O TREM
- 3 · CAMPINA GRANDE-ITABAIANA SEM DESCARRILAMENTO
RFFSA RECEBE VAGÕES-TANQUES
- 4 · RFFSA GANHA DESTAQUE EM ANÁLISE DE ANDREAZZA
- 5 · A IMPLANTAÇÃO DAS REGIONAIS
- 6 · RFFSA POSSUI UM BEM MONTADO SETOR DE ANÁLISE E PESQUISA
- 7 · VOCABULÁRIO DE ESTRADAS DE FERRO
- 8 · LOCOMOTIVA 15 FOI SEQUESTRADA PARA NÃO SE TRANSFORMAR EM SUCATA
- 9 · TURISMO
- 10 · FERROVIAS NA ESPANHA
- 11 · O TREM E O PÉ DE LARANJA LIMA
- 12 · ALAF
- 14 · TRENS DO FUTURO NÃO TERÃO RODAS
- 15 · O FOGO
- 16/17 · TREM DE FERRO
- 18 · GENTE
- 20 · MINEIROS QUEREM ANGRA COM RFFSA
- 22 · VOLTA AO TREM ASSINALA A SONHADA RECUPERAÇÃO QUE JORNAIS COMPROVAM
- 24 · ÀS FERROVIAS NÃO ASSUSTA CONFRONTO NEM COMPETIÇÃO
- 26 · O TREM E O FÚTEBOL
- 27 · NÃO HÁ MISTÉRIOS EM RELAÇÕES PÚBLICAS
- 30 · FERROVIAS POR TODA PARTE
- 32 · TURISMO EM CASA



CAPA

O trem entrou de maneira firme na competição para o transporte de produtos de petróleo. Foram adquiridos pela RFFSA 600 vagões-tanques à indústria nacional. Quem lucrará é o País, que pagará mais barato a gasolina e o óleo diesel.

NESTE NÚMERO

ALAF

Estará reunida, em São Paulo, na semana de 6 a 13 de outubro, a V Assembléia Geral Ordinária da Associação Latino-Americana de Ferrocarriles (ALAF), com uma agenda de importantes assuntos de interesse para o desenvolvimento das ferrovias no âmbito continental. Os trabalhos servirão, também, para mostrar as perspectivas que se abrem ao maior e melhor intercâmbio entre os países através do transporte ferroviário.



TURISMO

O turismo, como força do desenvolvimento nacional, e a participação que a ele pode dar o sistema ferroviário estão contidos em notas e comentários, traduzindo uma preocupação para a qual as autoridades ferroviárias devem voltar de imediato uma atenção positiva e constante.



ANGRA DOS REIS

O porto de Angra dos Reis quer recuperar sua importância e para isto necessita de reequipamento. As autoridades fluminenses envidam esforços nesse sentido, enquanto exportadores mineiros vêm na sua utilização pela RFFSA uma forma de desenvolvê-lo e também um caminho para aumentar a exportação de ferro gusa, abrindo, ainda, um fluxo de tráfego para a colocação de excedentes agrícolas no mercado internacional.

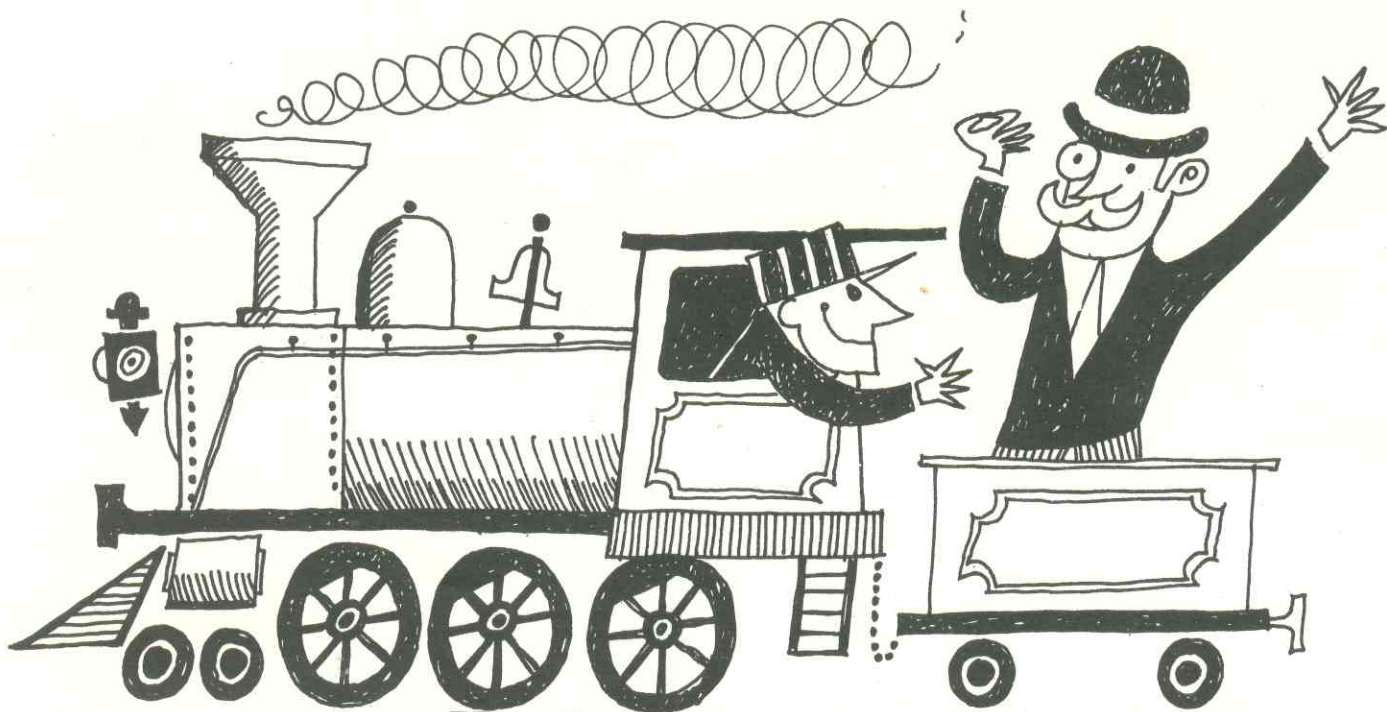


VOLTA AO TREM

Rachel de Queirós fixa injustiças praticadas pelos brasileiros em geral contra as ferrovias e seu progresso, enquanto ampla reportagem sobre a E. F. Santos a Jundiaí mostra o quanto a vida da ferrovia se identifica com o crescimento de São Paulo.

REEQUIPAMENTO

Dois fatos marcantes assinalam o programa de reequipamento das ferrovias que compõem a RFFSA: um é o da compra de 80 locomotivas diesel-elétricas à GE, fabricadas em Campinas e outro é o da aquisição de 600 vagões-tanques para o transporte de produtos de petróleo, e todos revelando o incentivo à indústria nacional.



o diplomata e o trem

No mesmo jornal parisiense em que li o mais completo noticiário dos preparativos dos três cosmonautas da Apolo 10, com a missão de darem os primeiros piparotes na Lua em nome da humanidade terrena, encontrei o comovedor episódio do velho diplomata italiano que, aos 93 anos, morreu num trem em Turim.

Morrer num trem não constitui propriamente uma originalidade, sobretudo quando ocorre um desastre. Também não é novidade morrer num trem que rola normalmente sobre os trilhos, visto que a morte, se tem acentuada propensão para surpreender as suas vítimas na cama, também costuma aparecer em qualquer parte, mesmo na tribuna em que o orador profere o seu discurso ou no altar em que o sacerdote celebra a sua missa.

Em matéria de trem, temos um exemplo ilustre em nossa história literária: o de Manuel Odorico Mendes, tradutor de Virgílio e de Homero, que morreu num trem, nos arredores de Londres.

O caso do diplomata italiano apresenta-se, no entanto, com uma nuance própria e um colorido particular.

Quando Mussolini fez a sua entrada em Roma, à frente dos camisas negras que marchavam em passo de ganso, já seu patrício Francesco Saverio de Ayala andara por duas carreiras: a carreira diplomática, com exercício em algumas embaixadas, e a carreira política, com o seu mandato de deputado no Parlamento Nacional italiano.

O triunfo espetacular do fascismo restituiu Francesco Saverio de Ayala ao estrangeiro; não porém, como diplomata, mas sim como exilado. Rico, com bens na Sicília, o antigo deputado não precisou sentir, como Dante, o quanto é salgado o pão estrangeiro, embora lhe coubesse experimentar, como Cacciaguida, a melancolia de subir e descer a escada alheia.

O tempo, só por si, não deu cabo de Mussolini. Foi preciso que houvesse uma nova guerra mundial, com a vitória das forças democráticas, para que os extremistas da direita tivessem o seu ocaso. E com isto o Duce, que entrara em Roma com a cabeça erguida, terminou em Milão com a cabeça para baixo no desmoronamento do fascismo.

O fim de Mussolini reabriu a Francesco Saverio de Ayala as portas da Itália. Mas havia uma diferença essencial, além da idade, no homem que partira para o exílio e no homem que dele voltava: a pobreza. Sua fortuna tinha-se consumido no destêrro. Tudo quanto lhe restava, dos tempos de sua carreira diplomática, era a elegância no modo de trajar; mas não a elegância ostensiva, que dá na vista e sim a elegância sóbria, que sabe tirar partido de uma única muda de roupa. Da carreira política, ficara-lhe uma relíquia: o passe que lhe dava direito a viajar de graça nos trens italianos.

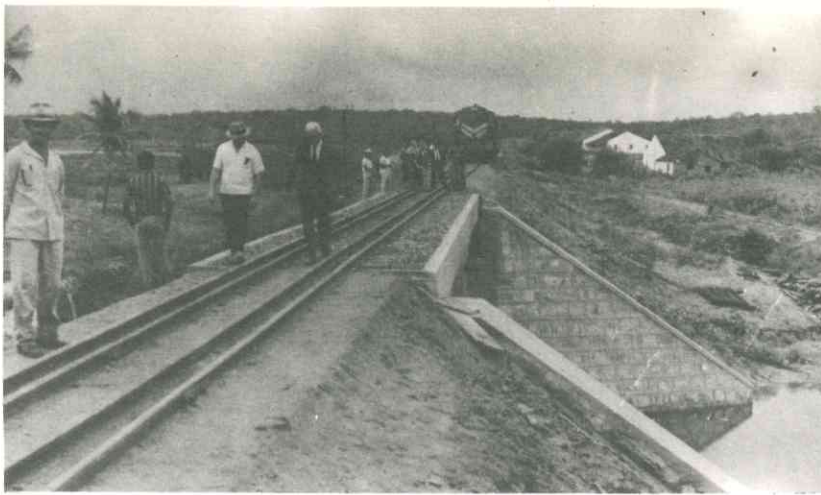
Sem casa, sem teto, sem dinheiro, Francesco Saverio de Ayala meteu-se num trem, mostrou seu passe, instalou-se na cadeira cômoda de um carro de luxo. À noite, passou para um trem com leitos. À hora do almoço ou do jantar, lá estava êle no wagon-restaurante, sempre bem vestido na mesma roupa, a comer o prato a que seu passe dava direito.

E o certo é que, durante 25 anos, o velho diplomata viajou. Passava de um trem para outro, ia de Norte a Sul, hoje em Nápoles, amanhã Gênova, agora Milão, daí a pouco em Turim. Em pouco, tornou-se o mais popular dos passageiros italianos. Entrava ano, saía ano, e Francesco Saverio Ayala viajando.

Foi êsse viajante original que, há dias, aos 93 anos, em Turim, morreu num trem. Cansaço da longa viagem? Não parece, visto que, pelo tempo, já estaria acostumado com ela. Cansaço da vida? É possível, dado que ia a caminho do centenário.

Aparentemente, entre os três cosmonautas, no bôjo da Apolo-10 e o velho diplomata, dentro de um trem, há apenas uma coincidência de calendário, que lhes proporcionou a mesma página de jornal — embora se possa reconhecer também que Francesco Saverio de Ayala, sempre viajando, graças a um pedacinho de papel, que era o seu passe, deveria dar a impressão de andar no mundo da Lua há mais tempo.

Josué Montello



Em cerimônia prestigiada pela presença do general Antônio Adolfo Manta, presidente da Rede Ferroviária Federal, foi entregue a linha ferroviária que liga Itabaiana a Campina Grande, de 80 quilômetros, inteiramente remodelada para acabar com o elevado índice de descarrilamento até então assinalado, em prejuízo da economia daquela importante região industrial. Nada menos de 95 mil dormentes e 85 mil metros cúbicos de pedra britada foram empregados, consumindo NCr\$ 1.300 milhões, justificando-se a prioridade do empreendimento com o objetivo, afinal alcançado, de eliminar os acidentes constantes. Além disso, a obra contribuiu para a melhoria da ligação da Paraíba com o Ceará e o Rio Grande do Norte, facilitando e ampliando o intercâmbio de cargas em conexão com o sistema de escoamento de mercadorias do Norte para o Sul, e vice-versa, estabelecido pelo ferry-boat que cruza o Rio São Francisco”.

PONTE

Para que tudo isso se tornasse possível foi preciso, ainda, construir uma ponte de 22 metros de extensão, no quilômetro 144, onde, anteriormente, existia outra, com vão de 11 metros, destruída pelas enchentes de março de 1967. Os estragos foram de tal monta que obrigaram à reconstrução total, desde as fundações, do que se aproveitaram os engenheiros ferroviários para duplicar a capacidade da ponte. Em João Pessoa, o general Manta, que se fazia acompanhar de vários diretores da



Campina Grande Itabaiana sem descarrilamento

RFFSA, instalou um Distrito de Transporte da Rede Ferroviária do Nordeste, subsidiária da empresa, dando prosseguimento ao plano de adaptar a estrutura do sistema ferroviário federal aos planos de conquista de novos mercados, em desenvolvimento.

REGRESSO

Da capital paraibana, a comitiva da RFFSA, constituída, além do presidente, pelos engenheiros Rocha Santos, Waldo Sette, Ravache Peres e Luís Alberto Nastari, todos diretores da empresa, além de vários assessores, regressou, diretamente ao Rio, por via aérea. Antes, no domingo, esteve no Recife, discutindo planos de trabalho com o engenheiro Emerson Jatobá, superintendente da Rede Ferroviária do Nordeste.

RFFSA RECEBE VAGÕES-TANQUES

A diretoria da Rede Ferroviária Federal, representada pelo seu presidente general Antônio Adolfo Manta, e vários diretores, visitou, no dia 4 de julho último, a Fábrica Nacional de Vagões, a fim de acompanhar a fabricação e a entrega de vagões-tanques que serão empregados no transporte de combustíveis. Trata-se de uma encomenda de 400 unidades desse tipo feita pela RFFSA a fabricantes nacionais e que serão destinadas à Viação Férrea do Rio Grande do Sul e à Viação Férrea Centro-Oeste, no escoamento de produtos da Refinaria Alberto Pasqualini, no R. G. do Sul, e da Refinaria Gabriel Passos, em Minas Gerais. As fotos mostram alguns dos vagões-tanques já prontos para entrega e um aspecto da visita, aparecendo o general Antônio Adolfo Manta, ao lado de diretores da RFFSA e da Fábrica Nacional de Vagões, no momento em que percorria as instalações daquela organização, localizada na cidade paulista de Cruzeiro.



GASOLINA: TRENS VÃO SUBSTITUIR CAMINHÕES NA LINHA DE BRASÍLIA

A Rede Ferroviária Federal iniciará em agosto o transporte de produtos de petróleo para Brasília, com a inauguração do oleoduto de Imbiruçu, perto de Belo Horizonte, ligando a Refinaria Gabriel Passos às linhas da Viação Férrea Centro-Oeste. Os dados técnicos distribuídos pelas autoridades justificam plenamente a utilização do trem para esse transporte. Brasília consome por mês 10 milhões e 200 mil litros de gasolina, 4 milhões de óleo diesel, 2 milhões e 100 mil de querosene para jato, afóra os outros combustíveis transportados por via rodoviária. Todo esse volume é transportado por 1.700 caminhões mensais, que a RFFSA substituirá por apenas 34 trens, possibilitando o barateamento do combustível. A VFCO vai dispor de 100 vagões-tanque para o transporte destinado a abastecer não só a Brasília, mas ainda o Triângulo Mineiro e parte do Estado de Goiás.