

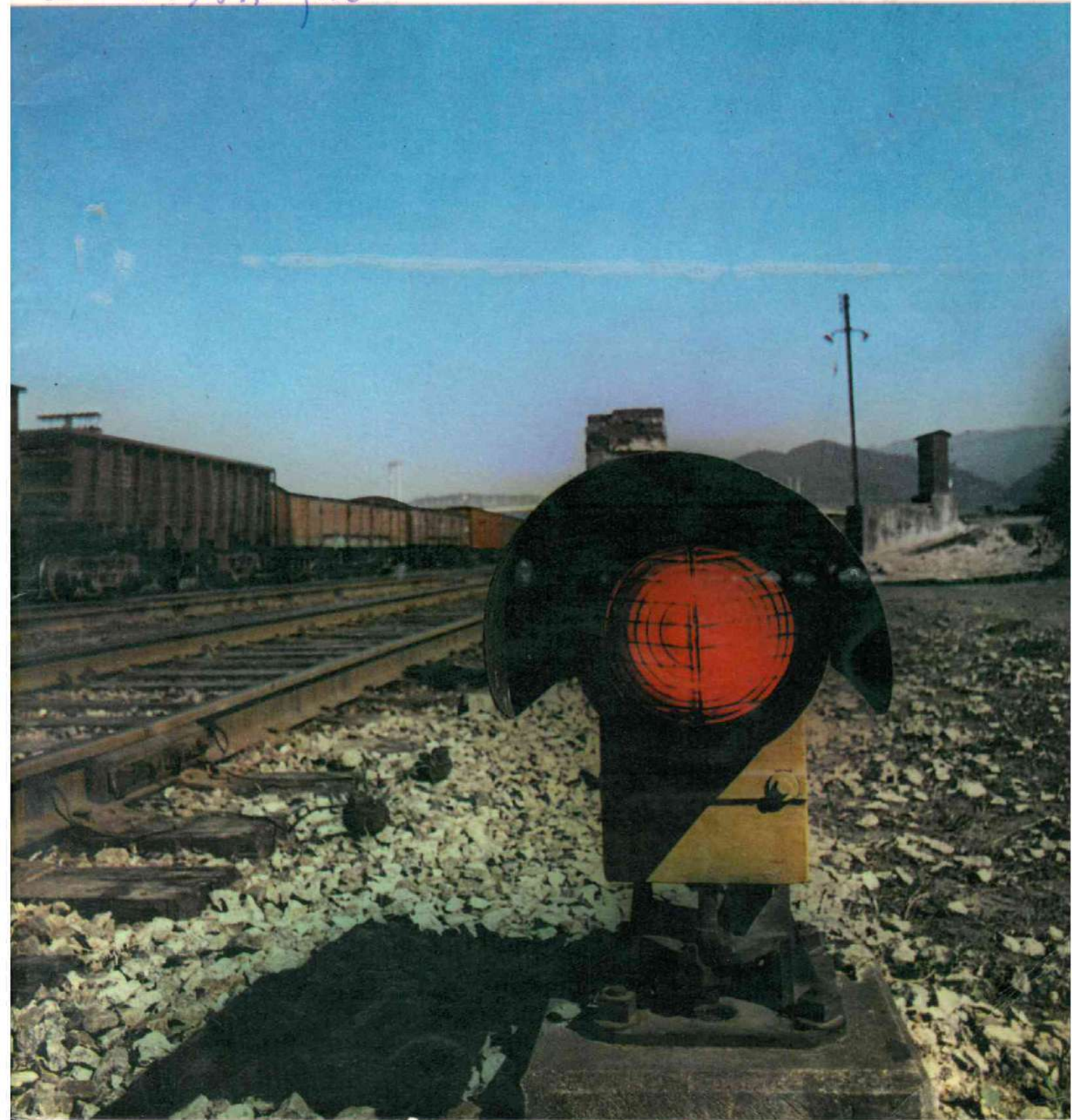


REFESA

novembro/dezembro/1969

*Doc. 1000
h. 4 ni 1000*

2010 J. Alegre



Publicação bimestral do Dept. de Relações Públicas da RFFSA — Praça Duque de Caxias n.º 86 — tel. 223-9380 ramais 98 e 27 — Rio de Janeiro — GB.

DIRETOR RESPONSÁVEL: Waldo Ramos Viana — EDITOR: Alberto C. de Barros — SECRETÁRIO: Domingos Dângelo Assunção — REDATORES: Zilmar Madeira de Matos, Léo Arruda, Renato Santos Pereira. ARTE: Fernanda M. de Almeida.

Enviaremos esta Revista, assim como quaisquer outras publicações do Dept. de Relações Públicas da RFFSA, a quem as solicitar. A direção da Revista não se responsabiliza por conceitos emitidos em artigos assinados.

NESTE NÚMERO

Integração Ferroviária

● A V Assembléia Geral da ALAF colocou, mais uma vez, em evidência, a necessidade da integração ferroviária latino-americana. Ao proceder a um balanço do esforço realizado pela Brasil nesse sentido, o Ministro Mário Andreazza, dos Transportes, teve uma imagem muito feliz: "nas horas de crise o trem é o último a parar". (Pág.17).



Locomotivas

● Coroada de êxito a viagem que o Presidente da RFFSA, General Antônio Adolfo Manta, e o Diretor Luis Alberto Nastari, empreenderam aos Estados Unidos. O empréstimo lá obtido assegurou a colocação da encomenda de 80 locomotivas diesel-elétricas junto à indústria pesada brasileira. (Pág.29).

Mini-ferrovia

● Cada louco com sua mania. Mas Nagib Tannuri, um carioca de 56 anos, é louco, apenas, pela maior ferrovia-miniatura, em escala perfeita, existente no Brasil, de sua propriedade, que conta com um parque de 100 locomotivas elétricas e a vapor e 300 vagões de vários tipos. (Pág.18.).



CAPA



Sinal "anão" orienta o tráfego de um pátio de manobras. A RFFSA implanta uma sinalização moderna em suas ferrovias como parte do reequipamento global do sistema, objetivando segurança e maior velocidade comercial dos trens.

OBSERVAÇÃO

As notícias contidas no presente número deixam de observar a nomenclatura estabelecida pela nova estrutura administrativa da empresa, porque sua divulgação se fez quando os originais já haviam sido entregues às oficinas para impressão.

SUMÁRIO

Mensagem do presidente	1
Cada estrada tem sua história	2
Treinamento é para valer na RVPSC	6
Gasolina agora viaja de trem	7
Missa do galo	8
Ferrovia por toda parte	12
Alaf	14
Este homem possui uma locomotiva só dele	18
Ligação transcontinental dos EUA completa cem anos	19
Turismo	20
Retaguarda da operação suburbana recupera trens elétricos	22
As ferrovias estão correndo apavoradas	24
Telecomunicações são os nervos de uma grande empresa	25
Cem anos da chegada dos trilhos a Minas	26
Operário-padrão cearense é novamente ferroviário	27
Gente	28
A engenharia brasileira no desenvolvimento ferroviário	30
Vocabulário	32



RFFSA

Impulsiona os transportes do país

Pelo transcurso dos 12 anos da RFFSA, seu presidente, general Antônio Adolfo Manta, enviou a seguinte mensagem aos ferroviários:

Mais do que uma mensagem gratulatória, o 12.º aniversário da Rede Ferroviária Federal S. A., que estamos comemorando, se nos apresenta como ocasião propícia a uma ligeira prestação de contas, a que associamos, preliminarmente, os nossos sinceros agradecimentos pela cooperação de todos os que trabalham na empresa, dos mais humildes aos mais graduados na escala funcional. Não é hora de recorrer aos gráficos e aos números, embora eles espelhem o resultado do esforço comum. Preferimos, hoje, usar uma linguagem mais colorida e, por isso mesmo, mais tocante, capaz de refletir o entusiasmo que nos domina, pela íntima convicção de que estamos, gradativamente, atingindo as metas da plena recuperação e já cuidando de ultrapassá-las.

Melhorando os serviços e estimulando a capacidade profissional de cada um, através de um processo de distribuição racional pelos diferentes setores, realizamos mais, com menos gente. Em 1964 éramos 154 mil e agora somamos 126 mil, redução que não implicou em qualquer problema de ordem social e, ao contrário do que se imagina, em nada comprometeu o índice de produtividade, e até pelo contrário, contribuiu para elevá-lo.

Aproximamo-nos do fim da era da tração a vapor, que será apressado com o recebimento das 180 novas locomotivas diesel-elétricas, cuja compra foi, recentemente, autorizada pelo Governo, num ato de grande significação em face da iminência de colapso, devido, justamente, ao aumento do transporte efetuado e à carência de material rodante e de máquinas, para corresponder à agressiva política de competição e de agressividade comercial que adotamos com denodo. Para enfrentar o sério problema de tração, peças são adquiridas no exterior, nossas oficinas trabalham sempre com mais afinco a fim de atender às exigências e possibilitar o tráfego de locomotivas paralisadas.

Em julho último devemos ter ultrapassado 1 bilhão de toneladas-quilômetros mensais, feito igualmente esperado para agosto. Neste exercício já registramos um aumento de 14% sobre o precedente, fato que revela o impulso cada vez maior do transporte ferroviário. Em toda parte, ao longo do traçado das nossas Unidades de Operação, bem como nas subsidiárias e na Administração Geral, sente-se o renascimento da Rede Ferroviária Federal, atestado pelos créditos e financiamentos a ela concedidos. Chegamos à Bolívia, trazemos o trigo da Argentina, asseguramos o escoamento das grandes safras, reformamos e ampliamos o sistema dos subúrbios, adotamos processos eletrônicos, atacamos obra de infra-estrutura e grande importância, como a nova tração da Serra do Mar, os Oleodutos São Paulo-Santos e de Embiruçu. Reconquistamos cargas, bem como a confiança dos usuários. A Rede está sendo reequipada dentro das suas possibilidades; vagões novos são encomendados; a via permanente vai sendo remodelada nos seus trechos mais importantes.

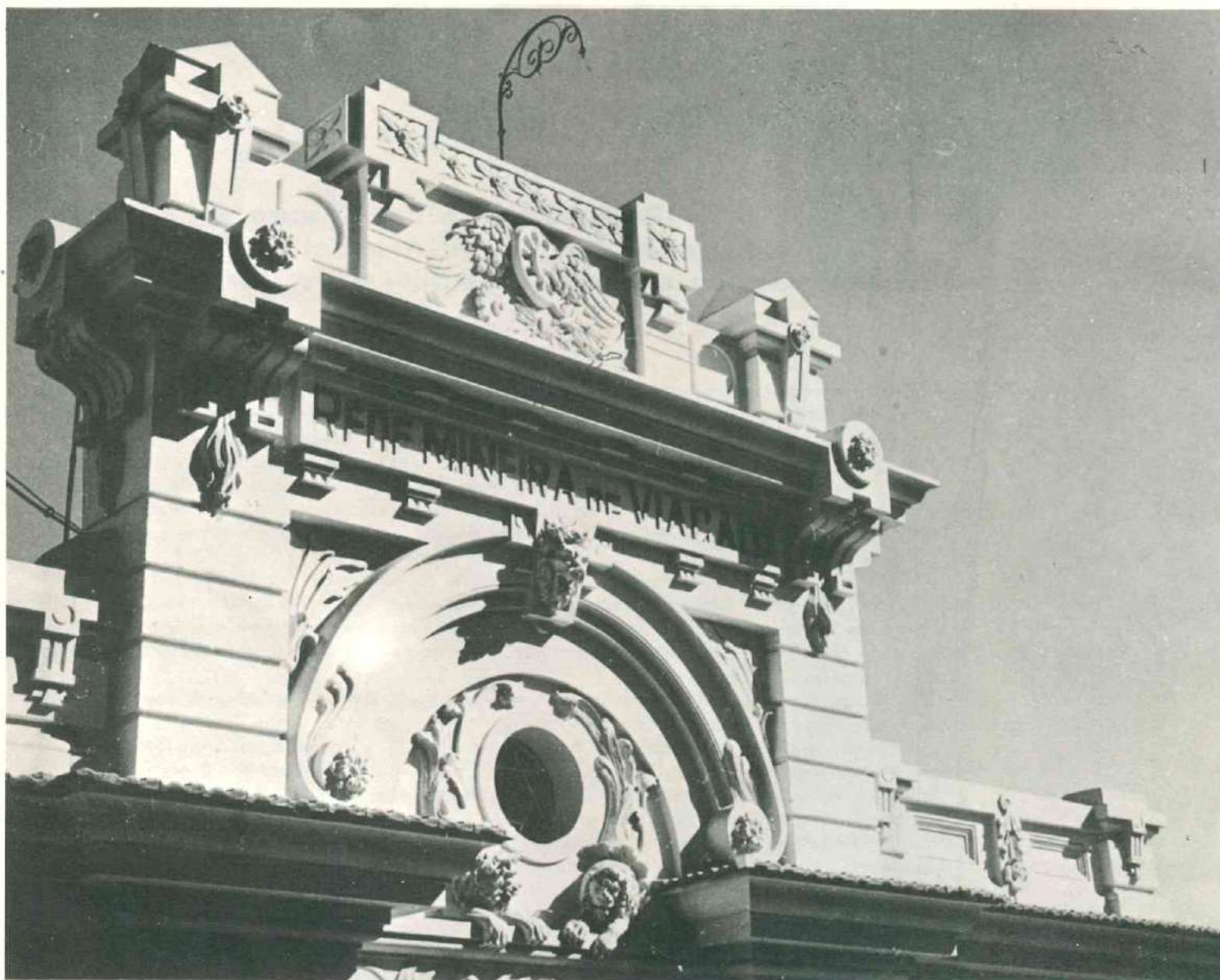
Chegamos ao limiar de mais uma etapa com perspectivas promissoras. Tudo nos anima a prosseguir e o faremos. Os obstáculos continuarão sendo superados dentro de uma rigorosa ordem de prioridade e os métodos modernos implantados traduzem, cada vez mais, nosso firme propósito de soerguimento. Em breve, estou certo, teremos es...

rsos tipos, ... dia, filhotismo e
25 restaurantaram a incorpo-
versos-... ização que mui-
número de vo insofismável,
as, abertos, f... netas traçadas,
ferrovia... construir uma



Esta é o edifício-sede de Belo Horizonte e se exerce sobre uma e distribuídos por Mina Guanabara.

Cada estrada tem sua história



Cimalha da estação da VFCO de Belo Horizonte, ainda com a antiga denominação de Rêde Mineira de Viação.

Como consequência natural da penetração cada vez maior dos trilhos da antiga Estrada de Ferro D. Pedro II (hoje E. F. Central do Brasil) no território de Minas Gerais, tornou-se necessária a construção de algumas ferrovias de pequena ou maior extensão, com o objetivo de ligar estações daquela estrada a localidades do interior da então Província de Minas Gerais. Surgiram então, gradativamente, nada menos de oito linhas férreas, interligadas entre si com o correr do tempo, para constituírem, finalmente, a Rêde Mineira de Viação, que, com a Estrada de Ferro Goiás, constitui a atual Viação Férrea Centro-Oeste e que, ao lado da Leopoldina e da Central, integra a Regional Centro.

O grupo de ferrovias construídas na região em exame cortou, em várias direções, o atual Estado de Minas Gerais, alcançando logo os do Rio de Janeiro, Goiás e São Paulo.

Viação férrea centro-oeste foi instrumento de interiorização

Dêsse grupo de oito ferrovias regionais, duas logo se destacaram, por sua extensão e pela importância das regiões cortadas pelos seus trilhos: a Estrada de Ferro Oeste de Minas e a Rêde Sul Mineira.

Estrada de Ferro Oeste de Minas

Uma lei provincial mineira (de n.º 1.914, de 19 de julho de 1872) autorizava a concessão, com garantia de juros e pelo prazo de 20 anos, a quem construísse uma ferrovia que partisse de um ponto na linha centro da E. F. D. Pedro II, na vertente do Rio das Mortes, e atingisse um ponto navegável do Rio Grande, na divisa oeste de Minas. A obra, contudo, não foi iniciada, por dificuldades encontradas no levantamento dos capitais necessários.

Outra lei provincial, de 5 de novembro de 1877, concedia subvenção quilométrica para a construção de uma ferrovia que partisse do Sítio (atual Antônio Carlos) e alcançasse S. João del Rei. Para êsse fim foi organizada a Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas, com estatutos aprovados pelo Dec. 6977, de 20 de julho de 1878. A linha foi construída com bitola de 0,76 m.e em 1881 chegava a S. João del Rei.

Enquanto isso, pela Lei 2625, de 7 de janeiro de 1880, o Governo de Minas dava garantia de juros para que outra empresa construísse uma linha férrea entre S. João del Rei e Oliveira, embora parte dêsse percurso estivesse nas cogitações da Estrada de Ferro Oeste de Minas, que por isso diligenciou adquirir tal concessão, o que conseguiu em 1885. Assim, essa Estrada construiu a linha São João del Rei-Aureliano Mourão-Ribeirão Vermelho, na direção oeste; e a linha A. Mourão-Oliveira, na direção norte.

Em 1894 foram inauguradas as linhas entre Oliveira e Barra do Paraopeba, além de um ramal de Itapetcerica. Outros trechos foram surgindo, graças às concessões de garantia de juros-ouro feitas pelos Governos de Minas e Federal: Perdões a Barra Mansa, com bitola de 1,00 m, no ramal paulista da E. F. Central do Brasil, e para o norte até Catalão, em continuação dêsse prolongamento, seguiria de um lado até Araxá e Uberaba, na Cia. Mogiana, e de outro até à margem do Rio Paracatu.

Pelo Decreto 1891, o Governo do Estado do Rio concedia privilégio a A. A. de Azevedo para a construção de uma ferrovia que ligasse Angra dos Reis a Barra Mansa, mas a 20 de abril de 1893 a concessão foi transferida para a E. F. Oeste de Minas, com o objetivo de garantir-lhe uma saída para o mar.

A 16 de abril de 1899 foi decretada a liquidação forçada da ferrovia, cujo acêrvo foi adquirido, em hasta pública, pelo Governo Federal, a 13 de junho de 1903. A partir dessa data a estrada recebeu diversos melhoramentos, com expansão de suas linhas, completando-se as ligações que faltavam, entre as quais foi incluído o trecho de Divinópolis a Belo Horizonte.

Em 1920, a E. F. Goiás foi encampada pela União e o trecho Formiga-Arcos, então prolongado até Patrocínio, e mais o ramal de Uberaba, em construção, foram, de sua vez, incorporados à E. F. Oeste de Minas.

Rêde Mineira de Viação

A Cia. Viação Férrea do Sapucaí foi criada graças à concessão de privilégios para a construção de uma ferrovia que, de um ponto conveniente da E. F. Minas e Rio, fôsse ter à



Este é o edifício-sede da VFCO, em pleno centro de Belo Horizonte e de onde o comando ferroviário se exerce sobre uma extensão de cerca de 3 mil Km distribuídos por Minas, Goiás, Estado do Rio e Guanabara.

Cada estrada tem sua história

divisa com São Paulo, no município de Ouro Fino. A construção se fez da estação de Soledade de Minas, na E. F. Minas e Rio, até Sapucaí, (270 km), onde chegou em 1897. Posteriormente tornou-se arrendatária da E. F. Minas e Rio e E. F. Muzambinho, por contrato lavrado em 2 de janeiro de 1910. Pelo Dec. 7941, de 7 de abril de 1910, as três estradas e mais seus ramais de Campanha a Alfenas passaram a constituir a Companhia de Estradas de ferro Federais Brasileiras-Rêde Sul Mineira, com um conjunto de 963 km de linhas em tráfego.

Dissolvida amigavelmente, em 1921, a Rêde Sul Mineira, o conjunto das ferrovias foi então arrendado pela União ao Estado de Minas Gerais, com base no Dec. 14.598 A, conforme contrato lavrado a 6 de abril de 1922, sob a denominação de Rêde de Viação Sul Mineira.

O Dec. 19602, de 19 de janeiro de 1931, autorizou o Governo de Minas a arrendar a E. F. Oeste de Minas, sendo-lhe incorporada a E. F. Paracatu; e reunida à extinta Rêde Sul Mineira, passaram a formar a Rêde Mineira de Viação. Autorizado pela Lei Estadual 845, de 26 de dezembro de 1951, o Governo de Minas solicitou rescisão do contrato, o que ocorreu nos termos da Lei Federal n.º 1.812, de 4 de fevereiro de 1953, que transformou a ferrovia em autarquia federal fiscalizada pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro. Por força da Lei 3.115, de 16 de março de 1957, passou a compor a Rêde Ferroviária com efeito a partir de 30 de setembro daquele ano. Assim, a Rêde Mineira de Viação foi formada pelas antigas estradas de ferro Oeste de Minas, Minas e Rio, Sapucaí, Muzambinho e Rêde Sul Mineira, incluídos os ramais de Paraisópolis, Lavras, Campanha e Alfenas. Suas linhas percorrem sobretudo o centro, o sul e o oeste de Minas Gerais, estendendo-se até os Estados de Goiás, Rio de Janeiro e São Paulo. Seu traçado revela a conexão das primitivas estradas lançadas a esmo no território mineiro, por contingência da política e interesse locais. Posteriormente foram elas articuladas até a constituição da ferrovia, o que contribuiu para formar o mais extenso dos sistemas ferroviários que compõem a RFFSA, com cerca de 3.500 quilômetros, não só dentro do sistema da VFCO, como em cotejo com qualquer outra estrada da RFFSA.

Estrada de Ferro Goiás

...víncia de Goiás teria
seus primitivos nú-
...ssível através das
hos navegáveis de
de serviço e sobre-
rança.

baixou decreto em
çasse à construção
le um tributário do

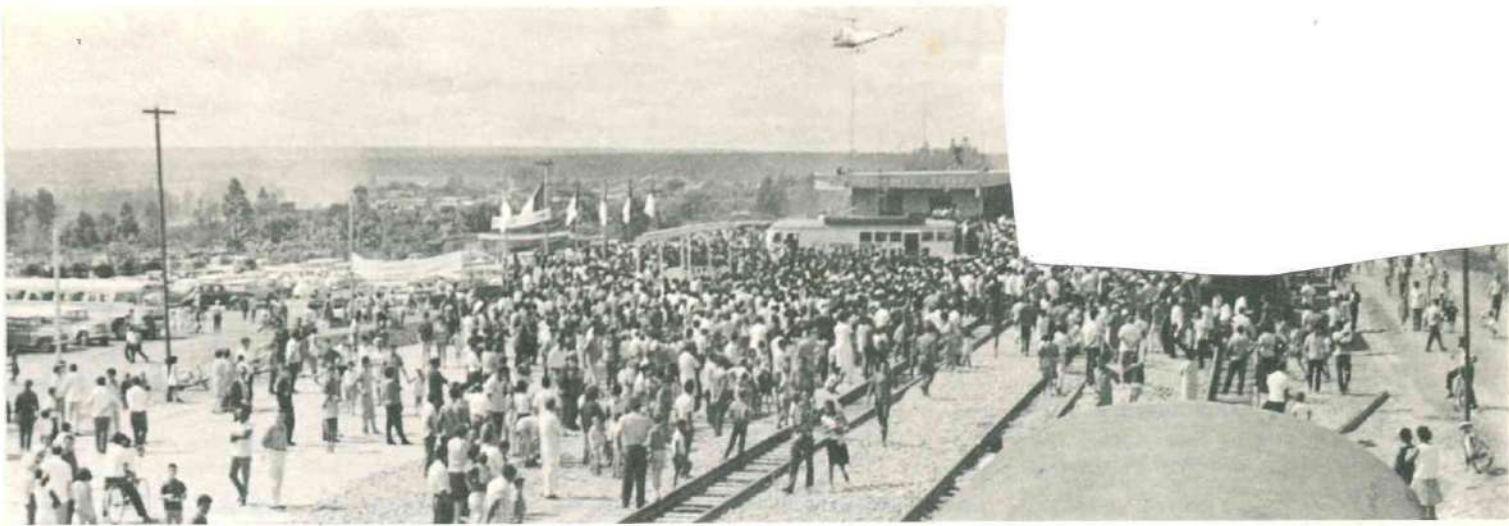
...das, de planos e van-
...do Governo Imperial e, de-
...pois da proclamação da República, pelos governos que suce-
deram ao importante evento de 1889, finalmente tiveram
início, nos idos de 1907, os trabalhos efetivos de construção
das primeiras linhas férreas no Estado de Goiás, com altera-
ção de um traçado originariamente previsto, com um ramal
4 partindo de Formiga, no Estado de Minas Gerais, na direção

de Uberaba e terminal em Leopoldina, sendo permitida à
Companhia Estrada de Ferro Goiás, constituída em 1904, a
construção de outro ramal até um ponto navegável do Alto
Tocantins. O plano original previa trilhos partindo de Ca-
talão e alcançando a antiga capital goiana (Goiás), Paconé,
Cuiabá, São Luiz de Cáceres, até um ponto navegável do



Com a dieselização da VFCO, muitos túneis tiveram de ser alargados e alterados; este é o túnel de Tartária, no trecho Divinópolis-Costa Pinto.





O dia da chegada do trem a Brasília: a VFCO foi pioneira.

Rio Guaporé, chegando, por fim, à fronteira de Mato Grosso com a Bolívia.

O Decreto 7.562, de 23 de setembro de 1909, que legalizava o contrato antes estabelecido para a construção da nova ferrovia, concedia igualmente o direito de arrendamento das linhas. Em 1911 era inaugurado o primeiro trecho, de Araguari a Engenheiro Bethout.

Enquanto isso, o Governo cedia o trecho Formiga-Arcos, de 30 km e construído pela E. F. Oeste de Minas, à E. F. Goiás, que o reconstruiu e prolongou.

Até 1920 foram sendo construídas as linhas da nova ferrovia, em demanda ao Planalto goiano. Naquele ano, porém, a companhia chegava à falência, o que obrigou o Governo da União a encampá-la. A linha de Formiga, em tráfego, e o ramal de Uberaba, em construção, foram anexados à antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas, que mais tarde os passou à Rede Mineira de Viação. A linha Araguari-Roncador e o ramal de Catalão, num total de 234 km, além dos prolongamentos em construção, passavam a integrar a Estrada de Ferro Goiás, tornada uma unidade, sob o controle da Inspeção de Estradas de Ferro, mais tarde transformada no atual Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Em 1957 a E. F. Goiás passou a integrar a Rede Ferroviária Federal.

Finalmente, a 1.º de março de 1965 a E. F. Goiás foi incorporada à Rede Mineira de Viação, passando o novo conjunto a denominar-se Viação Férrea Centro-Oeste, hoje totalizando 3.474 km de linhas principais e ramais, o que equivale a dizer que somente essa Unidade de Operação corresponde a mais de 10% do total geral de linhas que formam hoje o acervo da RFFSA (25.093). É, pois, a mais extensa ferrovia do país, vindo logo depois dela a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, com seus 3.367 km, a Estrada de Ferro Central do Brasil, com 3.030 km e a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, com 2.991 km.

Região Geo-Econômica

A VFCO, através das duas ferrovias que a constituem, serve a uma extensa zona do Brasil Oriental e Central, que abrange sobretudo o sul, oeste e nordeste de Minas e o sudeste de Goiás, atingindo também os Estados de São Paulo e Rio de Janeiro, em suas ligações e pontos de contato com as Estradas de Ferro Mogiana e Central do Brasil.

A Rede Mineira de Viação cobria especialmente o território mineiro, estendendo-se sobre o planalto da Mantiqueira, de altitude média acima dos 750 metros. Apanha igualmente o Alto Rio Paraná, através de seus formadores Paranaíba e Grande, além de afluentes do Alto São Francisco. Trata-se de região do mais rico subsolo do país, que abriga grandes

reservas minerais, sobretudo de ferro, ouro, manganês e outras. O clima é saudável e há terras férteis, apesar de muito trabalhadas.

A região percorrida pela E. F. Goiás desenvolve-se em grande parte através de contrafortes do Planalto Central goiano, numa zona que oferece certa acidentação e se eleva gradativamente até atingir a altitude de 1.085 metros, no município de Anápolis. Os trechos cruzados por suas linhas caracterizam-se por uma vegetação em que predominam os campos, de permeio com matas, sobretudo no município mineiro de Araguari, ainda descontinuamente alcançado por um resto de formação arbórea, de grande riqueza em madeiras.

Aspecto Demográfico

A região servida diretamente pelas linhas da Viação Férrea Centro-Oeste é, em grande parte, densamente povoada. Sua população deve corresponder a cerca de três e meio milhões de habitantes, que se concentram principalmente nos municípios mineiros, onde se inclui o de Belo Horizonte.

Transportes

O maior transporte efetuado pela VFCO é o de pedra calcária, alcançando 338.219 toneladas (1968). No ano anterior, isto é, em 1967 esse total atingiu a soma de 349.464 toneladas. Seguem-se as seguintes mercadorias: cimento (157.601 toneladas), ferro gusa (134.774 toneladas), açúcar (105.451 toneladas) e trigo em grão (71.081 toneladas).

Locomotivas, vagões, etc.

O último "Anuário Estatístico da RFFSA", correspondente ao exercício de 1968, e publicado em meados deste ano, dá para a Viação Férrea Centro-Oeste um total de 249 locomotivas, das quais 121 a vapor, 98 diesel-elétricas e 30 elétricas. Essas unidades de tração percorreram no ano passado um total de 12.012 km, para um total geral (RFFSA) de 83.960 mil km.

A mesma Unidade de Operação possuía até final de 1968 349 carros de diversos tipos, ou sejam: 196 para passageiros, 29 dormitórios, 25 restaurantes, 50 para correio e bagagens e 49 outros diversos.

No que se refere ao número de vagões, possui a VFCO um total de 2.914 (pranchas, abertos, fechados, gaiolas e outros). No ano passado a mesma ferrovia formou 68.360 trens, dos quais 17.001 para o transporte de passageiros, 19.499 mistos e 31.860 para o transporte de carga.

Para um total de 313.380 mil passageiros transportados por toda a RFFSA no exercício de 1968, a VFCO contribuiu com o transporte de 3 milhões e 606 mil passageiros.

Delecarp



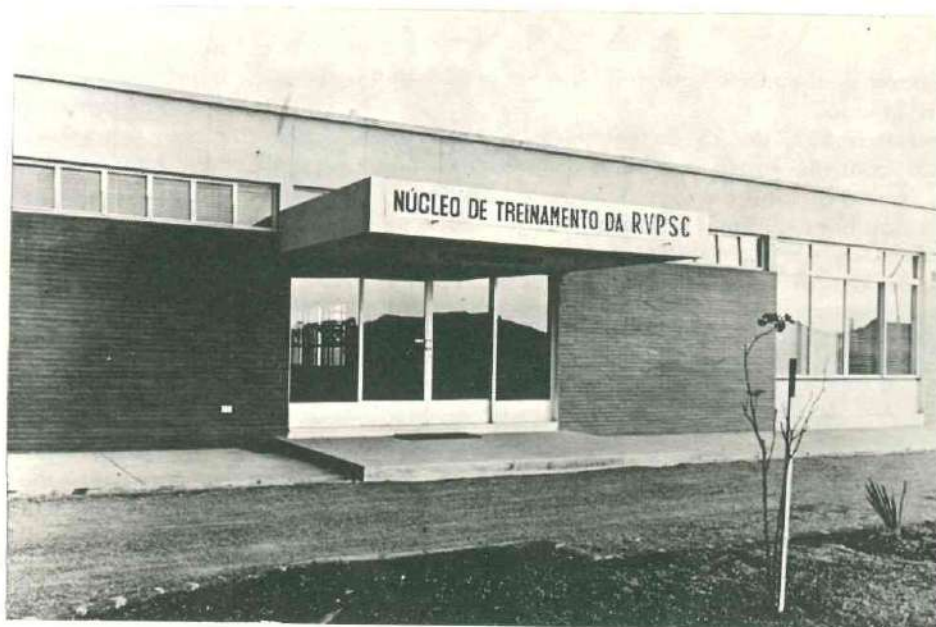
Graças ao Acôrdio que mantém com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial, a Rêde Ferroviária Federal não só deixa de recolher vultosa importância, correspondente a 1,2% de sua fôlha de pagamento, como, ainda, se beneficia dos programas de treinamento e aperfeiçoamento de pessoal, indispensáveis a uma empresa do seu porte. Por lei a RFFSA estaria, como todas as suas congêneres, obrigada ao pagamento de tal importância ao SENAI, valendo como significativo exemplo a informação de que somente numa de suas unidades de operação, a Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, êsse recolhimento seria da ordem de trezentos mil cruzeiros novos anuais. Mas como desenvolve, ela própria, atividade de treinamento, contribui para o SENAI com apenas, 0,24%, retendo, em seus cotres, os restantes 0,96 para investi-los no maior bem que possui: o homem-ferroviário, base e garantia de sua própria estrutura funcional.

Pioneirismo

Nem tôdas as Estradas integrantes do sistema da RFFSA utilizam, integralmente, a parte que lhes cabe, em dinheiro, na distribuição dos valores retidos, passando os saldos verificados a constituírem o Fundo Nacional de Treinamento. Isso permitiu que, no ano passado, a Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, reconhecidamente pioneira na aplicação de programas de melhoria de pessoal, tivesse recebido cêrca de NCr\$ 240 mil cruzeiros novos a mais do que lhe cabia, destinando tal importância às obras de construção do Núcleo de Treinamento, seu equipamento e aquisição de mobiliário, aplicando outros.

NCr\$ 500 mil cruzeiros novos nos projetos de aprimoramento dos servidores. Data de 1885 o primeiro esforço de preparo de pessoal na RVPSC, então Estrada de Ferro Paraná (Compagnie Générale des Chemins de Fer Paraná). Naquela época, técnicos franceses começaram a ministrar ensinamentos relativos à operação ferroviária, sem, entretanto, obedecer a qualquer planejamento, prolongando-se essa fase até 1934, quando surgiu a Escola de Artes e Ofícios e foram criados os Cursos de Mecânica e Marcenaria. A segunda etapa consistiu na fundação do Serviço de Ensino e Seleção Profissional, na RVPSC

Treinamento é para valer na RVPSC



(1940), estabelecendo-se, com real proveito, os cursos por correspondência e cursos noturnos, além de estágios no exterior. Ao todo, durante êsse período que antecedeu o Acôrdio RFFSA/SENAI (1959) foram beneficiados dois mil servidores. Finalmente, obtidas com o Acôrdio as verbas específicas necessárias ao treinamento de 2.320 empregados, intensificaram-se os planos de trabalho, passando-se à organização e realização dos seminários de âmbito nacional, com "venda" de programas adequados às demais ferrovias e a construção do Centro-Sul de Treinamento, em condições de acolher 8.400 participantes.

O núcleo

O atual núcleo de Treinamento da RVPSC, inteiramente concluído, funciona em área adjacente ao Ginásio Ferroviário Coronel Dorival Brito, nas proximidades de Curitiba, e se apresenta como um bloco majestoso e muito bem aparelhado para o preenchimento de suas finalidades. Nesse Núcleo têm estagiado ferroviários de tôdas as categorias funcionais das diferentes unidades

de operação da RFFSA. Conforme o traçada pelo Departamento Desenvolvimento de Pessoal da Administração Geral, o Núcleo foi orgado em escalão departamental e dispõe de instalações condizentes para as atividades administrativas, didáticas, creativas e culturais, ocupando área de 1.800 metros quadrados, ajardinamento. As aulas práticas dadas nas próprias oficinas da RVPSC situadas um pouco adiante.

Sem nenhum favor, os programas de adestramento de pessoal na RVPSC atingiram um nível invejável de rendimento, situando-se em primeiro lugar na Rêde Ferroviária Federal. Isso muito contribuiu a dedicação engenheiro Denisar Zanella Mira, atual Chete do Setor de Ensino, Seleção e Treinamento, cuja competência alia a um entusiasmo contagiante que transforma em redator, professor, diretor, técnico e programador. A quem se interessam pela obra realizada Zanella costuma dizer que "a semente plantada em solo fértil, nos idos de 1885, germinou e, num crescendo contínuo, atingiu a fase adulta, simbolizada pelo imponente pinheiro, car-