

*Boatão
h. tripba
2010
g. Neake*

1970 • setembro • outubro

REFESA

**Sem ferrovia
não há desenvolvimento**



LEIA NA PÁGINA:



6

AÇÃO COMERCIAL DINÂMICA

De janeiro a julho deste ano a arrecadação da RFFSA atingiu a Cr.\$ 363.531.000,00, superando em 32,7% o total do exercício precedente. Foram carregados cerca de 600 mil vagões com mercadorias diversas, tudo isso resultante da ação comercial empreendida em moldes empresariais. Melhor atendimento e frete compatível com a qualidade do transporte e preocupação geral para com a maximização da receita e melhor imagem das ferrovias explicam os resultados auferidos.



10

A TURMA DO SELETIVO

O 1º Centro Seletivo da Divisão-Regional-1-futura, 8ª Divisão-Subúrbios da Guanabara, em organização, funciona 24 horas por dia, com 36 despachadores, 10 subencarregados, 6 controladores de locomotivas e 6 contínuos, sob a Chefia de Manoel Ferreira Guimarães, ferroviário de 28 anos de serviço. Essa gente, dedicada e eficiente, garante a segurança dos 650 mil passageiros que diariamente se utilizam dos elétricos e dos poucos carros de madeira ainda em tráfego, nas linhas da 7ª Divisão-Leopoldina.



12

TREM BAIANO FOI À BOLÍVIA

4 de agosto passará à história das ferrovias brasileiras como um dia dos mais importantes de sua evolução: assinala a partida do primeiro trem que saindo da Bahia, cruzou as fronteiras, rumo a Santa Cruz da La Sierra, transportando duas mil toneladas de carga.



28

A INGLÊSA VIROU NONA

A antiga Estrada de Ferro Santos a Jundiá, durante 79 anos carinhosamente indicada como "A Inglesa", agora, empenhada na mudança de tração na Serra do Mar, é hoje uma das mais atuantes e mais rentáveis unidades da RFFSA. Depois da reforma estrutural da empresa, também ganhou novo apelido: todos agora a chamam, simplesmente, de "A Nona".

SUMÁRIO

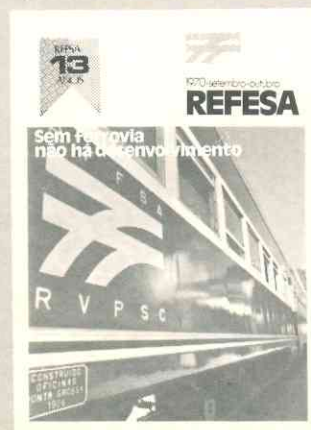
<i>A confiança que voltou</i>	1
<i>13 anos de luta pelo Brasil</i>	2
<i>Rio-São Paulo em menos duas horas</i>	4
<i>Ação comercial</i>	6
<i>Turismo</i>	8
<i>O homem do seletivo</i>	10
<i>Bahia-Bolívia</i>	12
<i>Ferrovia por toda parte</i>	14
<i>No mundo dos transportes</i>	16
<i>Divisão-Centro Oeste 89 anos de progresso</i>	18
<i>Renato Feio</i>	19
<i>Subúrbios têm obras aceleradas</i>	20
<i>Do trem ao carrão o percurso da MPB</i>	22
<i>Pequena lírica de Congonhas</i>	24
<i>Gente</i>	26
<i>Cada estrada tem sua história</i>	28
<i>Uma natureza doente</i>	30
<i>Lins-Araçatuba conclusão em janeiro</i>	32

REFESA

setembro outubro
1970

Publicação bimestral do Departamento de Relações Públicas da RFFSA — Praça Duque de Caxias, 86 — Tel. 223-9380, ramais 27 e 98 — Rio de Janeiro — GB. — DIRETOR RESPONSÁVEL: Waldo Ramos Viana — EDITOR: Alberto C. de Barros — SECRETÁRIO: Domingos Dângelo Assunção — REDATORES: Madeira de Mattos, Renato Santos Pereira, Leo Arruda e Laís Costa Velho — ARTE/DIAGRAMAÇÃO: Fernando M. de Almeida — REVISÃO: João Arruda — FOTOS: Gabriel de Carvalho, José Cardoso, Monclair Goes, José Petroski, Sérgio Carreiro de Campos, José Castilhos França, Raul Farinazza e Wilson Ribeiro Teixeira.

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



CAPA

Este símbolo da RFFSA viaja em todos os seus carros, vagões e locomotivas. Leva a todos os pontos do país uma imagem nova, significando mais trabalho, mais produção, mais serviço ao Brasil.



A CONFIANÇA QUE VOLTOU

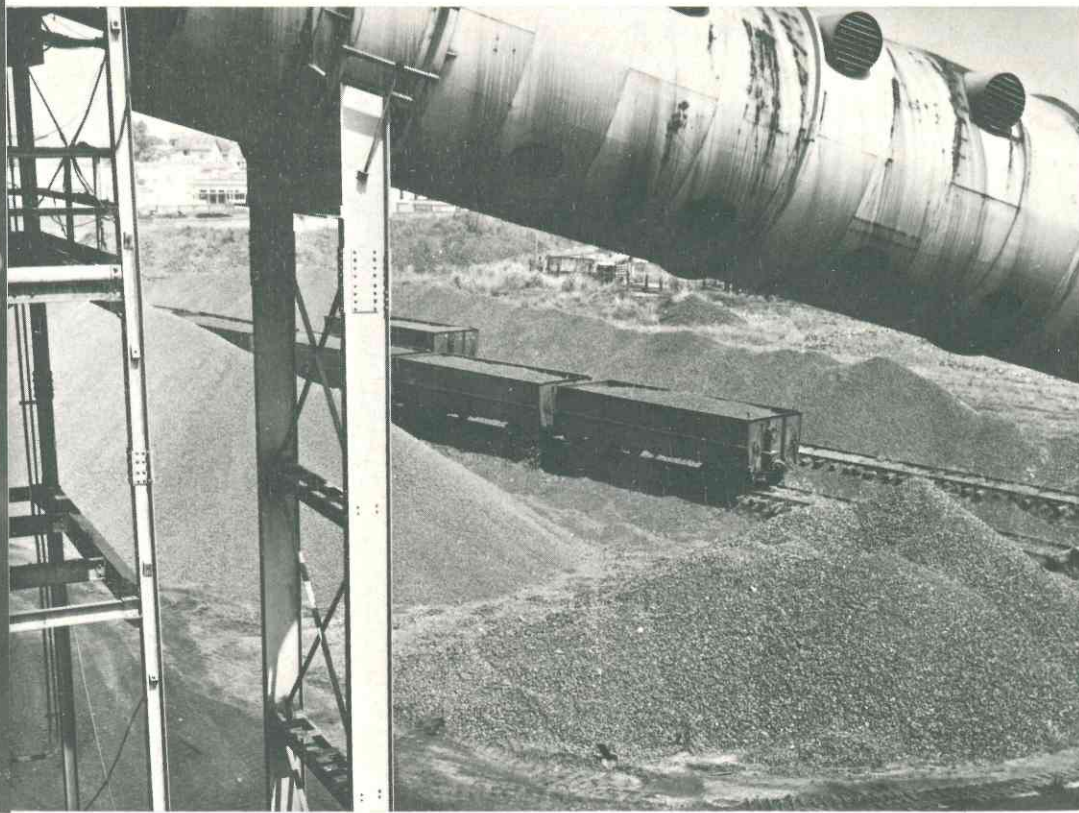
A RFFSA está completando 13 anos de atividade. Cada exercício que passa é uma demonstração de que acertou o Governo na sua criação. Nos últimos anos, principalmente, com uma atenção maior concentrada na solução dos problemas ferroviários, renasceu a esperança de que o Brasil voltou a se convencer de que não pode progredir e se desenvolver sem a eficiência do transporte ferroviário. Uma lição eloquente nos vem dos países mais desenvolvidos, como os Estados Unidos, a Alemanha, o Japão e outros, que continuam a investir grandes somas nas ferrovias, competindo na conquista da velocidade e na constante preocupação de descobrir novas fórmulas de crescente conforto aos passageiros e maior rapidez na entrega das mercadorias.

Não se trata de lutar com o transporte rodoviário, que detém cerca de dois terços da movimentação da carga nacional. As ferrovias transportam apenas 15% da nossa produção. Há nesses números um erro evidente, uma distorção alarmante, pelo desequilíbrio da participação do trem e do caminhão, como resultado das omissões acumuladas, dos equívocos de alguns decênios. Trata-se, isto sim, de recapturar para o trem a carga que lhe é própria, evadida para o caminhão, em benefício da economia nacional. E essa reconquista do terreno perdido é o que tem sido a luta da Rêde Ferroviária Federal até agora. Muito já foi feito e muito se fará ainda, até que o trem passe a desempenhar o papel que lhe cabe no desenvolvimento nacional.

Seria longo enumerar as obras e os índices que transmitem a nova imagem da RFFSA. Como ilustração, apenas, poderíamos assinalar que a RFFSA em 1965 cobria apenas 20% de suas despesas totais e contribui hoje com 60% dos gastos.

Outro dado: os organismos de crédito nacionais e estrangeiros, confiantes na ação e no comando da RFFSA, voltam a financiar obras de infraestrutura ferroviária, como é o caso do BNDE e do Banco Mundial. Segundo declarações do próprio ministro dos Transportes, que acompanha com entusiasmo o esforço de recuperação da RFFSA, o trabalho desenvolvido é de tal vulto que já no ano que vem não haverá mais deficit nas ferrovias do sul do país e que a partir do próximo triênio, em 1974, deverão atingir o equilíbrio financeiro as estradas de ferro da região centro-sul.

Desponta, assim, a Rêde Ferroviária Federal como uma nova força que se incorpora ao trabalho comum de fazer crescer mais e mais depressa este imenso Brasil. O muito que fez nesses 13 anos de sua existência nos comunica a certeza dos grandiosos dias que viverá ainda em futuro não distante.



*ANDREAZZA:
o grande incentivador
da ferrovia.*

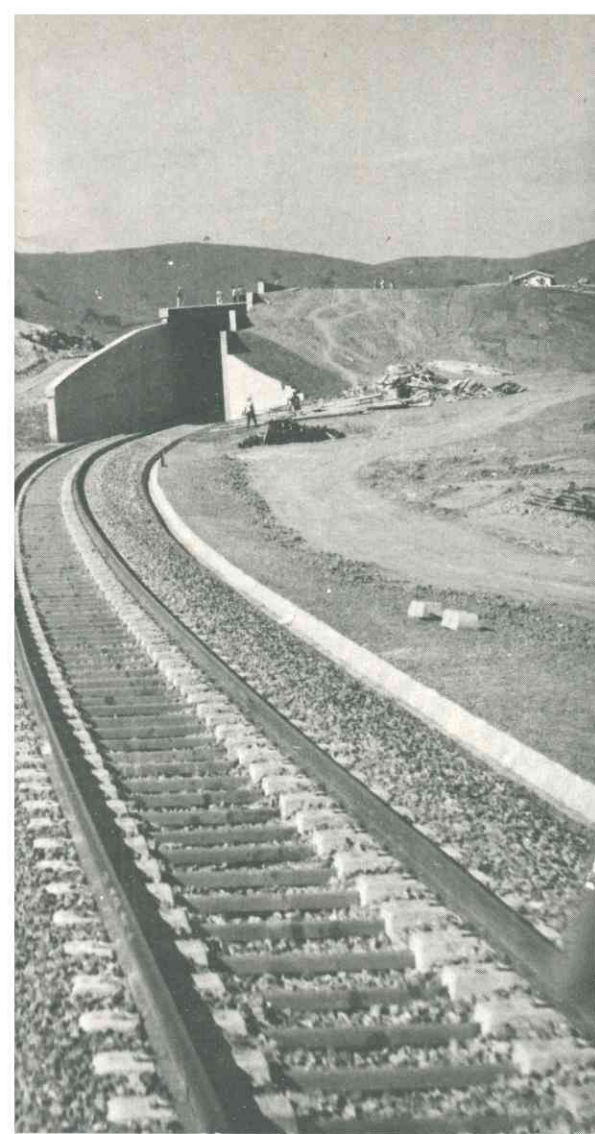
13 ANOS DE LUTA PELO BRASIL



Os expressivos resultados da Rede viária Federal em 1969, com uma taxa de crescimento de 11%, superior à do produto bruto nacional, e os progressos alcançados no primeiro semestre deste ano indicam que a Empresa caminha firme para a sua completa recuperação. Não há qualquer exagero na afirmação de que "essa é a obra mais importante da evolução". Não com palavras, mas com fatos e novas perspectivas, a Rede Federal entra numa fase mais aguda de competição, participando do transporte de todas as cargas importantes da ferrovia.

CONFIANÇA

Na opinião dos técnicos da RFFSA, os resultados têm respondido com uma crescente à nova mentalidade empreendida e à melhoria operacional do sistema não só do maior volume de carga transportada por trem, mas também pelo planejamento industrial e agrícola que organiza, levando em conta uma infraestrutura de transporte ferroviário, até há pouco desconsiderada. Exemplo disso é o aumento das grandes safras agrícolas produzido pelos organismos do Centro e Sul, e a alimentação de seus armazéns regionais, e o Conselho Nacional de Petróleo.



A RFFSA começa a colher os frutos de um longo esforço

gendo o trem como distribuidor da produção das Refinarias Alberto Pasqualini, no Rio Grande do Sul, e Gabriel Passos, em Belo Horizonte, a primeira já abastecendo até o norte do Paraná, a mais de 1.500km, e a segunda já alimentando Brasília através do terminal do Embiruçu.

Por sua vez, o exportador de minério, graças à nova fase que se abre às ferrovias, encontra mercados para consumir mais dez milhões de toneladas através da construção do pôrto de Sepetiba. É a indústria do cimento que se amplia e se descentraliza, raciocinando em termos de ferrovia, que busca a 1.800km a matéria-prima de que necessita e que planeja um ramal específico para seu atendimento com trens diretos exclusivamente de cimento. É a comercialização do trigo importado que passa a atribuir quotas ponderáveis de transporte à ferrovia. É o próprio transportador de automóveis novos buscando o trem para tal finalidade. É a siderurgia, enfim, tradicional usuária do transporte ferroviário de matéria-prima, que amplia agora sua utilização de trens para o escoamento dos produtos acabados.

Por tudo isso, o movimento de carga no setor ferroviário federal acusou, nos dois últimos anos, os maiores índices de crescimento jamais atingidos pela empresa nos seus treze anos de existência. Em 1969 houve um acréscimo de 11% a mais no transporte de

carga útil, mantendo-se em 1969, a mesma taxa de crescimento, e os resultados do corrente ano fazem prever que, em 1970, novos recordes serão obtidos.

INVESTIMENTO

Para superar os fatores que possam colocar a Rêde em situação de desigualdade com os demais meios de transporte, um vasto plano de investimento está em andamento visando à remodelação de 7 mil km das principais linhas férreas de Norte a Sul do país, à eliminação dos pontos críticos que restringem a velocidade e lotação dos trens, como a conclusão — a curto prazo — de variantes prioritárias, como são as do eixo Rio-São Paulo, as de Cachoeira do Sul e Santa Maria Canabarro, no Rio Grande do Sul, e a retificação entre Engenheiro Bley e Curitiba no Paraná. A conclusão do Tronco Sul, pelo Governo Federal, e da ligação Apucarana-Ponta Grossa, pelo Estado do Paraná, abrirão novas perspectivas à ferrovia. A par dessas melhorias nas linhas e no traçado, a aquisição de 180 locomotivas e de mais cinco mil vagões, o desenvolvimento do serviço de containers, a implantação de uma vasta rede de comunicações cobrindo em fonia e telex toda a Rêde Ferroviária Federal, a operação com sinalização automática nas linhas de maior densidade de tráfego, tudo

isso revela a ação multiforme da empresa no afã de oferecer um serviço mais seguro e mais rápido. Mas não só em esquema de aplicação de recursos atua a empresa. Na sua própria estrutura administrativa reformas radicais têm sido efetuadas a fim de inculcar e desenvolver a mentalidade empresarial de que o sistema carecia. A melhoria dos métodos operacionais tem recebido a colaboração de firma de consultoria internacional, a Sofrerail, subsidiária da SNCF que, junto com a equipe própria da Rêde Ferroviária Federal S/A., equacionou e vem implantando toda uma nova tecnologia ferroviária adaptada à época hodierna.

Tão amplos têm sido os planos e tão presentes os seus resultados mediatos que o próprio Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento — BIRD volveu suas vistas também para o sistema ferroviário e nele programa aplicar seus financiamentos, a fim de tornar mais rápida a recuperação iniciada. A atenção com que as autoridades governamentais acompanham a solução das dificuldades ferroviárias é uma garantia de que, a curto prazo, serão elas sanadas, numa demonstração de confiança e incentivo ao esforço da RFFSA, sob o comando do general Antônio Adolfo Manta, e numa revelação de que a empresa, agora completando 13 anos de funcionamento, começa a colher os resultados de seu trabalho.

COM UMA REDUÇÃO DE QUASE DUAS HORAS NA VIAGEM E COM PREÇOS MAIS BAIXOS, A RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL COMEÇOU A UTILIZAR AS NOVAS VARIANTES NO RAMAL DE SÃO PAULO DA 6ª DIVISÃO-CENTRAL, CONSTRUÍDAS COM DORMENTES DE CONCRETO E TRILHO SOLDADO. JÁ EM AGOSTO, AS AUTOMOTRIZES PASSARAM A FAZER EM 6h40 O MESMO TRAJETO QUE OS TRENS PERCORREM EM 7h25m. PRETENDE A RFFSA ATÉ O FIM DE 1970 FAZER A VIAGEM RIO-SÃO PAULO PELOS TRENS DE AÇO E AUTOMOTRIZES, EM 6 HORAS, REDUZINDO-AS PARA QUATRO OU CINCO EM 1971.



Com a entrada em funcionamento das variantes Floriano-Agulhas Negras, Queluz-Lavrinhas e o novo trecho da Cachoeira Paulista, os trens da 6ª Divisão-Central, da RFFSA, passaram a desenvolver maior velocidade, com paradas em algumas cidades, enquanto as automotrizes são expressas, sem parada alguma. Os trens saem simultaneamente do Rio e São Paulo, diariamente, às 8h15m e chegam às 15h40m. Saindo mais cedo e com duração de quase duas horas no percurso, os trens permitem aos passageiros maior flexibilidade no aproveitamento do tempo para seus negócios e outras atividades. Os carros dessas composições e das automotrizes dispõem, respectivamente, de 320 e 360 lugares. Não têm leito, mas poltronas reclináveis, banheiro, ar condicionado, além das ferromoças para servir os passageiros. São 34 jovens especialmente pre-

paradas para atender a serviço desse tipo. Servem lanches, auxiliam os garçons no restaurante, esquentam mamadeiras de bebês, e atendem os que passam mal na viagem e dão todo tipo de informação necessária aos passageiros. Cada trem ou automotriz tem qu

ferromoças. Além da retificação do traçado, já possibilitada pela utilização das variantes, outras medidas de melhoria geral serão adotadas pelos técnicos da RFFSA, objetivando uma viagem em 4 horas Rio Paulo, tais como a eletrificação, a duplicação da linha e a reforma de todo o sistema.

RIO-SÃO PAULO EM MENOS DUAS HORAS

