

O Departamento Nacional de Estradas de Ferro

REPORTAGEM DE ADALBERTO MARIO RIBEIRO

A REVISTA DO SERVIÇO PÚBLICO adotou um sistema prático de divulgar a organização e o trabalho de nossas instituições oficiais por meio de amplas reportagens, que, depois de publicadas nesse órgão do D.A.S.P., são reproduzidas em folhetos e distribuídas de forma adequada e conveniente, considerando-se o leitor a que possa cada publicação interessar.

Não é aconselhável a distribuição profusa, arbitrária e desordenada desses folhetos. Também a restrição rigorosa, visando-se exclusivamente determinadas pessoas cujas atividades estejam ligadas ao assunto do trabalho publicado, não nos parece conveniente.

Pode ampliar-se o círculo de leitores e atraí-los de forma agradável para um mundo de coisas a que eram indiferentes ou que ignoravam por completo, à falta de informações precisas e exatas.

Sempre é possível ressaltar-se pormenor curioso de um trabalho qualquer, à primeira vista desinteressante pela sua apresentação ou finalidade. A questão está em se levar em conta que é precioso o tempo dos leitores, devendo-se-lhes oferecer leitura leve e agradável, escoimada, quanto possível, de termos técnicos que eles possam ignorar ou pelos quais tenham provável aversão. Daí, pois, a preocupação de, ao escrevermos estas reportagens, trocarmos por miúdo certas expressões familiares a cientistas ou técnicos e estranhas e inexpressivas aos leigos.

Nada também de preciosismos.

Trecho em estilo solene como um órgão de igreja, no fim do segundo parágrafo, convida naturalmente o leitor a passar adiante, sem lhe dar tempo sequer de interir-se do assunto.

Mestre Laudelino Freire queria ensinar a gente a escrever bem aconselhando a leitura dos clássicos e bons autores, "afim de que a linguagem não se apresente semeada de rispidezas, calhaus e topadas"...

Disse ele que "se deve omitir o que nos incisos em que ele se torne inútil". Muito bem. Pois que, acentuou o mestre, tal repetição "desalinha, desafina e desprimora a frase". E, concluindo sua formal condenação, acrescentou:

"No português esse que é escalracho".

Sim, senhor, esse escalracho é de se lhe tirar o chapeu!

Imaginem estas reportagens, se fossem escritas em linguagem burilada, isenta de rispidezas e escalrachos, como seriam atraentes! Mas que pena o velho reporter não ter pendores para a literatura! E, assim, na sua meia língua, vai procurando dar conta do recado, como Deus é servido e sem poder enriquecer de preciosismos os trabalhos que escreve, à falta de trato com mestres insignes, que à distâ-

cia muito respeita, acata e venera. Mas agora podem eles ficar zangados, resmungando na estante, pois, infelizmente, não lhes desejamos dar "a mais mínima atenção", como diria Filinto Elísio, barbaça ilustre, autor de predileção dessa gente amante do bom vernáculo, da "linguagem desbastada, cepilhada e brunida".

Quanto a termos técnicos e científicos, deveria haver certa parcimônia no empregá-los em publicações acessíveis a toda a gente.

Mas só os termos técnicos e científicos?

Depois que se começou a falar aqui em racionalizar a produção, sob seus diversos aspectos, até mesmo o burocrático, uns neologismos esquisitos se foram introduzindo aos poucos na linguagem dos técnicos-escribas, em intromissão manhosa, assim de fininho, só perceptível aos caçadores, como nós, de tais preciosidades. Isso no princípio. Agora não há mais cerimônias...

Ainda há dias, a propósito da circulação do cruzeiro, lemos que o dinheiro *anvironante* do Rio de Janeiro (o grifo é nosso) etc. etc. não excede de tantos contos.

Se essa mania continuar assim, nesse crescendo, não há outro jeito senão fazer-se propaganda da oficialização da gíria, pecaminosa e espúria e tão malsinada pelos puristas e, no entanto, bem mais expressiva na sua chulice de pé rapado que o neologismo agressivo e pretensioso dos eruditos, que fazem tudo por se tornarem antipáticos e pouco lidos.

— Mas, afinal de contas, que tem toda essa história com a reportagem sobre estradas de ferro?

— Chegaremos lá, Dr. Waldemar Luz. Não podemos permanecer *sigiloso* (!) em assunto de tal natureza. O senhor e o Dr. Jorge Burlamaqui não perderão nada por esperar, pois lhes vamos dar trabalho de verdade.

Mas, como estávamos conversando, a gíria não é mesmo muito mais "igual" e camarada? Nem há dúvida! A palavra *encrenca*, na sua canalhice, metida entre o bolorento escalracho e o imbecil anvironante, só pode sentir-se mal e deslocada e, cuspinhando p'ros lados, sai arrastando seus chinelos velhos e dizendo palavrões, como a Carola fazia com o Lima Barreto, à porta das tendinhas.

Bem, já conversamos muito e precisamos trabalhar. O Departamento Nacional de Estradas de Ferro está ali no décimo andar do Edifício Comercial, na Esplanada do Castelo, à nossa espera.

A SÉRIE CONTINUA

Tomamos gosto por estas reportagens. Razões: muitas.

Bem sentimos que há certo quixotismo de nossa parte em fixar aqui impressões colhidas em visita às nossas orga-

nizações de trabalho e depois... observar os resultados colhidos. E, afinal, contentamo-nos com pouco: agrada-nos a referência, em ligeiro encontro com um amigo, a este ou àquele serviço do Governo por nós descrito na *Revista do Serviço Público* e que ele desconhecia por completo.

— Não sabia que o Estado do Rio tinha aquelas estradas de rodagem que você descreve na revista do D.A.S.P. Fiquei até com vontade de ir ver de perto Araruama e o seu hotel rústico. No verão, aquela varanda de arcadas deve ser deliciosa! E, numa companhia amavel, nem me fale!

— Não há dúvida, meu caro Dr. Camilo Ferrara, Araruama e Iguaba Grande são lugares muito românticos e propícios a umas férias preguiçosas.

Outro :

— Pensei que o Instituto de Estudos Pedagógicos tivesse apenas o Serviço de Biometria Médica. Os jornais só dão isso. E, no entanto, Você viu lá outras coisas. E aquela camaradinha dos Estados Unidos que escreveu pr'a cá e pediu uma boneca baiana para figurar numa exposição? Esses americanos tem cada mania! Ou, melhor, cada "hobby", dirá o Dr. Paulo Lopes Corrêa, com aquela dicção impecável.

Uma professora municipal :

— Lí a história do Instituto Benjamin Constant. Como o Imperador era bom e simples! A menina estava chorando e ele a pôs no colo, tirando-lhe os sapatos, que a incomodavam. E a cega Benedita Amaral? Olhe que aquela poesia dedicada à escritora Maroquinha Rabelo está bem feita!

Outro :

— Então, Ribeiro, o camarada Huet complicou-se todo com o casamento! Fiquei com pena do homem. Depois de tanto trabalhar, ele foi forçado a *torrar* o Instituto de Surdos Mudos por dois contos e quatrocentos. Você encaixou na sua reportagem aquela história de Nabuco, que eu desconhecia. Mas Nabuco foi mesmo um bicho bonito! E que prestígio tinha ele nos Estados Unidos! Se eu fosse o Oswaldo Aranha só arranjava gente bonita para as nossas embaixadas. Tenho medo, muito medo, de que um dia façam nosso embaixador em Washington o Paulo Ramos, atual interventor no Maranhão...

Dirão que não devemos transcrever aqui essas impressões, colhidas na rua.

Não faz mal. Registamos sim, porque revelam afinal a boa índole de nossa gente, sempre sensível aos grandes e nobres empreendimentos, como esses de que temos tratado na *Revista do Serviço Público*. São eles tão interessantes que, mesmo mal descritos como são, passam a ser compreendidos e olhados com simpatia por toda a gente.

Temos certeza de que vamos ouvir observações idênticas quanto a uma das mais novas organizações do Governo do Sr. Getulio Vargas, pois foi criada no ano passado, e que é o Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

ANTES DE VISITAR A SÉDE DO DEPARTAMENTO

Tinhamos idéia vaga das atribuições do Departamento Nacional de Estradas de Ferro. Tambem não nos achávamos a corrente da nova política ferroviária do Governo.

Como toda a gente, sabíamos ser insignificante a rede geral de nossas estradas de ferro em relação à extensão, à imensa extensão do país.

O *Boletim* do Ministério do Trabalho, que há nove anos se vem publicando regularmente, é repositório de magníficas informações sobre a vida social, política e administrativa do país. O texto é de primeira ordem. E a capa, até a capa, se acha devidamente aproveitada com outras informações, dispostas em quadro, e que nos avivam sempre a lembrança sobre as nossas coisas. Esse quadro tem este título: "Atualidade Brasileira", que logo de início informa isto :

Superfície do Brasil	8.511.189 km ²
Comarcas	775
Termos	1.294
Municípios	1.574
Distritos	4.842

E o Dr. Costa Miranda sabe que nunca é demais insistir nessas informações. Não custa repetí-las. Deviam até figurar na imprensa diária ao lado de outras publicações de interesse público.

— Meu caro Edmundo Castro, vamos ver o que revela a Atualidade Brasileira do Boletim sobre a quilometragem das estradas de ferro.

Lá está: 34.000 quilômetros e 204 metros.

Só isso, para mais de oito milhões de quilômetros quadrados de terras a se perderem de vista por esse mundo afora!

E nos Estados Unidos, país de superfície mais ou menos equivalente à do Brasil, há *apenas* 500.000 quilômetros de estradas de ferro! Papagaio! Quanto às causas dessa disparidade, só um Sampaio Corrêa poderia explicá-la suficientemente, ali na exata.

NA BIBLIOTECA DO MINISTÉRIO DO TRABALHO

Muita gente ignora que no 3.º andar do Ministério do Trabalho há excelente biblioteca, franqueada ao público. Pois fomos descobrí-la agora, afim de colhermos algumas notas para esta reportagem, antes de importunar os diretores de serviços do Departamento Nacional de Estradas de Ferro. Porque costumamos fazer assim: Primeiro, vemos o que há cá por fora sobre o assunto objeto de cada reportagem, e depois, conseguidas ligeiras tinturas sobre a matéria a versar, investimos contra o setor alvejado, até extenuá-lo a guarnição, com terrível martelamento de... perguntas.

Que ambiente agradável o da biblioteca do Ministério do Trabalho!

Poucos funcionários: um contínuo à entrada e duas senhoras a atender o público. Não sabemos se o quadro de funcionários é maior.

Atendido prontamente, observamos a precisão com que foram situados os livros por nós pedidos. Não encontramos

alí nem displicência, nem mau humor. Só verificamos isto: solicitude, desejo sincero de bem servir, inteligência e distinção de trato.

Em cinco minutos estávamos aboletado à mesa, a ler "A Nova Política do Brasil" do Sr. Getulio Vargas.

Com o dedinho no índice de cada volume, começamos a busca sobre coisas ferroviárias.

Pronto! Achamos o que esperávamos.

A OPINIÃO DO SR. GETULIO VARGAS SOBRE AS NOSSAS CONSTRUÇÕES FERROVIÁRIAS

Na sua mensagem à Constituinte de 1933 disse o Sr. Getulio Vargas:

"As construções ferroviárias não obedeciam a uma orientação técnica e econômica. Constituiu-se, por isso, uma comissão de engenheiros de notório saber e capacidade para elaborar um plano geral de viação, trabalho ultimamente quase ultimado".

E, mais adiante, afirmou o Presidente da República:

"Cogita-se, finalmente, da solução de vários problemas atinentes aos serviços de viação, como sejam: unificação, na medida do possível, das estradas de ferro de cada região do país, ampliação dos despachos em tráfego mútuo às empresas de navegação marítima e adoção definitiva do intercâmbio de material rodante entre as estradas da mesma bitola, para uma coordenação de todos os serviços de transportes ferroviários, fluviais e marítimos".

Mais tarde, em 1937, na proclamação ao povo brasileiro, lida no Palácio Guanabara e irradiada para todo o Brasil na noite de 10 de novembro daquele ano, declarou o Sr. Getulio Vargas:

"Precisamos equipar as vias férreas do país, de modo a oferecerem transporte econômico aos produtos das diversas regiões, bem como construir novos traçados e abrir rodovias, prosseguindo na execução do nosso plano de comunicações, particularmente no que se refere à penetração do *hinterland* e articulação dos centros de consumo interno com os escoadores de exportação".

Ao deixarmos a Biblioteca do Ministério do Trabalho, conversamos ligeiramente com as Sras. Alice Simonsen e Lucia Souza Leite, externando-lhes inteira satisfação pela forma por que nos atenderam. Disse-nos então a senhora Alice Simonsen que a biblioteca, de que é encarregada a Sra. Carmen Unzer, fora reorganizada pelo Sr. Paulo Poppe de Figueiredo, atualmente funcionário do D.A.S.P. e agora designado membro da comissão que vai reformar a Biblioteca Nacional. A biblioteca do Ministério do Trabalho foi organizada com livros da antiga biblioteca do Serviço de Estatística do Ministério da Agricultura, contando hoje mais de 30 mil volumes.

UMA BELA INICIATIVA DO MINISTRO JOSÉ AMÉRICO

Quando ministro da Viação, o Sr. José Américo tratou de dar às construções ferroviárias do país uma orientação adequada e inteligente. Dessa bela iniciativa surgiu o

PLANO GERAL DE VIAÇÃO NACIONAL

O nosso presado amigo Dr. Francisco Mendes, em encontro conosco no Serviço de Documentação do D.A.S.P., nos advertiu da existência de trabalho impresso sobre esse plano. Diligenciamos por encontrar a publicação referida e nos alegramos então com a perspectiva de fazer, nesta modesta reportagem, referência à contribuição do eminente patrício, Dr. José Américo de Almeida, ao estudo do grave problema, que tanto tem interessado o Presidente Getulio Vargas. Porque — é preciso acentuar, procuramos sempre dar a estas reportagens cunho imparcial, sem sacrifício da verdade, no registo das informações colhidas, descendo à minúcias que, à primeira vista, podem parecer supérfluas, umas, e inconvenientes outras. Até mesmo a linguagem deixa muito a desejar, bem sabemos, mas é essa mesma, e não temos outra...

E descobrimos a publicação referente ao Plano Geral de Viação Nacional.

Seria absurdo transcrevê-lo aqui.

Não fica mal copiar a portaria do Ministro José Américo, datada de 14 de abril de 1931, sobre o assunto:

"O Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, em nome do Chefe do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil.

Tendo em vista a conveniência de ser elaborado o plano de viação geral do Brasil, afim de que as futuras construções obedeçam a um programa conjunto de defesa nacional e expansão econômica, com o possível aproveitamento das obras já realizadas:

Resolve designar os engenheiros Arlindo Gomes Ribeiro da Luz, Francisco de Monlevade, Caetano Lopes Junior, Joaquim de Assis Ribeiro e Oscar Weinschenck para, em comissão, procederem ao estudo do plano de viação geral do Brasil.

O Ministério de Viação e Obras Públicas será representado na Comissão pelo seu consultor técnico e pelo inspetor federal das Estradas, e o Ministério da Guerra pelo major Nestor Figueiredo Pegado, já designado para esse efeito pelo ofício n. 3, de 12 de janeiro do corrente ano, do chefe do Gabinete daquele Ministério.

A Inspetoria Federal das Estradas coligirá, desde já, todos os dados necessários à elaboração desse plano.

Rio de Janeiro, 14 de abril de 1931.

a) *José Américo de Almeida*".

POSTO EM VIGOR O PLANO GERAL DE VIAÇÃO NACIONAL

A comissão nomeada pelo Ministro José Américo deu cabal desempenho à tarefa que lhe foi atribuída e hoje temos, afinal, um plano ferroviário completo, para todo o país.

O decreto n. 24.497, de 29 de junho de 1934, aprovou esse plano, bem como as portarias e o relatório da comissão elaboradora.

Assim, pois, o Plano Geral de Viação Nacional está em vigor e, pelo art. 1º do decreto n. 3.163, de 31 de março de 1941, que criou o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, ficou atribuída a este novo órgão da administração federal a incumbência de zelar pelo programa do referido plano referente à viação férrea, cabendo-lhe estudar e propor as medidas necessárias à sua execução.

TRECHO DE UM DISCURSO DO PROFESSOR SAMPAIO CORREIA

Agrada-nos registrar nesta reportagem a opinião do eminente professor Sampaio Correia, em discurso proferido na Constituinte de 1934, sobre as nossas estradas de ferro.

"A Constituição de 1891 deixou grande amplitude de ação às unidades federativas, no domínio das vias férreas, por exemplo. Seguiu, assim, o rumo que já vinha sendo impresso a este setor da coisa pública no tempo do Império, em que as concessões de estradas de ferro, com ou sem garantias de juros, tanto eram de competência do Governo Imperial, quanto da competência das províncias. Tanto assim, Sr. Presidente, que a lei n. 109, de 14 de outubro de 1892, regulamentadora do dispositivo a tal respeito consignado na Constituição republicana, classificava as estradas de ferro em federais, estaduais e municipais, conforme os territórios que percorressem.

Ora, Sr. Presidente, hoje, não mais é aconselhável semelhante distinção; todas as vias férreas, quaisquer que sejam, são sempre e sempre, de interesse geral, de interesse nacional, sem exceção, e, por isso, sobre todas a União deverá dispor, privativamente.

Hoje, porém, Sr. Presidente, penso que provindência análoga já não satisfaz as nossas necessidades, em vista da influência sempre crescente das vias férreas, na defesa econômica e na defesa militar do país. As questões de bitola, de orientação dos traçados, das condições técnicas destes, da padronização do material rodante e de tração, da formação dos trens pesados e rápidos, — o que, tudo, tanto influe para a eficiência daquelas defesas, — forçam, obrigam a ação do Poder Central de preferência a quaisquer outros.

Do ponto de vista militar, basta considerar que nos tempos de guerra, as mobilizações rápidas e fulminantes exigem unidade de ação, intercâmbio de material, trens rápidos, comboios de alta lotação, grandes parques de material, o que tudo impõe a intervenção permanente e ativa da União".

OPINIÃO DO MINISTRO MENDONÇA LIMA
SOBRE A CRIAÇÃO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

"O Departamento enfeixa poderes para dar uniformidade às atividades técnicas das ferrovias nacionais. As estradas de ferro particulares em nada serão atingidas em sua autonomia econômica e administrativa. Mas, as grandes linhas de uma, por assim dizer, política ferroviária brasileira, serão dadas pelo novo departamento. Isso nos faltava".

Mais tarde, numa entrevista dada a "O Globo", afirmou ainda o Ministro Mendonça Lima:

"A nossa rede ferroviária é uma colcha de retalhos, por ter sido elaborada por interesses regionais. Impõe-se a uniformização de nossas estradas de ferro quanto às suas condições de transporte. Falta-lhes, em resumo, unidade".

OS ANAIS DO III CONGRESSO
DE ESTRADAS DE FERRO E LEGISLAÇÃO
FERROVIÁRIA

Fomos adiante e lemos os "Anais do III Congresso de Estradas de Ferro e Legislação Ferroviária", reunido há pouco tempo em Belo Horizonte.

A Comissão de Administração apresentou em longo relatório um inquérito feito em todas as estradas de ferro do Brasil sobre as necessidades de um controle central que desse unidade às relações entre elas.

UMA UTIL PUBLICAÇÃO DO D.A.S.P.

Depois da leitura de tudo quanto ficou dito acima, fomos o *Indicador da Legislação e Organização Administrativa do Executivo Federal*, organizado pelo D.A.S.P. e no qual fomos encontrar o roteiro a que deveríamos obedecer quando batessemos à porta do Departamento Nacional de Estradas de Ferro. Dá a nova organização com os nomes dos chefes de serviço e até números de telefones. E, como se isto não bastasse, publica ainda toda a legislação referente ao mesmo Departamento, expedida até 1 de janeiro de 1942. Essa legislação vai no fim desta reportagem.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS
DE FERRO

(SÉDE: AVENIDA GRAÇA ARANHA, N. 416)

Diretor: Dr. Waldemar Coimbra Luz..... 42-6949

Divisão de Administração

Diretor da Divisão: Mauro Brochado.....	42-9320
Secção de Pessoal — Heitor O'Dwyer.....	42-3320
Secção de Material — Eduardo Rios Filho....	42-7353
Secção de Orçamento — Marcos Valdetaro da Fonseca.....	42-5065
Secção de Comunicações — Alvaro Pereira da Costa.....	42-9550
Biblioteca — Alvaro Benjamin de Viveiros....	42-7745

Divisão de Fiscalização

Diretor da Divisão: Itagiba Escobar.....	42-5484
Secção de Tomada de Contas — Ruben Eugénio de Freitas Abreu	42-7745
Distritos Fiscais (3.º) — Gustavo de Castro Rebelo Koch	42-9143

Divisão Econômica

Diretor da Divisão: José Palhano de Jesus (substituto).....	42-9140
---	---------

Secção de Estudos Econômicos — Walter Ribeiro da Luz.....	42-9140
Secção de Tarifas e Contratos — Mário Simões Corrêa.....	42-9146
Secção de Estatística — Mário de Lacerda Gordinho.....	42-9140

Divisão de Planos e Obras

Diretor da Divisão : Jorge Leal Burlamaqui...	42-5516
Secção de Obras — Antônio Marcos da Costa Ribeiro.....	42-9740
Secção de Planos — Alvares de Araujo	42-9740
Secção de Cadastro e Patrimônio — Sylvio Cardoso de Aquino e Castro	42-9740

OUTRAS PUBLICAÇÕES DO D.A.S.P.

Esclarecimento necessário :

Alem desse indicador, de iniciativa da Divisão de Organização e Coordenação do D.A.S.P., outras publicações vai esse Departamento soltando todos os anos, por intermédio do seu Serviço de Documentação, dirigido pelo Dr. Alfredo Nasser, que está cercado de boa equipe de funcionários, alguns especializados na organização de trabalhos semelhantes ao referido indicador e outros iniciados nessa util tarefa. E no D.A.S.P. todos reconhecem a contribuição valiosa do Dr. Ranulpho Pereira da Silva. Ninguem se conduz melhor nesse cipoal tremendo de incisos, parágrafos e alíneas de nossa legislação federal. Não se enrosca; não se atrapalha. Sai "fagueiro" do matagal fechado, demonstrando sempre magnífico "fair-play", decisão e resistência numa tarefa cacete e manhosa, que ele mesmo procura espontaneamente, de forma esportiva. E' incrivel o Dr. Pereira da Silva !

VISITA AO DEPARTAMENTO EM SUA SÉDE,
NA ESPLANADA DO CASTELO

Gabinete do diretor, Dr. Waldemar Luz. Em meio do salão, longa mesa e em torno cadeiras de vastos espaldares. Nada melhor para compor um ambiente austero. Bom para uma ceia de cardeais, com versos ou sem versos de Julio Dantas. Esse mobiliário é uma herança preciosa da antiga Inspetoria Federal das Estradas, que, como se vê, tinha bom gosto.

Nunca estivemos na Escóssia, mas, numa previsão exata, podemos afirmar que nos seus velhos castelos se encontram ainda cadeiras assim, em que se sentavam nobres figuras, de alta linhagem, a lembrar personagens dos romances de sir Walter Scott...

Na frivolidade daquele edifício de escritórios de aluguel ali na Esplanada do Castelo, semelhante recanto escossês tem certo sabor.

Não há dúvida que tem mesmo.

Inteirado de nosso propósito, o Dr. Waldemar Luz procura alguns mapas de nossa rede ferroviária no nordeste do país e passa em seguida a nos falar do departamento que dirige :

— O Departamento, antes de tudo, é um orgão de coordenação, por intermédio do qual o Governo da União, mantendo contato com todas as Estradas de Ferro do País, orienta a sua política ferroviária. Antes de ser criado o D.N.E.F., muito difícil seria, se não impossível, estabelecer a necessária uniformidade de vistos e a articulação dos interesses ferroviários.

Como se conseguia isso, se, entre as estradas de administração da União, algumas se entendiam com a antiga Inspetoria Federal das Estradas, outras com o Ministério da Viação e, ainda, outras, de propriedade dos Estados, sem qualquer relação com o Governo da União ? E nas que se achavam no regime de concessão ou arrendamento, a mesma variedade de critérios se notava, pois que algumas eram fiscalizadas pela União, outras pelos Estados, havendo estradas, de cuja concessão eram detentoras Companhias particulares, que nenhuma dependência tinham do Governo Federal, sendo que estradas tambem havia subordinadas, ao mesmo tempo, a 3 órgãos fiscais diferentes !

O Departamento passou a fiscalizar todas as estradas diretamente, cessando as fiscalizações estaduais. E todas as que estavam sob a administração direta da União passaram a ter a sua administração superintendida pelo Departamento, devendo mesmo as autônomas ter as suas atividades acompanhadas e fiscalizadas pelo novo órgão.

Assim, é bem de ver-se que este Departamento é caracteristicamente um orgão estruturado pelo Estado Nacional e foi criado dentro de uma sucessão de iniciativas perfeitamente enquadradas nos propósitos do Governo, que centralizou a orientação geral com o objetivo de que os transportes ferroviários adquiram o sentido nacional que lhes é próprio e, também, para que possam ser adotadas rapidamente as soluções que atendam a todos os Estados, decorrentes que são dos interesses econômicos de todas as regiões do País.

O Plano de Viação, tantas vezes esboçado e tentado, desde os primeiros passos que foram dados para a montagem dos nossos sistemas de transportes, só tomou forma e expressão oficial em 1934, quando aprovado pelo decreto n. 24.497.

A Constituição de 10 de novembro, consolidando preceito já então definido, restringiu a concessão de linhas ferreas, que, quando liguem diretamente portos marítimos ou fronteiras nacionais ou transponham os limites de um Estado, só podem agora ser concedidas pela União.

Fazendo pequena pausa, o Dr. Waldemar Luz, que então se achava na companhia dos diretores de Divisões, acrescentou :

— Desejo que o senhor tenha uma impressão pessoal dos trabalhos que, no curto período de sua existência, vai desenvolvendo o Departamento, e, para isso, o melhor seria, sem dúvida, o contato direto com os nossos Chefes de Serviço.

Em seguida, fomos apresentado aos engenheiros Mauro Brochado, diretor da Divisão de Administração, Itagiba Escobar, diretor da Divisão de Fiscalização, José Palhano de Jesus, diretor substituto da Divisão Econômica, e Jorge Burlamaqui, diretor da Divisão de Planos e Obras.

E assim prosseguiu o Dr. Waldemar Luz as suas considerações :

— Está o nosso parque ferroviário em franco progresso, aparelhando-se as linhas de maior vasão, quer pertencentes ao Governo, quer particulares, com a aquisição de vultoso material fixo e rodante, empreendendo, ao mesmo tempo, as respectivas Estradas, a melhoria dos seus traçados, para que, antes da duplicação das linhas, se lhes aumente a capacidade. E o Departamento está dando o melhor do seu esforço para o lançamento das comunicações ferroviárias para o Norte, ao mesmo tempo que empreende um trabalho metódico e constante para o estudo e definição dos padrões ferroviários mais adequados à rede brasileira, estudos que já vão adiantados, a começar pelos trens-tipo e os perfis de trilhos e que se estendem até os aspectos econômicos comuns às estradas, desde o tráfego mútuo ininterrupto em toda a rede interligada, até a organização administrativa das estradas oficiais e os métodos de trabalho, já abordados pela seleção e formação do pessoal especializado. Nesta última parte, já começamos a colher os primeiros frutos, instaladas que foram três escolas para a formação de artífices, uma em Alagoa das Flores, na Bahia, outra no Ceará, em Fortaleza, e a terceira em Araguari, para atender as oficinas da E.F. de Goiás.

As escolas e os cursos de formação se estenderão às outras atividades ferroviárias e a outras estradas.

Os nossos amigos aqui presentes melhor apresentarão detalhes dos serviços a seu cargo nas Divisões, onde cada um está oferecendo o melhor dos seus esforços.

REALIZAÇÕES DO GOVERNO NO SETOR A CARGO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

O Dr. Waldemar Luz nos forneceu completo relatório das realizações do Governo do Sr. Getúlio Vargas, nestes últimos cinco anos, no setor a cargo do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Extraímos desse relatório o essencial para ilustrar esta reportagem.

A EXECUÇÃO DE UM VASTO PROGRAMA DE TRABALHO

A simples observação das últimas iniciativas oficiais no setor ferroviário põe em evidência a segura e progressiva execução de um vasto programa, atacado recentemente e que apresenta, nos seus aspectos essenciais, grande extensão já realizada.

Esse programa obedece à seguinte orientação :

- 1.º — reaparelhamento da rede existente, com a aquisição de trilhos, locomotivas, carros, vagões, material de bloqueio e sinalização e maquinário para oficinas de reparação;
- 2.º — melhoramentos das linhas-tronco, modificando-se-lhes a estrutura, bem como as condições técnicas em planta e em perfil, de forma a admitirem trens de maior tonelagem e mais velozes;
- 3.º — articulação das estradas de ferro do país, de modo a se constituir, pela sua interligação, a rede ferroviária nacional, visando, especialmente, as ligações entre o Sul e o Norte do País;

4.º — incorporação à rede de administração federal das estradas que, representando interesses econômicos das regiões servidas, não se achavam aparelhadas para o atendimento dos transportes reclamados;

5.º — expansão continental do nosso sistema ferroviário, para o estabelecimento de um maior intercâmbio com os nossos vizinhos do Sul e do Oeste;

6.º — instituição nas estradas de ferro do regime administrativo que mais se recomende à sua finalidade industrial, armando sua direção de recursos e de autoridade para isto necessários;

7.º — aperfeiçoamento dos serviços ferroviários pela seleção e formação de pessoal especializado, por meio de escolas profissionais e cursos de preparação.

Em seguida o relatório dá conta das obras e realizações já alcançadas dentro da orientação do Governo Nacional, estabelecido em 10 de novembro de 1937.

OS ENCARGOS DA ANTIGA INSPETORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

Instalado o novo Departamento, em 18 de abril de 1941, assumiu também ele os encargos da antiga *Inspeção Federal das Estradas*, que fazia a fiscalização das seguintes ferrovias :

The Great Western of Brazil Railway
Estrada de Ferro Mossoró
Estrada de Ferro Vitória a Minas
The Leopoldina Railway
Estrada de Ferro Corcovado
São Paulo Railway Company
Estrada de Ferro Sorocabana
Cia. Mogiana de Estradas de Ferro
Estrada de Ferro Santa Catarina
Viação Férrea do Rio Grande do Sul
Rede Mineira de Viação

e tinha sob sua superintendência a administração das seguintes estradas de propriedade da União :

Estrada de Ferro de Bragança
Estrada de Ferro Tocantins
Estrada de Ferro São Luiz a Terezina
Estrada de Ferro Central do Piauí
Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte
Estrada de Ferro de Goiás.

AMPLIADA A FISCALIZAÇÃO A CARGO DO DEPARTAMENTO

O decreto que criou o Departamento atribuiu-lhe também a fiscalização das estradas de concessão estadual e o controle direto de todas as estradas de propriedade e administração da União, devendo ainda acompanhar e fiscalizar as atividades das estradas federais autônomas.

Dessa forma, alem daquelas citadas, ficaram sob a fiscalização do Departamento, a partir de 27 de setembro de 1941, as seguintes vias férreas :

Estrada de Ferro Ilheus a Conquista
 Estrada de Ferro Nazaré
 Estrada de Ferro Itabapoana
 Estrada de Ferro Itapemerim
 Estrada de Ferro Morro Velho
 Cia. Paulista de Estradas de Ferro
 Estrada de Ferro do Dourado
 Estrada de Ferro São Paulo-Goiaz
 Cia. Estrada de Ferro Itatibense
 Cia. Campineira
 Cia. Estrada de Ferro Morro Agudo
 Estrada de Ferro Jaboticabal
 Estrada de Ferro Perús — Pirapora
 Cia. Estrada de Ferro Barra Bonita
 Cia. Melhoramentos Monte Alto
 Cia. Ferroviária São Paulo-Paraná
 Estrada de Ferro Araraquara
 Estrada de Ferro Campos do Jordão
 Tramway da Cantareira
 Estrada de Ferro São Paulo-Minas
 Estrada de Ferro Votorantim
 Estrada de Ferro de Palmares a Osório

e estendendo o Departamento a sua superintendência, a partir de 1 de julho do corrente ano, às seguintes estradas federais :

Estrada de Ferro Madeira-Mamoré
 Rede de Viação Cearense
 Viação Férrea Federal Leste Brasileiro
 Estrada de Ferro Maricá
 Estrada de Ferro Baía e Minas
 Estrada de Ferro D. Teresa Cristina.

**PARA MELHORIA E AUMENTO
 DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DA UNIÃO ARRENDADO
 AOS ESTADOS**

A União, alem das obras e aquisições com que tem assegurado o aparelhamento das linhas de sua própria administração, tambem tem concedido grandes recursos para a melhoria e o aumento do seu patrimônio ferroviário, arrendado aos Estados.

Assim se verifica especialmente em relação à Viação Férrea do Rio Grande do Sul e à Rede Mineira de Viação, tendo amparado tambem a Estrada de Ferro Santa Catarina.

Viação Férrea do Rio Grande do Sul — O Governo Federal, pelo decreto-lei n. 552, de 12-7-1938, concedeu a subvenção de Cr\$ 200.000.000,00, em quotas anuais de Cr\$ 20.000.000,00 a partir de 1939, para auxiliar o aparelhamento da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, mediante programa de obras estabelecido.

Rede Mineira de Viação — De acordo com as autorizações constantes dos decretos-leis ns. 501, de 16-6-1938, e 4.011, de 14-1-1942, foram pagos, ao Governo de Minas, Cr\$ 120.367.101,40 correspondentes às despesas reconhe-

cidas pelas obras de aparelhamento daquele próprio da União.

Estrada de Ferro Santa Catarina — A Estrada de Ferro Santa Catarina, visando atingir o porto de Itajaí, tem a sua linha interrompida em Blumenau.

Com os recursos fornecidos pela União, o Estado de Santa Catarina, como arrendatário, atacou os serviços, anteriormente, de Itajaí para Blumenau, onde há trabalhos de terraplenagem executados numa extensão de 23 km. Abandonados dessa parte, os trabalhos foram reiniciados, em 1936, a partir de Blumenau, com o propósito de atingir o porto fluvial de Gaspar, até onde se faz permanentemente a navegação.

O total despendido, por conta da União, na construção entre os dois extremos Itajaí-Blumenau, soma a quantia de Cr\$ 13.020.471,00.

**DOIS GRANDES EMPRÉSTIMOS A THE GREAT WESTERN
 OF BRAZIL RAILWAY COMPANY E THE LEOPOLDINA RAILWAY
 COMPANY LIMITED**

O Governo Federal ainda estendeu o seu amparo, sob a forma de empréstimos, a estradas particulares que exploram o serviço ferroviário pelo regime de arrendamento e concessão.

The Great Western of Brazil Railway Company — Pelo decreto-lei n. 1.475, de 3-8-1939, foi, dessa forma, concedido à Great Western o crédito de Cr\$ 40.000.000,00, em parcelas anuais de Cr\$ 10.000.000,00, a partir de 1939, para a execução de obras, previamente aprovadas pela União.

The Leopoldina Railway Company Limited — Nas mesmas condições, pelo decreto-lei n. 1.474, de 3-8-1939, abriu a União o crédito de Cr\$ 30.000.000,00 à Leopoldina, para um programa de obras que o Governo previamente autorizou.

**INCORPORAÇÃO DE ESTRADAS À ADMINISTRAÇÃO
 DA UNIÃO E À REDE FEDERAL**

Da extensão total, de 34.272 quilômetros, de vias férreas existentes no país, 22.541 pertencem à União, sendo que destes últimos, 13.336 estão sob sua própria administração.

Tem se verificado, nos últimos anos, um grande aumento na extensão das linhas de administração federal, pela cessação do regime de arrendamento em que se achavam as seguintes estradas da União :

Estrada de Ferro do Paraná (contrato de arrendamento incorporado pelo decreto n. 19.917, de 24 de abril de 1931);

Viação Férrea Federal Leste Brasileiro e Estrada de Ferro Baía e Minas (arrendamento rescindido pelo decreto n. 24.321, de 1 de junho de 1934);

Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (arrendamento rescindido pelo decreto n. 1.537, de 5 de abril de 1937); e

Estrada de Ferro D. Teresa Cristina (contrato de arrendamento incorporado pelo decreto-lei n. 2.074, de 8 de

março de 1940); e, também, pela incorporação, ao patrimônio da União, das seguintes linhas:

Na Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, pelo decreto n. 19.917, de 24-4-1931, os trechos Serrinha-Nova Restinga, Jaguariaiva-São José e Hansa-Porto União e, pelo decreto-lei n. 2.073, de 8-3-1940 os trechos Itararé-Uruguai e Hansa-São Francisco e, na Estrada de Ferro Maricá, pelo decreto n. 22.864, de 27 de março de 1933, a parte de concessão estadual.

Estrada de Ferro Vitória a Minas — No corrente ano fez-se ainda nova incorporação, pelo decreto-lei n. 4.352, de 1 de junho, que constituiu a Companhia Vale do Rio Doce S.A., sendo o Governo o maior acionista e cujo Departamento Ferroviário é representado pela Estrada de Ferro Vitória a Minas.

Essa Estrada está sendo rapidamente aparelhada, para a exportação, em grande escala, dos minérios de ferro de Itabira, de alto teor metálico e rara pureza.

A clareira que o Rio Doce deixou aberta na cordilheira litorânea e o seu vale lançado até às jazidas, permitem a construção de uma linha em condições de perfil excepcionalmente favoráveis para a intensiva exportação, que se vai fazer, daquela nossa riqueza mineral, que, pelo mesmo decreto, reverteu ao patrimônio da União.

O PARQUE FERROVIÁRIO DO PAÍS CONSIDERADO EM CONJUNTO

O parque ferroviário nacional considerado em conjunto põe em evidência os benefícios do seu progressivo reaparelhamento pelos resultados apurados no quinquênio, e esse reaparelhamento não se processou apenas nos setores custeados pelo Governo, pois que também as estradas particulares, procurando maior rendimento pelo melhor serviço oferecido ao público, se dedicaram continuadamente à melhoria das suas linhas e equipamentos.

A receita total de todas as vias férreas que cortam o território nacional nos anos extremos do quinquênio, foi a seguinte:

1937.....	Cr\$ 1.130.646.000,00
1941.....	Cr\$ 1.431.049.000,00

apresentando no ano de 1941, um saldo de receita de Cr\$ 160.277.000,00, quando, em 1937, esse mesmo saldo foi de, apenas, Cr\$ 4.196.000,00.

E nesse regime de saldo, pela melhor condução dos seus serviços, vão se inscrevendo as estradas da União, que, dessa forma, começam a retribuir os cuidados e os recursos que dela receberam.

Entre as que se acham diretamente superintendidas pelo D.N.E.F. a reação já se manifesta nas seguintes.

Rede de Viação Cearense

	Receita	Saldo
1937.....	Cr\$ 12.672.212,00	— Cr\$ 256.006,00
1938.....	Cr\$ 12.667.348,00	— Cr\$ 601.408,00
1939.....	Cr\$ 12.481.779,00	+ Cr\$ 1.045.306,00
1940.....	Cr\$ 13.553.066,00	+ Cr\$ 1.701.011,00
1941.....	Cr\$ 14.710.613,00	+ Cr\$ 2.098.760,00

Estrada de Ferro de Goiás

	Receita	Saldo
1937.....	Cr\$ 5.558.420,70	+ Cr\$ 1.668.293,50
1938.....	Cr\$ 6.257.069,00	+ Cr\$ 1.981.719,00
1939.....	Cr\$ 5.370.746,00	+ Cr\$ 595.937,00
1940.....	Cr\$ 6.431.102,00	+ Cr\$ 1.466.372,00
1941.....	Cr\$ 7.686.432,00	+ Cr\$ 2.332.911,00

Estrada de Ferro D. Teresa Cristina

	Receita	Saldo
1937.....	Cr\$ 2.757.669,40	+ Cr\$ 78.664,10
1938.....	Cr\$ 2.539.890,00	— Cr\$ 549.718,00
1939.....	Cr\$ 2.775.098,00	— Cr\$ 281.922,00
1940.....	Cr\$ 3.319.771,00	— Cr\$ 391.813,00
1941.....	Cr\$ 5.912.117,60	+ Cr\$ 1.311.742,20

O TREM BRASIL - URUGUAI

O Departamento Nacional de Estradas de Ferro, dentro das atribuições que lhe são próprias e com a colaboração das estradas que, de São Paulo, vão à fronteira do Uruguai, estabeleceu uma feliz conjugação entre os serviços ferroviários da Sorocabana, Paraná-Santa Catarina e Viação Férrea do Rio Grande do Sul, de forma a se conseguir, em viagem direta, com o alto grau de conforto que os recursos daquelas estradas permitem, cobrir, em 70 horas, o percurso ferroviário de 2.108 klm., em horário preferencial de São Paulo a Santana do Livramento, coordenando-se ali, em baldeação que a diferença de bitola torna inevitável, o prosseguimento da viagem pelas linhas do Ferrocarril Central del Uruguay.

Os nossos vizinhos do Sul receberam, no presente momento, como uma valiosa contribuição do Brasil, para o intercâmbio de interesses dos nossos Paises, a instituição dessa viagem internacional, a cuja regularidade e serviço se tem referido com significativo apreço.

NA DIVISÃO DE PLANOS E OBRAS

Deixando o gabinete do diretor do Departamento, fomos à Divisão de Planos e Obras, onde conversamos com o Dr. Jorge Burlamaqui.

Essa conversa foi ligeira. Falamos-lhe apenas de nosso propósito de tratar, com especial carinho, das construções constantes do programa do Departamento. E, como prevíramos, o diretor da Divisão de Planos e Obras nos esclareceu que a matéria exigia naturalmente entendimento mais demorado e, sendo assim, só num outro dia, talvez no próximo sábado, à tarde, poderia atender-nos com calma e vagar. E, sorrindo, nos advertiu:

— Venha preparado para tomar suas notas, pois não tenho tempo absolutamente de escrevê-las.

E assim fizemos realmente, separando o que foi ditado, em tijolinhos encimados por títulos, em que o leitor poderá distinguir sem trabalho cada assunto versado.

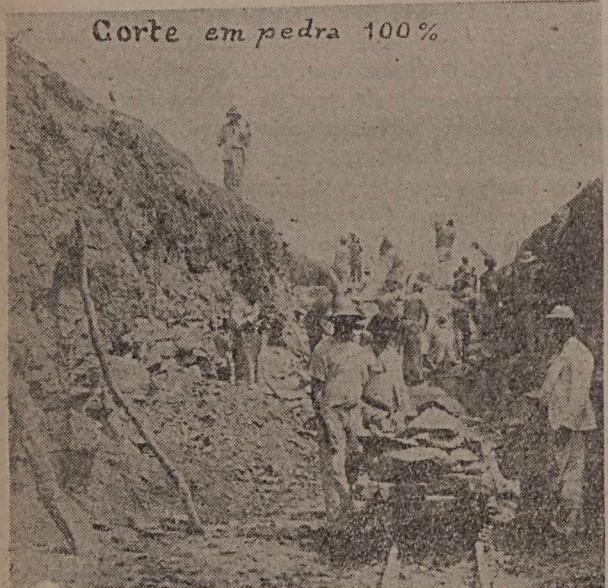
Vamos, então, começar, como se o Dr. Jorge Burlamaqui estivesse conversando com o leitor da *Revista do Serviço Público*.

A ARTICULAÇÃO FERROVIÁRIA NACIONAL

A partir do ano de 1852, quando se iniciou a construção da nossa primeira via férrea, — a Estrada de Ferro Mauá — a produção agrícola, extractiva e industrial do país se desenvolveu prodigiosamente à custa do intenso transporte realizado por nossas ferrovias. As estradas de ferro desde aquela época teem cumprido a sua finalidade econômica e social, vencendo as maiores dificuldades.

A imensa extensão do nosso território, com configuração topográfica acidentada, exigindo a travessia forçada da Serra do Mar para ser alcançada a zona mais rica e produtora que possuímos, e a nossa população disseminada em grandes núcleos isolados tornaram o problema das comunicações terrestres extremamente complexo e de realização custosa.

A disseminação de excelentes portos ao longo da nossa imensa orla oceânica ligados por transportes marítimos, muito fáceis, provocou, como era natural, a concentração da maior parte da nossa população em torno desses portos, que, por essa razão, passaram a constituir os centros de irradiação das nossas mais importantes redes ferroviárias.



TRECHO DE ITAÍBA A MUNDO NOVO — Corte em pedra

A existência das grandes artérias ferroviárias tributárias dos portos, sem irradiação apreciável interna, ainda está presente no momento, desde o extremo Norte até o Estado do Espírito Santo. Nos Estados Centrais, mormente em São Paulo e Minas Gerais, além da artéria ferroviária principal, dependente dos portos marítimos, já se observa densa irradiação ferroviária, para os núcleos subsidiários com vida econômica própria.

PARA CONSEGUIR-SE A VERDADEIRA INTEGRAÇÃO ECONÔMICA NACIONAL

A verdadeira integração, econômica nacional não será, porém, possível sem a articulação de todos os centros produtores da Nação.

A importância estratégica destas ligações é indiscutível e faz-se sentir sempre mais intensamente nos grandes momentos em que é ameaçada a estrutura nacional.

O potencial econômico mais elevado e as necessidades estratégicas mais prementes do sul do país determinaram a construção dos grandes troncos de interligação ferroviária, paralelos à costa ou com direção às fronteiras, com maior rapidez do que no Norte e Nordeste da Nação.

Assim, a partir do Sul do país, somente as capitais de Santa Catarina e Mato Grosso ainda estão isoladas do nosso conjunto ferroviário.

Goiânia, a capital de Goiás, está sendo ligada a Leopoldo de Bulhões na E.F. Goiás. Os estudos desta ligação estão terminados e a construção foi iniciada pelo Departamento.

Maior descontinuidade verifica-se nas regiões do Norte e Nordeste, onde a rede dos Estados da Baía e Sergipe formam um primeiro conjunto isolado. Esta rede está separada do sul pela descontinuidade de 593 km. entre Montes Claros, extremo da linha da E.F. Central do Brasil, e Contendas, estação mais afastada da V.F.F. Leste Brasileiro. Para o Norte, a "Rede Baiana" ainda está desligada da rede Nordestina pela interrupção de 127 km entre Colégio e Palmeira dos Índios, em Alagoas. A outra extremidade ferroviária do V.F.F. Leste Brasileiro, a estação de Paulista, ainda dista 535 km de Terezina. A rede nordestina também se subdivide em vários grupos isolados. Os quatro Estados vizinhos, Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte, teem suas capitais interligadas, mas a sua rede ferroviária está inteiramente separada dos Estados limítrofes, Ceará, Piauí e Baía, que envolvem os anteriores.

A rede cearense desenvolveu-se ainda mais irracionalmente, pois dentro do mesmo Estado foram construídos dois troncos ferroviários normais aos portos de Fortaleza e Camocim, sem nenhuma preocupação, nem de interligação nacional, nem sequer de unificação da própria rede. O mesmo problema de isolamento estadual verifica-se nas redes do Piauí e Maranhão. A capital de Piauí, pela E.F. São Luiz a Terezina, torna-se subsidiária do porto de São Luiz. O regionalismo mal compreendido do passado procurou criar para o Piauí um porto próprio em Amarração, lançando uma linha normal à costa, de caráter puramente estadual, em prejuízo do maior interesse nacional que seria a penetração do *hinterland* do Piauí, em direção à Baía e ao Ceará.

ESTRADAS QUE SÃO SIMPLES AUXILIARES DOS GRANDES RIOS

Os Estados do extremo norte, o Pará e o Amazonas, não tiveram até a presente data expansão ferroviária proporcional à sua extensão, o que se explica, não somente pela sua baixa densidade demográfica, como também, como era natural, pela supremacia da navegação fluvial do Amazonas e de seus inúmeros afluentes, sobre qualquer outro meio de transporte. Por esta razão, as estradas de ferro do Pará e Amazonas são simples auxiliares dos grandes rios. Assim, a E.F. Madeira-Mamoré foi construída para unir as extensões naveáveis do rio Madeira a partir de Porto Velho, no Amazonas, a Guaporé Mirim, no rio Guaporé, em Mato

Grosso, para o contorno da parte encachoeirada do rio Madeira.

Pela mesma razão, foi construída a Estrada de Ferro Tocantins, de Alcobaça em direção a Marabá, para o contorno necessário das cachoeiras do Tocantins. Além dessas duas estradas, ainda existe a pequena linha ferroviária subsidiária de Belém em direção a Bragança, que no futuro será aproveitada para o tronco terrestre de articulação do Pará, através do Maranhão, com a região Nordeste do nosso país.

IMPÕE-SE A UNIFICAÇÃO DE NOSSA REDE GERAL
DE TRANSPORTE

O progresso e o desenvolvimento econômico do país, a integridade do território nacional, a garantia da ordem política, a distribuição proporcional de recursos entre os Estados, a verdadeira integração nacional, são problemas magnos, que dependem da unificação da nossa rede geral de transportes, tanto ferroviários como rodoviários.

A importância estratégica da rede ferroviária unificada é evidente, pois na eventualidade de interrupção mesmo momentânea da navegação de cabotagem, como está agora se realizando, as grandes massas de transporte de tropas militares e de mercadorias a longas distâncias somente será possível pela formação de pesados trens, não apenas pela grande capacidade que oferece o transporte pelas ferrovias, como principalmente pela independência do abastecimento de combustível, que poderá ser mantido nas ferrovias, quer consumindo lenha ou carvão nacional, quer pela eletrificação em alta escala, o que não acontece com a gasolina ou o óleo Diesel, pelo menos enquanto não pudermos

refinar o petróleo nacional em quantidade suficiente para o consumo do país.

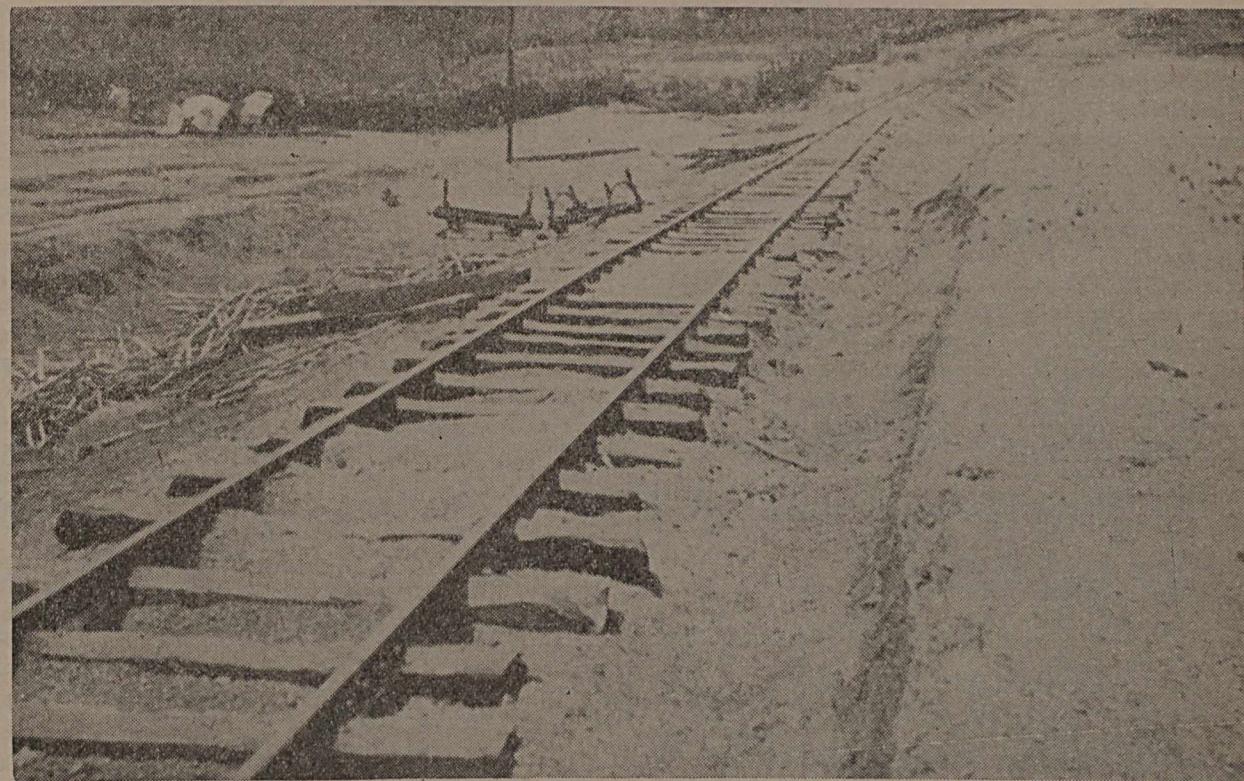
A compreensão da importância da circulação contínua ferroviária, sem nenhuma interrupção, como principal fator de segurança nacional tem sido sempre reconhecida pelo atual Governo, a cuja ação devemos os dois atos mais importantes para a final concretização desta aspiração de ordem nacional.

O PLANO GERAL DE VIAÇÃO NACIONAL
E OS PLANOS ANTERIORES

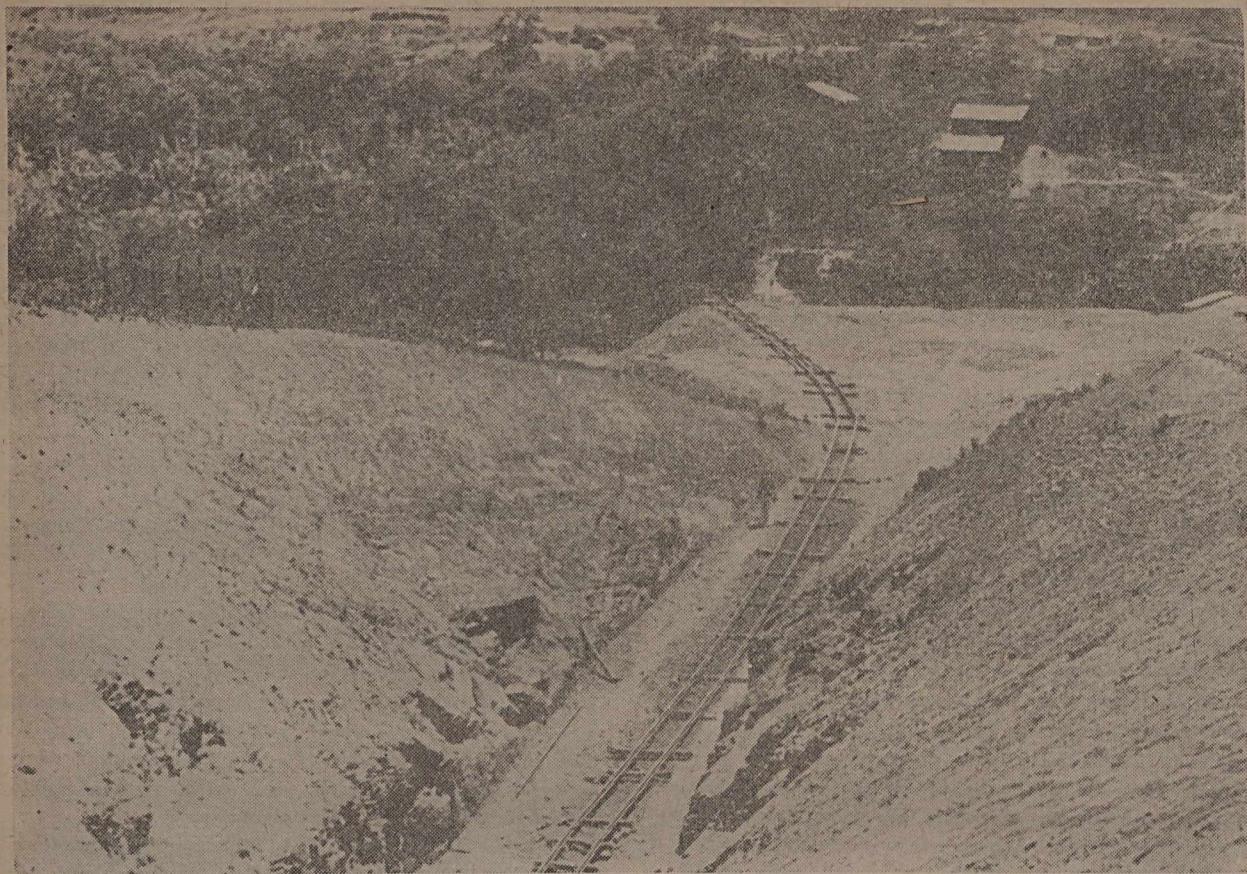
Assim, preliminarmente, em 1934, foi pelo Presidente Getulio Vargas expedido o decreto n. 24.497, de 29 de junho, aprovando o primeiro Plano Geral de Viação Nacional elaborado no nosso país. Anteriormente, muitas tentativas foram feitas, algumas de alto valor, como o Plano de Bicalho, de Bulhões, de Paulo de Frontin e José Luiz Baptista, e outros projetos, que morreram nos Congressos passados, sem poderem se concretizar em um ato executivo final, como finalmente se realizou no atual Governo.

Entre 1934 e o ano presente, foram muitas vezes, no orçamento geral da União, concedidas verbas a diversas estradas, para a interligação necessária, sem se conseguir, porém, que estas obras de suma importância, não somente prosseguissem com a intensidade conveniente, como também nem sequer fosse criada a compreensão geral de predominância que deviam ter essas obras, sobre uma infinidade de outras adiáveis e improdutivas.

Em 31 de março de 1941, foi expedido o decreto número 3.163 criando o Departamento Nacional de Estradas de Ferro e, entre inúmeras atribuições, foi, no primeiro pa-



CONSTRUÇÃO DE POMBAL A PATOS, NA PARAIBA — Variante no Cipó, feita para a construção da ponte



TRECHO DE ALFREDO GRAÇA A ARASSUÁ — Prosseguimento da E. F. Baía e Minas

rágrafo do artigo primeiro, impõe a este novo órgão a obrigação de "zelar pelo programa referente à viação férrea compreendido no Plano Geral de Viação Nacional, estudando e propondo as medidas necessárias à sua realização".

Consideramos este ato do Governo como o segundo grande impulso de ordem concreta, para a realização dessa grande aspiração nacional e do maior e mais urgente problema ferroviário do momento.

Com efeito, é fato incontestável que em quase todas as Diretor Geral engenheiro Waldemar Luz determinou que, pela Divisão de Planos e Obras, se fizesse um estudo do problema no seu conjunto, devendo-se verificar o estado em que se encontravam essas ligações, para que fosse proposto o programa para a realização de todas as ligações no mais curto prazo possível.

A VANTAGEM DA CONCENTRAÇÃO DE VERBAS

Em setembro de 1941, foi apresentada ao Governo a primeira exposição sobre a interligação e aparelhamento da rede ferroviária do país. Nessa mesma época o diretor geral elaborou a proposta orçamentária do Departamento, na qual pela primeira vez foi considerada necessária a concentração das verbas, para a construção dos troncos nacionais ferroviários, em órgão centralizador. Essa proposta recebeu o apoio integral do D.A.S.P., pela sua Comissão de Orçamento, pois foi verificado, que, além das vantagens indiscutíveis de ordem técnica decorrentes da centralização

das construções, havia grande conveniência, em benefício da verdade orçamentária, em se separar as verbas para prosseguimento das Estradas, das verbas do custeio, distribuindo-se para duas repartições distintas.

Com efeito, é fato incontestável que em quase todas estradas de ferro brasileiras havia a tendência de se pagar as obras de custeio pelas verbas de construção, todas as vezes que as verbas de custeio se mostravam insuficientes.

Naturalmente, seria mais lógico fazer o reforço das verbas de custeio por meio de créditos especiais, mas, em geral, a urgência das obras de custeio não permite nenhuma espera e daí a necessidade ou de reforçar estas verbas no princípio de cada ano com orçamentos verídicos e reais ou descarregar essas despesas como era feito nas verbas de construção, com maior facilidade, mas com a desvantagem evidente de não se conseguir encerrar os balanços orçamentários de cada estrada com a sua real e verdadeira expressão.

O resultado final tem sido muito desfavorável para as ligações ferroviárias porque não somente estas não se realizaram com a intensidade que seria desejável, como também o seu custo tem se tornado aparentemente muito elevado.

Por outro lado, o trabalho para o soerguimento ferroviário é de tal ordem que aos próprios diretores das Estradas convém serem aliviados da sobrecarga dos serviços das obras de prosseguimento ferroviário, para que possam reservar todo o tempo disponível para o reaparelhamento e administração das estradas que dirigem.

CRÉDITOS VULTOSOS PARA OBRAS

A obra a realizar pelo Departamento pela sua Divisão de Planos e Obras, é de extraordinário vulto.

Assim, no orçamento do ano vigente foi concedida ao Departamento, para as obras, a importante soma de Cr\$ 43.810.000,00 para os seguintes fins :

I — Estudos e Projetos

	Cruzeiros
a) Ramal de acesso à cidade de Goiânia.	400.000,00
b) Linha de Araponga a Guáira	800.000,00

II — Início de Construções

	Cruzeiros
a) Ramal de Goiânia	3.000.000,00
b) Ligação da E.F. Nazaré à V.F.F.	
Leste Brasileiro	1.500.000,00

III — Prosseguimento de Construções

	Cruzeiros
a) Contendas — Brumado (TM.2)	8.010.000,00
b) Itaiba — Mundo Novo (TM.2)	2.000.000,00
c) Alfredo Graça — Arassuá	600.000,00
d) Palmeira dos Índios a Colégio (TM.2)	6.000.000,00
e) Alagoa de Baixo — Afogados de Ingazeira (TP.2).....	2.000.000,00
f) Mombaça — Boa Esperança.....	400.000,00
g) Itapipoca — Sobral (L-1)	3.000.000,00
h) Pombal — Patos (TP.2)	4.100.000,00
i) Terezina — Paulista (TP.2)	1.000.000,00
j) Cabo Frio — Rio Dourado	1.000.000,00
k) Trilhos para as construções	10.000.000,00
 Total.....	 43.810.000,00

Ainda este ano expediu o Governo o decreto n. 4.856, de 21 de outubro último, aprovando o crédito de mais Cr\$ 20.000.000,00.

Pelo Plano Especial, ainda este ano, destinou ao Departamento, para a ligação de Campina Grande a Patos, a verba de Cr\$ 3.000.000,00.

CRIADAS ONZE COMISSÕES DE CONSTRUÇÃO

Concedida a dotação orçamentária para tão importantes obras ferroviárias, foram criadas pelo diretor do Departamento onze comissões de construção, todas elas em pleno funcionamento.

No Estado da Baía, existem as três comissões de construção seguintes :

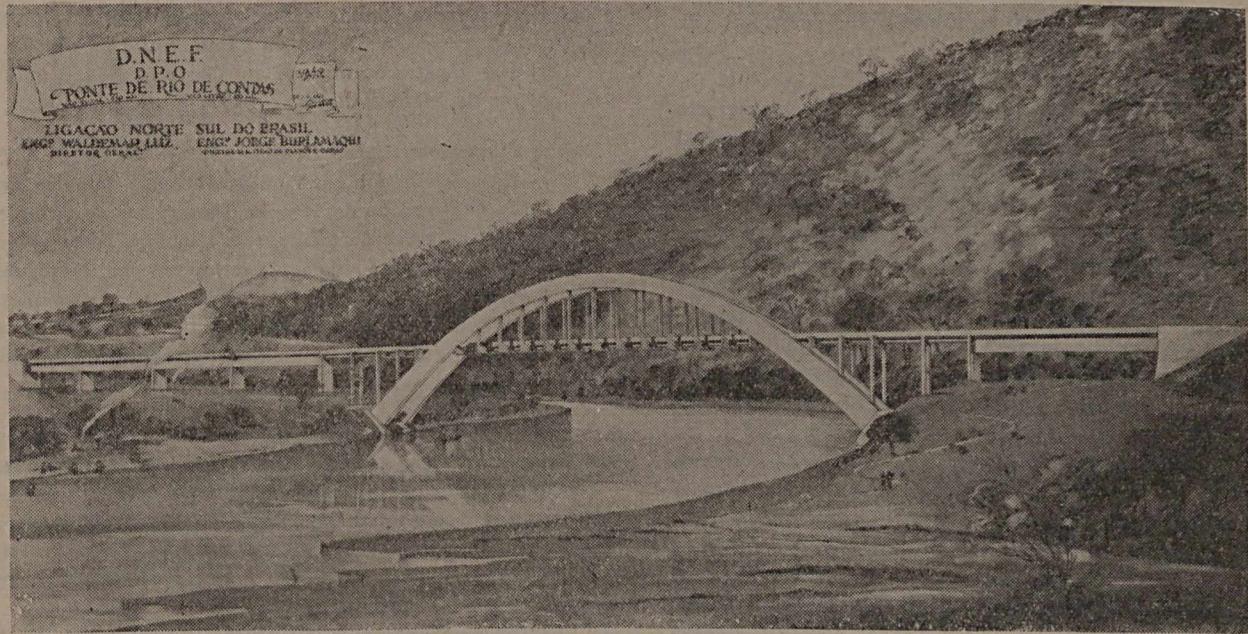
- 1) Contendas — Brumado, na ligação da Leste Brasileiro com a E.F. Central do Brasil ;
- 2) Itaiba — Mundo Novo, trechos restantes do tronco meridiano TM.2, na ligação em direção a Joazeiro ;
- 3) Ligação da Nazaré com a Leste Brasileiro, de Cruz das Almas a Santo Antonio de Jesus.

No Estado do Ceará, foram criadas as duas comissões seguintes :

- 1) Pombal a Patos, na ligação da rede Cearense com a E.F. Great Western ;
- 2) Itapipoca — Sobral, para unificação da rede Cearense, pela ligação da E.F. Baturité com a E.F. Sobral.

No Estado do Piauí, foi criada a comissão de Terezina — Paulista, para a ligação do Estado do Maranhão ao Piauí e ao Ceará.

No Estado de Goiás, foi criada a comissão de ligação de Goiânia a Leopoldo Bulhões.



TRECHO DE CONTENDAS A BRU MADO — Ponte sobre o rio de Contas

No Estado de Minas Gerais, foi criada a comissão de prosseguimento da E.F. Baía e Minas, de Alfredo Graça a Arassuá.

No Estado do Rio, foi criada a comissão para terminação da construção do prosseguimento da E.F. Maricá, de Cabo Frio a Rio Dourado.

PROGRAMA DA ARTICULAÇÃO FERROVIÁRIA NACIONAL

Quando o Dr. Jorge Burlamaqui começou a nos falar nesse plano, referiu-se logo de início à articulação da Estrada de Ferro Central do Brasil com a V.F.F. Leste Brasileiro. Ficamos satisfeitos. Se nos fosse possível, mandaríamos compor em tipo bem grande este *tijolinho*.

Porque, francamente, quem não deseja ver a Central do Brasil engatando lá em cima, depois de Montes Claros, com a Leste Brasileiro?

Então vamos ver o que a respeito nos vai dizer o Dr. Jorge Burlamaqui.

ARTICULAÇÃO DA CENTRAL DO BRASIL COM A V.F.F.

LESTE BRASILEIRO

O grande tronco meridiano ferroviário, que fará a articulação Norte-Sul do Brasil, tem a sua principal e maior interrupção numa extensão de 593 km entre Montes Claros, na E.F. Central do Brasil, e Contendas, na V.F.F. Leste Brasileiro.

E' interessante estudar as diversas fases do desenvolvimento da construção dos diversos trechos desta grande linha de articulação.

A construção desta linha, do lado da Baía, partiu de São Felix, em 23 de dezembro de 1881, em direção à Carinhanha, no rio S. Francisco, e atingiu a estação de Machado Portela, no km 258, em 15 de novembro de 1888. Nesta estação permaneceu paralisada até o ano de 1910, quando, pelo decreto n. 8.321, de 31 de outubro daquele ano, que aprovou o contrato da Cia. Ferroviária Este Brasileiro, foi determinada a continuação da construção da E.F. Central da Baía, de Machado Portela a Bom Jesus dos Meiras, Caetité, Monte Alto, Carinhanha, com um ramal por Condeúba até o ponto terminal do prolongamento por Montes Claros da E.F. Central do Brasil e em Boa Vista do Tremedal ou Rio Pardo.

A Comissão nomeada pelo Governo para proceder aos estudos partiu de Bom Jesus dos Meiras, pelo vale do rio do Antônio, que abandonou para seguir para Condeúba, conforme determinava o decreto acima citado. Os projetos e orçamentos desta linha foram aprovados pelo decreto números 9.522, de 17 de abril de 1912, e 9.655, de 10 de julho de 1912, com a extensão de 100 quilômetros. No quilômetro 67, os estudos encontraram a cidade de Caculé que era abandonada em favor de Condeúba.

Em 1923, o chefe da Comissão de estudos, Dr. Hermes Cavalcanti, propôs à antiga Inspetoria Federal das Estradas o estudo da variante denominada de Caculé, que passando pela garganta do Saco da Onça, na Serra Geral, encurtava a linha de 60 quilômetros em relação ao traçado por Condeúba. Esta proposta foi examinada pelo chefe da 1.ª Divisão, engenheiro José Luiz Baptista, que opinou favoravelmente a sua execução. Em consequência, foram iniciados

novos estudos da variante de Caculé, pela Cia. Ferroviária Este Brasileiro, e terminados em 1926. Tais estudos infelizmente não seguiram a diretriz traçada pelo Governo (vale do rio do Antônio) e deixaram por isso de ser aprovados.

ESTUDOS APROVADOS NO ANO DE 1942

Ao instalar-se o Departamento, verificou-se imediatamente a necessidade de revisão dos estudos antigos, para as novas condições técnicas fixadas pelo Plano Geral de Viação Nacional.

Os novos projetos foram feitos na Divisão de Planos e Obras e submetidos à aprovação do Governo.

Já foram aprovados 150 km de extensão de linha entre Brumado e o divisor de águas do rio S. Francisco e do rio de Contas.

ESTADO ATUAL DAS CONSTRUÇÕES FERROVIÁRIAS

Trecho Montes Claros-Monte Azul, a cargo da Estrada de Ferro Central. — No mês de julho último fizemos a viagem completa, por terra, de Montes Claros a Contendas.

Nessa viagem, percorremos todo o trecho a cargo da Central e inspecionamos as construções a cargo da Divisão de Planos e Obras do D.N.E.F.

Conforme verificamos nessa viagem, a situação geral das construções dos diversos trechos é a seguinte:

Montes Claros - Rio Verde Grande — 24 km — Este trecho tinha sido iniciado em 1925, e depois retomado em 1930. O abandono por longo tempo da construção apenas parcialmente iniciada e, além disto, sem trilhos, exigiu volume apreciável de terraplenagem para terminação e regularização do leito. Este serviço está completamente terminado na parte referente a terraplenagem. Falta o assentamento de trilhos e construção da ponte sobre o rio Verde Grande e construção da estação.

Trecho Rio Verde Grande - Gameleira. — O projeto desse trecho, feito pela Central do Brasil, está concluído, estando a construção atacada até Gameleira (150 quilômetros de Montes Claros).

Trecho Contendas - Rio de Contas a cargo do D.N.E.F. — Este trecho foi parcialmente atacado também em 1925. O abandono de 17 anos dos serviços de terraplenagem ao ataque do tempo, sem nenhuma conservação, obrigou a execução de um extenso serviço de regularização do leito e de reconstrução das obras de arte parcialmente destruídas. Assim, até o Rio de Contas fomos obrigados a fazer uma terraplenagem de 287.681 metros cúbicos.

A construção das vigas de todas as pontes também estava por se fazer e ainda faltam para construir integralmente a grande ponte do Rio de Contas com 200 metros, que será a maior ponte de toda a ligação Montes Claros e Contendas, e as pontes do Rio Ourives e do Rio Antônio, cada uma com 50 metros de vão, e as 2 pontes Imbé e Roncador, de 30 metros de vão.

Quando assumimos a construção, encontramos a linha assentada na extensão de 20 quilômetros a partir de Con-

tendas, e terminadas a estação de Francisco de Souza e a casa do respectivo agente. Atacamos o assentamento da linha com grande intensidade e, no dia 15 de maio último, atingimos o Rio de Contas com 60 quilômetros de linha. Ao mesmo tempo foi construída a linha telegráfica até o Rio de Contas, atacadas as duas estações de Tanhassú e Rio de Contas.

Trecho Rio de Contas - Brumado. — A regularização do leito até Brumado está em franca atividade para sua conclusão até o fim do presente ano. Serão inauguradas mais duas estações em Umburanas e Brumado.

Trecho Brumado - Mucambo. — Este trecho já está inteiramente locado e a tarefa já foi concedida. Estão atacados 10 quilômetros e, até o fim do ano estarão terminadas a terraplenagem até 20 km adiante de Brumado.

Trecho de Mucambo ao alto da Serra Geral. — A locação desse trecho prossegue com grande intensidade até Caculé, onde a exploração definitiva está terminada. De Caculé ao alto da Serra Geral, o divisor de águas do Rio São Francisco e Rio de Contas, estão sendo feitos novos estudos pelo Departamento para se estudar a possibilidade de serem evitados dois tuneis existentes no projeto antigo. Os reconhecimentos procedidos permitem já afirmar que ainda este ano poderemos lançar uma variante na travessia da garganta da Serra Geral, dentro das condições técnicas do Plano, sem necessidade dos tuneis existentes no antigo estudo. Até o fim deste ano, poderemos, portanto, atacar a construção de Brumado a Caculé, na extensão de 87,980 km.

RESUMO GERAL DOS SERVIÇOS QUE SERÃO EXECUTADOS PELA D.P.O. NO ANO DE 1942 NA LIGAÇÃO CONTENDAS - MONTE AZUL

A Divisão de Planos e Obras assumiu a direção dos serviços de construção desta linha no mês de março último.

Em 10 meses, até dezembro do corrente ano, os serviços executados nesta ligação serão os seguintes :

	Quilômetros
Extensão inaugurada	60
Trilhos assentados	86
Leito total terminado	134
Extensão atacada (Contendas - Caculé)	202
Linha locada	150

Para os esclarecimentos do assunto, vide gráfico n. 1.

LIGAÇÃO MAIS DIRETA DO SUL DO PAÍS COM TEREZINA E S. LUIZ

Depois de tratar da articulação da Central do Brasil com a Leste Brasileiro, passou o Dr. Jorge Burlamaqui a referir-se à ligação

Itaiba - Mundo Novo

A ligação Itaiba - Mundo Novo terá por objetivo a integração do tronco T.M.-2 do Plano Geral de Viação Nacional.

Este tronco terá a grande finalidade de comunicação mais direta do Sul com as capitais do extremo Norte do Brasil, Terezina e S. Luiz.

A convergência, que já salientamos, das estradas de ferro para os portos, torna nosso sistema ferroviário do Nordeste muito vulnerável, pois basta a ocupação de um porto intermediário para ficar interrompida a continuidade da ligação ferroviária para o sul e para o Norte desse porto. Basta esta consideração para justificar a necessidade indiscutível da ligação ferroviária direta interna, sem passar pelos portos marítimos.

O tronco T.M.-2 constituirá esta rede interior contínua. Depois de construída a ligação Montes Claros - Contendas, para alcançar o rio São Francisco em Joazeiro faltam somente 91 km, da Itaiba a Mundo Novo, da linha Paraguassú - Joazeiro da V.F.F. Leste Brasileiro. A construção desta ligação teve um grande impulso até o ano de 1928, quando, no dia 4 de outubro, foi inaugurada a estação de Itaiba. Entre esta estação e Mundo Novo, foram parcialmente atacados os trechos de 16 km, do lado de Barra de Mundo Novo, e 19 km do lado de Itaiba. Em março do ano corrente, foi instalada a Comissão de Construção do Departamento com sede na cidade de Rui Barbosa, distante 30 km da estação de Itaiba. Os serviços foram atacados com grande intensidade, já estando o leito pronto para receber trilhos na extensão de 30 km entre Itaiba e Rui Barbosa. Até o fim do ano, serão construídas duas estações neste primeiro trecho, que será prontamente inaugurado logo que forem recebidos os trilhos para este fim. No mês de outubro último, foi instalada a residência em Mundo Novo, devendo ficar até dezembro inteiramente terminado o leito, na extensão de 6 km. Os restantes 55 km intermediários poderão ser facilmente terminados no ano vindouro.

As indicações finais desta construção são portanto as seguintes :

	Quilômetros
Extensão total a construir	91
Leito preparado em 1942	36
Extensão a terminar em 1943	55

Para esclarecimento do assunto vide gráfico n. 1.

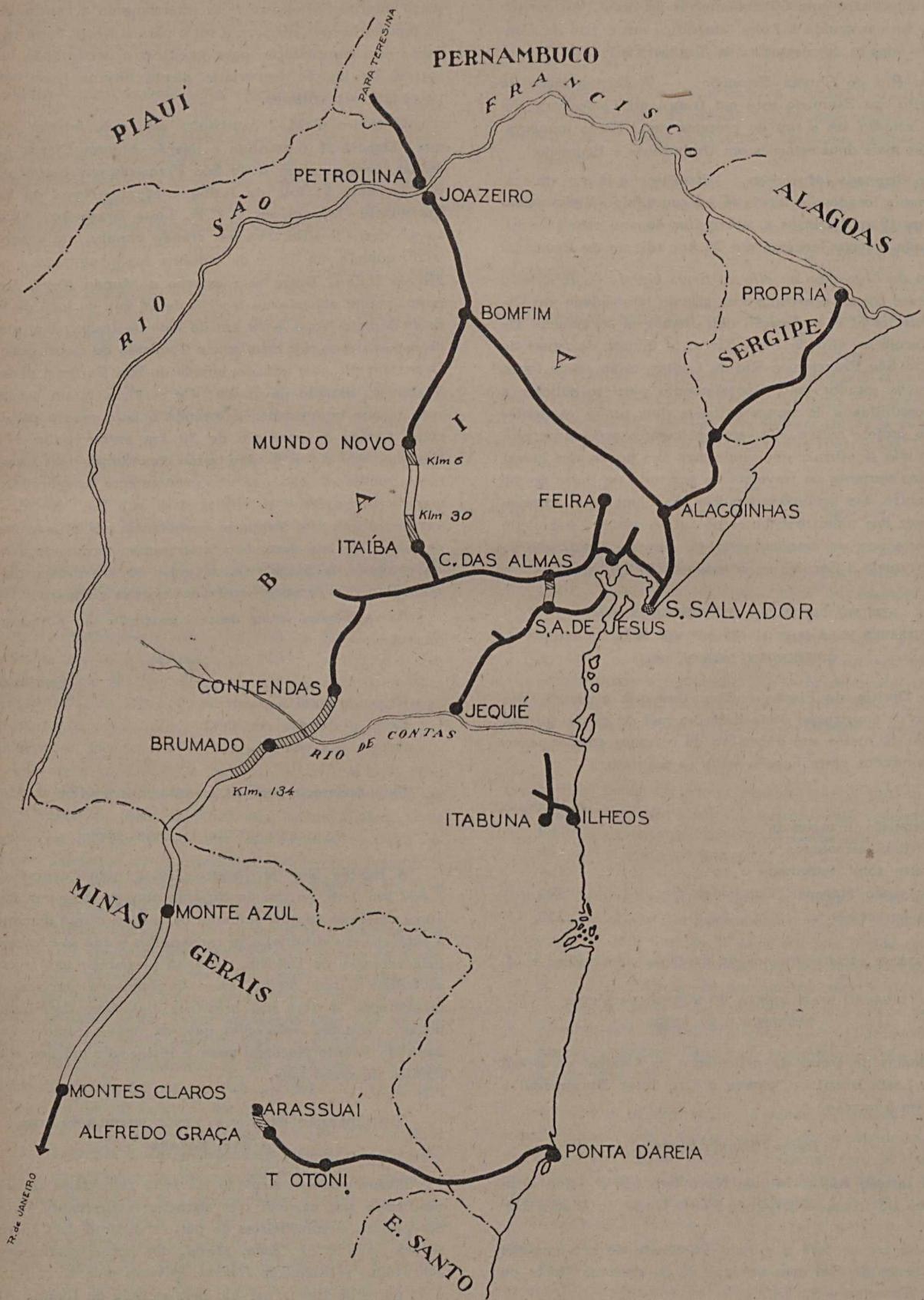
A LIGAÇÃO RIO DE JANEIRO - NATAL

A ligação Rio de Janeiro - Natal, numa extensão de 3.897 km, terá, no fim do corrente ano, serviços por atacar numa extensão de 355 quilômetros apenas, o que demonstra a extensão dos resultados já conseguidos e que se caracteriza pela extensão de 153 km. de leito preparado para receber os trilhos e mais 60 km entre Contendas e Ourives, cuja inauguração se fará nos próximos dias, bem definindo as novas e grandes realizações que, em breve, serão concluídas pelo Estado Nacional para a integração política e econômica do nosso país.

ARTICULAÇÃO DA V.F.F. LESTE BRASILEIRO COM A E.F. NAZARÉ

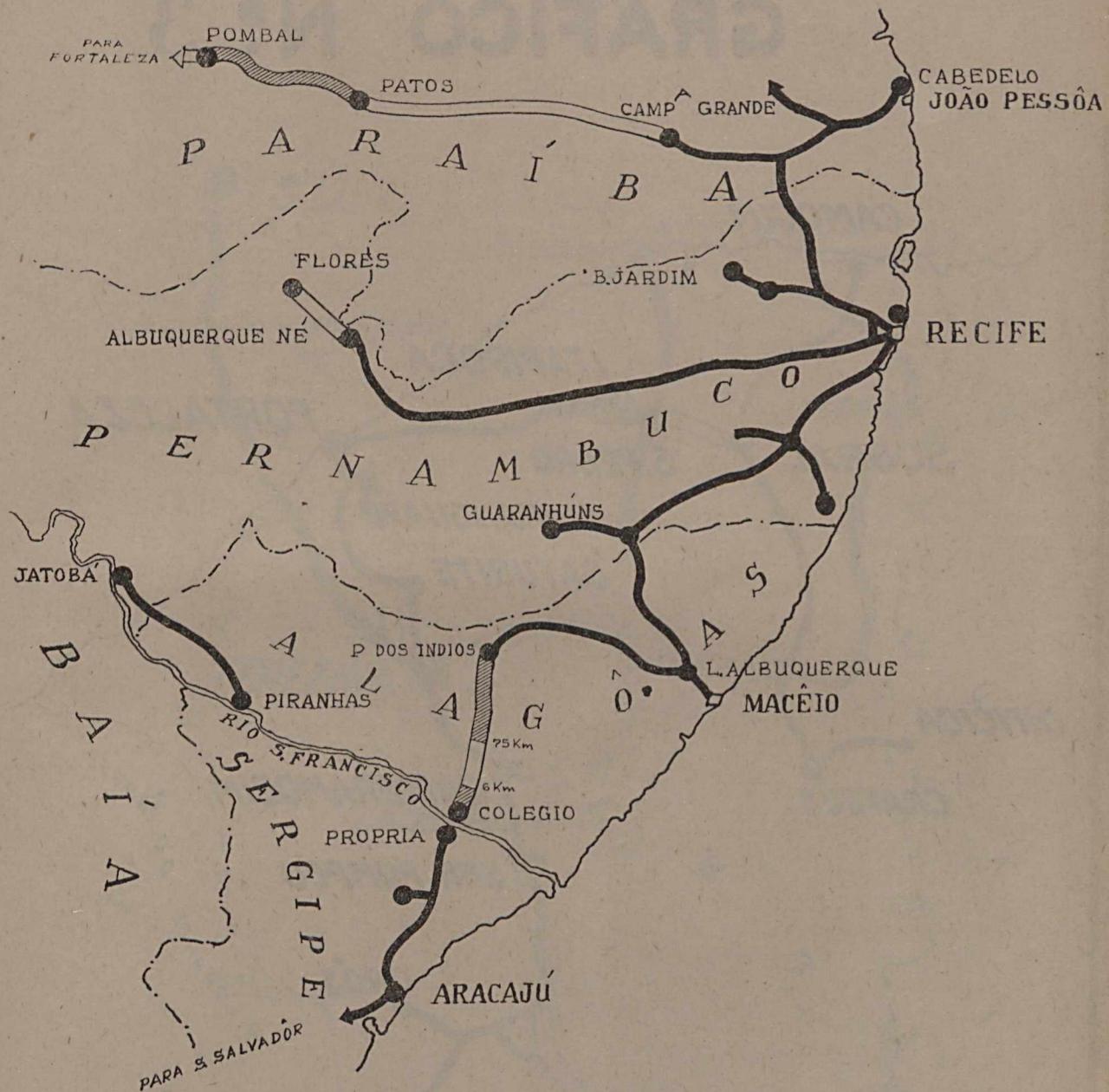
Examinando-se o plano da rede ferroviária da Baía, verifica-se que existem três estradas inteiramente isoladas do conjunto e subsidiárias de porto marítimo de Caravelas, servido pela E. F. Baía - Minas, dos portos marítimos de São Roque e fluvial de Nazaré, servidos pela E.F. Nazaré, e do porto de Ilhéus, servido pela estrada de Ilhéus. Além

= GRÁFICO N° 1 =



Ligaçāo de Contendas a Monte Azul e da Viaçāo Férrea Federal Leste Brasileiro com a E. F. Nazaré, entre Itaíba e Mundo Novo, e prosseguimento da E. F. Baía e Minas, a partir de Alfredo Graça

=GRÁFICO N° 2=



Ligaçāo de Palmeira dos Índios a Colégio e de Campina Grande a Patos

da finalidade estratégica evidente decorrente da unificação da rede baiana, a ligação da E.F. Nazaré com a V.F.F. Leste Brasileiro terá um alcance econômico de grande monta. Com efeito, a região servida pela Estrada de Ferro Nazaré tem alto potencial econômico, sacrificada atualmente pela baldeação necessária no porto de São Roque, a qual sobrecarrega as mercadorias com taxas portuárias, estivas e desestivas, cargas e descargas, o que será evitado

pela ligação que se projeta entre a estação de Cruz das Almas, na V.F.F. Leste Brasileiro, e Santo Antônio de Jesus, na E.F. Nazaré. Esta ligação já tinha sido estudada pela antiga Companhia Ferroviária Este Brasileiro. Ao ser instalado o Departamento foi verificada a necessidade de serem refeitos os estudos antigos, não somente para as novas condições impostas pelo Plano Geral de Viação Nacional, como também para estudar a nova saída da estação de Cruz

das Almas, passando pela cidade deste nome, que é muito mais florescente do que o anterior ponto de partida, a estação Manoel Vitorino. Os estudos já foram iniciados, tendo sido encaminhados à aprovação do Governo os referentes

aos primeiros 21 km, entre Cruz das Almas e a estação de Sapê. Aprovados esses estudos pelo decreto n. 10.654, de 16 de outubro último, foi no mesmo mês iniciada a construção.

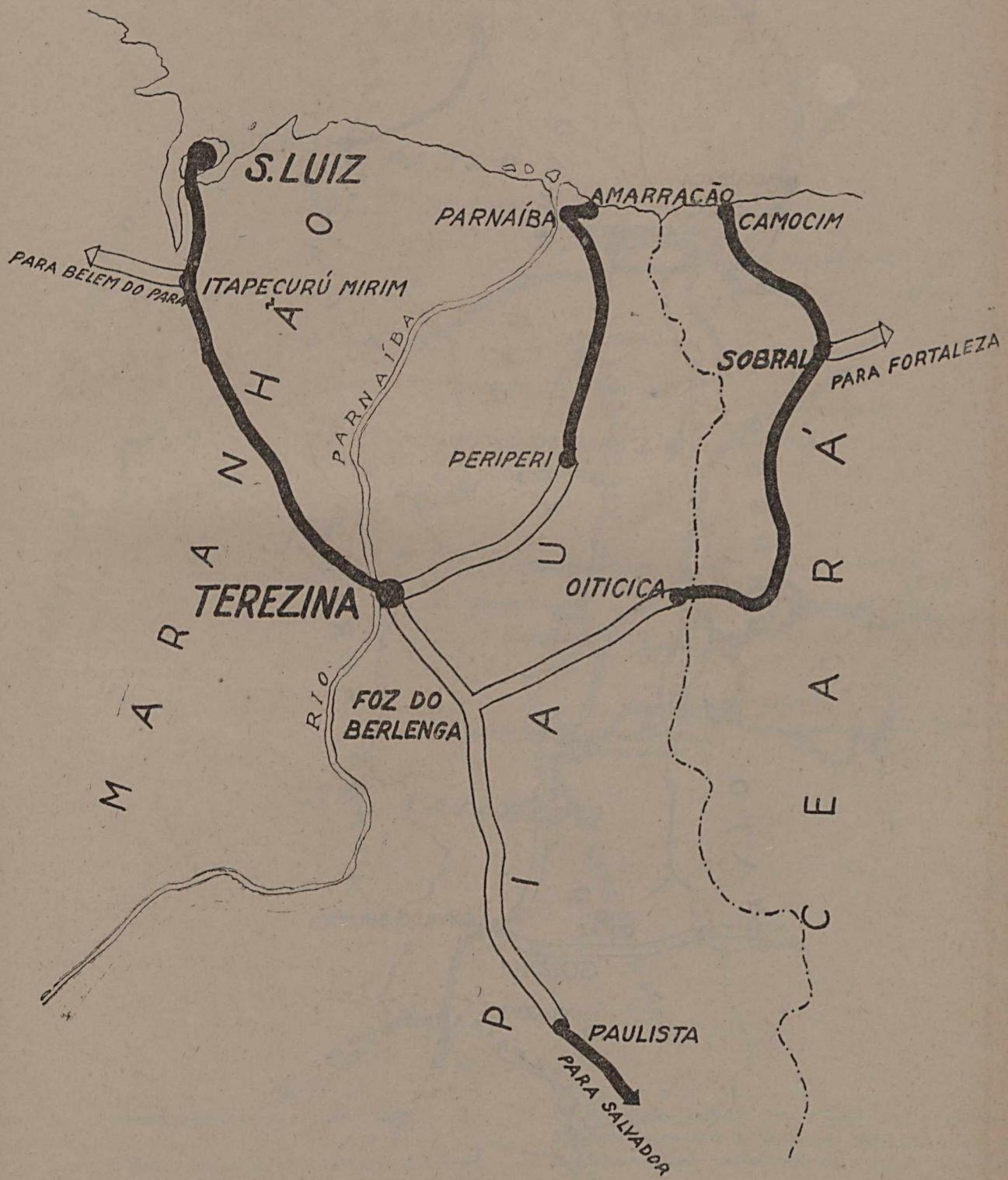
A localização desta ligação consta do gráfico n. 1.

GRÁFICO N° 3



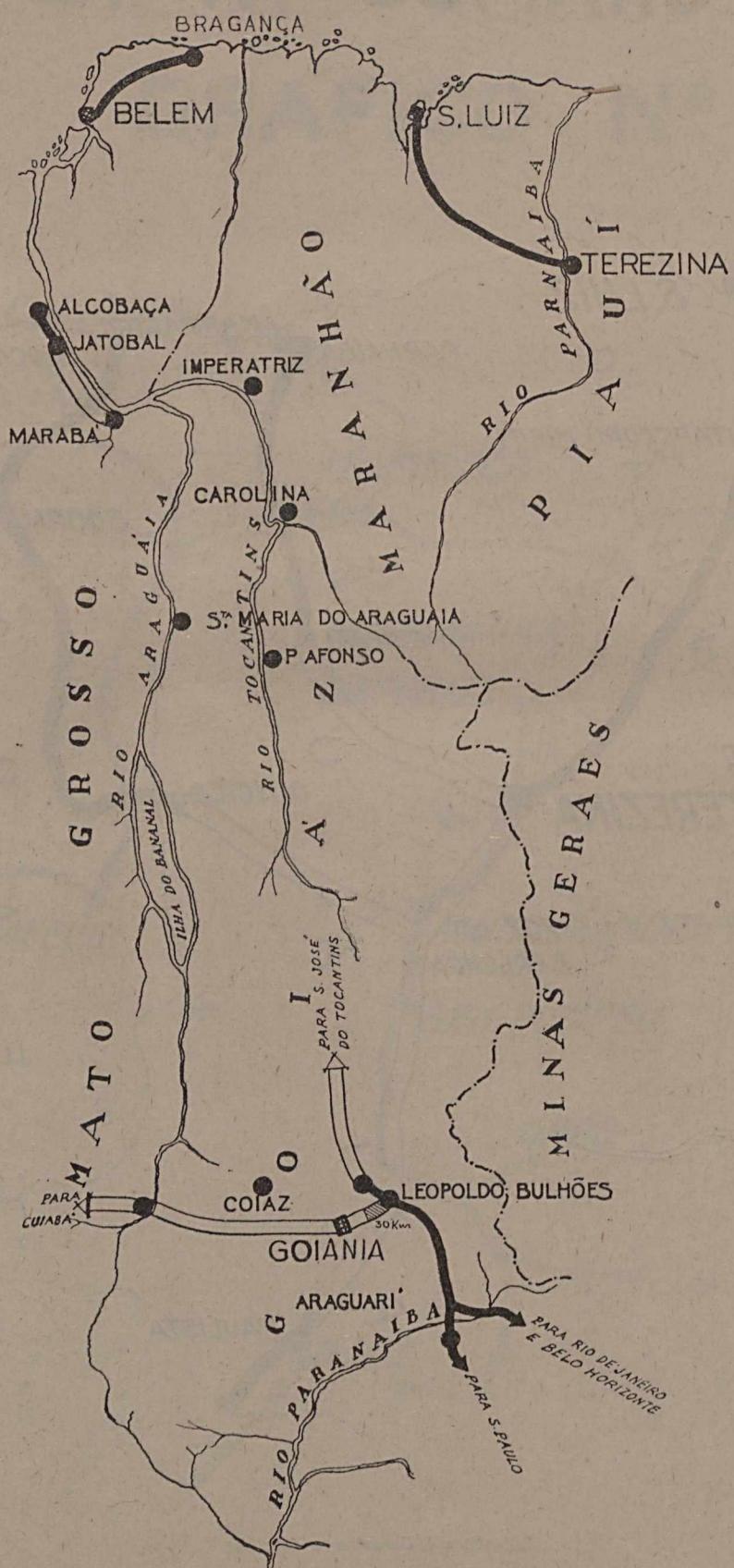
Ligaçāo de Itapipoca a Sobral

GRÁFICO N: 4



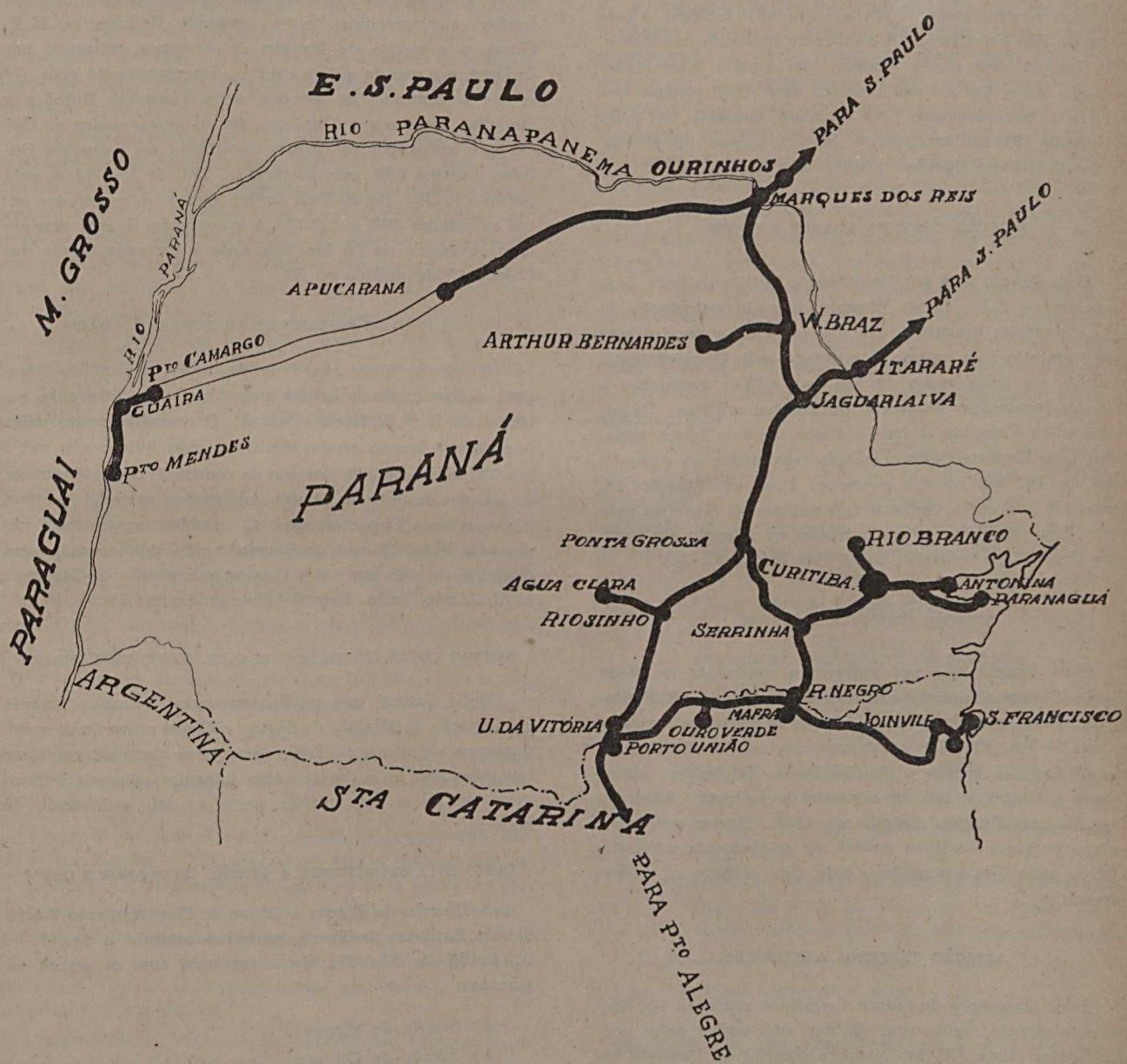
Ligaçāo de Terezina a Paulista

GRÁFICO N° 5



Ligaçāo de Leopoldo de Bulhões a Goiânia

GRÁFICO N° 6



Ligaçāo para Guaíra

PROSSEGUIMENTO DA E. F. BAÍA E MINAS

A E.F. Baía e Minas parte da cidade de Caravelas e do porto de Ponta d'Areia, na Baía, em direção normal à costa, para se ligar à estação de Bocaiuva na E.F. Central do Brasil. Até o ano de 1930, pela Cia. Ferroviária Este Brasileiro, foram construídos 22,400 km a partir da estação

de Engenheiro Schnoor, km 532,470, até o quilômetro 554.870. Os serviços de construção deste trecho em prosseguimento ficaram abandonados até o ano de 1937. Nesse ano foram retomados pela direção da E.F. Baía e Minas, que terminou a terraplenagem até a estação de Arassuá, km 577,78. Finalmente, no presente ano, pelo Departamento foi feito o assentamento de trilhos, havendo no dia

28 de agosto próximo passado entrado o primeiro trem de lastro na cidade de Arassuá. Convém notar que este acontecimento era esperado há 12 anos, depois que foi reiniciada a construção a partir de Engenheiro Schnoor (Vide gráfico n. 1).

LIGAÇÃO PALMEIRA DOS ÍNDIOS A COLÉGIO

A ligação da rede baiana com a E.F. Great Western está interrompida somente em 127 km entre Colégio, a beira do rio São Francisco, e a estação de Palmeira dos Índios. Esta ligação está sendo atacada com grande intensidade, devendo até o fim do ano próximo estar inteiramente terminada a terraplenagem. No momento presente, já estão terminados 81 quilômetros de leito à espera de trilhos. Os detalhes desta ligação constam do gráfico n. 2.

LIGAÇÃO CAMPINA GRANDE A PATOS

Esta ligação terá por finalidade a ligação da rede Cearense com a E.F. Great Western, fazendo articulação de todo o nordeste brasileiro. No ano presente, o serviço está sendo atacado com grande intensidade pelo Departamento, devendo ser inaugurados 72 km com trilhos assentados e estações construídas no trecho de Pombal a Patos. Os estudos entre Campina Grande e Patos também foram instalados pelo Departamento e estarão terminados na extensão total de 197 km no ano presente. Para esta ligação, foi concedida este ano a verba de três milhões de cruzeiros pelo Plano Especial, devendo a construção ser iniciada em Campina Grande nos próximos dias (Vide gráfico n. 2).

LIGAÇÃO ITAPIPÓCA A SOBRAL

Esta ligação terá por objetivo a unificação da Rede Viação Cearense, unindo a antiga E.F. Sobral à E.F. Baturité. Para estabelecer a articulação destas duas estradas, faltam 94 km. Pelo Departamento, este ano, serão construídos 46 km até a cidade de São Pedro Timbaúba. Entre Sobral e Cacimba, km 20 a partir da primeira cidade, o leito foi parcialmente atacado em 1932. Nestas condições, no ano próximo vindouro poderá ser estabelecida esta articulação pelo Departamento, desde que existam os trilhos necessários.

LIGAÇÃO TEREZINA A PAULISTA

Para integração do tronco meridiano norte-sul do Brasil, pela direção mais curta, interior, sem passar pelos portos, faltam ainda 535 km, entre a estação de Paulista, na V.F.F. Leste Brasileiro, e a cidade de Terezina. Esta ligação a partir de Terezina terá uma alta importância, pois na foz do rio Berlenga, afluente do Poty, virá se entroncar nesta ligação a linha em direção a Oiticica, estação da E.F. Sobral. Nestas condições, resolveu o Diretor Geral do Departamento criar uma Comissão de Construção, em Terezina, com o intuito de se iniciar a construção na direção do tronco meridiano T.M.-1 para Berlenga, ao mesmo tempo que se faz a ligação dos Estados do Maranhão e Piauí ao Ceará (Vide gráfico n. 4).

LIGAÇÃO LEOPOLDO BULHÕES A GOIÂNIA

Ao instalar o Departamento, verificou o diretor geral a necessidade de modificar o traçado do tronco T.P.-5 do Plano Geral de Viação Nacional, afim de atender a nova orientação necessária deste traçado, em virtude da transferência da capital de Goiaz para a cidade de Goiânia. Em face da exposição de motivos apresentada pelo diretor geral, foi promulgado o decreto-lei n. 3.766, de 28 de outubro de 1941, aprovando a modificação do traçado do tronco, do trecho compreendido entre Leopoldo Bulhões, na E.F. Goiaz, e a cidade do Registo do Araguaia, passando por Goiânia, em vez da antiga capital. Imediatamente após, foi criada a comissão de estudos entre Leopoldo Bulhões e Goiânia. Instalada a Comissão, foram apresentados ao Governo e aprovados os trechos seguintes: de Leopoldo Bulhões à estaca 690, pela portaria n. 291, de 15-4-42, e, pela portaria n. 391, de 29-5-42, foram aprovados os estudos entre as estacas 690 e 1.300. A construção já está atacada numa extensão de 30 km logo após a travessia do rio das Caldas (Vide gráfico n. 5).

COMISSÃO DE ESTUDOS DE ARAPONGAS A GUAÍRA

A ligação mais direta de Assunção, capital do Paraguai, a São Paulo será feita pela ligação de Guaíra ao extremo da E.F.S. Paulo - Paraná. O reconhecimento desta importante ligação ainda não tinha sido feito senão até o km 327, último ponto extremo da concessão daquela estrada. Os estudos desta linha de alta importância nacional já foram iniciados pelo Departamento. O reconhecimento desta importante linha já está terminado, tendo sido acusada uma distância de 286 km entre Guaíra e a estação de Maringá, na E.F. São Paulo - Paraná (Vide gráfico n. 6).

OUTRAS NOTAS COLHIDAS COM O DR. JORGE BURLAMAQUI

Seria natural que publicassemos em primeiro lugar a constituição da Divisão de Planos e Obras e depois os apontamentos sobre a articulação ferroviária nacional, conforme ficou descrita linhas atrás. Mas julgamos ser mais interessante ao leitor esta última parte e, daí, a inversão da matéria.

COMO ESTÁ CONSTITUIDA A DIVISÃO DE PLANOS E OBRAS

A Divisão de Planos e Obras do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, conforme estatuiu o decreto-lei n. 3.163, de 31-3-941, foi constituída com os órgãos seguintes:

- a) Secção de Planos;
- b) Secção de Obras;
- c) Secção de Cadastro e Patrimônio.

As atribuições das diversas secções dessa Divisão deviam naturalmente ser uma consequência da necessidade inadiável do preenchimento de diversas lacunas da prática ferroviária brasileira, decorrentes da falta de um órgão coordenador e centralizador dos processos de trabalho das várias administrações, disseminadas por todo nosso vasto país e abrangendo regiões de necessidade inteiramente diversas e de recursos desproporcionais.

De fato, a experiência demonstrava que os problemas derivados das nossas condições de transporte exigiam a organização de um plano de conjunto, para adaptação de todos os departamentos da viação férrea nacional aos modernos princípios de exploração já adotados universalmente pelas mais importantes organizações ferroviárias do mundo.

A inexistência de instruções e de padronização gerais para as ferrovias brasileiras é uma falha que cumpre ser urgentemente sanada, como sentem todas as administrações das ferrovias do país.

Para este fim, o Departamento procurou iniciar a grande tarefa que lhe foi atribuída, promovendo reuniões entre os técnicos ferroviários para com eles estudar as grandes bases para padronização do material de vias permanentes, de tração e de transporte.

As grandes obras que estão sendo realizadas em todo o país pelo atual Governo, para elevar o padrão das estradas de ferro nacionais, exigiram que, em primeira mão, fossem revistos os diversos trens tipo ainda existentes em nossas estradas. Preliminarmente, no mês de fevereiro do ano corrente, efetuou-se a primeira reunião dos representantes das ferrovias mais interessadas no assunto, lançando-se, após laboriosos estudos e prolongadas discussões técnicas, sob orientação do diretor geral do Departamento, as bases dos novos trens tipo para bitolas larga e estreita.

Prosseguindo nessa sua importante tarefa, ainda, o Departamento promoveu no mês de junho último uma segunda grande reunião de técnicos e interessados, para a fixação do número mínimo de perfis de trilhos a serem laminados no Brasil.

Este grande trabalho de padronização ferroviária em que se empenha o Departamento continuará se processando, sempre com o mesmo espírito de colaboração e cooperação com os mais competentes engenheiros ferroviários, cujas sugestões, ditadas pelo seu saber e experiência, serão muito bem recebidas.

O programa de trabalho do Departamento ainda se refletirá em diversos outros aspectos, entre os quais salientamos o exame dos diversos projetos de todas as estradas de ferro do Brasil, tendo em vista, primordialmente, a enquadração dos mesmos dentro das disposições do Plano Geral de Viação Nacional.

Para se ter uma idéia do volume e importância das obras examinadas no Departamento, basta lembrar que os seus respectivos orçamentos ultrapassaram de muito as importâncias de todos os orçamentos de obras até então submetidos à aprovação do governo em qualquer época. E o fato se explica pela grande ampliação das atribuições administrativas e fiscais do Departamento, estendidas a todas as estradas de ferro do país.

Assim, foram detidamente examinados projetos-orçamentos num total de Cr\$ 235.539.475,33. A natureza dessas despesas autorizadas, em suas maiores parcelas, pode ser discriminada :

	Cruzeiros
P/c de Capital	170.169.791,28
Fundo de melhoramentos	20.328.206,68
P/c da verba V do orçamento da União	17.690.461,90
P/c do dec.-lei n. 552, de 12-7-938...	11.425.936,43

As autorizações P/c de Capital subiram a tão elevada soma porque só a Cia. Brasileira de Mineração e Siderurgia teve orçamentos aprovados num total de 162.988.045,27 cruzeiros, decorrentes do prolongamento das obras da Vitória - Minas até Itabira, da construção do ramal de Barbados a Santa Cruz e da remodelação da linha de Desembargador Drumond a Pedro Nolasco, em Vitória, de forma a que em todo o conjunto da rede seja possível o transporte econômico de 3.000.000 de toneladas de minério de ferro.

O programa futuro do Departamento pela sua Secção de Planos é extenso e reveste-se de grande interesse para o soerguimento da viação férrea em nossa pátria. Em colaboração com as estradas de ferro nacionais, deverão ser preparadas as bases para as instruções gerais relativas à parte técnica dos serviços das linhas em tráfego, assim como dos regulamentos que corporificarão os modernos princípios de exploração ferroviária, para serem uniformemente observados em toda a nossa rede. Esta colaboração dos ferroviários deverá compreender também o estudo dos elementos para a fixação dos gabaritos e dos padrões do material de via permanente, de transporte e demais instalações ferroviárias. Ainda deve a Secção de Planos efetuar as investigações necessárias sobre a eficiência técnica e econômica dos diversos tipos de combustível de tração a vapor, elétrica ou Diesel-elétrica, conforme a natureza e possibilidades de cada região do país.

O grande problema da remodelação de traçados das linhas existentes e da fiscalização da construção das futuras linhas será também precípua atribuição desta Secção, que nele pode influir, esboçando as bases da orientação a ser seguida na construção das variantes e das novas vias férreas, tendo em vista as disposições e condições técnicas já fixadas no *Plano Geral de Viação Nacional*.

SECÇÃO DE CADASTRO E PATRIMÔNIO

Os fins e atividades desta Secção podem ser compreendidos nos seguintes itens :

- a) revisão da carta ferroviária do país, iniciada pela atualização do mapa de São Paulo;
- b) catalogação das coordenadas geográficas existentes no país;
- c) avaliação patrimonial de todas as estradas, iniciada pelo acervo da E.F. Central do Piauí, atualmente incorporado a E.F. São Luiz a Terezina;
- d) processamento das folhas de medição;
- e) diagramas e desenhos vários.

COMO O DR. ITAGIBA ESCOBAR NOS FALOU SOBRE A DIVISÃO DE FISCALIZAÇÃO

O Dr. Itagiba Escobar, diretor da Divisão de Fiscalização, sabia que andavamos pelo Departamento à cata de informações para esta reportagem. E, quando nos recebeu em seu gabinete de trabalho, já tinha pronta uma lauda de papel dactilografada com a distribuição dos serviços de fiscalização de estradas de ferro a cargo do Departamento e feita por intermédio daquela Divisão.

• Vamos reproduzir adiante as informações dactilografadas que nos foram fornecidas pelo engenheiro Itagiba Escobar, precedendo-as, entretanto, de pequena entrevista que com ele tivemos e que achamos interessante sob vários aspectos. Sim, porque não nos convém dar forma de relatório a esta reportagem. O leitor quer que se lhe ofereça leitura escorreita, isto é, "desbastada, cepilhada e brunida", como diria Laudelino Freire, mas, sem, é claro, calhaus, topadas e escalrachos. E' preciso esclarecer que a nota fornecida pelo Dr. Itagiba Escobar é escorreitíssima, pois as frases foram substituídas por algarismos, empertigados e solenes, que, embora muito elucidativos, se mantêm silenciosos, em forma, em rígida disciplina, como se fossem soldados por ocasião de revista em dia de parada...

Mas o Dr. Itagiba Escobar, dando-nos a folha de papel dactilografada pronta para ser encaixada num lugar adegado nesta reportagem, não demonstrou absolutamente com isso que não desejava conversar um pouco conosco a respeito dos importantes serviços da Divisão de Fiscalização. Ao contrário. E naquele sofázinho macio de seu gabinete, depois de servido delicioso café, acendeu um cigarro e de forma simples e clara passou a nos falar sobre

A TAXA ADICIONAL DE 10%

Tínhamos notícia de que várias estradas de ferro particulares estavam cobrando 10% sobre suas tarifas, enquanto que outras e também as do Governo não faziam tal majoração.

E por aí começamos a conversa, tendo assim nos esclarecido o Dr. Itagiba :

-- Há realmente essa taxa de 10%, iniciada em 1928. Todas as estradas de ferro particulares dela se beneficiam, com exceção da São Paulo Railway, da Great Western e de mais algumas menores.

O diretor da Divisão de Fiscalização não nos deu a razão dessa exceção, mas nós a imaginamos: naturalmente essas duas estradas de ferro rejeitaram o presente dos 10% porque pressentiram a repercussão que teria o aumento das tarifas nas zonas por elas atravessadas e onde há muito que recear da concorrência das estradas de rodagem...

— Mas, por que se deu a essas estradas de ferro a faculdade de cobrar mais 10% sobre as passagens e os fretes?

-- Para aparelhamento de suas linhas e melhoramento do material rodante.

— E sabe-se quanto esse aumento rende às estradas?

— Claro que sim. Para isso é que estamos aqui. E' atribuição desta divisão fazer a fiscalização do emprego dessa taxa. A renda proveniente de sua arrecadação é mensalmente recolhida por cada estrada de ferro ao Banco do Brasil.

Foram estabelecidos programas quadriennais de obras nas estradas de ferro e devidamente aprovados pelo Ministério da Viação. Essas obras são financiadas com essa taxa de 10%. Baseando-se na receita anterior, faz-se o programa de obras para o quadriênio futuro. Cabe ao Departamento de Estradas de Ferro estudar os projetos e orçamentos, que depois são levados à aprovação do ministro da Viação.

— E como é retirado pelas estradas de ferro o dinheiro da taxa de 10% para pagamento das obras por elas executadas?

— Essa retirada só pode ser feita por meio de requisição deste Departamento.

— Atualmente, só as estradas particulares desfrutam de vantagem dessa taxa...

— Sim, mas no II Congresso Ferroviário, reunido há tempos em Belo Horizonte, foi aprovada a tese no sentido de estender-se o regime dessa taxa a todas as estradas da União.

— E é apreciável a arrecadação mensal que ela produz?

— E' bem apreciável. A Companhia Paulista, por exemplo, está arrecadando cerca de mil contos por mês ou, melhor, um milhão de cruzeiros. Mas quando escrever sua reportagem é bom esclarecer que há estradas de ferro que fazem obras sem valer-se dessa taxa, preferindo financiá-las por conta do capital e de operações financeiras para esse fim realizadas. Assim também como há outras que se valem simultaneamente da referida taxa, de empréstimos, e do capital para pagar as despesas de obras novas, pois às vezes os 10% são insuficientes, como já se tem observado.

— E como é que daqui do Rio, a grande distância dessas obras que as companhias dizem já prontas, pode o Departamento verificar se realmente foram executadas conforme projeto e orçamento previamente estabelecidos?

— Cada obra é entregue mediante formalidades adequadas, sendo também apuradas as despesas em tomadas de contas, conforme determinam os contratos. Depois, então, é lavrada uma ata, em quatro vias, da verificação feita.

VIDA FINANCEIRA DAS ESTRADAS FISCALIZADAS

Depois, o Dr. Itagiba Escobar passou a falar da vida financeira das estradas, dizendo-nos que é ela acompanhada pela Divisão de Fiscalização através de tomadas de contas, procedidas por uma junta composta de quatro membros: um encarregado do Departamento de Estradas de Ferro, um representante da Fazenda Nacional, um do Tribunal de Contas e um da estrada de ferro que está prestando contas. Essas tomadas, geralmente feitas de seis em seis meses, são imprescindíveis, pois decorrem dos termos dos contratos existentes e das obrigações das estradas para com o Governo.

ESTRADAS DEFICITÁRIAS

Há estradas que se encontram em dificuldades para satisfazer ao seu completo aparelhamento. Daí, pois, o Governo se ver na contingência de socorrê-las, de forma que as zonas a que elas servem não se sintam prejudicadas. A Leopoldina e a Great Western tiveram, por isso, empréstimos do nosso Governo nos montantes respectivos de 30 e 40 mil contos, em quotas anuais de 10 mil e que já foram todas entregues, de acordo, aliás, com as verbas orçamentárias especialmente consignadas no orçamento da despesa da União. E por conta desses empréstimos já foram realizadas muitas obras e serviços, em obediência aos programas aprovados pelo Governo. Há tomadas de contas especiais para as despesas feitas por conta dos referidos empréstimos.

ESTRADAS AUTÁRQUICAS

Temos três estradas com administração autárquica: a Central do Brasil, a Noroeste e a Rede Paraná-Santa Catarina, já decaltada a desta última, que se acham subordinadas diretamente ao ministro da Viação, que, entretanto, ouve o Departamento de Estradas de Ferro quanto a projetos e orçamentos de obras. Embora de administração autônoma, há certas obras nessas estradas que não podem sair do Plano Ferroviário Nacional.

E aqui terminaram as informações que nos foram verbalmente prestadas pelo Dr. Itagiba Escobar.

Vamos agora publicar as que o diretor da Divisão de Fiscalização nos deu por escrito e que são as seguintes:

A FISCALIZAÇÃO DE 33 ESTRADAS DE FERRO

O Departamento Nacional de Estradas de Ferro, pela Divisão de Fiscalização, fiscaliza 33 estradas por intermédio de 5 Distritos e 4 fiscalizações, a saber:

1.º Distrito (Recife):

	Km
The Great Western	1 637,495

1.ª Fiscalização (Mossoró):

Estrada de Ferro Mossoró	186,366
--------------------------------	---------

2.ª Fiscalização (Baía):

Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista	128,145
Estrada de Ferro Nazaré	332,040
Total.....	460,185

3.º Distrito (Rio de Janeiro):

The Leopoldina Railway	3 082,201
Estrada de Ferro Corcovado	3,824
Total.....	3 086,025

4.ª Fiscalização (Vitória):

Estrada de Ferro Vitória a Minas	562,594
Cia. Ferroviária Itabapoana	33,000
Estrada de Ferro Itapemirim	54,320
Total.....	649,914

4.º Distrito (Belo Horizonte):

Rede Mineira de Viação	3 891,219
Estrada de Ferro Morro Velho	8,359
Total.....	3 899,578

5.º Distrito (São Paulo):

Estrada de Ferro Sorocabana	2 141,411
São Paulo Railway	247,314
Cia. Mogiana de Estradas de Ferro	1 958,818
Cia. Paulista de Estradas de Ferro	1 526,264
Cia. Estrada de Ferro do Dourado	318,000
Cia. Ferroviária São Paulo-Goiás	149,000
Cia. Estrada de Ferro Itatibense	22,260
Cia. Campineira de Tração Luz e Força (Ramal Féreiro)	30,445
Cia. Estrada de Ferro de Morro Agudo	40,858
Cia. Estrada de Ferro Jaboticabal	25,083
Estrada de Ferro Perús-Pirapora	16,000
Cia. Estrada de Ferro Barra Bonita	18,100
Estrada de Ferro Monte Alto	32,000
Cia. Ferroviária São Paulo-Paraná	251,276
Estrada de Ferro Araraquara	327,645
Estrada de Ferro Campos do Jordão	46,670
Tramway da Cantareira	52,147
Estrada de Ferro São Paulo-Minas	179,852
Estrada de Ferro Votorantim	15,000
Total.....	7 398,143

7.ª Fiscalização (Blumenau):

Estrada de Ferro Santa Catarina	114,280
---------------------------------------	---------

7.º Distrito (Porto Alegre):

Estrada de Ferro Jacuí	30,000
Viação Férrea do Rio Grande do Sul	3 371,840
Estrada de Ferro Palmares a Osório	55,200
Total.....	3 427,040

NOSSA VISITA À DIVISÃO ECONÔMICA

Houve tempo em que costumavam comparecer às sessões do Conselho Florestal Federal.

Queríamos saber não como ia sendo feito entre nós, o reflorestamento, mas, sim, a devastação de nossas lindas matas... Porque nas reuniões daqueles técnicos em silvicultura e esforçados defensores do patrimônio florístico do país repercutiam de forma desalentadora os efeitos arrasadores do fogo e do machado, no *bota-abaixa* das florestas brasileiras, em prática incessante desde os tempos coloniais.

Lembra-nos a elaboração do ante-projeto referente ao parque nacional que deveria abranger as matas de Petrópolis e adjacências.

Havia então conselheiros mais ou menos silenciosos e frios no decorrer dos debates. Outros, entretanto, inflamavam-se e discutiam com ardor. E um deles logo nos deu impressão de ser homem experimentado, prudente e muito cauteloso. Tudo esmiuçava direitinho, tim-tim por tim-tim. Torturava-o a possibilidade de fazer-se lei que não pudesse ser cumprida, por excesso de dispositivos inócuos e inope-

rantes. Declarou mesmo de uma feita que uma lei deve ser *curta* para ser *cumprida*. Isso quanto à contextura dos decretos. Quanto à legislação abundante e excessiva, achava que ela absolutamente não consertava as coisas erradas.

Esse conselheiro era o engenheiro J. Palhano de Jesus.

Agora, decorrido tanto tempo, fomos encontrá-lo no Departamento Nacional de Estradas de Ferro, na Divisão Econômica, substituindo provisoriamente o diretor Arthur Castilho.

Dissemos-lhe do nosso propósito de registrar na *Revista do Serviço Público* as atividades do Departamento.

— Não há dúvida!

Mostramos-lhe como seria interessante descrever os hortos florestais ao lado das linhas férreas...

— Sim, senhor!

Ressaltamos-lhe a sede do público quanto à estatística, sobretudo a ferroviária...

— Pois não!

E, depois de tudo isso, chegamos ao fim da linha, isto é, ao ponto que nos interessava: os dados estatísticos, os hortos florestais risonhos e verdejantes e, enfim, todo o material necessário a satisfazer a curiosidade dos leitores da *Revista do Serviço Público*...

— Não há dúvida. Mas nunca é dispensável selecionar-se bem o que deva ser publicado. Verei isso depois.

— Está certo, doutor.

No dia seguinte, o Dr. Waldemar Luz solicitou cordialmente, ao Dr. Palhano de Jesus, o fornecimento das informações, sem prejuízo de determinações já dadas a respeito, sobretudo quanto à estatística.

Perfeito entendimento. O Dr. Palhano de Jesus nos recebeu em seguida, em seu gabinete.

Junto à janela nos aboletamos noutro sofázinho macio e... ferroviário. Realmente. Com aquela capa de linho pardo que o cobria, nos fez lembrar as poltronas dos carros Pulmann do rápido paulista.

A severidade do Dr. Palhano de Jesus é cordial e até acolhedora. Vislumbramos-lhe no olhar vivo e penetrante essa sinceridade aberta, franca e sem rodeios. Ele nos fala de forma clara, simples, natural, irradiando simpatia, confiança e bondade.

Preferimos não importunar o Dr. Palhano de Jesus com perguntas e ficamos meio silenciosos, como se disséssemos: — "Tenha a palavra".

— A Divisão Econômica, começou o nosso entrevistado, conta com três seções: a de Estudos Econômicos, a de Tarifas e Contratos e a de Estatística. Todos os seus serviços estão reunidos aqui na administração central e ela se entende com os distritos de fiscalização, quer por intermédio da respectiva Divisão, quer por intermédio da Divisão de Administração.

A Divisão Econômica estuda tarifas, tráfego mútuo, legislação ferroviária, interpretação de contratos e suas reformas e estatísticas, organizando-as e publicando-as anualmente. E essas estatísticas se referem a todas as estradas

de ferro do Brasil. Entretanto, os dados estatísticos fornecidos pelas várias estradas nem sempre são completos e sistematicamente organizados pelo mesmo modelo, a não ser pelas estradas diretamente subordinadas ao Departamento.

A Inspetoria Federal das Estradas há muitos anos vinha se batendo no sentido de conseguir-se obrigatoriedade de fornecimento de dados estatísticos, segundo modelos oficiais. E foi mesmo apresentado ao Congresso projeto nesse sentido. Entretanto, devido à avalanche de emendas apresentadas foi ele para o fundo, com tanto peso, não se salvando nada, nem mesmo a medida inicial, que era a obrigação visada de fornecimento normal, de dados estatísticos ferroviários àquela Inspetoria. E algumas dessas estradas, diretamente administradas pelo Governo, essas mesmas, por não se sentirem então dependentes da Inspetoria, forneciam dados escassos e fora de tempo.

Agora a fiscalização deste Departamento se estende mesmo às ferrovias estaduais, o que não se dava antigamente. Felizmente o decreto que criou o Departamento permite aplaciar todas essas dificuldades.

Depois, o Dr. Palhano de Jesus passou a referir-se às atividades de sua divisão, dizendo-nos:

— Se, por exemplo, uma estrada deseja abrir novo ramal ou fazer determinada ligação com outra estrada, a Divisão Econômica deverá pronunciar-se a respeito da conveniência ou não da obra projetada, porque ela pode ser prejudicial a outra estrada de ferro ou haver talvez mau emprego de capital. Sobre traçados novos, além da aprovação da Divisão de Planos e Obras, torna-se indispensável a desta divisão, que igualmente deve considerar as vantagens ou desvantagens do empreendimento.

O INTERESSE DO D.A.S.P. PELOS HORTOS FLORESTAIS FERROVIÁRIOS

O D.A.S.P., depois de estudar o grave problema do combustível para estradas de ferro, toma a iniciativa de tornar a criação de hortos florestais à margem das linhas férreas, enviando aos diretores de estradas uma circular a respeito e da qual extraímos os seguintes trechos:

“O problema do combustível destinado às empresas ferroviárias do país vem se tornando cada vez mais grave dada a situação mundial que se complica de dia para dia.

Estamos sendo levados a uma contingência tão séria que a questão do preço dos vários combustíveis, por mais alto que seja, não mais garantirá o suprimento indispensável ao nosso tráfego, como estamos verificando.

Daí voltarem-se alguns para a redução do tráfego ferroviário, medida esta que acarretará sérios prejuízos a nossa vida comercial e econômica.

Esta situação tende a se agravar desde que não cuidemos, com elementos próprios, de atender às necessidades atuais da nossa viação férrea.

E' ainda indispensável e imperativo envidarmos todos os esforços possíveis no sentido de que não se reproduza situação idêntica para o futuro.

Daí a iniciativa que este Departamento tomou, desde há alguns anos, no sentido de fomentar a instalação e formação pelas entidades ferroviárias, de hortos florestais, supridores de combustíveis vegetais garantidores do tráfego e de madeiras para obras e instalações das estradas de ferro. Não há necessidade de focalizarmos aqui, também, todas as demais vantagens advindas para as estradas e para as regiões por elas atravessadas.

Claro é que a iniciativa não poderia resolver as dificuldades presentes. Entretanto, visa ela eliminar a possibilidade de novos impasses futuros, criados por outras situações internacionais semelhantes à que atravessamos".

Afirmou o D.A.S.P. na sua circular que "o eucaliptus não deve ser a única, mas deve ser a essência preferida. Quanto à sua utilização para combustível, dormentes e posses, "não deve mais haver dúvidas, tendo-se em vista o trabalho já realizado pela Cia. Paulista de Estradas de Ferro".

Depois o D.A.S.P. passou a citar as variedades de eucaliptus consideradas como melhores pela Companhia Paulista, acrescentando haver, todavia, conveniência de ser ouvido a respeito o órgão especializado do Ministério da Agricultura.

Acentuou o mesmo Departamento que "a distribuição de hortos florestais ao longo das linhas férreas constitue problema particular que cada Estrada deve resolver de acordo com as suas necessidades mais imediatas. Assim é que, para exemplificar, citamos o procedimento da Companhia Paulista. Esta empresa possui 16 hortos florestais ao longo do seu traçado, contendo esses hortos um total de 20 milhões de eucaliptus. Essas unidades foram sendo localizadas paulatinamente, tendo em vista as exigências do próprio tráfego. Dada a inexistência atual de pessoal técnico especializado nas estradas oficiais, pensamos que as suas plantações deverão ser executadas por empreitada, sob fiscalização de um departamento especializado e chefiado por técnico contratado, de comprovada capacidade. As estradas deverão fornecer, aos empreiteiros, as necessárias benfeitorias e imóveis para alojamento do pessoal e instalação dos serviços".

E assim terminou o D.A.S.P. sua circular:

"Este Departamento, chamando atenção para o importante assunto focalizado e prestando as informações orientadoras acima mencionadas, faz sentir que o Governo Federal vem prestigiando todas as iniciativas florestais dos órgãos ferroviários, como poderá ser verificado pelas dotações consignadas nos orçamentos da República a partir de 1940, assim como deseja incrementar ainda mais essa produção com a finalidade assinalada na presente circular. E tal incremento está dependendo hoje, exclusivamente, das direções dos vários órgãos ferroviários oficiais do país".

NOTA SOBRE A DIVISÃO DE ADMINISTRAÇÃO

A Divisão de Administração, que dispõe das Secções especializadas de Orçamento, Material e Pessoal, estuda os problemas comuns das estradas de ferro sob a superintendência do D.N.E.F., de modo a se promover a mútua cooperação entre elas e o atendimento em conjunto das suas necessidades.

Assim se articulam os serviços ferroviários, no que se refere à parte financeira, ao pessoal e ao material, dentro do espírito industrial imprescindível à eficiente exploração dos transportes sobre trilhos.

Nestas condições, no que toca ao pessoal, promove a estruturação dos quadros de modo a constituí-los com elementos aptos e selecionados para as diferentes funções e na quantidade estritamente necessária ao bom andamento dos trabalhos.

Tendo em vista as características próprias de cada estrada, levantando os estoques e conhecendo o consumo dos materiais nelas existentes, providencia a cessão ou permuta dos mesmos, de modo a dar aplicação em umas àqueles que se tenham tornado desnecessários em outras.

E para aproveitar a vantagem dos melhores preços reúne os pedidos para a aquisição, em conjunto, de materiais da mesma natureza especialmente quando dependentes de importação.

A vida financeira das nossas ferrovias é objeto de especial atenção da parte da Divisão de Administração.

Acompanhando a execução orçamentária em cada exercício e tendo em vista os dados de receita e despesa de cada estrada, coletados progressivamente, participa a Divisão da organização dos orçamentos anuais com o propósito de prestar às estradas uma proveitosa colaboração, ao mesmo tempo que fornece à Divisão Econômica elementos de observação para o equilíbrio econômico das vias férreas.

LEGISLAÇÃO REFERENTE AO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Extraímos do "Indicador da Legislação e Organização Administrativa do Executivo Federal" a legislação referente ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro, expedida até 1 de janeiro de 1942.

DECRETO N. 20.560, DE 23-10-1931 — Aprova o regulamento da Estrada de Ferro Central do Brasil (*Leis do Brasil*, 1931, vol. III).

DECRETO N. 21.263, DE 8-4-1932 — Declara a caducidade do contrato celebrado com o Governo do Estado do Pará, em virtude do decreto n. 16.710, de 23-10-1924, para o arrendamento da Estrada de Ferro Tocantins, e dá outras providências (*Leis do Brasil*, 1936, vol. II).

DECRETO N. 22.864, DE 27-6-1933 — Dispõe sobre a encaptação da Estrada de Ferro Maricá e dá outras providências (*Leis do Brasil*, 1933, vol. II).

DECRETO N. 24.596, DE 6-7-1934 — Autoriza a revisão ou rescisão amigável do contrato com a Madeira-Mamoré Ry Co. Ltd. e dá outras providências (*Leis do Brasil*, 1934, vol. III).

DECRETO N. 24.754, DE 14-7-1934 — Substitue os quadros aprovados pelos decretos ns. 24.299 e 24.348, deste ano, do pessoal titulado das estradas de ferro da União, aprova as instruções regulamentares para as mesmas estradas e dá outras providências (*Leis do Brasil*, 1934, vol. IV — parte II).

DECRETO N. 570, DE 31-12-1935 — Desmembra da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro a Estrada de Ferro Baía e Minas, a qual passará a ser administrada pela Inspetoria Federal das Estradas (*Leis do Brasil*, 1935, vol. III).

LEI N. 312-A, DE 21-11-1936 — Dispõe sobre a direção da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro e sobre o quadro do respectivo pessoal (*Leis do Brasil*, 1936, 1.^a parte).

DECRETO N. 914, DE 19-6-1936 — Declara a rescisão do contrato celebrado com o Governo do Pará, em virtude do decreto n. 15.563, de 13-7-1922, para o arrendamento da Estrada de Ferro de Bragança (*Leis do Brasil*, 1936, 1.^a parte, vol. III).

DECRETO N. 1.547, DE 5-4-1937 — Declara rescindido o contrato aprovado pelo decreto n. 7.344, de 25-2-1909, e dá outras providências (*Leis do Brasil*, 1937, vol. I).

DECRETO N. 3.082, DE 17-9-1938 — Regulamenta os Serviços Regionais do Pessoal do Ministério da Viação e Obras Públicas (D.O. de 20-9-1938).

DECRETO N. 1.039, DE 11-1-1939 — Autoriza a incorporação da Estrada de Ferro Santo Amaro, de propriedade do Estado da Baía, à Viação Férrea Leste Brasileiro, e dá outras providências (D.O. de 12-1-1939).

DECRETO-LEI N. 2.073, DE 8-3-1940 — Incorpora ao patrimônio da União a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e as empresas a ela filiadas (*Diário Oficial*, de 8-3-1940).

DECRETO-LEI N. 2.074, DE 8-3-1940 — Determina a encampação do arrendamento da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina e de seus ramais e prolongamentos, e dá outras providências (D.O. de 8-3-1940).

DECRETO-LEI N. 2.206, DE 20-5-1940 — Dispõe sobre serviços de material, reforma a Comissão Central de Compras e dá outras providências (D.O. de 23-5-1940; reproduzido em 28-5-1940).

DECRETO-LEI N. 2.286, DE 7-6-1940 — Declara rescindido o contrato celebrado com a Compagnie Générale des Chemins de Fer des Etats Unis du Brésil e dá outras providências (D.O. de 10-6-1940).

DECRETO-LEI N. 2.318, DE 19-6-1940 — Cria, no Ministério da Viação e Obras Públicas, o quadro XVIII (Estrada de Ferro Baía e Minas) e dá outras providências (D.O. de 25-6-1940).

DECRETO-LEI N. 2.436, DE 22-7-1940 — Incorpora ao patrimônio da União todo o ativo existente em território nacional da Brazil Railway Company e empresas a ela filiadas e dispõe quanto à apuração e liquidação do seu processo (D.O. de 23-7-1940).

DECRETO-LEI N. 2.964, DE 20-1-1941 — Incorpora a Estrada de Ferro Petrolina a Teresina à Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (D.O. de 25-1-1941).

DECRETO-LEI N. 3.163, DE 31-3-1941 — Cria o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, e dá outras providências (D.O. de 3-4-1941).

DECRETO-LEI N. 3.306, DE 24-5-1941 — Institue, com personalidade própria de natureza autárquica, a Estrada de Ferro Central do Brasil e dá outras providências (D.O. de 27-5-1941).